BITÁCORA DEL SOCIO

Lunes 06 de Noviembre

OCTUBRE 2023

INDICE

NOTICIAS ASOFAR 2
EFEMÉRIDES 8
SALUD 16
CARTAS AL DIRECTOR 20
PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA 20
MEMORIA HISTÓRICA 21
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO 23
COLUMNA 25
OPINIÓN 27
ENTREVISTA 31
ACTUALIDAD 35
CRÓNICA 41
ARTÍCULOS 50
HISTORIA MARINERA 58
NOTICIAS ARMADA 73
VIDEOS 76
INSTITUCIONAL 76
DEL RECUERDO 77
CINE A BORDO 78
RECOMENDADOS DE LA SEMANA 80
MÚSICA 80
VIDEOS 81
PRESENTACIONES MILITARES 82

VISITA A PENALES DE PUNTA PEUCO Y COLINA I

La semana recién pasada, se efectuaron las visitas mensuales programadas a los penales de Punta Peuco y Colina I, las que en esta oportunidad desgraciadamente no tuvieron la participación anterior de socios. Afortunadamente contamos con el apoyo de la Unión de Comandos IM, siempre dispuestos a concurrir a los penales, más aún cuando la gran mayoría de los Camaradas de la Armada prisioneros son Infantes de Marina y en su mayoría, Comandos IM.

Punta Peuco

El jueves 2 de noviembre, el Director CN IM Pedro Pietrantoni estuvo a cargo de la visita a este penal, donde fue acompañado de tres socios de ASOFAR e integrantes de la Unión de Comandos IM.

Junto con el habitual desayuno que se les lleva, se compartió con nuestros Camaradas prisioneros de la Armada gratos momentos de camaradería. El único ausente fue el CF OM IM Héctor Santibáñez, que se encontraba en consulta médica en el Hospital Militar.

En general nuestros Camaradas se encuentran en buenas condiciones y soportando con gran estoicidad su injusta prisión.

El Comandante Pietrantoni trajo de regreso un galvano que la UCIM había regalado, en donde se daba el nombre simbólico de “Cuartel Bernardo Daza Navarro” al penal, en recuerdo del SOM IM Bernardo Daza Navarro (QEPD), fallecido mientras cumplía condena en Punta Peuco, ya que el Alcaide no autorizó que permaneciera en el penal.

Colina I

El viernes 3 de noviembre, se realizó la visita a este penal, con la participación del Director CN OM Mario Mateluna (a cargo de la visita), de nuestro periodista Enzo Alvarado y de tres integrantes de la Unión de Comandos IM.

También se llevaron los víveres necesarios para compartir con nuestros Camaradas un desayuno, el que se compartió en una muy agradable reunión de camaradería. El único ausente, fue el SOM IM Valentín Riquelme, quien recientemente sufrió un preinfarto, por lo que pasó algunos días en el Hospital Militar y ese día se encontraba en reposo en cama en su celda.

Con excepción del SOM Riquelme, los demás Camaradas están en buenas condiciones de salud y de igual forma, con la moral alta.

Entre nuestros Camaradas existe preocupación por el grado de sobrepoblación que han alcanzado ambos penales, al punto que se han debido habilitar dependencias tales como las enfermerías y salas dedicadas a otros usos, como dormitorios, en donde acoger a quienes continúan ingresando a prisión. Este es un problema grave y que no se aprecia vaya a tener una solución en el mediano plazo. En el intertanto, se continúan sucediendo sentencias de primera y segunda instancia, lo que hace prever el aumento de Militares que deberán ingresar a los penales.

Por otra parte, se continúan negando beneficios carcelarios a Camaradas que se encuentran con los requisitos cumplidos, pero a quienes, las Comisiones de Libertad Condicional dependientes de las Cortes de Apelaciones, de manera arbitraria, no se los otorgan. Habiendo tantos internos de edad avanzada y con patologías graves o gravísimas, que podrían cumplir su condena haciendo uso de algún beneficio carcelario, ¿no sería esta una forma de aliviar la sobrepoblación penal?, pero tristemente aquí se aplica el “sin perdón ni olvido”.

MISA EN RECUERDO DEL PERSONAL DE LA ARMADA FALLECIDO EN ACTO DEL SERVICIO

El viernes 3 de noviembre, los directores CN IM Pedro Pietrantoni, CN LT Mario López y CN OM Manuel Moreno, participaron en la misa realizada en la Iglesia Naval Nuestra Señora del Carmen, con la que la Armada recuerda al personal de la Institución fallecido en acto del servicio.

La misa fue oficiada por el Obispo General Castrense, Monseñor Pedro Ossandón Buljevic, quien estuvo acompañado por el cuerpo de capellanes de la Armada y fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don Juan Andrés De La Maza. Además, contó con la participación de integrantes del Alto Mando Naval, delegaciones de las unidades y reparticiones, y de representantes de organizaciones del personal en retiro de la Armada.

SUSPENSIÓN DEL SEMINARIO “DESAFÍOS Y PROPUESTAS ACTUALES DE LA SALUD NAVAL”

Como se había informado a través del Bitácora del Socio y por correo, mañana martes 7 de noviembre estaba previsto realizar el “Seminario Desafíos y Propuestas Actuales de la Salud Naval”, que ASOFAR había organizado, con el propósito de informar a nuestros socios, respecto del estado en que se encuentra el Sistema de Salud Naval, y conocer los nuevos proyectos que la Armada tiene contemplado realizar.

Lamentamos informar a nuestros socios que el directorio se vio en la obligación moral de suspender, hasta nuevo aviso, este seminario, debido al muy triste fallecimiento del hijo menor de nuestro socio, amigo e integrante del Directorio de ASOFAR, CN Sr. Gabriel Ramos, el joven Andrés Francisco Ramos Navarrete (QEPD).

Agradecemos a quienes se inscribieron, por su interés en participar en este importante evento y les solicitamos estar atentos a la nueva fecha que informaremos. Y también agradecemos muy sinceramente la comprensión de todos ustedes, ya que, como imaginarán, el directorio quiere estar junto a Gabriel Ramos en el funeral de su hijo, que se efectuará mañana martes.

Únete a la Campaña

de ASOFAR

La sobrevivencia de una institución en el largo plazo depende mucho de la renovación de su dotación, que en nuestro caso es atraer nuevos socios. UNO más UNO te invita a presentarnos un nuevo Socio y nosotros te regalamos:
Nuestra nueva corbata o un tazón institucional.

Contáctanos al (32) 222 8485 - (32) 225 4314 o escríbenos a asofar@gmail.com

¡Mis oficiales sabrán cumplir con su deber!

EFEMÉRIDES

7 DE NOVIEMBRE DE 1819, DESEMBARCO DE PISCO Y MUERTE DEL COMANDANTE JAIME CHARLES

EXTRACTO DEL LIBRO, LA ARMADA DE CHILE DESDE LA ALBORADA AL SESQUICENTENARIO - Primera Parte (1813 – 1826) - Capítulo XIII, DE RODRIGO FUENZALIDA BADE

Recalada de Cochrane a Pisco donde deja buques aprovisionándose y regresa a El Callao. Ardid fracasado

Siguiendo su resolución, Cochrane salió de El Callao con todos los buques y puso rumbo a Arica el 8 de octubre. Sin embargo, vientos contrarios no le permitieron llegar, y el día 1 de noviembre, viendo la imposibilidad de ganar barlovento, decidió recalar en Pisco, adonde recaló el día 4 con gran escasez de víveres y crecido número de enfermos.

En este puerto dejó la fragata “Lautaro”, el bergantín “Galvarino” y el transporte “Jerezana” con el propósito de obtener los artículos indispensables, agregándole a estos buques una fuerza de 220 de soldados de marina y artilleros, bajo el mando

del teniente coronel Charles, con las siguientes instrucciones para el comandante de la “Lautaro”:

“Por cuanto el aguardiente, vino, arroz y otros artículos indispensables para la Escuadra se han acabado y siendo necesario para la continuación del crucero el reponerlos por ésta, se requiere y manda a Ud. que proceda en la fragata que comanda, tomando bajo su dirección el bergantín “Galvarino” y el transporte “Jerezana”, al puerto de Pisco, donde desembarcará Ud. la tropa de marina y, posesionándose del fuerte, empezará inmediatamente a embarcar el aguardiente, vino y cualquier otro artículo necesario o provisiones que se hallen en los almacenes de la playa; sacará también las lanchas del puerto y los cañones de bronce de la batería. En este servicio no permitirá Ud. que los soldados y marineros ni ninguna otra persona se separen de la playa para ir al pueblo de Pisco o haciendas adyacentes, bajo pretexto alguno; ni entrará Ud. al pueblo de Pisco, excepto en el caso de ser esencialmente necesario para el fin de repeler al enemigo, si procurase impedir la ejecución de este indispensable servicio.”

“Procurará Ud. conseguir toda la inteligencia que pueda acerca del enemigo y distribuirá las proclamas, gacetas, etc., del gobierno de Chile, que se le han entregado para este fin y con la posible brevedad se unirá Ud. a la Escuadra en el punto de reunión, a diez millas al sur de las Hormigas.”

“Dado a bordo de la fragata “O’Higgins”, etc. A 4 de noviembre de 1819.”
“Cochrane.- Al capitán Guise, de la fragata del Estado “Lautaro.”

- - -

“Se presentará Ud. a bordo de la fragata del Estado “Lautaro” y tomará bajo su mando la tropa de marina, con la que desembarcará en el puerto de Pisco y se posesionará del fuerte, desde donde defenderá Ud. el embarque de los artículos que se hallan en los almacenes de la playa, no permitiendo que ningún soldado ni otra persona alguna pase al puerto de Pisco, ni se separe de la playa bajo ningún pretexto. Tampoco entrará Ud. en dicho pueblo ni haciendas adyacentes, si no fuese indispensablemente necesarios para rechazar algún enemigo que procurase impedir la ejecución de este indispensable deber.

“Dado a bordo de la fragata O’Higgins” etc. a 4 de noviembre de 1819. Cochrane.- Al teniente coronel Charles, comandante del batallón de marina.”

La acción de Pisco y muerte de Charles

La “Lautaro”, el “Galvarino” y la “Jerezana” pensaban llegar a Pisco de noche, para lo cual no se acercaron a la isla de San Gallán sino el día 6 poco después de la puesta del sol y a las diez de la noche estaban en el paso entre la isla y tierra, donde les sobrevino clama, prolongándose hasta el día 7 en la madrugada, no pudiendo, por consiguiente, entrar de noche, desembarcar y tomar al asalto la batería mediante la sorpresa de la obscuridad.

Guarnecía la plaza el teniente general don Manuel González, con 600 infantes, 150 jinetes y cuatro piezas de artillería, fuerzas que al ver a las naves chilenas fueron convenientemente distribuidas para impedir el desembarco. Las fuerzas chilenas sumaban entre tropa y marinería 313 hombres.

El teniente coronel Charles desembarcó su tropa y la dirigió entre la población y la batería, para cortar sus comunicaciones, y donde se había reunido una parte de la caballería enemiga.

Ordenó la capitán Eduardo Gutike adelantarse con su compañía de avanzada de la “O’Higgins” e “Independencia” hacia la ciudad. A una legua de ésta se le unieron las compañías de la “Lautaro”, “San Martín” y “Galvarino”, con excepción de cincuenta hombres que formaban la reserva al mando del capitán Ross.

Charles tomó entonces en persona el mando de la avanzada y Miller el de la columna.

No bien había llegado la tropa a su destino, cuando la infantería realista, en gran número, apareció en una eminencia a la derecha de la ciudad y abrió el fuego con dos cañones de campaña. Mientras tanto, Charles se batía con los guerrilleros adversarios haciéndolo retroceder. Simultáneamente con abrir el fuego el enemigo con los dos cañones de campaña por un lado, por el otro el fuerte también lo hacía con sus baterías, a la vez que quinientos hombres defendían la ciudad.

Charles ordenó a Miller atacar con el grueso al enemigo parapetado en las casas e iglesias y al contador Salvador Soyer, que con veinte hombres observase el fuerte de la izquierda, mientras él, con el teniente Manuel Urquiza y la tropa de marina del “Galvarino” y destacamento de la “Lautaro”, cargó sobre la fuerza que protegía los cañones de campaña situados a la derecha de la ciudad.

Durante este tiempo, las tropas chilenas estuvieron constantemente expuestas, por su retaguardia, a los disparos hechos desde los arbustos, ocultamiento excelente de la defensa. Si embargo, la gente avanzó con la bravura, entereza y resolución que habrían hecho honor a las huestes más veteranas.

En el momento en que Charles desalojaba al enemigo de su posición, una bala de fusil lo hizo caer gravemente herido e igual cosa ocurrió con el capitán Manuel Wilkinson.

Miller entró a la ciudad haciendo retroceder al adversario a través de la playa y al llegar a la plaza de la población fue atravesado por un proyectil de rifle y herido, además, en la mano izquierda, delegando por ello el mando en el capitán Gutike, de la “Independencia”.

El enemigo, en retirada hacia el interior, fue perseguido, pero luego la infantería chilena recibió orden de reunirse. Mientras esto ocurría, el capitán Hind, repuesto de sus quemaduras producidas durante el ataque a El Callao, disparó sobre la caballería adversaria algunos chetes, dispersándola y con ello se desalojó por completo a las fuerzas realistas de la ciudad, no obstante su gran superioridad numérica y ventajosa posición. No siendo la intensión de la tropa patriota ocupar el pueblo, tomó el camino directo hacia el fuerte, abandonado por el adversario después de haber clavado sus cañones. Gutike lo ocupó e izó la bandera chilena en medio de las aclamaciones de la tropa. Encontró allí dos piezas de bronce de 24 libras -llamados “Júpiter” y “Arrogante”-, seis de hierro largos de 12, todos ellos inmovilizados, veinte barriles de pólvora, cincuenta rifles y cien chuzos, junto a otros pertrechos de guerra y municiones.

La primera atención de Gutike fue hacia los heridos y dispersos dejados en la ciudad, para lo cual despachó una patrulla de veinticuatro hombres, que regresó con la noticia que la fuerza enemiga se había retirado hacia Ica, con una pérdida de dos oficiales y veinticinco soldados, entre muertos y heridos.

Guise bajó luego a tierra y visitó el fuerte y su santabárbara, ordenando a Gutike lo preparara para una probable defensa, pues era su intención embarcar al día siguiente toda la propiedad pública posible.

En los almacenes había muchos barriles de pisco y algunas barras de hierro, que procedió a enviar a bordo. Durante el embarque, un gran número de soldados comenzó a embriagarse con el licor y cometer desórdenes y por ello Guise ordenó quemar el resto almacenado, embarcando lo estrictamente necesario.

Para defender la posición y defender el embarco de la tropa, dispuso que el “Galvarino” se fondease en tres brazas de agua, bastante cerca para barrer la playa; instaló dos cañones en el transporte “Jerezana”, al ancla en las proximidades, una pieza de campaña en una falúa, firme a proa por un anclote y a popa con una codera a la playa y dos carronadas de 6 libras en los botes de la “Lautaro”.

Todo ello, naturalmente, demandaba cierto tiempo, el cual se aumentaba con el de los heridos y enfermos, amén del empleado en mantener patrullas para evitar el pillaje en la ciudad, de manera que estas medidas indispensables no pudieron desarrollarse del todo al saberse, de pronto, que el general González se reunía con sus tropas en Caucato, a una distancia de legua y media, y venía refuerzos de Cañete, Ica y Chilca, que subirían el efectivo enemigo a 1.150 hombres que caerían sin duda al día siguiente. En consecuencia, se procedió a reembarcar la tropa, operación que, no obstante la fuerte marejada, se hizo sin inconvenientes, en gran medida por el apoyo del competente desempeño del capitán Spry, del “Galvarino”, quien tomó a su cargo esta misión. Una vez a bordo, Guise ordenó se destruyese el fuerte, ejecutándolo el capitán Hind.

En la acción referida, las fuerzas chilenas se cubrieron gloria, portándose valientemente, disciplinadas y se evitó el saqueo, que por circunstancias naturales en una guerra generalmente se producen en un pueblo que ha opuesto tenaz resistencia parapetándose hasta en sus iglesias.

Sólo hubo que lamentar la pérdida irreparable del denodado y prestigioso comandante Charles, quien murió al día siguiente a bordo de la “Lautaro”, las heridas serias del joven capitán Wilkinson y aquellas sufridas por el mayor Miller, quien sólo pudo recuperarse después de diecisiete meses, quedando con su mano izquierda definitivamente inutilizada.

Respecto a la muerte de Charles, Cochrane escribió al ministro Zenteno:

“La herida del teniente coronel Charles ha hecho concluir una carrera consagrada a la causa de la libertad, que prometía ser de las más brillantes que el corazón humano puede ambicionar. El valor y el talento de este intrépido joven no eran menos sobresalientes que sus vastos conocimientos en diferentes materias, y estaban realzados por la amable suavidad de sus maneras y por la inflexible rigidez de sus costumbres. Dotado de un espíritu superior, había llegado en breve a aquel

temple que da la verdadera ciencia y que infunde un carácter de nobleza y de dignidad a cuanto lo rodea.”

“Quiera el cielo que la espada que ha sido su constante compañera en los viajes emprendidos por la mayor parte del globo y que le asistía siempre en los momentos de peligro, legada ahora a su hermano, se cargue por éste con igual celo en la justa y gloriosa causa de la independencia americana, en cuya defensa mi más respetado amigo Charles ha caído prematuramente. Yo lamentaré su desgraciada muerte hasta el fin de mis días.”

“En sus últimos momentos, con perfecto conocimiento de su situación, manifestó una fortaleza y resignación tal, que probaba la tranquilidad de un alma conforme con la voluntad de Dios que va en paz con el mundo y consigo misma.”

“Llorando la pérdida que ha sufrido la causa de la independencia americana, asó como todos los que conocían a este celoso y benemérito oficial, me suscribo con el corazón enlutado de V.S., etc. Cochrane.- Señor Ministro de Marina del Estado de Chile”[1]

TENIENTE CORONEL JAIME CHARLES

Biografía oficial Armada de Chile

Nació en Inglaterra el año 1794, siendo su madre una dama inglesa y su padre un oficial francés realista que huyó hacia Inglaterra, escapando de las persecuciones de los revolucionarios.

Durante su juventud fue estudiante de la Academia Militar de Woolwich en Londres, donde se especializó en Ingeniería de Armamentos y Explosivos, participando en la elaboración de cohetes "A la Congreve" que perfeccionaba Sir Williams Congreve, arma que debía ser utilizada contra el poderío naval de Napoleón Bonaparte.

[1] Los restos del comandante Charles fueron transportados a Chile y sepultados en el Castillo de San Antonio en Valparaíso, decretándose el 19 de octubre de 1846 su traslado al Cementerio de Disidentes de ese puerto, donde una lápida con honrosa inscripción cerraría la tumba del héroe de Pisco. El 5 de mayo de 1918, por disposición de la familia, fue llevado al Cementerio General de Santiago, para descansar en el Mausoleo del Ejército.

En 1808 participa en campañas de Europa continental marchando en Portugal como Ayudante de Campo en la Legión Lusitania, destacándose por sus talentos, actividad y bizarría. Posteriormente participa en el Estado Mayor del General Sir Roberto Wilson, encargado militar del Ejército Ruso, en la campaña contra el Imperio Turco.

Los soberanos aliados lo distinguieron condecorándole con las Cruces de San Jorge de Rusia, al Mérito de Prusia y de María Teresa de Australia.

Participa en las Batallas del Bidasoa y de Leipzing contra el gran Napoleón Bonaparte, donde se emplearon cohetes en operaciones terrestres, siendo licenciado, una vez terminadas las guerras napoleónicas (1815), volviendo a Inglaterra en busca de nuevas actividades profesionales.

Entre 1816 y 1817 conoce a Lord Thomas Alexander Cochrane cultivando ambos una fuerte amistad.

Ambos serán contratados por el Gobierno chileno para luchar por la libertad de este lejano país en Sudamérica. El 12 de noviembre de 1818 llega al puerto de Valparaíso, Jaime Charles, a quien pronto se nombró Teniente Coronel del Ejército de Chile (20 de noviembre de 1818).

Lord Thomas Alexander Cochrane, nombrado Comandante en Jefe de la naciente Escuadra chilena, organizó un laboratorio de cohetería, confiando su Dirección General a don Jaime Charles, quien trabajó de forma ardua y exitosa, lo cual quedó de manifiesto en dos demostraciones ante el Director Supremo de Chile, Don Bernardo O'Higgins Riquelme.

El 11 de agosto de 1819, mediante un Decreto Supremo, Jaime Charles fue nombrado "Comandante General del Cuerpo de Soldados del Mar".

El 12 de septiembre de ese mismo año, la Escuadra chilena zarpó hacia el puerto de El Callao, en Perú. El 01 de octubre, Charles ensayó algunos cohetes desde los botes, pero fracasó en su intento. El 02 de noviembre se intentó destruir la flota enemiga mediante cohetes y morteros, pero nuevamente fallaron. Se demostró que habían sido mal confeccionado en laboratorios, por parte de prisioneros españoles obligados a trabajar en ellos.

Ante el fracaso, la Escuadra se retira del puerto de El Callao y el 04 de noviembre, Lord Thomas Alexander Cochrane le ordena desembarcar en el puerto amurallado

de Pisco, a fin de abastecerse de víveres y agua, que ya escaseaban en la flota. Charles formó varias columnas de marineros y soldados de mar, quedando la vanguardia bajo su mando directo, mientras que el grueso del destacamento quedaba bajo las órdenes de su segundo, el Mayor Don Guillermo Miller.

El 07 de noviembre de 1819 los patriotas avanzaron desde la costa desalojando a los españoles apostados en el sector de Las Lomas, cuando una bala de fusil hizo caer moribundo al Comandante Jaime Charles, con el pecho destrozado. Después, también caía mal herido el Mayor Guillermo Miller.

Fueron trasladados a la fragata "Lautaro" donde Jaime Charles ya moribundo, expresa en sus últimas palabras "había esperado vivir más tiempo y consagrar mi vida al servicio de Chile."

El Mayor Miller salvó de sus heridas; más, el Comandante Charles murió a pocas horas de iniciado el 08 de noviembre de 1819, con sólo 26 años de edad.

Fuentes:

- **Libro, la Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario - Primera Parte (1813 – 1826), de Rodrigo Fuenzalida Bade.**
- **Página web Armada de Chile.**

SALUD

MAYO CLINIC
HEALTH SYSTEM

INFECCIÓN RENAL
Escrito por el personal de Mayo Clinic

Descripción General

Una infección renal es un tipo de infección de las vías urinarias. Puede comenzar en el conducto por donde sale la orina del cuerpo (uretra) o en la vejiga, así como también propagarse a uno o ambos riñones. La infección renal también se denomina “pielonefritis”.

Las infecciones renales requieren tratamiento médico inmediato. Si no se tratan adecuadamente, pueden causar daños persistentes en los riñones. También es posible que las bacterias se propaguen por el torrente sanguíneo y provoquen una infección peligrosa.

El tratamiento de las infecciones renales suele incluir antibióticos, que pueden administrarse en el hospital.

Síntomas

Algunos de los síntomas de una infección renal son:
- Fiebre
- Escalofríos
- Dolor o escozor al orinar
- Necesidad de orinar con frecuencia
- Necesidad intensa y persistente de orinar
- Dolor en la espalda, el costado o la ingle
- Náuseas y vómitos
- Pus o sangre en la orina
- Orina turbia o con olor desagradable

- Dolor abdominal

Cuándo debes ver a un médico

Programa una cita con tu proveedor de atención médica si tienes síntomas de una infección renal. También, consulta con tu proveedor de atención médica si te están tratando por una infección de las vías urinarias, pero tus síntomas no mejoran.

Una infección renal grave puede provocar complicaciones peligrosas. Estas pueden incluir envenenamiento de la sangre, daño a los tejidos del cuerpo o la muerte. Busca atención médica de inmediato si tienes síntomas de una infección renal, sangre en la orina, náuseas o vómitos.

Causas

Las bacterias que ingresan a las vías urinarias a través de la uretra pueden multiplicarse y trasladarse a los riñones. Esta es la causa más común de las infecciones renales.

Las bacterias de una infección en otra parte del cuerpo también pueden llegar a los riñones a través del torrente sanguíneo. En pocas ocasiones, una articulación o una válvula cardíaca artificial que se infecta puede causar una infección renal.

Por lo general, no se producen infecciones renales tras una cirugía renal.

Factores de riesgo

Entre los factores que aumentan el riesgo de una infección renal, se incluyen los siguientes:

- **Ser mujer**. La uretra es más corta en las mujeres que en los hombres. Eso facilita el traslado de las bacterias desde el exterior del cuerpo hasta la vejiga. El hecho de que la uretra esté cerca de la vagina y el ano también hace que sea más fácil para las bacterias ingresar en la vejiga.

  Una vez que la infección llega a la vejiga, puede extenderse a los riñones. Las mujeres embarazadas corren un riesgo aun mayor de tener una infección renal.

- **Tener una obstrucción en las vías urinarias**. Cualquier cosa que desacelere el flujo de orina o dificulte el vaciamiento completo de la vejiga puede aumentar el riesgo de sufrir una infección renal. Esto incluye un cálculo renal, una uretra estrechada o una glándula prostática agrandada.

- **Tener un sistema inmunitario debilitado**. Afecciones tales como la diabetes y el virus de la inmunodeficiencia humana pueden debilitar el sistema inmunitario. Determinados medicamentos también pueden reducir la inmunidad. Entre ellos, se incluyen los medicamentos que se toman después de un trasplante de órganos para ayudar a prevenir el rechazo.

- **Tener daño en los nervios alrededor de la vejiga**. El daño en los nervios o en la médula espinal puede bloquear la sensación de una infección en la vejiga. Eso puede hacer que resulte difícil saber si una infección se extiende a un riñón.

- **Usar un catéter urinario**. Los catéteres urinarios son sondas que se usan para drenar la orina de la vejiga. A veces, los catéteres se usan después de un procedimiento quirúrgico o de una prueba de diagnóstico. También se utilizan en las personas que están postradas en una cama.

- **Tener una afección que hace que la orina fluya en la dirección opuesta**. En el caso del reflujo vesicoureteral, pequeñas cantidades de orina regresan desde la vejiga hasta los conductos que conectan la vejiga con los riñones. Las personas que padecen esta afección corren un mayor riesgo de sufrir infecciones renales durante la niñez y la adultez.

Complicaciones

Si no se la trata, una infección renal puede conducir a complicaciones potencialmente graves, como las siguientes:

- **Formación de cicatrices en el riñón**. Esto puede provocar enfermedad renal crónica, hipertensión arterial e insuficiencia renal.

- **Envenenamiento de la sangre**. Los riñones filtran los desechos de la sangre y la devuelven al resto del cuerpo. Una infección renal puede hacer que las bacterias se propaguen por el torrente sanguíneo.

- **Complicaciones en el embarazo**. Una infección renal que ocurre durante el embarazo puede aumentar el riesgo de tener un bebé con bajo peso al nacer.

Prevención

Reduce los riesgos de infección renal tomando medidas para prevenir infecciones en las vías urinarias. Las mujeres, en particular, pueden reducir el riesgo de infecciones en las vías urinarias si adoptan las siguientes medidas:

- **Beber líquidos, especialmente agua**. Beber líquidos puede ayudar a eliminar las bacterias del organismo al orinar.

- **Orinar tan pronto como lo necesites**. No retrases ir a orinar cuando sientes la necesidad.
- **Vaciar la vejiga después de las relaciones sexuales**. Orinar tan pronto como sea posible después del sexo ayuda a eliminar bacterias de la uretra. Disminuye el riesgo de tener infección.

- **Limpiarse cuidadosamente**. Sécate de adelante hacia atrás después de orinar y de defecar. Esto ayuda a evitar que las bacterias se difundan hacia la uretra.

- **Evitar usar productos en la zona genital**. Los esprays desodorantes en el área genital o las duchas vaginales pueden causar irritación.

Fuente: Página web Clínica Mayo.

CARTAS AL DIRECTOR

PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA

Transmisión

●Es una lástima que habiendo tantas disciplinas deportivas compitiendo al mismo tiempo, los canales de televisión abierta prácticamente se pongan de acuerdo para transmitir la misma competencia. No hay posibilidad de ver lo que más le agrade a cada uno.

Víctor Leddihn Oelckers

Mercurio de Valparaíso
1 noviembre 2023

Responsabilidad

●El ministro de Educación, ante el grave problema escolar en la Región de Atacama, señaló que este era un problema del Estado más que del Gobierno. Ante dicha afirmación, me gustaría precisar que el Presidente de la República, en nuestro ordenamiento constitucional, es Jefe de Estado y Jefe de Gobierno a la vez, por ende, la responsabilidad recae completamente en su conducción. No es necesario confundir a la opinión pública.

Jorge Vidal Stuardo

Mercurio de Valparaíso
3 noviembre 2023

Consenso

●Refiriéndose al segundo proceso constitucional que estamos viviendo, el Presidente se adelantó al señalar que "acá no hubo una propuesta ni de cerca de ser de consenso", ya que al declararlo antes del plebiscito, deja en evidencia que por consenso él entiende "esa nefasta situación en la que todos renuncian a sus principios en beneficio de un acuerdo que no satisface a nadie" (Margaret Thatcher, en su visita a Chile en 1994).

Sin embargo, el consenso es eficaz cuando se trata de un acuerdo en el cual existe compromiso y entendimiento compartido entre las partes, lo que se producirá una vez concluido el plebiscito, cuando todas esas partes que constituyan la mayoría se hayan comprometido por una de las opciones.

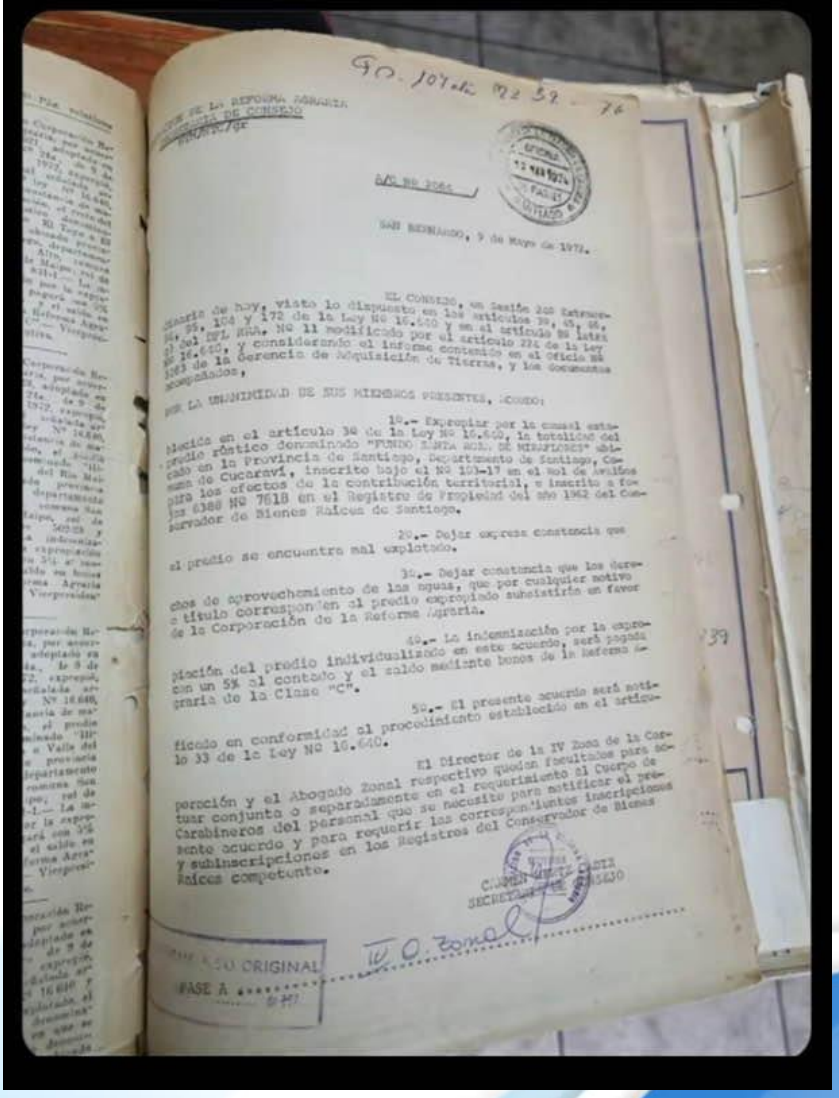
Enrique Alvayay Castro

Mercurio de Valparaíso
3 noviembre 2023

MEMORIA HISTÓRICA

MEMORIA HISTÓRICA

Expropiación firmada en 1972 por Carmen Hertz. Así le quitaban su propiedad a la gente



SAN BERNARDO, 9 de Mayo de 1972.

EL CONSEJO, en Sesión 208 Extraordinaria de hoy, visto lo dispuesto en los artículos 30, 33, 34, 35, 104 y 172 de la Ley Nº 16.640 y en el artículo 38 letra a) del DFL RRA. Nº 11 modificado por el artículo 28 letra b) de la Ley Nº 16.640, y considerando el informe contenido en el Oficio Nº 1083 de la Gerencia de Adquisición de Tierras, y los documentos acompañados,

POR LA UNANIMIDAD DE SUS MIEMBROS PRESENTES, ACUERDA:

1º.- Expropiar por la causal establecida en el artículo 38 de la Ley Nº 16.640, la totalidad del predio rústico denominado "FUNDO SANTA ROSA DE MIRAFLORES" ubicado en la Provincia de Santiago, Departamento de Santiago, Comuna de Cucaravi, inscrito bajo el Nº 103-17 en el Rol de Avalúos para los efectos de la contribución territorial, e inscrito a fojas 6388 Nº 7618 en el Registro de Propiedad del año 1962 del Conservador de Bienes Raíces de Santiago.

2º.- Dejar expresa constancia que el predio se encuentra mal explotado.

3º.- Dejar constancia que los derechos de aprovechamiento de las aguas, que por cualquier motivo o título correspondan al predio expropiado subsistirán en favor de la Corporación de la Reforma Agraria.

4º.- La indemnización por la expropiación del predio individualizado en este acuerdo, será pagada con un 5% al contado y el saldo mediante bonos de la Reforma Agraria de la Clase "C".

5º.- El presente acuerdo será notificado en conformidad al procedimiento establecido en el artículo 33 de la Ley Nº 16.640.

El Director de la IV Zona de la Corporación y el Abogado Zonal respectivo quedan facultados para actuar conjunta o separadamente en el requerimiento al Cuerpo de Carabineros del personal que se necesite para notificar el presente acuerdo y para requerir las correspondientes inscripciones y subinscripciones en los Registros del Conservador de Bienes Raíces competente.

CARMEN HERTZ GUTZ
SECRETARIA DEL CONSEJO

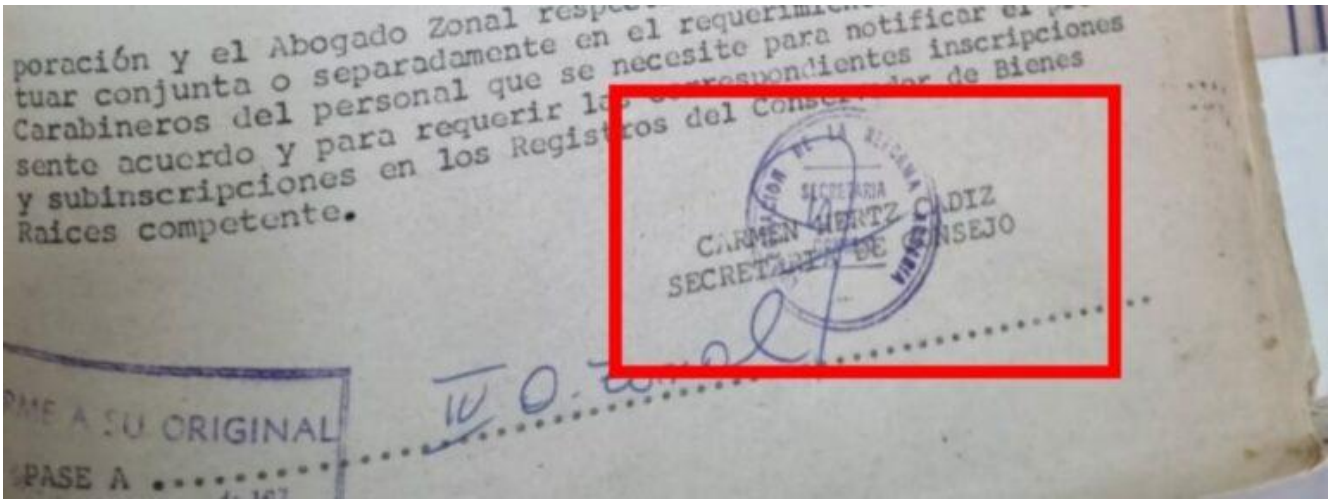
ORIGINAL

FASE A

EL DOCUMENTO DE EXPROPIACIÓN

“Expropiar por la causal establecida en el artículo 32 de la Ley Nº 16.640, la totalidad del predio rústico denominado “FUNDO SANTA ROSA DE MIRAFLORES” ubicado en la Provincia de Santiago, Departamento de Santiago, Comuna de Curacaví, inscrito bajo el No 103-17 en el Rol de Avalúos para los efectos de la contribución territorial, e inscrito a fojas 6388 No 7618 en el Registro de Propiedad del año 1962 del Conservador de Bienes Raíces de Santiago (…)». «La indemnización por la expropiación del predio individualizado en este acuerdo, será pagada con un 5% al contado y el saldo mediante bonos de la Reforma Agraria de la Clase “C” (…)”.

Al final del documento aparece lo que sería la firma de la actual diputada por el distrito 8º (Región Metropolitana), Carmen Hertz Cádiz.



CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO XXXII: NADA NUEVO BAJO EL SOL
Por BALISTARIO
6 de noviembre de 2023

En esta oportunidad, nos permitimos hacer referencia a la Carta al Director del Diario constitucional, firmada por la abogada Carla Fernández Montero, joven y apreciada profesional que ha hecho de la defensa de Militares Presos Políticos (MPP) una cruzada de vida y un valiente desafío profesional.

A propósito de la solicitud semestral del beneficio de libertad condicional de seis internos de este penal, Carla Fernández hace una aguda reflexión a la negativa recibida por enésima vez de parte de la Comisión de Libertad Condicional del Poder Judicial.

Como la notificación a los Camaradas MPP llegó el pasado 31 de octubre, dice Carla, recibieron *"travesuras" y nó "dulces" ese día*. Claro: el informe psicosocial elaborado por Gendarmería resaltó como siempre la *"falta de arrepentimiento",* entre otros, sin que la resolución del Poder Judicial se pronunciara respecto a una fundamentación de su negativa, desatendiendo lo expresado en el artículo 36 del Código Penal.

Así, en una verdadera obra teatral, jueces, abogados querellantes y Gendarmería, juegan su rol telemáticamente, con el dramatismo propio de los hechos que revisan, sabiendo todo el final de la obra. Los abogados defensores no son admitidos a participar en el show.

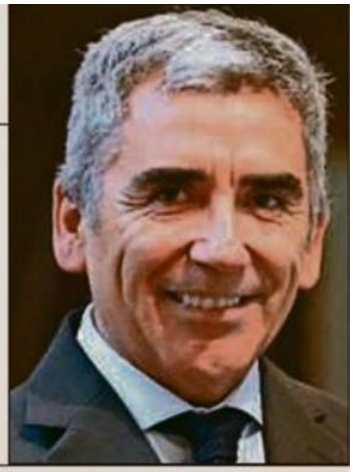
Reestreno el próximo semestre. Nada nuevo bajo el sol.

Fuente: Propio autor.

COLUMNA

COLUMNA DE OPINIÓN PUBLICADA EN EL MERCURIO DE VALPARAÍSO, EL MIÉRCOLES 1 DE NOVIEMBRE DE 2023

Mirada constitucional



Carlos Peña

¿A qué atender?

Una vez que se ha aprobado el proyecto constitucional y se anuncie el plebiscito, se plantea la pregunta de qué será lo relevante a la hora de decidir si aprobarlo o no.

Tres son los criterios posibles que surgen del debate que se ha sostenido durante todos estos años. Y se los describe bien cuando se compara el proyecto con la carta de 1980 (que seguiría vigente si el primero se rechaza).

El primero es atingente al origen de las reglas.

Una de las razones que solió esgrimirse para rechazar la Constitución de 1980 (que se intenta reemplazar) fue lo que se ha llamado su origen ilegítimo o, dicho de otro modo, el hecho que haya sido producida en dictadura, sin los habituales mecanismos mediante los que se forma la voluntad popular. Una Constitución, se dice, es la manera en que la comunidad política se regula a sí misma, se somete a su propia voluntad general y no a una voluntad ajena a la suya. Desde este punto de vista, la Constitución del 80 carecía de legitimidad. Es lo que dijo el Presidente Gabriel Boric cuando argumentó en favor del proyecto de la Convención: cualquier cosa -declaró- es mejor que una Constitución hecha por cuatro generales.

Así, entonces, desde ese mismo punto de vista no cabe duda de que, sea cual fuere el contenido del proyecto que ha elaborado el Consejo, es mejor que la carta de 1980 cuando se atiende a la forma en que ha sido producido.

En consecuencia, si se trata de comparar, bajo ese respecto, la carta de 1980 con el proyecto recién salido del Consejo, la conclusión es sólo una: el proyecto del Consejo posee plena legitimidad de origen.

El otro criterio ya no dice relación con el origen de la carta constitucional, sino con su contenido.

Lo que se observa en este caso es que el contenido del proyecto presenta en general cuatro características que lo diferencian de la Constitución de 1980: consagra derechos sociales de realización progresiva bajo una regla de responsabilidad fiscal; establece que los bienes que subyacen a esos derechos sociales (en cuestiones como salud, educación o pensiones) serán financiados con rentas generales (es decir, por impuestos) pero serán proveídos por instituciones estatales o privadas, ambas gratuitas, de manera que las personas puedan elegir entre ellas; y, en fin, establece un sistema político que disminuye la proliferación de partidos y evita su fragmentación.

El tercer criterio es el espacio que deja a la política o, si se prefiere, a la deliberación democrática.

Por definición, las reglas constitucionales consagran alternativas más o menos rígidas, que escapan al juego de la política cotidiana. En este aspecto, el proyecto constitucional es mucho más rígido (alguien dirá que más estable en el tiempo) cuando se atiende a las dificultades que posee su reforma). En otras palabras, el proyecto sustrae de la política inmediata importantes cuestiones de política pública, como es el diseño para satisfacer derechos sociales.

Como el papel de la prensa no debe ser aconsejar el voto, sino dar razones para que lo decida de acuerdo a su discernimiento, quizá esos criterios le sean útiles.

EL LIBERO

CHILE Y LA CANDIDATURA DE MARÍA CORINA
Por Fernando Schmidt
4 de noviembre de 2023

¿Qué pasaría si, por ejemplo, un amplio grupo de países latinoamericanos decide retirar sus embajadores de Caracas en protesta, tal como ahora lo hacemos con Israel?

Credit: Twitter María Corina Machado

A pesar de las palabras del **Presidente Boric en Washington**, comprometido con la realización de elecciones libres en **Venezuela** el año próximo y el simultáneo levantamiento de sanciones norteamericanas a Caracas, es bastante predecible

saber, hoy día, quién las va a ganar. **Hace agua el avance democratizador que supuso el "Acuerdo para la Promoción de los Derechos Políticos y Garantías Electorales y para la Garantía de Intereses Vitales de la Nación", o Acuerdo de Barbados**, suscrito entre el Gobierno y la oposición venezolana el pasado 17 de octubre.

El diálogo entre ambos sectores, promovido por Noruega desde el 2019 como país facilitador, parecía prometedor hace apenas quince días. Cuenta con el apoyo de Colombia, Brasil, Estados Unidos, la UE, Francia, Argentina, Reino Unido, Países Bajos, Rusia y México, como colaboradores, pero, al parecer, todo ese edificio político se derrumba.

Han transcurrido más de cuatro años sin resultados visibles desde que los noruegos iniciaron su labor. Entre medio, fueron vetados por Maduro, retomaron los contactos con el auxilio mexicano y produjeron el Acuerdo de Barbados. Sin embargo, lo peor no es el tiempo que ha pasado, sino la amenaza que supone al proceso democratizador el **cuestionamiento por parte del régimen de las primarias realizadas por la oposición** el pasado 22 de octubre. En ellas resultó ganadora **María Corina Machado** con más del 92% de los votos.

A los pocos días del triunfo de Machado, el Presidente del legislativo, Jorge Rodríguez, convocó a todo el cuerpo diplomático en Caracas a una reunión en la Cancillería para exhortarlos a no inmiscuirse en los asuntos internos de Venezuela, y aprovechó de "retar" a diplomáticos occidentales por sostener reuniones con María Corina y personas próximas a ella. Les recordó que él es el encargado por el régimen de las relaciones con la oposición. ¿Qué habría pasado en la década de los 80 en Chile si el régimen hubiera coartado el derecho de un embajador a sostener reuniones con los opositores a Pinochet?

Sin embargo, la señal de Maduro a través de Rodríguez fue contundente e inequívoca, ya que el lunes pasado las primarias fueron suspendidas por el Tribunal Supremo de Justicia (TSJ) "para todos los efectos". No podía ser de otra manera, ya que el órgano judicial venezolano es parte del poder chavista. Sus jueces son elegidos por la Asamblea Nacional dominada absolutamente por el oficialismo en elecciones probadamente fraudulentas. Esto muestra, una vez más, que en Caracas no hay división de poderes. Ejecutivo, Legislativo y Judicial están amalgamados.

No obstante, las primarias organizadas por la Plataforma Unitaria Democrática constituyeron un hecho político relevante y nuevo. Fueron una expresión de la voluntad popular. Votaron en ellas 2,4 millones de ciudadanos y **relevaron a María Corina Machado como la figura protagónica de la oposición a Maduro, nacional e internacionalmente.** Aprovechando los pocos espacios que les dejó la dictadura, la Plataforma dictó su reglamento y procedimientos internos y armó una campaña abierta y transparente a nivel nacional (con cobertura mundial) para convocar a sus electores a pronunciarse. El régimen pretende tardíamente anular este proceso en su totalidad alegando que el Consejo Nacional Electoral, controlado por ellos mismos, es el único encargado por la Constitución para efectuar consultas políticas.

De este modo, el Acuerdo de Barbados que abría una tenue luz de esperanza para que Venezuela regresara a la democracia, vive sus horas más críticas. La medida del TSJ del lunes generó la reacción inmediata de los Estados Unidos, que amenazó echar marcha atrás el levantamiento de sanciones. Senadores demócratas e influyentes como Bob Meléndez y otros, presionan en Washington por más firmeza. Por otro lado, Noruega y los países que respaldan este proceso están descolocados, pero mantienen una débil confianza en su continuidad. Sin embargo, están obligados a acomodar de algún modo a María Corina en el panorama político, algo impensable para el régimen hoy en día. **¿Qué sentido tendrían las palabras de Boric que públicamente dijo que espera que se "permita que en esas elecciones compitan todos los candidatos que así deseen hacerlo", si Machado es vetada?**

En medio de esta encrucijada sobre el futuro de la democracia, Maduro ha decidido jugar la carta nacionalista convocando un referéndum consultivo para el próximo 3 de diciembre en defensa de la soberanía venezolana sobre el Esequibo, enorme territorio que ocupa tres cuartas partes de la vecina Guyana, que Venezuela alega que le pertenece. Es decir, la dictadura quiere convertir un asunto que tiene un origen totalmente distinto en un instrumento para su legitimidad y validación interna, maniobra que la oposición obviamente rechaza.

Por el momento, la prudencia es la que se ha impuesto entre nosotros como reacción a la arremetida madurista contra las primarias opositoras en Venezuela. Es lo que explica el comedido término "decepción" usado por nuestro Canciller para referirse a la medida del TSJ venezolano.

Sin embargo, si el régimen sigue por esta línea y anula definitivamente las primarias y priva a María Corina Machado de su derecho a enfrentarse a Maduro

en elecciones libres, transparentes, informadas e internacionalmente supervisadas, las palabras suaves debieran dar lugar a una actitud firme. En tal escenario, **nuestra Cancillería debería tener preparada una reacción contundente si el gobierno chileno no quiere aparecer cohonestando un nuevo golpe a la esperanza democrática en Venezuela.** Son cientos de miles los venezolanos que viven entre nosotros que esperarían un pronunciamiento rotundo de nuestra parte. El gobierno no debería ampararse en el principio de no intervención.

El abanico de respuestas en este supuesto escenario no es muy amplio a nivel bilateral, pero podemos contribuir a mandar una señal política eficaz de alcance regional y mundial si la coordinamos con un grupo representativo de países latinoamericanos y del Caribe, especialmente con aquellos que acompañan el proceso conducido por Noruega; si generamos un frente unido de gobierno y oposición ante el zarpazo de la esperanza democrática y los derechos de María Corina; si nos coordinamos con organismos como IDEA y otros para asumir acciones a nivel mundial. **¿Qué pasaría si, por ejemplo, un amplio grupo de países latinoamericanos decide retirar sus embajadores de Caracas en protesta, tal como ahora lo hacemos con Israel?** ¿No lo ameritaría acaso la defensa de la democracia y el respeto a la voluntad popular?

Fuente: Página web El Líbero

ENTREVISTA

ATHENALAB
International relations • Security • Defense
CHILE

PILAR LIZANA CONVERSA CON INSIGHT CRIME SOBRE EL DETERIORO DE LA SEGURIDAD EN EL NORTE DE CHILE - 3 RAZONES DEL DETERIORO DE LA SEGURIDAD EN EL NORTE DE CHILE

Publicado en Centro de Pensamiento Insight Crime
2 de noviembre de 2023

Un estudio reciente arroja luz sobre la crisis de seguridad que se viene presentando en el norte de Chile, una región fronteriza fundamental para el crimen transnacional, pero donde las autoridades estatales tienen poca presencia.

Un informe publicado por el centro de investigación AthenaLab en septiembre de este año analiza las dinámicas de seguridad en las regiones de Arica y Parinacota y Tarapacá, en el norte de Chile, dos puntos críticos de narcotráfico y tráfico ilícito de migrantes.

En estas zonas fronterizas con Bolivia y Perú, los laxos controles aduaneros del lado chileno han facilitado la propagación de crímenes transfronterizos y han permitido el afianzamiento de organizaciones criminales extranjeras, como el Tren de Aragua, de Venezuela.

Ambas regiones registraron tasas de homicidios muy por encima del promedio nacional en 2022, y el gobierno chileno está tomando medidas para hacer frente a la espiral de violencia.

A continuación, InSight Crime analiza tres puntos clave del informe.

INGRESO DE CRIMINALES EXTRANJEROS

Según AthenaLab, la escalada de violencia en las provincias del norte de Chile está siendo impulsada, en parte, por la presencia de poderosos grupos extranjeros como el Tren de Aragua.

“En el norte de Chile, el Tren de Aragua desarrolló su negocio criminal ligado al tráfico y trata de migrantes, e incluso se dice han logrado controlar algunos pasos fronterizos no habilitados”, dijo a InSight Crime la investigadora Pilar Lizana, analista de seguridad de AthenaLab.
“La disputa por el control territorial que significó la llegada del Tren de Aragua generó un aumento de la violencia que se expresó con el incremento en la tasa de homicidios en 2022”, agrega la experta.

En la región hay muchas cosas en juego. Por ambas zonas pasan rutas muy lucrativas para el tráfico de cocaína y marihuana provenientes de Bolivia a Chile, lo que impulsa la competencia entre grupos criminales extranjeros y nacionales.

En 2022, la región de Arica y Parinacota presentó la tasa de homicidios más alta del país, pues hubo 17,1 asesinatos por 100.000 habitantes, y el 56,8% de estos estuvieron vinculados al crimen organizado, según datos oficiales citados en el informe de AthenaLab. El promedio nacional en 2022 fue de 4,7 homicidios por 100.000 habitantes. La proporción de asesinatos cometidos con arma de fuego también aumentó en Arica y Parinacota, pues pasó de 21,4% en 2019 a 63,6% en 2022.

En Tarapacá, por su parte, la tasa de homicidios en 2022 fue de 13,4 por 100.000 habitantes, una leve disminución con respecto al año anterior. La región todavía supera por casi cuatro veces la tasa nacional de homicidios. Casi la mitad de los homicidios denunciados están relacionados con el crimen organizado y el uso de armas de fuego.

Los delincuentes extranjeros también son cada vez más numerosos en las prisiones del norte. Un tercio de los presos en Arica y Parinacota son extranjeros, según estadísticas oficiales mencionadas en el informe de AthenaLab. Esa cifra supera el 50% en el caso del sistema penitenciario de Tarapacá, muy por encima del promedio nacional de 13,6%.

Las autoridades han identificado la presencia del Tren de Aragua como una de las principales amenazas a la seguridad en la zona.

En marzo de 2023, las autoridades chilenas desmantelaron una célula del Tren de Aragua que operaba en varias localidades de la región de Tarapacá. Los fiscales sostienen que el grupo había tomado el control mediante el cobro de extorsiones por actividades legales e ilegales en la zona.

Fronteras porosas y agreste geografía

El informe de AthenaLab también llama la atención sobre la extensa frontera que conecta las regiones del norte de Chile con Perú y Bolivia, lo que hace que el área sea particularmente vulnerable a los flujos de drogas, migrantes y armas de fuego.

El estudio hace hincapié en la falta de recursos de las autoridades fronterizas, especialmente en términos de vehículos y tecnología, lo que impide un control efectivo de una frontera tan grande.
"Un elemento a considerar al momento de analizar el panorama criminal que se ha desarrollado en el norte de Chile tiene que ver con una crisis migratoria descontrolada. Esto se debe a que grupos como el Tren de Aragua han explotado la vulnerabilidad de los migrantes para llevar a cabo sus negocios de tráfico y trata de personas. Además, han aprovechado de la falta de control migratorio para ingresar al país", afirma Lizana.

El puerto de Iquique, Tarapacá, es también un foco de tráfico de armas y drogas, ya que proporciona acceso directo a las rutas de contrabando terrestres que atraviesan el resto del país.

"La condición fronteriza, la cercanía a productores globales de drogas y su ubicación en corredores utilizados por el crimen organizado ponen a Iquique en una posición vulnerable. En particular, la situación de Iquique está impactada por el actuar de grupos como el Tren de Aragua", agrega Lizana.

Se ha confirmado que el Tren de Aragua controla el territorio alrededor de Iquique, incluido el municipio de Alto Hospicio, uno de los asentamientos ilegales más grandes del país.

El gobierno chileno planea invertir 26.000 millones de pesos (US$28 millones) en la construcción de un nuevo puesto de control aduanero en Quillagua, entre Tarapacá y Antofagasta, como parte de una estrategia nacional para combatir el crimen organizado. Según Lizana, estas acciones corren el riesgo de ser una

respuesta reaccionaria a la crisis y deben ser parte de una política migratoria regulada más amplia.

Débil presencia estatal

Según el estudio de AthenaLab, la falta de recursos del gobierno también ha permitido que los grupos criminales se afiancen en el norte de Chile.

Los limitados servicios públicos y la poca infraestructura, entre otros problemas, han llevado a muchos habitantes a salir del altiplano chileno, lo que ha provocado una menor presencia de las autoridades estatales en la zona. Los grupos criminales han aprovechado el éxodo para consolidar sus actividades ilícitas, por ejemplo, mediante el tráfico de drogas desde Bolivia a través de pasos fronterizos no autorizados.

Los municipios de Arica, en Arica y Parinacota, y Alto Hospicio, en Tarapacá, han sido testigos de la construcción de grandes asentamientos ilegales donde la mayoría de los habitantes son migrantes no registrados. Es en estas zonas donde el Tren de Aragua ha establecido mayor presencia, aprovechando el débil control que ejercen las autoridades estatales, según el análisis del informe.

La falta de personal también es un tema clave. En enero de 2023, un fiscal regional dijo que la región de Tarapacá necesita al menos 13 fiscales más para hacer frente a la escalada de criminalidad y violencia.

A fines de septiembre de 2023, el gobierno chileno presentó un proyecto de reforma constitucional para crear una Fiscalía Supraterritorial especializada en crimen organizado y delitos de alta complejidad. El nuevo órgano tendrá jurisdicción en todo el territorio nacional y se encargará de investigar los hechos que requieran una dirección supranacional o transnacional.

“Actualmente, los fiscales regionales están expuestos a amenazas y extorsiones que tienen un impacto directo en las investigaciones y sus resultados, por lo que este tipo de iniciativas apunta en la dirección correcta. Sin embargo, ninguna medida será realmente efectiva si el país no diseña una arquitectura de seguridad actualizada con políticas y lineamientos claros”, le dijo Lizana a InSight Crime.

Fuente: Página web Athenalab

infobae

LOS AVIONES ELÉCTRICOS, UNA FANTASÍA DEL PASADO, EMPIEZAN A SURCAR LOS CIELOS

Por Niraj Chokshi
4 de noviembre de 2023

Un puñado de compañías están decididas a impulsar esta nueva alternativa de transporte que, aunque aún parezca lejana y costosa, será una revolución que abrirá al mundo a nuevas oportunidades.

Kyle Clark, fundador y consejero delegado de Beta, en un avión convencional que vuela entre las instalaciones de la empresa en Nueva York y Vermont, en Burlington, Vermont, el 9 de octubre de 2023. Además de no tener emisiones, los aviones eléctricos están diseñados para ser más sencillos de manejar y mantener que los helicópteros y aviones convencionales (Tony Cenicola/The New York Times)

A inicios de octubre, Chris Caputo estaba parado en la pista del Aeropuerto Internacional de Burlington, en Vermont, y miraba las nubes a la distancia. Había

piloteado aviones militares y comerciales durante una larga carrera en la que acumuló miles de horas de vuelo; sin embargo, el viaje que estaba a punto de emprender era *muy diferente*.

La razón: el avión que iba a pilotar **funciona con *baterías***. Durante los 16 días siguientes, Caputo y sus colegas pilotearon este **CX300** de su empresa, **Beta Technologies**, por la costa este. Realizaron casi dos docenas de paradas para descansar y recargar las baterías, a través del congestionado espacio aéreo de Boston, Nueva York, Washington y otras ciudades.

La unidad de carga del avión eléctrico Alia CTOL, diseñado por Beta Technologies, en Burlington, Vt. el 9 de octubre de 2023. Beta también está creando una red de cargadores que pueden alimentar sus aviones y coches, camiones y otros vehículos (Tony Cenicola/The New York Times)

Cuando el viaje llegó a su fin en Florida, Beta le entregó el avión a la **Fuerza Aérea**, la cual experimentará con la aeronave los próximos meses. El viaje ofreció un vistazo de cómo podría ser la aviación dentro de unos años, con los cielos llenos de **aviones que no emitan los gases de efecto invernadero** que están calentando peligrosamente la Tierra.

“Estamos haciendo un trabajo muy significativo para nuestro estado, nuestro país y el planeta”, opinó Caputo. “Es difícil no querer ser parte de ello”.

Una ráfaga de actividad

Durante la mayor parte de la historia de la aviación, los **aviones eléctricos** han sido poco más que una **fantasía**. Sin embargo, los avances tecnológicos, en particular en las baterías, y miles de millones de dólares de inversión han servido para que los viajes de distancias cortas en aeronaves de este tipo sean factibles y, según esperan sus promotores, viables a nivel comercial.

Beta, una empresa privada, ha recaudado más de **800 millones de dólares** de inversionistas como **Fidelity**, el fondo **Climate Pledge Fund** de **Amazon** y la empresa de capital de riesgo **TPG Capital**. La empresa emplea a unas 600 personas, la mayoría en Vermont, y hace poco terminó de construir una fábrica en Burlington donde planea producir en serie sus aviones, los cuales todavía debe certificar la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés).

Empleados de Beta Technologies trabajando en dos aviones eléctricos, uno que despega como un avión convencional y otro que despega y aterriza como un helicóptero, en unas instalaciones en Plattsburgh, Nueva York, el 9 de octubre de 2023. El viaje inaugural por la costa este ofreció una visión de lo que podría ser la aviación dentro de unos años, en la que los cielos estén llenos de aviones que no emitan los gases de efecto invernadero que están calentando peligrosamente la Tierra (Tony Cenicola/The New York Times)

El primero será el CX300, un avión elegante y futurista con una envergadura de 15 metros, grandes ventanas curvas y una hélice trasera. A este avión, diseñado para transportar unos 560 kilogramos de carga, le seguirá poco después el **A250**, que comparte casi el 80% del diseño del CX300 y está equipado con rotores para despegar y aterrizar como un helicóptero. Según la empresa, ambas aeronaves,

las cuales Beta comercializa como **Alia**, en algún momento transportarán pasajeros.

Beta es una de las muchas empresas que trabajan en la aviación eléctrica. En California, **Joby Aviation** y **Archer Aviation** están desarrollando aeronaves impulsadas con baterías capaces de realizar vuelos verticales que, según las empresas, transportarán a un puñado de pasajeros en distancias cortas. Estas empresas cuentan con el respaldo de **Toyota**, **Stellantis**, **United Airlines**, **Delta Air Lines** y grandes firmas de inversión. Fabricantes consolidados como **Airbus**, **Boeing** y **Embraer** también están trabajando en la producción de aviones eléctricos.

El gobierno estadounidense también se ha movilizado para apoyar la industria. La FAA busca respaldar las operaciones de aeronaves que usen nuevos medios de propulsión a escala en uno o más lugares para 2028. También, la Fuerza Aérea está otorgando contratos y probando vehículos, como el CX300 de Beta y un avión que Joby le entregó en septiembre a la Base de la Fuerza Aérea Edwards en California.

El CX300, un avión eléctrico experimental construido por Beta Technologies, volando de Westchester (Nueva York) a Reading (Pensilvania) durante un viaje de 16 días por la Costa Este, en Nueva York el 17 de octubre de 2023. Cuando el viaje llegó a su fin en Florida, Beta entregó el avión a las Fuerzas Aéreas, que experimentarán con él durante los próximos meses (Tony Cenicola/The New York Times)

‘Casi uno con el avión’

El avión de Beta no es tan grande y potente como los jets que piloteó Caputo para la Fuerza Aérea, la Guardia Nacional Aérea o Delta. Sin embargo, para él, lo que le falta de peso, lo compensa con encanto y sumó que la respuesta y la operación silenciosa del avión son increíbles, por eso **es un placer volarlo.**

“Eres casi uno con el avión”, comentó Caputo, quien agregó a continuación: “Puedes oír y sentir el aire que pasa por las superficies de control de vuelo. Ahora llevamos cascos porque es experimental y la seguridad es primordial, pero literalmente podemos quitarnos los cascos en el avión y hablar entre nosotros”.

Caputo afirmó que el CX300 y otros aviones eléctricos podrían abrir **nuevas oportunidades**, como **conectar mejor las zonas rurales que tienen poco o ningún servicio aéreo directo**.

El avión de Beta ha volado hasta 621 kilómetros con una sola carga aunque la empresa señaló que espera que, en su mayoría, los clientes lo utilicen para realizar viajes de 160 a 240 kilómetros. El viaje del avión a Florida se dio gracias a una autorización limitada que otorgó la FAA.

El piloto Chris Caputo dentro de un simulador de entrenamiento de vuelo en Burlington, Vermont, el 9 de octubre de 2023. Se espera que los aviones eléctricos compitan principalmente con helicópteros, coches y camiones (Tony Cenicola/The New York Times)

Además de no producir emisiones, los aviones eléctricos están diseñados para ser **más sencillos de operar y mantener** que los helicópteros y aviones convencionales. Sin embargo, no se espera que muchos de ellos surquen los cielos sino hasta dentro de unos años. En un inicio, es probable que sus viajes sean cortos: por ejemplo, de Manhattan al Aeropuerto Internacional J.F. Kennedy de Nueva York o de Burlington a Siracusa, Nueva York.

Las baterías modernas tienen una autonomía y un peso limitados. Como resultado, los aviones que éstas impulsan tan solo pueden transportar un puñado de pasajeros o su equivalente en carga.

En un primer momento, se espera que la principal competencia de los aviones eléctricos sean los **helicópteros**, **autos** y **camionetas**. En las ciudades, los vuelos de más larga distancia no serán posibles sin una mayor infraestructura, como lugares de aterrizaje y despegue vertical, y apoyo público. Según los expertos, el **costo de producción** de estas aeronaves también será **elevado** al principio y, por tanto, solo se usarán para transportar a gente adinerada y para servicios cruciales como las evacuaciones médicas.

De cierta manera, ahora, el desafío y la promesa de la aviación eléctrica son parecidos a los del automóvil a inicios del siglo XX, afirmó Kevin Michaels, director gerente de AeroDynamic Advisory, una consultoría de aviación.

“Había varios cientos de fabricantes en todo el mundo, cada uno con su propio enfoque para hacer estas máquinas, pero no había carreteras ni semáforos ni seguros”, explicó. Sin embargo, Michaels agregó que la industria acabó encontrando su camino. “Todo se asentó 20 años después y **con el tiempo los costos bajaron y surgieron los ganadores**. Además, cambió la forma de hacer las cosas, la forma de vivir de la gente”.

© The New York Times 2023

Fuente: Página web Infobae

CRÓNICA

U-1206, EL SUBMARINO ALEMÁN HUNDIDO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL POR USAR MAL EL RETRETE

Por Jorge Álvarez
3 de marzo de 2023

El U-1206 - foto Buchan Divers

Probablemente ningún barco de la Segunda Guerra Mundial fue hundido de una forma tan ridícula y humillante como la que sufrió el U-1206 en la primavera de 1945. Se trataba de un submarino alemán al que detectaron y atacaron aviones de la RAF a ciento setenta y siete kilómetros de la costa este escocesa, después de que tuviera que emerger de urgencia debido a que una fuga interior del depósito de su retrete había alcanzado las baterías, empezando a general un mortífero gas de cloro que amenazaba con asfixiar a la tripulación.

Mediada la década de los 70 del pasado siglo, un equipo de la compañía británica BP (British Petroleum) estaba inspeccionando su oleoducto de Forties Oil Field (el

segundo campo petrolífero más grande del Mar del Norte, situado a unos 177 kilómetros de la costa de Escocia). Los integrantes de ese grupo se llevaron una sorpresa mayúscula cuando, a unos 70 metros de profundidad, descubrieron el pecio de un submarino germano de la *Kriegsmarine* (nombre de la marina de guerra durante el régimen nazi) en bastante buen estado y con uno de sus tubos lanzatorpedos todavía cargado.

No se tardó mucho en identificarlo, ya que se sabía que el U-1206 fue mandado a pique en esas aguas, aunque hasta entonces había resultado imposible localizar las coordenadas exactas del pecio. Para ser exactos estaba casi a medio camino entre Escocia y Noruega, a la altura de Cruden Bay, una pequeña localidad situada en la bahía homónima, en el municipio de Aberdeen. Inmediatamente se dio aviso a la RCAHMS (*Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland*, actualmente rebautizada *Historic Enviroment Scotland*) para su estudio.

Yacimientos petrolíferos del Mar del Norte. Forties Oil Field está en el centro - Imagen: dominio público en Wikimedia Commons

Ese organismo, que según su propia definición se encarga de *«registrar, interpretar y recopilar información sobre el entorno construido e histórico»*, realizó la correspondiente investigación sobre la nave, llegando a la conclusión de que había sufrido una colisión con los restos de un naufragio previo y ello pudo incidir de forma fatídica en su patético final, al provocar la mencionada fuga interna. También aclaró un error frecuente: el de atribuir este grotesco incidente a otro submarino, el U-120, que en realidad era de una clase más pequeña y fue hundido en Bremerhaven un mes más tarde.

El U-120 era del tipo IIB, caracterizado por unas dimensiones tan modestas que se lo apodaba *Einbaum* («Canoa»): 42,70 metros de eslora, desplazamiento de 328 toneladas, casco sin compartimentos estancos, 12 nudos de velocidad (7 sumergido), una autonomía de 7.000 kilómetros y una tripulación compuesta por 25 hombres. En cambio, el U-1206, del tipo VIIC (el más habitual de los submarinos alemanes de la Segunda Guerra Mundial, hasta el punto de que llegaron a construirse 703), medía 67,23 metros, desplazaba 871 toneladas y su dotación iba de 22 a 60 personas, llevando el U-1026 medio centenar.

Botadura de un submarino alemán de clase VII - Imagen: dominio público en Wikimedia Commons

Construido en Gdansk, entró en servicio en marzo de 1944 e inicialmente se empleó como nave de adiestramiento en la *8.Unterseebootsflottille* (una flotilla de submarinos creada *ex profeso* para esa función en 1941), a las órdenes del *oberleutnant zur See* (un rango entre teniente y capitán) Günther Fritze. Cuatro meses más tarde fue destinado a la *11.Unterseebootsflottille*, organizada en mayo de 1942 en Noruega para atacar en el Mar del Norte a los convoyes rusos. Ya exhibía en la torreta su emblema: un escudo negro con una cigüeña blanca de patas verdes.

El mando se le asignó a Karl-Adolf Schlitt, un joven capitán de veintisiete años de edad, natural de Laboe (en el estado de Schelswig-Holstein, en el litoral báltico), cuya experiencia bélica había sido en los acorazados *Scharnhorst* y *Tirpitz* primero, y el crucero *Admiral Scheer* después, en los que fue responsable de los escuadrones áereos embarcados de la **Luftwaffe**. Luego, en agosto de

1943, pasó a la fuerza de submarinos y estuvo un año aprendiendo hasta ser ascendido a *kapitänleutnant* y destinado al combate bajo el mar.

El U-1206 zarpó de Kiel el 28 de marzo de 1945, viajando durante dos días hasta la península de Karljohasvern (Noruega). Allí estaba, desde mediados del siglo XIX, la base naval de Horten, un importante complejo que incluía fortalezas, astilleros, una academia… El 2 de abril volvió a salir para dirigirse, en una jornada de navegación, al puerto de Kristiansand, capital de la provincia de Agder y también de gran importancia, ocupado por los alemanes en abril de 1940.

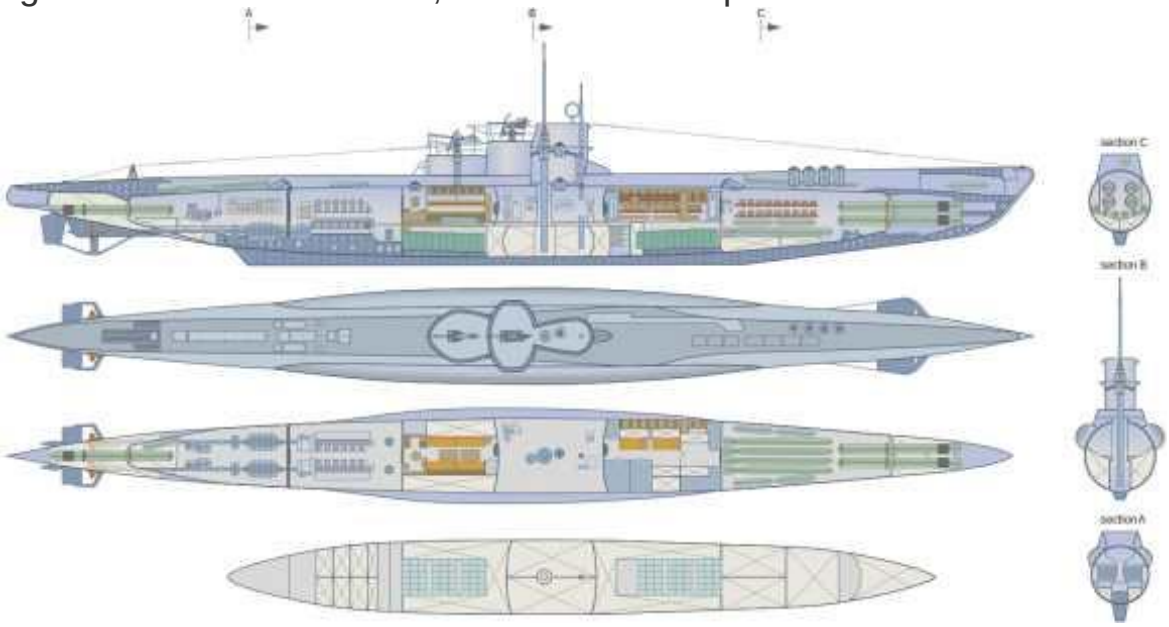
El *kapitänleutnant* Karl-Adolf Schlitt - Imagen: Buchan Divers

Esas breves singladuras obedecían tanto a labores de aprovisionamiento como a estar probando un esnórquel (un dispositivo para almacenar aire de la superficie mientras estaba sumergido) que se instaló en un lado de la torre. El sistema debió de resultar satisfactorio porque desde Kristiansand zarpó otra vez el 6 de abril, en esa ocasión para su primera misión propiamente dicha y además llevando otra novedad técnica que, a la postre, iba a sellar su destino pese a su aparente intrascendencia. Hablamos de un nuevo modelo de inodoro de última generación que permitía su utilización en inmersión.

Hasta entonces, los submarinos alemanes recogían las heces y orina de los tripulantes en unos contenedores que, una vez llenos, se vaciaban en el mar

cuando ascendían a la superficie (los Aliados lo hacían en tanques especiales que se llevaban a tierra); algo que resultaba arriesgado porque durante la operación podían ser avistados por el enemigo, que tenía neta superioridad aérea, y atacados. El nuevo retrete funcionaba expulsando los desechos orgánicos fuera de la nave a alta presión con la ventaja de evitar exponerse en superficie.

A cambio, presentaba la dificultad de ser un procedimiento complejo porque las aguas residuales debían pasar a través de tuberías hasta una cámara con una esclusa, desde la que eran expulsadas mediante aire comprimido. Pero antes había que cerrar el sistema con una serie de válvulas y además siguiendo la secuencia correcta o, de lo contrario, el material volvería a entrar acompañado de agua de mar. Por todo ello, fue necesario especializar a un marinero en su manejo.



Esquema de un submarino tipo VIIC. El retrete es la puerta que se ve en la imagen superior antes de la sala de torpedos, en la imagen superior - Imagen: Goran tek-en en Wikimedia Commons

El U-1206 navegó unos días por el litoral de Escocia en busca de presas, sin encontrar ninguna. Sus últimos 15 kilómetros los recorrió por las inmediaciones de Peterhead, una localidad pesquera cercana a Aberdeen, a una profundidad de 61 metros. Entonces, el 9 de abril, se produjo el problema con el compresor del motor diésel de estribor que iba a desatar este episodio, según los testimonios recabados posteriormente de los marineros. Y el responsable, al parecer, fue el capitán.

Durante cuatro días estuvo llevándose a cabo la reparación correspondiente en la sala de máquinas y, el último, 14 de abril, Schlitt hizo uso del retrete. Obviando la

norma de que sólo el marinero especialista accionase la cisterna del inodoro, activó la válvula de descarga y debió de equivocarse en algún paso porque las aguas fecales no salieron expulsadas al exterior, sino que dieron la vuelta fatalmente y empezaron a manar dentro de la sección delantera del submarino a alta presión.

Cabe imaginar el hedor que debió extenderse en un espacio tan angosto que ya de por sí solía oler bastante mal por el sudor, la insuficiente aireación y demás características de un espacio cerrado. Pero ésa era la menor de sus preocupaciones, ya que lo verdaderamente importante estaba en que una vez iniciado ese proceso resultaba prácticamente irreversible. Y lo peor era que, chapoteando entre residuos sin conseguir parar aquello, seguía penetrando un torrente de agua marina cuya sal, al contacto con las baterías (que estaban ubicadas justo debajo del retrete), provocó la generación de gas de cloro, mortalmente tóxico.

Parte de la tripulación del U-1206 con el capitán de espaldas - Imagen: Buchan Divers

No quedaba más remedio que emerger cuanto antes, maniobra que se aceleró gracias a la orden del capitán de vaciar los tanques de lastre e incluso lanzar los torpedos que estaban en sus tubos. Así, el U-1206 logró salir a la superficie antes de que se fuera a pique por el exceso de agua o que el gas afectase a la tripulación. Sin embargo, allí afuera les esperaba otro peligro, paradójicamente el mismo que debía evitar el innovador inodoro: los aviones de la RAF, que se lanzaron sobre los alemanes disparando sus ametralladoras. Un marinero resultó herido de muerte y Schlitt mandó hundir la nave.

Aunque se botaron las balsas salvavidas y consiguieron alcanzar la costa, tres hombres más fallecieron cuando se disponían a trepar por un acantilado y la fuerte marejada que había sacudió su bote de goma arrojándolo contra las rocas. Los informes fueron un tanto contradictorios porque otros hablaron de que esa embarcación ya llevaba un muerto, ahogándose otros dos después y salvándose los demás. En cualquier caso, los nombres de los fallecidos eran Hans Berkhauer, Karl Koren y Emil Kupper.

Al llegar a tierra, los supervivientes fueron atendidos por un matrimonio de granjeros en un lugar denominado Guite, mientras un muchacho corría hasta el pueblo de Tillymaud, donde una tienda tenía el único teléfono de la zona, para avisar a las autoridades. Éstas enviaron un autobús para recoger a los náufragos, que pasaron a manos del ejército. Mientras, otros 23 fueron rescatados por el *HMT Nodzu*, un arrastrero de la *Royal Navy* que estaba en la zona junto al *HMT Ligny*; desembarcados en Aberdeen, pasaron a ser prisioneros de guerra.

Emblema del U-1206 - Imagen: TruncateVirus99 en Wikimedia Commons

Algo parecido pasó con el resto, 14 marineros más el capitán, a los que recogió el pesquero *Reaper*, que curiosamente sólo estaba tripulado por su patrón, Alec John Stephen, y su ayudante adolescente, John Smith. Pensaban que eran náufragos noruegos porque tenían noticia de un barco de esa nacionalidad desaparecido; no supieron la verdad hasta llegar a tierra. A ese último grupo se lo desembarcó en Peterhead y Schlitt fue enviado a Londres en tren para ser interrogado, mientras a sus hombres los trasladaron en una balandra, la *Nonsuch*.

Cabe decir, como anécdota, que durante el trayecto los despistados guardias entregaron al capitán un maletín donde estaba guardada su pistola, aunque él se la devolvió. Tras el interrogatorio, todos terminaron en el campo de prisioneros de Featherstone Park (Inglaterra) hasta el final de la contienda, en que fueron repatriados. Schlitt constituyó una excepción, ya que no quedó en libertad hasta 1948; luego estudió Derecho, entró un tiempo en la política regional de Holstein y se dedicó al mundo editorial, falleciendo en 2009. Antes, en 1987, hizo una visita a Escocia para entregar una placa conmemorativa en agradecimiento a los pescadores que le rescataron.

Estando aún prisionero, y durante los juicios de Nuremberg, Schlitt fue uno de los comandantes de U-Boot que declararon que el almirante Karl Dönitz (jefe de la *Kriegsmarine*) no había dado órdenes de matar a las tripulaciones de los barcos Aliados hundidos, lo que sirvió para que no se aplicase a éste la acusación de crímenes contra la humanidad (aunque lo condenaron a diez años de prisión en Spandau por omisión de socorro a los náufragos).

Karl-Adolf Schlitt en su etapa de político - Imagen: Distrito de Ostholsein

Una última curiosidad sobre la estrambótica experiencia del U-1206 es la versión referida por un marinero, según la cual el propio capitán le contó que los oficiales eran conscientes de que Alemania estaba en caída libre hacia una inevitable e

inminente derrota en la guerra y, buscando la forma de rendirse sin ser considerados desertores, inventaron la excusa del inodoro.

Fuentes:

Marek Krzysztalowicz, Type VII: Germany's Most Successful U-Boats | Jak Mallman Showell, The U-Boat century. German submarines warfare 1906-2006 | Clay Blair, Hitler's U-Boat war. The hunted 1942-45 | Elliot Carter, The high-tech toilet that destroyed a submarine (en *War is Boring*) | **U-1206** (en *Buchan Shipwrecks*) | **Wikipedia**

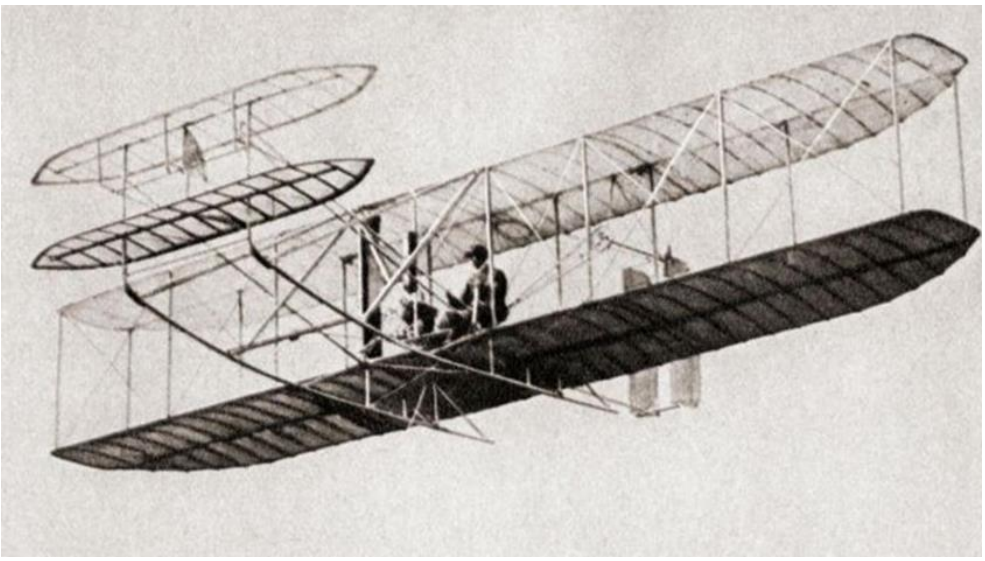
Fuente: Página web La Brújula Verde

ARTÍCULOS

BBC NEWS MUNDO

“PASARÁN MILLONES DE AÑOS ANTES DE QUE UNA MÁQUINA PUEDA VOLAR” Y OTRAS PREDICCIONES TECNOLÓGICAS ESPECTACULARMENTE ERRADAS

Author, BBC News Mundo
29 de octubre de 2023



El primer vuelo humano controlado, propulsado y sostenido, el 17 de diciembre de 1903, en Carolina del Norte, realizado por los hermanos Wright.

Predecir, según la RAE, es anunciar por revelación, conocimiento fundado, intuición o conjetura algo que ha de suceder.

Aunque el sentido común quizás te diga que no es aconsejable hacerlo, la predicción es necesaria en todos los aspectos de la vida: cualquier decisión involucra algún grado de visualización del porvenir.

Pero, como dijo el brillante físico Neils Bohr, "la predicción es muy difícil, especialmente si es sobre el futuro".

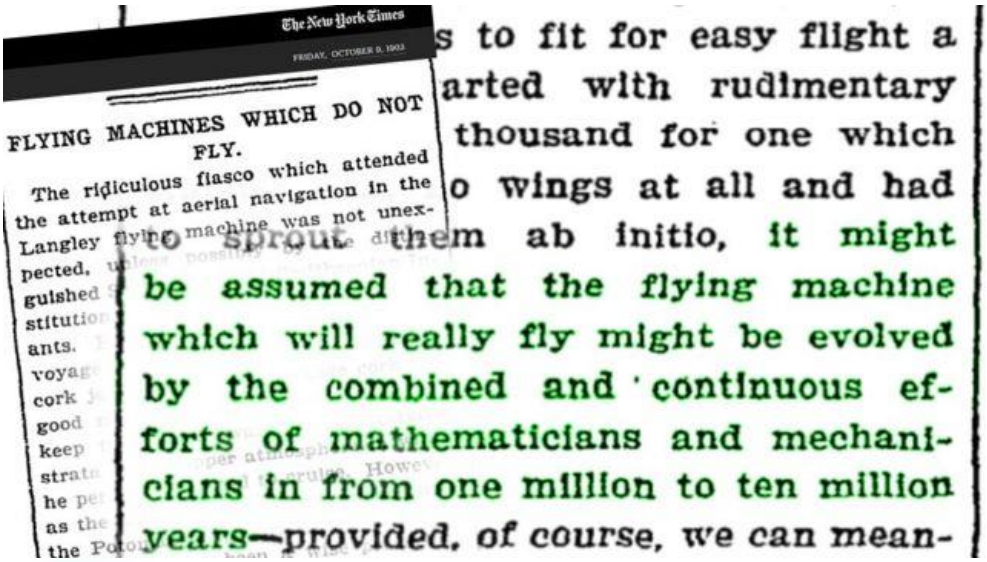
Y cuando voces confiables se aventuran a adivinar qué pasará y fallan, no lo olvidamos.

Digamos que es porque alguna lección se podrá sacar de esos catálogos de errores. Pero, para ser francos, es porque nos entretiene.

Recientemente, por ejemplo, ha circulado un editorial publicado hace 120 años, en octubre de 1903, por The New York Times (NYT), uno de los diarios más respetados y galardonados del mundo.

El titular era "Máquinas voladoras que no vuelan" y en las líneas finales concluía: "...*podría asumirse que la máquina voladora que realmente volará podría evolucionar con los esfuerzos combinados y continuos de matemáticos y mecánicos en* ***entre un millón a 10 millones de años***".

Luego, seis semanas después, el 17 de diciembre, los hermanos Wright lograron el primer vuelo sostenido en una aeronave más pesada que el aire.


The New York Times
FRIDAY, OCTOBER 9, 1903

FLYING MACHINES WHICH DO NOT FLY.

The ridiculous fiasco which attended the attempt at aerial navigation in the Langley flying machine was not unexpected, unless possibly by the distinguished scientists.

s to fit for easy flight a
arted with rudimentary
thousand for one which
o wings at all and had
them ab initio, it might
be assumed that the flying machine
which will really fly might be evolved
by the combined and continuous ef-
forts of mathematicians and mechani-
cians in from one million to ten million
years—provided, of course, we can mean-

Recortes del artículo "Máquinas voladoras que no vuelan".

Para ser justos, el autor del artículo estaba comentando sobre un intento frustrado de vuelo que había presenciado.

Por letrado que fuera, no era un célebre físico e inventor, como sí lo fue William Thomson, Lord Kelvin, quien en 1895, declaró que **"las máquinas voladoras más pesadas que el aire son imposibles"**.

De hecho, Lord Kelvin es uno de los clásicos del arte de la predicción.

En 1897 concluyó que **"la radio no tiene futuro"** y en 1900 le aseguró a sus colegas científicos que **"los rayos X son un engaño"**.

Estaba en el umbral de una revolución que traería tecnologías inimaginables.
Y una colección de predicciones erradas icónicas, como la selección que compartimos a continuación sobre algunos de los inventos que utilizamos cotidianamente.

"Una caja de madera"

Es cierto que la caja de madera desapareció, pero la TV triunfó.

“Si bien teórica y técnicamente la televisión puede ser factible, comercial y financieramente es imposible”, sentenció en 1926 Lee DeForest, pionero de la radio” e inventor con más de 180 patentes.

No obstante, la idea de ver imágenes a distancia tenía una larga historia y, en la década de 1920, la fantasía se hizo realidad.

No hubo ningún "inventor" único de la televisión. Participaron un gran número de experimentadores, empresarios y organizaciones públicas.

Mientras se iba perfeccionando, se hacían presentaciones para la prensa y el público.

En 1939, el NYT publicó un artículo titulado “Acto I, Escena I: Las transmisiones a los hogares comienzan el 30 de abril. La Feria Mundial será el escenario” de Orrin E. Dunlap Jr., un periodista especializado en radiodifusión.
A su parecer...
"*El problema de la televisión es que la gente debe sentarse y mantener los ojos pegados a una pantalla; la familia estadounidense promedio no tiene tiempo para ello*".

Una opinión semenjante fue expresada en 1946 por Darryl Zanuck, cofundador del estudio de cine 20th Century Fox.

“La televisión nunca retendrá una audiencia. La gente se aburrirá muy rápidamente de mirar cada noche una caja de madera contrachapada”.

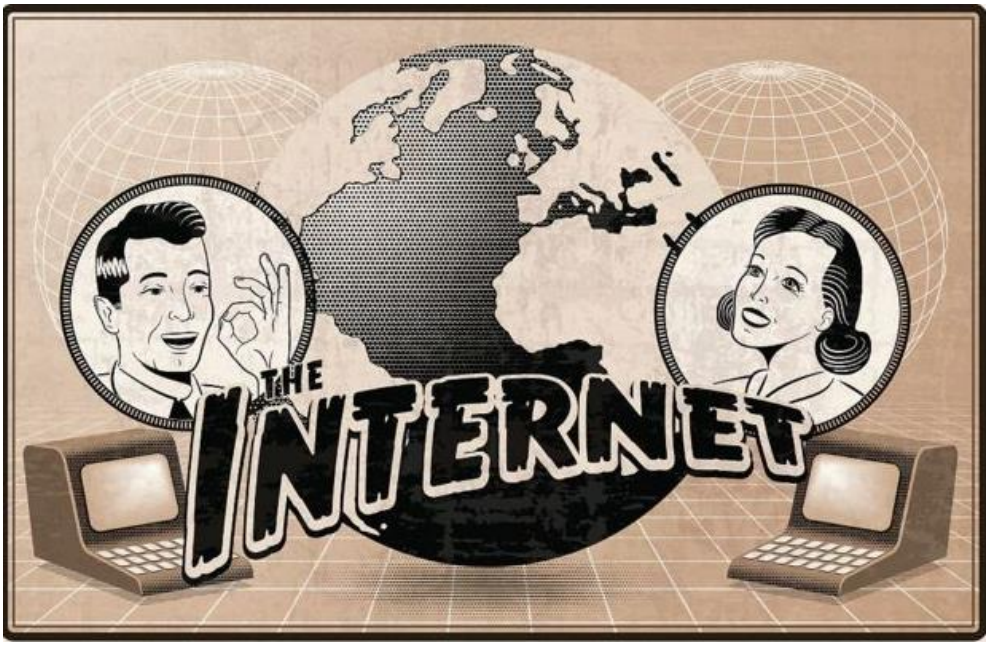
Contrario a sus predicciones, la televisión es un punto focal importante en la vida diaria de muchos estadounidenses.

Hoy en día, casi el 80% ve televisión a diario.

La persona promedio mira alrededor de 141 horas de televisión al mes o 1.692 horas al año. Suponiendo que alcance la esperanza de vida promedio de 78 años, eso equivale a unos 15 años de su vida.

Y todo eso sólo en Estados Unidos, donde se suponía que la gente no tenía tiempo para eso.

"Una supernova"



Aunque se comenzó a desarrollar antes, fue en 1995 cuando el internet dio pasos firmes en el mercado.

Así como la televisión, internet se fue desarrollando con el tiempo y trabajo de muchos, y fue la World Wide Web la que la puso a disposición de todos.

Aunque estaba ahí desde unos años antes, fue en 1995 que empezó a entrar con paso más firme, y la reacción fue mixta.

Entre los escépticos se destacó el astrofísico Clifford Stoll, quien en su libro "*Silicon Snake Oil*" predijo:
"***No creo que las guías telefónicas, los periódicos, las revistas o los videoclubs desaparezcan a medida que se extiendan las redes informáticas***.
"*Tampoco creo que mi teléfono se fusione con mi computadora para convertirse en una especie de dispositivo de información*".

Pero la predicción más memorable fue la del pionero de internet Robert Metcalfe, el multimillonario inventor de la tecnología Ethernet y fundador de 3Com Corporation.

En un artículo clásico que publicado en diciembre de 1995 en InfoWorld, escribió:
"*Casi todas las predicciones que se hacen ahora sobre 1996 dependen del continuo crecimiento exponencial de internet. Pero* ***predigo que internet (...)***

pronto se convertirá en una espectacular supernova y en 1996 colapsará catastróficamente".

Y no se quedó ahí: prometió comerse sus palabras sobre el colapso de internet si la predicción de la "supernova" resultaba errónea.

En 1997, subido en un escenario durante una conferencia internacional sobre la World Wide Web en Santa Clara, California, Metcalfe reconoció que internet no era una supernova.

Como se había comprometido a comerse sus palabras, intentó hacerlo comiéndose un gran pastel decorado para parecerse a su columna InfoWorld.

Pero el público lo abucheó: no se iba a librar tan fácilmente.

Tuvo que rasgar la columna de InfoWorld, echarla en una batidora con un poco de agua para hacerla pulpa y comérsela.

A pesar del espectáculo, no todos aprendieron la lección e insistieron en pronosticar el fin de la web.

Sólo un año después, y citando una ley que lleva el nombre de Metcalfe, el renombrado economista Paul Krugman anticipó su inminente desaparición.

"El crecimiento de internet se desacelerará drásticamente a medida que se haga evidente el error en la 'ley de Metcalfe': **¡la mayoría de las personas no tienen nada que decirse entre sí!**

"En 2005 quedará claro que el impacto de internet en la economía no ha sido mayor que el de la máquina de fax".

No sólo erró, sino que ese pronóstico apareció en un artículo que él escribió para la revista tecnológica Red Herring titulado "**Por qué las predicciones de la mayoría de los economistas son incorrectas"** (no es broma).

Aunque no tuvo que tragarse sus palabras, se aseguró un lugar en este peculiar panteón de la fama.

"Ninguna posibilidad"

Steve Jobs, director ejecutivo de Apple Inc., presentando el nuevo iPhone en Macworld en San Francisco el 1 de enero de 2007.

“Los teléfonos móviles nunca sustituirán al teléfono con cable”.

Obviamente, errado.

Lo curioso es que quien lo dijo en 1981 fue nada menos que el inventor del teléfono móvil, Marty Cooper, quien había hecho la primera llamada con celular en Nueva York en 1973.

Y hablando de teléfonos...

"**No hay ninguna posibilidad de que el iPhone consiga una cuota de mercado significativa**", declaró en 2007 el ex director ejecutivo de Microsoft, Steve Ballmer, a USA Today.

"Ninguna posibilidad", subrayó.

"Es posible que ganen dinero. Pero si realmente echas un vistazo a los 1.300 millones de teléfonos que se venden, preferiría tener nuestro software en el 60%,

el 70% o el 80% de ellos, que tener el 2% o el 3%, que es lo que Apple podría conseguir”.

Dado que iPhone llegaría a convertirse en el producto tecnológico de consumo más exitoso de todos los tiempos, probablemente esta sea la peor predicción de la historia.

Fuente: Página web de BBC News Mundo.

HISTORIA MARINERA

SALVATAJE DE LA BARCAZA “AGUILA”

Eduardo Angulo Budge
Capitán de Navío
Publicado en Revista de Marina N° 3/1980, el 1 de junio de 1980

Introducción

La barcaza “Aguila” de la Armada (LST.91) enfrentó uno de los peores temporales que han azotado nuestras costas, en la amanecida del día 10 de Abril último, cuando maniobraba desde su fondeadero para capear mal tiempo dirigiéndose hacia afuera de la bahía de Valparaíso. Por causas hasta la fecha desconocidas, el buque sufrió el desperfecto de su máquina de estribor al trabarse su propulsor, en el momento crítico cuando viraba para aproarse a la mar. La fuerza del viento y el inmenso oleaje hicieron derivar al buque en cuestión de minutos, hasta estrellarlo contra la costa del puerto, frente a la Universidad Santa María, en fondo disparejo de rocas y arena.

El casco plano de la barcaza fue perforado inicialmente al tocar fondo en un bajío de rocas cien metros afuera de la costa. En estas circunstancias, los departamentos de máquinas y de generadores se inundaron antes de que el buque llegase a la posición en la cual quedó definitivamente varado, de costado, con proa 050° y una escora a babor de 6°.

En dicha posición, el buque continuó destrozándose al soportar los golpes de olas enormes que chocaban como ariete a lo largo de su costado de babor, levantándolo y dejándolo caer sobre el fondo rocoso, hasta que el temporal dio muestras de amainar 15 horas después del accidente.

Averías sufridas

Todos los departamentos y estanques de lastre del buque quedaron inundados. Sólo algunos de la banda de babor presentaban posibilidades de ser recuperados mediante reparaciones de emergencia; los demás, en su gran mayoría, evidenciaron estar directamente abiertos al mar, soplando constantemente cuando bajaba la marea, lo cual hacía imposible su inspección con buzos desde el interior.

El buque quedó encabuzado y apoyado en dos grandes masas de rocas. A popa la más alta y de mayor tamaño y la otra a un tercio de su proa. Al subir la marea se Inundaba la cubierta de tanques, sumergiéndola hasta un metro en dicha porción de proa. El agua no sólo penetraba por las averías del casco, sino que también por rajaduras y aberturas de planchas del costado de babor, que se produjeron por impactos directos de las olas que causaron combaduras de hasta 15” de flecha. No obstante, la cubierta y superestructura del buque y en general todos sus equipos y armamentos pudieron soportar bien el embate de las olas, con excepción de la embarcación tipo LCVP que estaba izada en sus calzos de popa babor, la que fue averiada seriamente en el temporal del 10 de Abril y posteriormente destruida completamente en un segundo temporal el 22 de Abril, cuya marejada fue tan violenta como la primera.

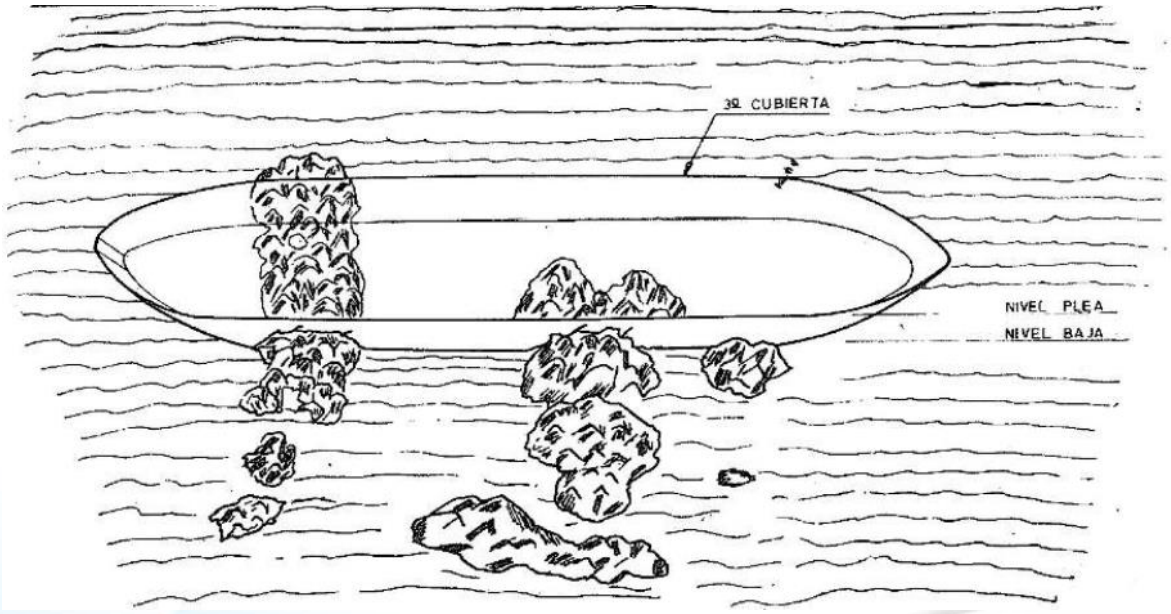


Fig. 1. Croquis con las rocas que averiaron el casco y donde se asentó el buque varado

La barcaza quedó con todos sus sistemas de propulsión y poder eléctrico inutilizados e inundados; sin embargo, poseyendo el buque las características adicionales de una unidad de reparaciones (ARVE), se pudo contar con la planta de poder auxiliar, la caldera y otras maquinarias auxiliares de la cubierta principal, que fueron puestas en funcionamiento para mantener los servicios mínimos e imprescindibles a bordo para las operaciones previas al salvataje. Esta circunstancia favorable permitió mantener a bordo una parte de su dotación para todos los trabajos y servicios de guardia.

Situación del buque varado

El desplazamiento del buque antes de varar era de 3.080 tons, con un calado de 6' a proa y 11' a popa. Al quedar con los departamentos centrales y estanques de lastre inundados este desplazamiento aumentó virtualmente hasta 6.266 tons, lo que estaba muy por encima del desplazamiento normal a plena carga, que es de 3,980 tons para una barcaza tipo LST.

La estabilidad del buque varado de costado se estimó aceptable; más aún después de haber sorteado en esta situación el segundo temporal ya citado, oportunidad en la que se tomó la decisión de inundar los departamentos de ambas bandas sobre la tercera cubierta, mayor peso con el cual el buque pudo resistir la fuerte marejada sin cambiar su posición.

Se estableció que muy pocos pesos eran susceptibles de ser removidos de a bordo, no siendo posible el acceso hasta su costado de elementos portátiles de descarga para levantar grandes masas. En consecuencia, se consideró armar una cabría en tierra y por medio de una galga-andarivel se pudo sacar todo el material de armamento, munición, equipos y material almacenado en los pañoles y talleres y todo lo que pudiera alivianar pesos que fuera posible con dicho sistema.

El lecho donde quedó apoyado el buque era de roca y arena. La pendiente de la playa (8%) se consideró alta, pudiendo establecerse que ésta era limpia, excepto en dos picachos de rocas a pocos metros del casco y en otros bajos de rocas más afuera. Por estribor se determinó una gran cantidad de rocas submarinas y afloradas, que fueron las que averiaron el casco e incluso abrieron boquetes de consideración por el costado de esta misma banda.

Fig. 2. El “Aguila” varado en la bahía de Valparaíso, frente a la Universidad Santa María

Después de 15 días de varamiento del buque, las fuertes marejadas y las grandes olas que lo golpearon en los temporales del 10 y 22 de Abril hicieron cambiar el relieve submarino del lecho rocoso donde se apoyaba. El buque, al ser levantado y caer con fuerza en cada ola fue socavando la roca de consistencia más bien blanda hasta hacerse su propia cama, especie de dique donde quedó asentado su tercio de popa. Esta circunstancia obligó, posteriormente, a demoler la pared de roca que se formó al costado de popa babor, como única forma de sacarlo.

Organización para el rescate

La Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval dispuso, desde el primer día del accidente, que, se constituyera el Comando de Rescate y Salvataje, dependiente de la Comandancia de la Base Naval Valparaíso, para iniciar los trabajos previos a bordo para rescatar y zafar el buque de su posición. Al mismo tiempo, entregó a la Base Naval de Valparaíso la responsabilidad de iniciar las operaciones previas y preparatorias para reflotar el “Aguila”.

Posteriormente, se dispuso la constitución de un Comando de Grupo de Tarea para preparar y coordinar los trabajos preliminares y ejecutar la maniobra de zafada, mando que recayó en el propio Comandante de la Base Naval de Valparaíso, subordinándosele los buques y medios necesarios para ello, como asimismo todo el apoyo logístico de la Base que le es propio, así como también la asesoría y apoyo de las Direcciones Técnicas en las áreas de Ingeniería y Maniobras.

Organizado el equipo para efectuar los trabajos de reflotamiento se continuó con las tareas que a cada uno le correspondía, en el siguiente orden de prioridades:

Barcaza “Aguila”:
Recuperar el compartimentaje delbuque.
Aligerar pesos.
Desembarcar armamento.
Embarcar maniobra y elementos de salvataje.

Comando de rescate y salvataje:
Plan de Apuntalamiento.
Investigación interior y exterior.
Plan de Estiba.
Plan de Ganancia de Boyantez.

Buques de salvataje:
Preparar la maniobra de remolque y aparejo de playa para tracción.

Partida de playa:
Preparar trabajos de playa y demoler rocas por ambos costados del buque.

Partida de Buzos:
Demoler picacho de rocas por babor e investigar el fondo marino en las proximidades del área de salvataje.

Instituto Hidrográfico:
Levantar Carta Detalle 1:1.000 del área de maniobra para el salvataje.

Cálculos preliminares

La posición del buque en el fondo rocoso y la marejada que constantemente se hizo presente en la bahía hicieron casi imposible una inspección detallada de todas las averías por parte de los buzos. Peor aún era la situación en el interior del buque para inspeccionar los daños en los estanques centrales, alejando, además, toda posibilidad de efectuar en la posición varado una reparación provisoria para ganar boyantez. Esta debería ser obtenida por medio de otro agente externo, ya fuera inyectando aire a presión dentro de los estanques para desalojar el agua o bien inyectando otro elemento liviano que cumpliera similar rol.

La idea de inyectar aire empleando el sistema usado en otros salvatajes, como en el caso del “NAGUILÁN” en 1963, fue desechada por la gran superficie libre que se

originaba dadas las características del buque (tipo LST), en el que los departamentos inundados lo están prácticamente de banda a banda y por su difícil impermeabilización.

Se comenzó, entonces, la búsqueda de una solución alternativa que no contemplara uso de aire y es así como surgió la idea de emplear partículas de un material plástico granulado llamado poliestireno, siguiendo la información que aparecía en la revista “SALVAGE OF MARTIN S” donde se describía sucintamente el salvataje del buque mercante de nacionalidad danesa “MARTIN S”, en 1967, en el que se empleó esa substancia para reflotarlo. Dicha materia había que ubicarla en Chile, probarla y verificar su consistencia física y su reacción química en el medio líquido, mezcla de agua y petróleo, en que tendría que trabajar.

Efectuadas las averiguaciones para ubicar un tipo de material similar se tomó contacto con la firma “AISLAPOL S.A.” de Santiago, que fabrica, con dicho nombre, un producto químico plástico derivado del petróleo, conocido en Chile con el nombre común de “plumavit”, y que tiene múltiples usos, especialmente como elemento aislante. Se le hicieron las pruebas de resistencia a la contaminación con petróleo y absorción de agua, que fueron satisfactorias, y los ensayos para encontrar la forma como inyectarlo en un departamento inundado y bajo el nivel del mar; también se efectuaron experiencias en laboratorio” para determinar su actitud física como elemento semi sólido que proporcione boyantez, con el fin de conocer su comportamiento dentro de un departamento sometido a escora y con movimiento permanente.
Los resultados de los ensayos y pruebas fueron satisfactorios. Estos, sumados a los datos proporcionados por la propia firma en cuanto a que este elemento no absorbe agua en más de un 2%, hicieron prever la posibilidad de su empleo en el salvataje, decisión que se adoptó después de un estudio de factibilidad que entregó la Dirección de Ingeniería de la Armada, en el que se estipulaba el volumen aproximado de 1.800 m3 de poliestireno.

La disposición de cálculos para establecer los volúmenes requeridos para obtener la boyantez fue la siguiente:

a) Peso del buque

Buque vacío	: 2.350 tons
Peso agua embarcada	: 3.916 tons
Desplazamiento virtual	: **6.266 tons**

Desplazamiento virtual, es el desplazamiento que tendría el buque si estuviera flotando en las condiciones en que quedó después del accidente.

b) Reacción del fondo (con marea 1,81m) Calados medidos para marea 1,81m:

Proa, 12' 9”
Popa, 15' 3”

Desplazamiento virtual	:	6.266 tons
Menos desplazamiento para esos calados	:	- 4.800 tons
Reacción de fondo	:	**1.466 tons**

Para desvarar el buque había que vencer esa reacción de fondo de 1.466 tons.

c) Fuerza disponible para desvarar

Coeficiente de fricción estimado: 0,9.
Buques disponibles: 2 remolcadores de flota (ATF) con aparejo de playa y 3 remolcadores de puerto.

1 ATF arrastra 30 tons x 2	=	60 tons
1 Aparejo de playa 30 tons x 2	=	60 tons
3 Remolcadores	=	44 tons
Arrastre total:		164 tons

$$\text{Fuerza de tracción} = \frac{\text{Arrastre}}{\text{Coef.}} = \frac{164}{0{,}9} = \mathbf{182\ tons}$$

d) Reacción de fondo residual

Reacción fondo según marea 1,81 m	= 1.466 tons
Fuerza tracción disponible	= 182 tons
Reacción de fondo disminuida	= 1**.284 tons**

La única forma de reducir más la reacción de fondo de 1.284 tons que aún restaba era aligerar el buque sacándole pesos, parchando los estanques y departamentos averiados y, finalmente, inyectarles una cantidad de esferas y bloques de poliestireno para ganar boyantez. Por tas condiciones en que quedó varado el buque era imposible lograr cifras significativas con los dos primeros métodos. Se consideró, en consecuencia, realizar la operación mediante la inyección de esferas

y colocación de bloques de poliestireno en aquellos estanques abiertos al mar. Las cantidades mínimas a emplear fueron las siguientes:

Se consideró un coeficiente 0,85 para bloques y 0,7 para las esferas inyectadas.

	Capacidad Disponible		Coef.		Boyantez ganada
Instalación de bloques	200 m3	x	0185	=	170 tons
Inyección esferas	1.600 m3	x	0,7	=	1.120 tons

Ganancia boyantez por poliestireno: 1.290 tons

Ganancía boyantez por aligeramiento de pesos: 100 tons

Boyantez total: **1.390 tons**

La cantidad de bloques era fija y estaba determinada por el número de estanques recuperables por estribor, que no fue superior a 100 toneladas. Esa misma cantidad debería ser recuperada por babor, en forma de igualar la boyantez de la otra banda para que el buque flotara adrizado.

En cuanto a la inyección de esferas se debería respetar la cantidad mínima a inyectar, como condición para flotar. En consecuencia, se verificó y aseguró que esta cantidad pudiera ser realmente inyectada, quedando abierta la posibilidad de incrementarla, lo que, desde luego, mejoraría la boyantez haciendo que el buque flotara antes de lo previsto.

Trabajos de alistamiento

Los trabajos para alistar el buque se centraron, en lo principal, en recuperar el máximo de estanques por babor y realizar un completo plan de apuntalamiento para hacer que la cubierta de tanques fuera la que resistiera el empuje de flotabilidad hacia arriba. Esto se logró con puntales de madera que fueron traídos de Talcahuano e instalando estanches metálicos de proa a popa en crujía, entre la cubierta principal y la de tanques, con lo cual se le proporcionó la rigidez necesaria a la tercera cubierta, que sería la que reemplazaría al casco para flotar; además, esta cubierta debió quedar absolutamente estanca.

En otras áreas del alistamiento se continuó descargando el máximo de equipos de a bordo, incluido todo el armamento y embarcaciones; se realizó un intenso trabajo

de demolición submarina para hacer volar las rocas aguja que estaban por babor a 20 metros del buque y para demoler los obstáculos de rocas que aprisionaban el casco a popa babor.

Esta última tarea fue difícil debido a que se requería días de relativa calma y buena visibilidad bajo el agua, que no se presentaron. El buzo debía trabajar eludiendo las corrientes que se producían por el movimiento del casco con las olas.

Junto a los trabajos de a bordo, se realizó en tierra la construcción de 16 tolvas metálicas de 1,5 metros de diámetro en su extremo superior, las que se instalaron en diferentes puntos de la tercera cubierta con el objeto de inyectar las esferas de poliestireno. Estas tolvas fueron ideadas y diseñadas especialmente para este trabajo, no habiéndose tenido información anterior de la metodología empleada para inyectar estas esferas plásticas (ver figura 3 para observar sus componentes y funcionamiento).

Por estribor del buque la marejada comenzó a embancar la playa cubriéndose totalmente el espacio entre los dos grandes macizos de rocas. Esta situación obligó a considerar la necesidad de despejar nuevamente la arena para abrir una pequeña ensenada hacia tierra y admitir un flujo de agua por estribor en pleamar. Esta pequeña ensenada permitiría, finalmente, emplear explosivos para producir una ola artificial para ayudar a desvarar el buque en caso que las puntas de rocas fueran mayores que lo que se previó.

En los almacenes del establecimiento terrestre de la Base Naval se inició el bodegaje de los 1.800 metros cúbicos de poliestireno, que fue llegando de la fábrica en Santiago en bolsas plásticas de fácil manipulación; desde allí se fue embarcando en todos los espacios disponibles del buque que pudiesen ser despejados. La tarea de estiba interior fue altamente compleja, debido a que era menester que todo este material quedase almacenado a bordo como requisito previo a su inyección en los estanques y departamentos inundados, lo que estaba reservado a la etapa final del proceso.

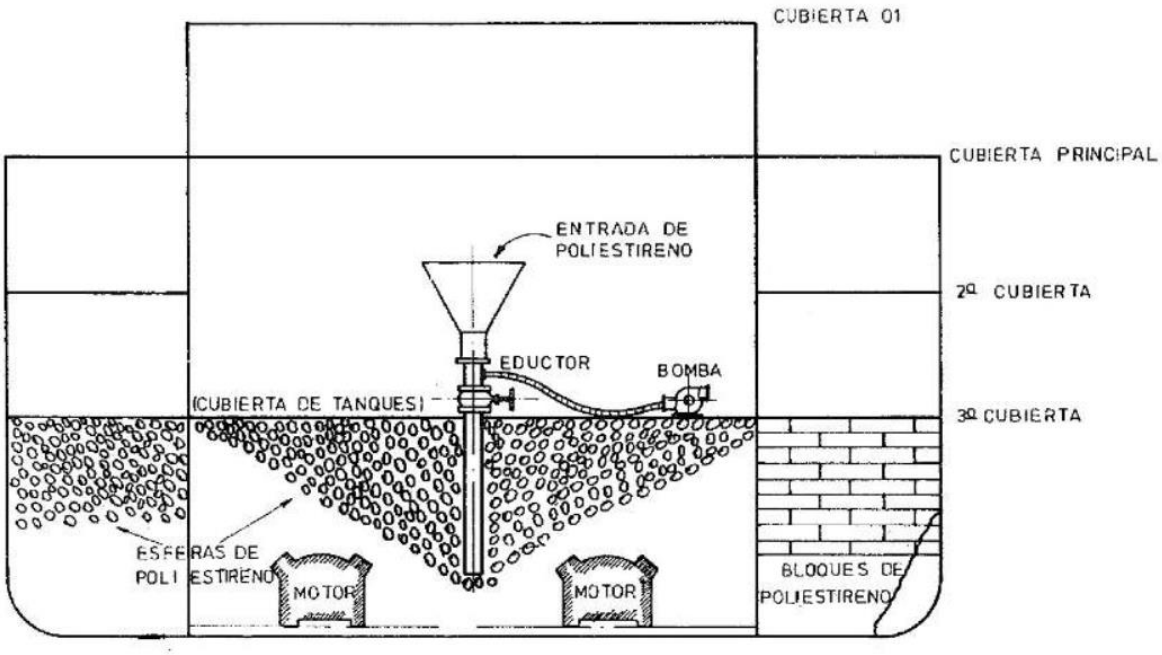


Fig. 3. Corte transversal esquemático que indica el sistema de inyección de esferas de poliestireno y colocación de bloques por estribor

Plan de salvataje

La maniobra de zafar debería realizarse con la pleamar más alta posible. Dicha condición se presentaba entre los días 14 al 18 de Mayo inclusive, considerando las más altas mareas que fluctuaban entre 1,79 a 1,85 m. Todos los trabajos se orientaron para lograr esta meta, siendo el tiempo disponible bastante estrecho. Fue necesario e indispensable estudiar una detallada planificación de todas las actividades a realizar en la acción de salvataje.

Una semana antes del 14 de Mayo se efectuó una reunión final para definir fechas y metas y a la vez revisar todas las acciones en ejecución. Se definió el día “D” para el 17 de Mayo y a la hora de pleamar máxima para ese día, que se presentaba para las 12.20 horas. Los eventos principales del Plan de Salvataje fueron los siguientes:

D-5: Iniciar colocación de bloques en estanques de estribor.
D-4: Preparación de la playa, voladuras de rocas y aclarar maniobra no necesaria.
D-4: Terminar apuntalamiento.
D-3: Meteorología. Análisis y decisión.
D-3: Terminar acopio de productos químicos.

D-2: Buques de salvataje “Yelcho” y Aldea” en sus puntos asignados, con aparejo de playa listo.
D-2: Prueba general, ensayo.
D-1: Cubierta de tanques seca. Se establece condición estanca bajo tercera cubierta.
D-1: Se instalan circuitos de alumbrado de emergencia, bajo la cubierta.
H-36: Inicia achique de estanques recuperados por babor.
H-30: Inicia inyección de esferas en estanques averiados babor.
H-24: Termina inyección de esferas de estanques babor.
H-18: Templado de remolques de los ATF.
H-18: Establece condición estanca sobre la tercera cubierta del “Aguila”.
H-18: Termina colocación de bloques de poliestireno en estanques por estribor.
H-12: Aclara personal y elementos de maniobra no necesarios.
H-10: Inicia primera inyección de esferas en departamentos centrales.
H-6: Termina primera inyección de esferas.
H-6: Los ATF comienzan a virar, manteniendo teso el remolque.
H-5: Remolcadores de puerto pasan remolque.
H-4: Remolcadores inician la tracción.
H-3: Termina segunda inyección de esferas. Se aclara de a bordo todo el personal no necesario.
H-3: Los ATF y remolcadores con toda fuerza.
H-1: Explosar manguera explosiva para producir una ola artificial y cargas ubicadas en profundidad del suelo para remover rocas debajo del casco.
H: Buque desvara y flota.
H+2: Inspección bajo el casco.
D+2: Preparación remolque a Talcahuano.

La ubicación inicial de los buques de salvataje (ATF) y remolcadores de puerto para (mayo-junio 1980) tracción se estableció como se indica en la figura 4, considerando que el buque debería salir por donde mismo entró, aplicándose la fuerza para sacarlo en sentido transversal hacia babor y desde allí verificar cual era la tendencia para desvarar.

Ejecución de la maniobra

Puesto en vigencia el Plan de Salvataje, se fue dando ejecución a los diferentes eventos hasta llegar al día D-1 en que se inicia la maniobra de desvarar. A la hora H-10 se da comienzo a la primera inyección de esferas para quedar terminada a la hora H-6, es decir, con la baja inmediatamente anterior. Esta primera etapa se logró sin mayor contratiempo, aunque el ritmo de carga obtenido fue ligeramente más

lento que el cálculo teórico; en un chequeo se constató que a esa hora (bajamar) se habían logrado 700 toneladas de boyantez.

La inyección de la segunda etapa de esferas de poliestireno fue francamente más lenta por haberse saturado las tolvas. Un nuevo recuento de material inyectado entregó un cálculo optimista de 900 toneladas de boyantez a las 08.00 horas del 17 de Mayo, restando 4 horas para la hora H. Desde ese instante la inyección de esferas fue muy lenta y a través de sólo algunas de las tolvas; esta tarea se continuó hasta las 10,00 horas.

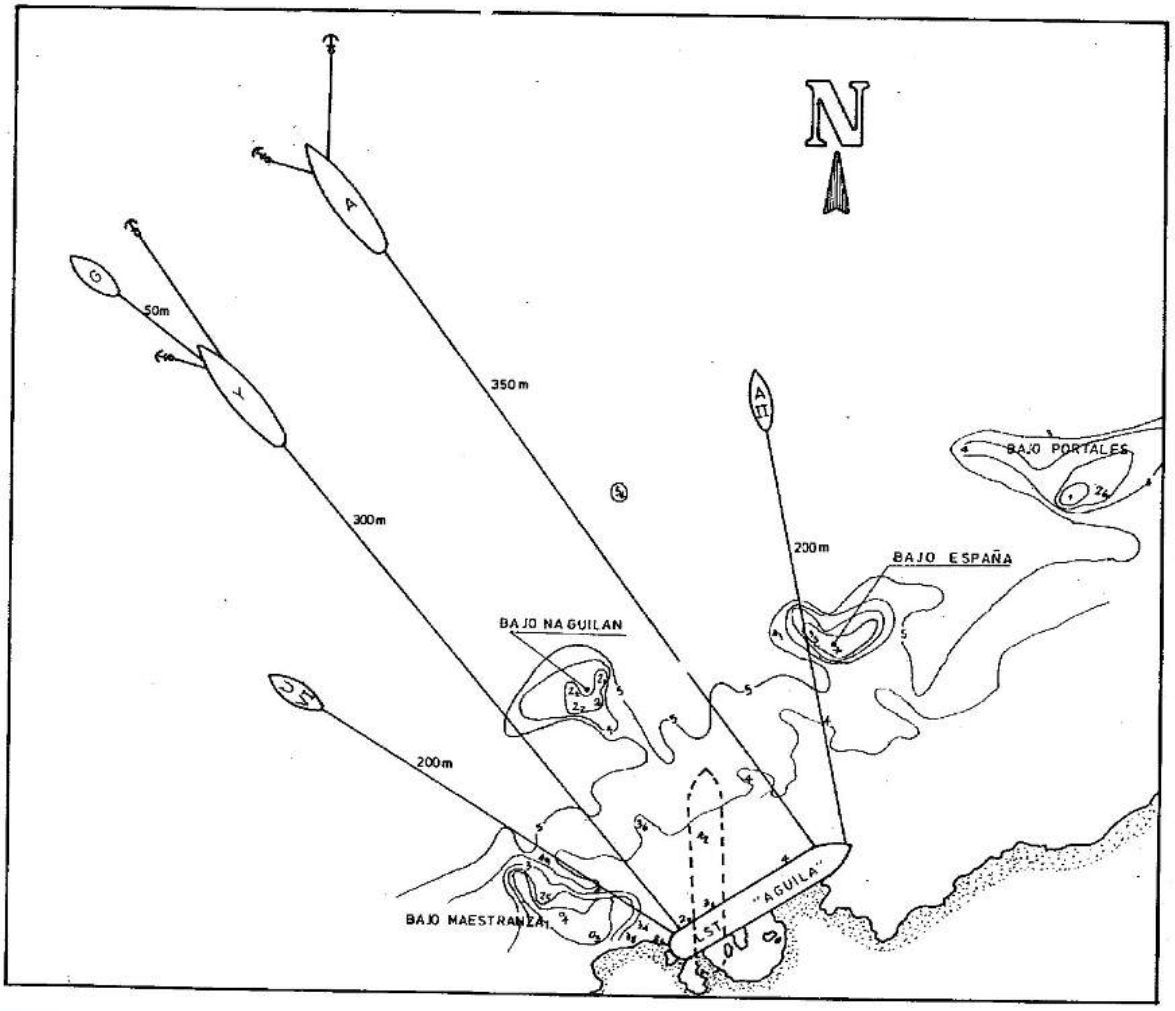


Fig. 4. Ubicación de los buques de salvataje "Yelcho" y "Aldea" y remolcadores "Ultramar VI", "Aguila II" y "Gálvez". En línea punteada la posición en que giró el buque antes de la desvarada

El buque comenzó a levantar con la marejada que llegaba, pero volvía a caer en su mismo punto. Los remolques de alambre trabajando a toda tensión hacían un

todo rígido que al levantarse con la ola se giraba para salir de popa, efecto que cambiaba en sentido contrario al bajar el buque, produciéndose un nuevo giro y deshaciéndose el movimiento inicial.

En esta situación, con todos los remolcadores dando su máximo poder y manteniendo los aparejos de playa del “Yelcho” y “Aldea” a su máxima tensión, se notó a las 10.30 horas que la proa comenzó a quedar más afuera, girando casi imperceptiblemente. A eso de las 11.00 horas el buque había caído a babor unos 8 grados, verificándose que la tendencia era salir de proa. Se ordenó, en consecuencia, al remolcador “Aguila II” que tirara con todo a babor, pasando incluso sobre el bajo, y al “Gálvez” que cambiara su posición para pasar remolque corto por la proa del “Aguila” para tirar entre el “Aldea” y el “Aguila II”, En esta forma el buque cayó 50 grados a babor, quedando aproado al Norte entre los dos bajos en posición excelente para desvarar en esa dirección. Por la popa se apreciaba el buque montado sobre una gran roca que no lo dejaba moverse; fue entonces, a las 11.20 horas, que se dio la orden de hacer explosar la manguera explosiva, al mismo tiempo que las cargas que se habían instalado en la profundidad del macizo de rocas.

Al producirse la explosión, que se sintió con gran estrépito, se ordenó al “Aldea” y al “Yelcho” caer el máximo a estribor y lo mismo al “Ultramar”, quedando todos los buques endentados tirando hacia proa del “Aguila” en la dirección Norte. Entonces el buque desvaró y con gran velocidad, como lanzado por un poderoso resorte, pasó raudo entre los dos peligrosos bajos hasta quedar a buena distancia de la costa, flotando y completamente adrizado. Eran las 11.40 horas, adelantada en 40 minutos a la hora “H”.

Los espectadores, que desde toda la mañana se habían aglomerado en los faldeos de los cerros, en los edificios, en las playas y en la Avenida España, irrumpieron en grandes demostraciones de júbilo.

La maniobra había terminado y el “Aguila” volvía a flotar. La gente del puerto de Valparaíso, de antigua raigambre marinera, no perdió la oportunidad para apreciar y verificar al detalle esta maniobra que, junto a otros hechos notables, quedará grabada para siempre en la historia de Valparaíso.

El buque fue llevado al interior de la poza de abrigo, donde se le practicaron las inspecciones del casco y se le preparó para llevarlo a remolque a Talcahuano. El día 19 de Junio, a las 05.00 horas, la barcaza “Aguila”, remolcada por el “Yelcho”,

entró a la bahía de Concepción, arribando esa misma mañana al puerto de Talcahuano donde se encuentra en estos momentos.

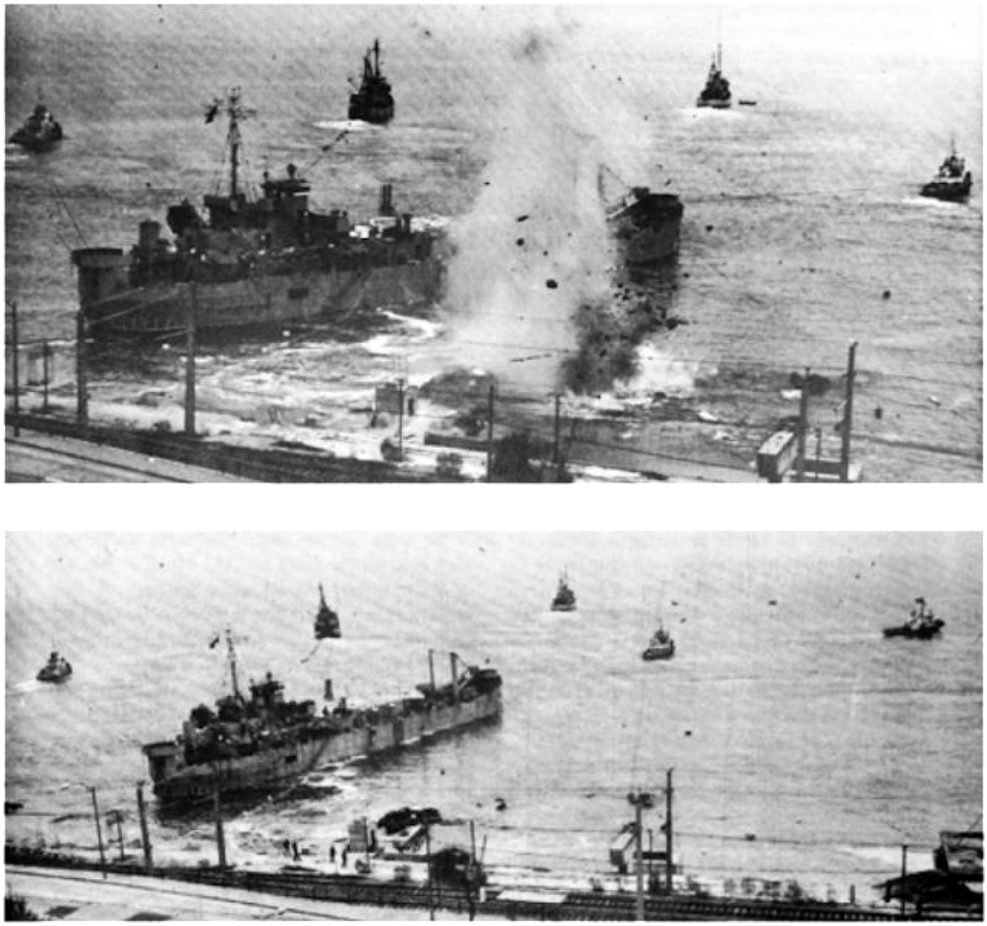


Fig. 6. El "Aguila" zafa y sale con velocidad entre los dos bajos a babor y estribor que tiene por ambas amuras.

Conclusión

Por los calados obtenidos con el buque flotando, se verificó que la boyantez lograda fue exactamente la cantidfad calculada, quedando el buque con 5.000 toneladas de desplazamiento, lo que indica que la boyantez ganada fue del orden de las 1.300 toneladas.

Fuente: Página web Revista de Marina.

NOTICIA ARMADA

BUQUE ESCUELA (BE) “ESMERALDA” RECALA EN VALPARAÍSO Y FINALIZA SU VIAJE DE INSTRUCCIÓN
Viernes 3 de noviembre de 2023

La Unidad visitó más de diez puertos en siete países diferentes, lo que permitió el intercambio cultural entre la dotación y las diferentes delegaciones locales.

Valparaíso. Durante la tarde de este viernes 3 de noviembre recaló a Valparaíso el Buque Escuela (BE) "Esmeralda", dando término a su 67° Viaje de Instrucción, y donde su dotación era esperada por cientos de familiares y amistades, quienes llegaron muy temprano al Molo de Abrigo con globos y pancartas para darles la bienvenida.

La “Dama Blanca” fue recibida por los pitos y sirenas de las naves surtas en la bahía junto a una veintena de embarcaciones menores que le daban así la bienvenida.

En este viaje la “Esmeralda” navegó durante 103 días, en los cuales visitó 11 puertos y siete países. El primer puerto en que recaló fue Callao (Perú), para continuar con Rodman (Panamá), el Cruce del Canal de Panamá, Cartagena (Colombia), Norfolk (EE.UU), Recife, Río de Janeiro (Brasil), Mar del Plata (Argentina), Puerto Williams, Punta Arenas y Coronel (Chile); para luego, retornar a su puerto base, en Valparaíso.

Su dotación está conformada por 294 personas, entre las cuales hay 25 Oficiales, 139 Gente de Mar, 107 Guardiamarinas, 19 Marineros y cuatro invitados pertenecientes a las otras ramas de las Fuerzas Armadas, y de Orden y Seguridad.

A su llegada el Comandante del Buque, Capitán de Navío Juan Soto, se refirió a la navegación señalando que, “fueron cuatro meses y medio de navegación de este Viaje de Instrucción que partió el 18 de junio. Visitamos 11 puertos, en siete países diferentes y estamos absolutamente satisfechos porque se cumplieron todos los objetivos académicos con los Guardiamarinas y Marineros”.

Asimismo, agregó que “tuvimos todo lo necesario para la instrucción de las nuevas generaciones con fuertes vientos del norte, el mar Caribe es muy desafiante, nos tocó enfrentar una onda tropical previo a una tormenta y huracán, cruzando desde Cartagena de Indias a Estados Unidos. El buque debió efectuar una maniobra velera nocturna bajo una tormenta eléctrica, fue un reto que permitió poner a prueba todo el entrenamiento que llevábamos hasta esa altura y la dotación lo hizo muy bien”.

Por su parte, el Marinero Alexis Olguín indicó que, “en este buque uno se enriquece de los conocimientos como marino y las experiencias marineras junto con conocer culturas extranjeras”.

En tanto, el Guardiamarina Raúl Silva se refirió a la experiencia que vivió a bordo señalando que, “este viaje, fue un viaje bastante gratificante (...) con mucha ayuda de la Gente de Mar y de los Oficiales que nos instruyeron de una excelente forma para que nosotros tengamos los conocimientos que permitirán cumplir las próximas funciones en las distintas zonas”.

Fuente: Página web Armada de Chile.

VIDEOS

INSTITUCIONAL

G.R.I. GRUPO DE RESPUESTA INMEDIATA: ENTREVISTA A OPERADOR

https://www.youtube.com/watch?v=CxJwxQZiriq

AROUND THE WORLD IN 1896!

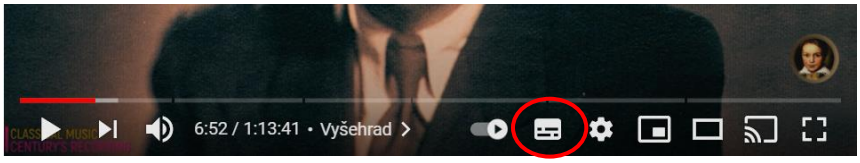
https://www.youtube.com/watch?v=dj95Q-7qIyk

CINE A BORDO

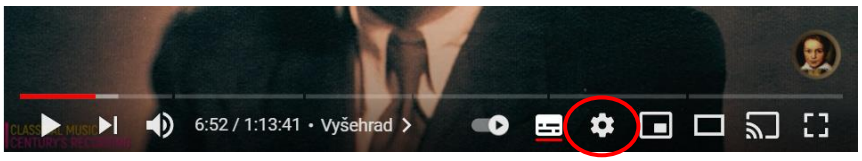
Las mejores películas y series de todos los tiempos y los inolvidables de la pantalla grande y de la TV.

INSTRUCCIONES PARA HABILITAR SUBTÍTULOS EN ESPAÑOL EN VIDEOS DE YOUTUBE

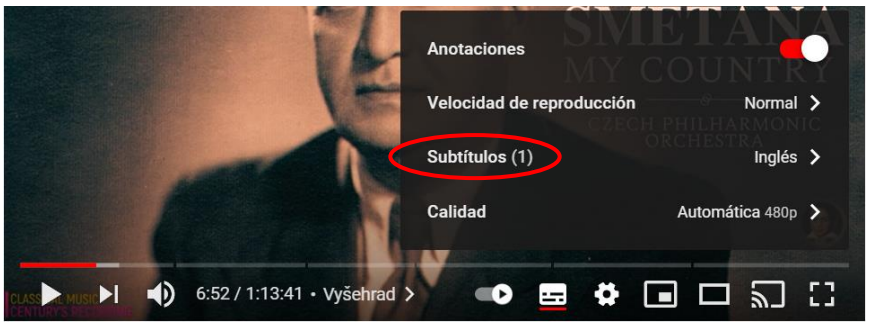
1) En la parte baja haga clic en **“Subtítulos”** (Aparecerá una raya roja bajo el ícono).



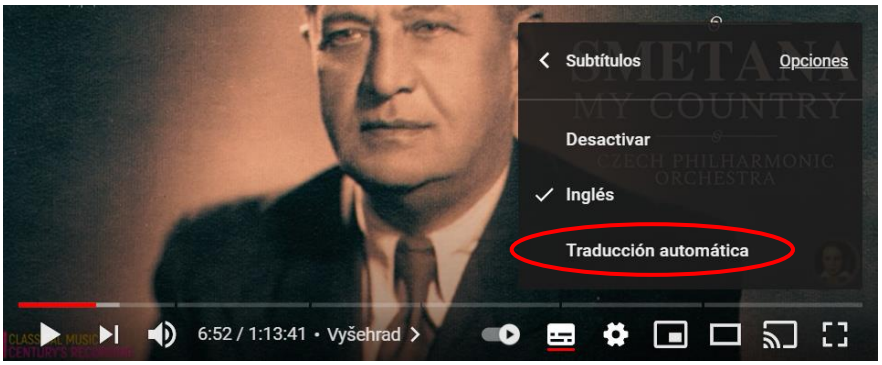
2) Haga clic en **“Configuración”**.



3) Aparecerán estas opciones. Haga clic en **“Subtítulos”**. En oportunidades está configurada la traducción al español y puede seleccionarla de inmediato.



4) Si no es así, aparecerán estas opciones. Haga clic en **“Traducción automática”**.



5) Ubique el idioma **español** y haga clic. Están en orden de abecedario.

Margarete Steiff

https://www.youtube.com/watch?v=FOa9pVIg6hg

Prudence and the Pill

https://www.youtube.com/watch?v=nZOiYvVw1UI

Father Goose, con Cary Grant y Leslie Caron

https://www.youtube.com/watch?v=R1Bb6-mjoh0

RECOMENDADOS DE LA SEMANA

MÚSICA

La música no sólo nunca pasa de moda y evoca recuerdos, también divierte y emociona.

Recordando a Los Cuatro Huasos

https://www.youtube.com/watch?v=4EPxfP1IzkQ

Borodin "Polovtsian Dances" from the opera "Prince Igor" only children choir

https://www.youtube.com/watch?v=jml39FZ4yns

Cascanueces Ballet Nacional Ruso S. Radchenko

https://www.youtube.com/watch?v=m2M-e4LUUIA

Battle of Swing - Benny Goodman Vs Glenn Miller - hosted by John Packer Ltd.

https://www.youtube.com/watch?v=Fgsw7hlocTE&t=2547s

Neil Diamond - Concert in Dublin Ireland (Live-2002)

https://www.youtube.com/watch?v=bQ9sqiWJQWE

VIDEOS

Informaciones, historia y temas sociales.

Punta Arenas | Chile Conectado

https://www.youtube.com/watch?v=QOcB98GRlCE

Agustín Lara Documental - Con alma de pirata

https://www.youtube.com/watch?v=09n__dl8Zvs&t=19s

Erwin Rommel: el soldado, su hijo y Hitler

https://www.youtube.com/watch?v=SYkA3LmZTsE

La aventura del Cheyenne

https://www.youtube.com/watch?v=epH6wIEiDQM

Pranks that radiate vine energy - Just for laughs gags

https://www.youtube.com/watch?v=-SgQcGzlXYw

PRESENTACIONES MILITARES

Qué mejor para levantar el espíritu, que una marcha militar.

Alte Kameraden

https://www.youtube.com/watch?v=DRgADKjcp9E

"Ein Heller und ein Batzen" [Potpourri] Luftwaffenmusikkorps 4

https://www.youtube.com/watch?v=fWoembhW_uc&t=1500s