

---

# BITÁCORA DEL SOCIO

---

Lunes 11 de Diciembre



DICIEMBRE 2023

# INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	3
EFEMÉRIDES.....	11
Primera piedra en dique seco N° 1 de Talcahuano	
SALUD.....	19
Lunares	
CARTAS AL DIRECTOR .....	24
PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA .....	24
PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA .....	25
MEMORIA HISTÓRICA .....	27
Carta de Carlos Remond a Claudio Orrego Vicuña	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	28
XXXVII: Aumenta la demanda	
OPINIÓN.....	29
Instrumentalizar lo público	
OPINIÓN.....	31
Los errores de los embajadores Viera-Gallo y Valdés	
ACTUALIDAD.....	34
Así será el submarino más lujoso del mundo	
CRÓNICA.....	38
El misterioso tesoro del crucero alemán SMS Dresden	
ARTÍCULO .....	45
El sorprendente origen del letrero de "Hollywood"	
HISTORIA MARINERA.....	55
Monumento Cabo de Hornos	
NOTICIAS ARMADA.....	61
Radio Naval recibe importante reconocimiento de la ARCHI	
VIDEOS .....	66
INSTITUCIONAL .....	66
DEL RECUERDO .....	67

CINE A BORDO .....	68
RECOMENDADOS DE LA SEMANA .....	69
MÚSICA.....	69
VIDEOS .....	70
PRESENTACIONES MILITARES .....	71



## NOTICIAS ASOFAR



---

### ÚLTIMA REUNIÓN DE DIRECTORIO 2023 Y ALMUERZO DE DESPEDIDA DEL CA JORGE CHANDÍA

El miércoles 6 de diciembre se realizó la última reunión de directorio del año 2023, oportunidad en la que los directores presentaron la proposición de tareas para el año 2024 y el presupuesto estimativo para el cumplimiento de éstas, información que será la base del Plan de Actividades del próximo año, que se definirá en la primera reunión del mes de enero.

Una vez finalizada esta reunión, el directorio se reunió en un almuerzo donde se despidió a nuestro ex Vicepresidente, Contraalmirante Sr. Jorge Chandía Cuitiño, quien, por motivos de índole personal, se vio en la obligación de presentar su renuncia al directorio.

Como integrantes del directorio, agradecemos la labor realizada por nuestro ex Vicepresidente durante su permanencia en el directorio, período en el que llevó adelante importantes tareas, como la celebración de los 50 años del Pronunciamiento Militar o su aporte como integrante del grupo realizador del Museo Virtual de la Verdad Histórica de Chile. Lamentamos el alejamiento de nuestro director y amigo Jorge Chandía y junto con comprender las razones que motivaron su renuncia, le deseamos el mayor de los éxitos en las actividades que emprenda.

En reemplazo de CA Jorge Chandía, el 7 de diciembre fue nombrado como Vicepresidente Interino, el Capitán de Navío Sr. Gabriel Ramos Vilches.





**Muchas gracias querido Almirante y amigo  
¡Viento a un largo!**



## **ENTREGA DEL PREMIO "ASOCIACIÓN GREMIAL DE OFICIALES DE LA ARMADA EN RETIRO" EN LA ESCUELA NAVAL**

El miércoles 6 recién pasado, el Vicepresidente de nuestra Asociación CN Sr. Gabriel Ramos Vilches, participó en la tradicional ceremonia interna de entrega de premios de la Escuela Naval, con motivo del término de año académico.

En esta oportunidad y como se realiza todos los años, nuestro Vicepresidente hizo entrega del premio "Asociación Gremial de Oficiales de la Armada en Retiro" al Brigadier que egresa al servicio, hijo de un integrante de la Armada, que haya obtenido el mejor rendimiento académico. El presente año, el premio fue entregado al Brigadier Mayor Daniel Vivanco Gariazzo.



## VISITA MENSUAL AL PENAL DE PUNTA PEUCO

El jueves 7, se realizó la visita mensual al penal de Punta Peuco, a la que asistieron los directores CN IM Pedro Pietrantoni y CN OM Mario Mateluna, acompañados por socios de ASOFAR. Esta es una visita mensual de carácter institucional, que es coordinada por la Multigremial FACIR y en la que, entre otras organizaciones, participa nuestra Asociación.

Una nueva oportunidad de encuentro con los 9 Camaradas ex servidores de la Armada, que se encuentran cumpliendo injusta prisión en ese penal.

Como es habitual, se compartió con ellos un desayuno y en el limitado tiempo de dos horas de la visita, se pudo departir un grato momento de conversación, que como siempre, es muy bien recibido por nuestros Camaradas y lo agradecen de corazón.

La concurrencia como ASOFAR, tiene un importante significado para los Camaradas prisioneros, ya que, además de ser una oportunidad para encontrarse con marinos amigos y de romper la monotonía del régimen carcelario diario, para ellos tiene el especial significado de que “no han sido olvidados”. Por lo mismo es que hacemos un llamado a nuestros socios para que respondan al aviso mensual en el que se informa la visita a los penales.





## RELANZAMIENTO DEL MUSEO VIRTUAL DE LA VERDAD HISTÓRICA DE CHILE

Extendemos una invitación muy especial a nuestros socios, a participar en el relanzamiento del “Museo Virtual de la Verdad Histórica de Chile”, en donde se expondrá el trabajo ya realizado y, además, se presentará la Sala N° 4, recientemente terminada, que abarca el período 1980 a 1990 del Gobierno Militar.

La ceremonia de relanzamiento se efectuará el jueves 14 de diciembre, a las 19.00 hrs., en el Centro de ex Cadetes y Oficiales de la Armada “Caleuche”, ubicado en Avenida Pedro de Valdivia N° 942, Providencia, ciudad de Santiago.

Están todos cordialmente invitados.



## HORARIO ESPECIAL DE ATENCIÓN DE LA SECRETARÍA DE ASOFAR DURANTE DICIEMBRE

Con motivo del inicio del período de vacaciones anual del personal administrativo, durante el mes de diciembre, la Secretaría de ASOFAR atenderá presencial y telefónicamente sólo durante las mañanas, en el horario de 09.00 a 13.00 hrs.

Debido a la disminución del personal de secretaría, agradecemos a los socios que aquellas informaciones o consultas no urgentes, las hagan llegar a través de nuestro correo [secretaria@asofar.cl](mailto:secretaria@asofar.cl).





# Únete a la Campaña



## de ASOFAR

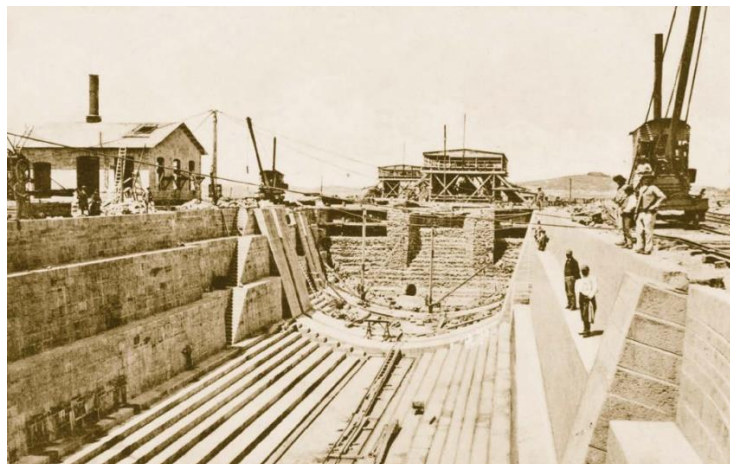
La sobrevivencia de una institución en el largo plazo depende mucho de la renovación de su dotación, que en nuestro caso es atraer nuevos socios. UNO más UNO te invita a presentarnos un nuevo Socio y nosotros te regalamos: Nuestra nueva corbata o un tazón institucional.

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

**¡Mis oficiales sabrán cumplir con su deber!**

# EFEMÉRIDES

## EL 15 DE DICIEMBRE DE 1890, SE COLOCA LA PRIMERA PIEDRA DEL DIQUE SECO N° 1 DE TALCAHUANO



### DIQUE SECO N° 1 DE TALCAHUANO (Génesis de su Construcción)

**Carlos Martin Fritz**  
Capitán de Navío

Extracto del trabajo presentado por el autor en la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile

Todo comienza con la adquisición de los Blindados "Cochrane" y "Blanco", hecha durante la presidencia de don Federico Errázuriz Zañartu. Para estos buques que tenían un desplazamiento de 3.560 toneladas, y para los cuales no había dique de carena en el país, la Marina a comienzos de 1873, hizo presente la necesidad de contar con un dique seco y solicitó al gobierno considerar su construcción. Por razones económicas, se debió aceptar la idea de un dique flotante de fierro. Se pidieron propuestas y se recibieron cuatro ofertas de constructores ingleses, siendo la más favorable, la presentada por Emmerson, Murgatryd y Cía., para entregar un dique flotante armado en Quintero por la suma de 263.000 libras esterlinas.

El dique propuesto era un "Clark Stenfield", que consistía en un dique flotante que tenía un solo costado y un sistema de contrapeso, con el cual se levantaba el buque, el que posteriormente se transfería a un varadero de fierro construido en la costa, la maniobra del sistema era complicada y delicada, teniendo además limitaciones en su capacidad de levante.

El informe fue entregado en abril de 1874 y en él, se desestimaba el dique flotante, por su elevado costo con respecto a su vida útil y se recomendaba la construcción de un dique seco, por las



innumerables ventajas que presentaba con respecto al otro dique, aun cuando su precio fuera más alto.

Esta vez, la presentación fue acogida favorablemente, iniciándose de inmediato las gestiones para traer de Europa a un ingeniero hidráulico con experiencia en este tipo de obras. El contrato recayó en el señor Alfredo Leveque, profesional de gran prestigio, recomendado por la Sociedad de Ingenieros de Paris.

En mayo de 1875, llega al país el Sr. Leveque, y su primer trabajo es investigar la factibilidad de reparar los Blindados en el dique flotante "Santiago", demostrando que era una maniobra muy riesgosa, ya que el dique en sus diez años de operación, nunca había levantado un buque de un desplazamiento mayor de 1.550 toneladas.

Posteriormente, se dedicó a buscar el puerto más favorable para construir el dique bajo la perspectiva que junto a él, se pudiera desarrollar un puerto militar y en lo posible también, uno comercial; en este delicado trabajo, tuvo la asesoría del Comandante Francisco Vidal Gormaz, Director de la Oficina Hidrográfica recientemente creada. Esta investigación se efectuó entre Quintero y Lebu, en sus conclusiones, determinó que Talcahuano reunía los mejores requisitos, tanto por su posición geográfica con respecto al resto del país, como por su bahía amplia y abrigada, además de contar con un ferrocarril que lo comunicaba con zonas de gran actividad económica.

En julio de 1878, Leveque presenta al gobierno un "Proyecto de Dársena de Carena y Establecimiento Marítimo en Talcahuano", con un presupuesto estimativo de un millón quinientos mil pesos. El dique propuesto sería de mampostería de 173 metros de largo y dividido en dos partes mediante un barco compuerta intermedio.

Económicamente, este momento era peor que el anterior para incurrir en gastos con cargo al presupuesto de la Nación, tanto era así, que ese año el Gobierno pone en venta el Blindado "Cochrane" ante la apremiante situación financiera.

La Guerra del Pacífico agudizó el problema de la falta de dique para algunos buques de la Marina, y ello motivo que en pleno conflicto el 30 de diciembre de 1879, se aprobara un proyecto de ley que asignaba dos millones de pesos para construir un dique seco en Talcahuano, de acuerdo a las especificaciones presentadas con anterioridad.

Leveque que había regresado a Francia, vuelve al país reintegrándose al trabajo en junio de 1880. Previamente había adquirido en Europa por orden del Gobierno, materiales y elementos que se necesitarían para los trabajos. Mientras estudiaba las formulaciones de las bases técnicas para el contrato de la construcción del dique, modificó substancialmente su proyecto debido nuevamente a la mala calidad del subsuelo marino y propone construirlo mar adentro, usando el sistema del cajón de fierro y aire comprimido recientemente adoptado en la construcción de los diques secos en Toulon, Francia.

Básicamente, esta técnica consistía en construir un cajón flotante de fierro, que, para el caso de Talcahuano, debía medir 173.3 metros de largo por 42.2 de ancho y 19 de alto, con una división horizontal a manera de fondo colocada a 1.9 metros de la parte inferior de las paredes; el volumen inferior estaba dividido en 16 cámaras abiertas en su base y que tenían en la parte de arriba dos

esclusas y una chimenea central.

Esta estructura se llevaba al lugar escogido en el mar y se hacía descansar en el fondo, simultáneamente se comenzaba a construir el radier al aire libre y a trabajar en las cámaras inferiores, ayudado por aire comprimido; para extraer el material del fondo submarino de manera de asentar el conjunto en forma homogénea, posteriormente, se rellenaban las cámaras con concreto a través de las esclusas, operación difícil y delicada que se efectuaba partiendo desde los costados y compactándola hacia el cielo del compartimento, una vez que los obreros abandonaban la cámara, el trabajo se remataba por la chimenea central. Después, todo quedaba al azar, claros en la albañilería, depresiones en el suelo, perturbaciones por el equilibrio entre las cargas y el subsuelo, etc. El resto del dique se termina de construir en forma normal al aire libre dentro del gran cajón metálico.

La falta de acuerdo entre los ingenieros, los cambios de proyectos y las dudas del Gobierno, trascendieron a la opinión pública y al discutirse el presupuesto para la Marina en la Cámara de Diputados el 6 de enero de 1882, se le enrostraron al Ministro de Marina todas las aprensiones que esa rama del Congreso tenía al respecto, y se discutió en una primera instancia la idea, de suspender los trabajos del dique y no dar presupuesto para su construcción. Dos días demoró la discusión de este punto, Llegándose al acuerdo de otorgar \$ 200.000 - para terminar los trabajos anexos que se estaban realizando y bajo la promesa de no invertir nada en el dique mismo.

Ante esta situación, el Gobierno, trece días después de esta sesión, nombra una Comisión Especial para que estudie el problema, compuesta por el profesor de geología Amado Pissis, los ingenieros Guillermo Lloyds y Aurelio Lastarria, más el Capitán de Navío Juan Esteban López.

El 10 de marzo. entregaron su informe oficial en el cual desestiman el proyecto de Leveque, calificándolo como trabajo de gabinete que requiere mayores estudios para tener certeza de su aplicación, y con respecto a la propuesta de Martínez-Santa María, la consideran solamente una idea con estudios incompletos. El señor Pissis, en un informe particular, agrega que este último proyecto es impracticable, por la magnitud de las excavaciones que habría que hacer en el cerro, constituido por esquistos lustrosos, por lo que estaría siempre muy expuesto a derrumbes.

Finalmente, proponen la construcción de un dique hidráulico Edwin Clarke, porque reuniría las ventajas de un dique seco y flotante a la vez, agregando que, debido a su menor costo, se podrían comprar dos; uno para instalarlo en el lugar propuesto para el dique seco y el otro, en las inmediaciones del Morro.

En lo fundamental, era un elevador hidráulico, mediante el cual el buque era sacado del agua sobre un pontón, el conjunto pontón-buque puede retirarse del sistema elevador y ser remolcado a una dársena especial con muelles de albañilería en forma de gradas, de una altura igual al calado del pontón, para varar el conjunto durante las reparaciones.

El sistema era ingenioso, de operación complicada. Requería de una mantención cuidadosa y su vida útil era limitada. Su gran ventaja era: que, con un sistema hidráulico y varios pontones, se podían atender más buques a la vez.

Para el Gobierno, ahora la situación es más complicada, tiene tres proyectos en vez de uno, todos defendidos con vehemencia por sus partidarios por lo que debe recurrir nuevamente al Ministro



Plenipotenciario de Chile en Francia don Alberto Blest Gana, para que contratara en Europa un ingeniero hidráulico de prestigio, para que viniera al país a estudiar los proyectos y presentara una propuesta definitiva, no sujeta a dudas ni discusiones posteriores.

El 4 de octubre de 1882, uno de los Contratistas del Canal de Suez, ofreció tomar por su cuenta los trabajos, sin embargo, el Gobierno declinó la oferta, hasta no tener la opinión de una autoridad calificada sobre cuál de los proyectos debía realizarse, malográndose así una excelente oportunidad para la construcción del dique.

El 14 de noviembre de ese año, el Gobierno comisionó nuevamente al ingeniero Valentín Martínez para que estudiara la factibilidad de construir un dique seco en la Caleta El Manzano, idea que tuvo muchos opositores, que la consideraban como desgraciada, por los bajos y rocas existentes en el lugar y por lo desprotegido a los vientos y marejadas.

Martínez, con destacable entusiasmo y profesionalismo, concluyó su trabajo favorablemente, proponiendo un dique a construirse íntegramente en tierra de 141 metros de largo, 28,3 metros de ancho y una profundidad de 8 metros, calculó su costo en \$ 2.693 294 - El 18 de abril de 1883 hizo entrega oficial del proyecto.

En ese mismo mes, arribó al país el ingeniero hidráulico holandés Sr. Justo Dirks, contratado para estudiar los proyectos de dique existentes. En su informe titulado "Dique Seco de Talcahuano", califica de impracticable la idea de Leveque. Refiriéndose en forma irónica de este proyecto, dice: "que no tiene más partidarios que el autor", y continúa con otras descalificaciones personales.

Con respecto al dique en Caleta El Manzano, acepta la idea de la construcción al aire libre y el lugar seleccionado, aún consciente de dificultades en el terreno que lo llevaron a investigar otras posibilidades en Penco y en la Mina de Carbón entre ese puerto y Lirquén.

Finalmente, en el mismo documento formula un nuevo proyecto para Caleta El Manzano, consistente en un dique de 174,4 metros de largo con una esclusa intermedia. Para mejorar la calidad del subsuelo en la fundación del radier, propone hincar pilotes de madera que estimó en 8.662 unidades. Su costo era de \$ 2 810.000. –

Terminada así su misión, Dirks regresa a su país en el mes de octubre de 1883 y Leveque presenta el 15 de diciembre al Ministro de Marina otros dos contrainformes, oponiéndose al lugar escogido para la construcción del dique, documentos que nunca fueron dados a conocer a la opinión pública.

El Gobierno acepta sin reparos esta propuesta y obtuvo la aprobación de un presupuesto de 3 millones de pesos, para la construcción de un dique. Esta ley fue aprobada en el Congreso a condición de suprimir dos cosas: la palabra Talcahuano y la indicación de que fuera construido, según los planos de Dirks.

El 18 de septiembre de 1886, asume la Presidencia de la República don Manuel Balmaceda y este cambio de Gobierno afecta en forma inicial negativamente a las gestiones ya realizadas y los avances logrados para la materialización del dique, por razones propias de la reestructuración administrativa y fundamentalmente por la asignación de prioridades, en el nuevo programa de acuerdo a las estrategias políticas, del movimiento gobernante.

El 1 de enero de 1888, el Capitán de Navío Graduado Dn. Enrique Simpson presentó un ante-proyecto para construir un dique seco en el Bajo Belén o en el Bajo Marinao, de acuerdo al resultado del estudio de suelo. Sus dimensiones netas eran de 150 mts. de largo, 20 de ancho y 7 metros de altura sobre el picadero con baja marea. Tenía una compuerta intermedia para dividirlo en dos secciones, la de más a proa era de 100 metros y la posterior de 44 metros útiles. Había calculado que su costo era de \$ 2 850.000.-

Recién en febrero de ese mismo año, el Congreso aprueba el proyecto para la construcción del dique en Caleta El Manzano, llamando inmediatamente a propuesta pública a la cual se presentó el empresario francés Luis Dussaud con un presupuesto de cuatrocientos ochenta y ocho mil libras esterlinas. Para realizar el trabajo, se asoció con otro empresario francés, don Luis Chambón.

Por fin, el 15 de octubre de 1888, se inician los trabajos en la Caleta El Manzano a cargo del ingeniero Sr. Alfredo Leveque que había sido contratado por Dussaud de acuerdo con el Gobierno como Ingeniero Director de la Obra. Los trabajos preliminares demostraron la imposibilidad de construirlo en ese lugar, por la calidad del terreno. Después de explorar otros lugares también con resultados negativos, se hicieron sondajes en el Bajo Marinao, encontrándose el subsuelo requerido y se tomó la decisión de construirlo en ese sector.

Con esto, curiosamente y por coincidencia, en la realización de esta obra concurrirían las ideas de tres proyectos: el sistema de cajón de aire comprimido propuesto por Leveque, el diseño hecho por Dirks y la posición propuesta por el Comandante Simpson.

Como primer paso a los trabajos del dique, en abril del año 1889, se inicia la construcción del rompeolas de Marinao con una extensión de 606 metros, el que estuvo terminado en un plazo de 10 meses. Y con ello se dio comienzo a la construcción de una dársena rectangular de 238 mts. de largo por 117 de ancho, para crear un recinto abrigado dentro del cual se construiría el dique.

A esta fecha el número de trabajadores había aumentado a 550 personas, de los cuales 170 eran extranjeros, escogidos entre trabajos similares en Génova (Italia) y Sette (Francia).

Al contrato se le introdujeron dos modificaciones para alterar sus dimensiones, la primera ocurrió a mediados de 1889 y se refería a aumentar el ancho de la parte inferior de 20,14 metros a 25 metros, y posteriormente el 10 de diciembre de 1890 se fijan las dimensiones definitivas, aumentando el largo de 174 metros a 200 metros y creando dos fosas, una chica de 70 metros de largo por 17 de ancho en su parte inferior, seguida de una sección intermedia de 20 metros de largo y de una fosa grande de 110 metros de largo por 23 de ancho. Se llegó a esta conclusión curiosa y poco práctica, de hacer una parte de 6 metros más angosta, con el objeto de mantener constante el volumen de la albañilería total, de manera de aumentar el largo sin variar el costo de la obra, fijado en 498.320 libras esterlinas.

El 15 de diciembre de 1890, el Presidente de la República don José Manuel Balmaceda, que había arribado en la tarde anterior a bordo del "Cochrane", colocó la primera piedra en la construcción del dique, oportunidad en que también se firmaron las actas que declaraban inauguradas las obras de los fuertes que defenderían Talcahuano.

Apenas unos días después de aquella ceremonia esperanzadora para un país marítimo, se inicia un conflicto político que desembocó en la lucha armada. Ante una crisis de esta magnitud, que conmovió tan profundamente a la Nación, los trabajos del dique también fueron afectados, comenzándose efectivamente en abril de 1891, cuatro meses después de su inauguración.

De acuerdo al plan de trabajo, primero se construyó la fosa chica con la ayuda de una ataguía intermedio, para continuar posteriormente con la fosa grande usando una segunda ataguía. Se comenzó haciendo la albañilería de las paredes del dique, mediante el uso de cajones de aire comprimido; el radier y el revestimiento de piedra, se hizo al aire libre.

La técnica del cajón de aire comprimido que había sido propuesta por Leveque diez años antes, y que fue motivo de acerbos críticas y descalificaciones por los profesionales de la época, era ahora la mejor solución para construir el dique en el mar. Ciertamente es que el cajón de aire del que se hablaba en la primera oportunidad estaba compuesto por una sola unidad de las dimensiones del dique, ahora eran dos de tamaño muy inferior, de 21 metros de largo por 6,5 de ancho y 2 de alto neto bajo el techo, con un peso sin lastre de 150 toneladas. Cada cajón tenía tres esclusas, una para el personal, otra para el mortero y una tercera para los materiales extraídos; además estaba alimentado de aire comprimido y electricidad. Colocado el cajón en su lugar de trabajo, se extraía el material hasta que bajaba un metro, entonces se cambiaba a una posición contigua. Con dos cuadrillas de 24 hombres cada una, el cajón bajaba de 20 a 30 centímetros por día. A medida que avanzaban las excavaciones, se efectuaba la albañilería submarina, haciendo bloques limitados por el largo y el ancho del cajón y de un alto de 50 centímetros. Inicialmente, Leveque hizo bloques de mayor altura.

Entre bloques contiguos quedaban ranuras de 60 centímetros de ancho y la manera de sellarlas, fue causa de gran preocupación, tanto por las filtraciones que pudieran ocurrir como por la necesidad de darle a la estructura total, las cualidades de una albañilería continua.

En septiembre de 1891, el gobierno comisionó al ingeniero consultor para trabajos marítimos Sr. Camilo J. de Cardemoy, para que entregara un informe del estado de los trabajos del dique, de la forma como se había llevado a cabo y que indicara además lo que fuera conveniente modificar. El resultado del estudio fue preocupante, hace presente que es demasiado tarde para introducir modificaciones, haciendo ver su preocupación por la calidad del terreno sobre la cual se está haciendo las fundaciones; y del uso indiscriminado de la dinamita en proximidades de mampostería recién construidas; muestra su inquietud por la inseguridad de la perfecta unidad de los bloques y como si todo esto fuera poco, no estaba de acuerdo con la calidad del cemento y la arena que se usaba.

A pesar de todo, la construcción continuó sin contratiempos hasta el año 1892. Cuando la empresa constructora pide al gobierno que acepte relevar al Sr. Leveque ante la absoluta imposibilidad de trabajar en armonía. Fue relevado por el ingeniero holandés Sr. Jacobo Kraus que se desempeñaba como profesor de hidráulica en la Universidad de Chile. El prestigio y la capacidad de este profesional eran suficiente garantía para continuar los trabajos con buenos resultados, pero en octubre de ese mismo año, el Sr. Alfredo Puelma Tupper, ingeniero que también había trabajado en el dique y que había sido destituido junto con Leveque, denuncia graves problemas en la construcción del dique, que podría tener como consecuencia el fracaso de la obra. En lo fundamental daba cuenta del hundimiento de un sector de las paredes del dique y reiteraba lo dicho por el ingeniero de Cardemoy en su informe del año anterior. Leveque apoyó estas denuncias.

Ante la contundencia de la acusación y la intranquilidad que había en la opinión pública, el gobierno suspendió los trabajos mientras se investigaban los hechos.

Considerando que los acontecimientos ponían incertidumbre en el éxito de los trabajos o por lo menos habría una demora en su entrega, el Diputado Luis Jordán propuso en la Cámara, el 26 de octubre de 1892, la adquisición de un dique flotante, y al mes siguiente don Gerónimo Flond, solicita al Gobierno autorización para construir un dique flotante en Talcahuano, petición que contaba con el ferviente apoyo del Intendente de Concepción.

También en noviembre de ese año, los señores Alfredo Leveque; bien conocido por nosotros, y Eugenio de la Motte du Portail, representante de Dussaud presentan al Congreso un proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso, que consideraba: rompeolas, muelles, malecones y dique seco de mampostería para buques de hasta 160 metros de eslora.

Por otra parte, también se propuso al Congreso no continuar las obras más allá de la fosa chica. Felizmente los profesionales consultados aportaron los antecedentes necesarios y favorables, para continuar las obras, lo que se hizo por Decreto Supremo del 18 de enero de 1893.

Reanudados los trabajos se logró poner en seco la fosa chica en abril de 1893, con algunas filtraciones que no lograron opacar el buen resultado general, tan necesario para fortalecer el optimismo y emprender con entusiasmo y fe, la segunda parte de la obra. Efectivamente, un año después, en abril de 1894, se pone en seco la fosa grande y se inicia la construcción del radier de esa parte; proponiéndose también a demoler el ataguía intermedio. Simultáneamente se procede al armado de dos de los tres barcos-compuerta: éstos fueron construidos en Bélgica y transportados al país en 1.112 bultos para ser armados en situ, dentro de la fosa chica.

Terminada la instalación de las bombas de achique y listo el primer barco-compuerta, se procedió a inundar el dique, demoliendo la ataguía exterior mediante el uso de cargas explosivas. Esto ocurrió el 14 de noviembre de 1894.

A comienzos de febrero de 1895, se hace una prueba del sistema, con la maniobra de varada de la draga, que pasó a constituirse en el primer buque que entraba a este dique. A fines de ese mismo mes, el Presidente de la República, visita las obras; para esta ocasión, se inunda y achica el dique, sin participación de buques.

El 16 de agosto de 1895, se procede a la recepción del dique por una Comisión Mixta nombrada por los Ministerios de Marina y de Obras Públicas, para ser entregado al Apostadero Naval creado el 29 de enero de 1895.

El 20 de febrero de 1896, se efectúa la inauguración oficial del dique, con la asistencia del Presidente de la República, Vicealmirante don Jorge Montt Álvarez, acompañado de una numerosa comitiva y de un público no inferior a 6.000 personas que asistieron con entusiasmo a esta ceremonia. En esta oportunidad entraron al dique el Monitor "Huáscar" y el Blindado "Cochrane". Estas unidades permanecieron en carena y reparaciones hasta el 14 de marzo.

Los comienzos de la operación del dique fueron difíciles, aun cuando la obra misma era sólida y



perfecta, ya que estaba desprovisto de todo elemento para su normal funcionamiento, aún carecía de la más elemental maestranza, lo que hacía muy difícil cualquier reparación, requiriéndose para las carenas personal de Valparaíso.

Con todo, el dique había demostrado su insustituible utilidad, para los buques de la época y los que vendían después y había dado muestras de la excelencia de su construcción.



**Inauguración del dique con la entrada del Monitor "Huáscar" y el Blindado "Cochrane"**

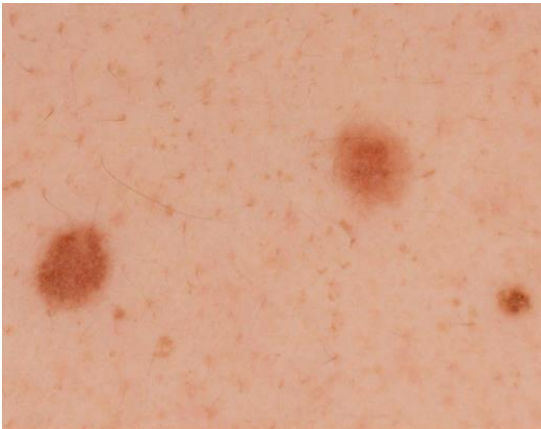
---

Fuente: Página web Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

## Lunares

Escrito por el personal de Mayo Clinic

### Descripción General



#### **Lunares**

Por lo general los lunares son inofensivos. Pueden tener vellos o volverse prominentes o arrugados. Consulta con tu médico sobre cambios en el color o tamaño de un lunar o si pica, duele, sangra o se inflama.

Los lunares (nevus) son un tipo frecuente de crecimiento en la piel. Generalmente aparecen como pequeños puntos marrones oscuros y los causan los grupos de células que producen la pigmentación (melanocitos). La mayoría de las personas tiene de 10 a 40 lunares que aparecen durante la infancia y la adolescencia, y pueden cambiar de apariencia o desaparecer con el tiempo.

La mayoría de los lunares son inofensivos. En raros casos, se vuelven cancerosos. Es importante que prestes atención a los cambios en los lunares y a otras manchas pigmentadas para detectar el cáncer de piel, especialmente el melanoma maligno.

### Síntomas



El lunar típico es una mancha marrón pequeña. Sin embargo, los lunares pueden tener diferentes colores, formas y tamaños:

- **Color y textura.** Los lunares pueden ser marrones, marrón claro, negros, rojos, azules o rosados. Pueden ser suaves, arrugados, planos o tener relieve. Es posible que les crezca bello.
- **Forma.** La mayoría de los lunares son ovalados o redondos.
- **Tamaño.** Casi siempre, los lunares tienen menos de 1/4 de pulgada (alrededor de 6 milímetros) de diámetro, el tamaño de una goma de lápiz. Aquellos que están presentes desde el nacimiento (nevus congénitos) pueden ser más grandes de lo habitual y cubrir parte de la cara, el torso o una extremidad.

Los lunares pueden desarrollarse en cualquier parte del cuerpo, como el cuero cabelludo, las axilas, debajo de las uñas y entre los dedos de las manos y de los pies. La mayoría de las personas tienen entre 10 y 40 lunares. Muchos se desarrollan hasta los 50 años. Los lunares pueden cambiar o desaparecer con el tiempo. Con los cambios hormonales durante la adolescencia y el embarazo, es posible que se tornen más grandes y oscuros.

Las manchas marrones que se agrupan alrededor de los ojos, las mejillas y la nariz se suelen llamar lunares de carne, pero en realidad es dermatosis papulosa nigra, un tipo de queratosis seborreica; no son agrupaciones de células que producen la pigmentación (nevus). La dermatosis papulosa nigra es más frecuente en mujeres de raza negra. Los lunares de carne no aumentan el riesgo de tener melanoma, pero se pueden tratar si los consideras un problema estético.

### **Lunares poco comunes que pueden indicar la presencia de un melanoma**

Un lunar puede ser un signo de cáncer de piel si tiene bordes irregulares o una forma asimétrica, o si cambia de color, forma, tamaño o relieve. La regla del ABCDE puede ayudarte a recordar a qué debes prestarle atención:

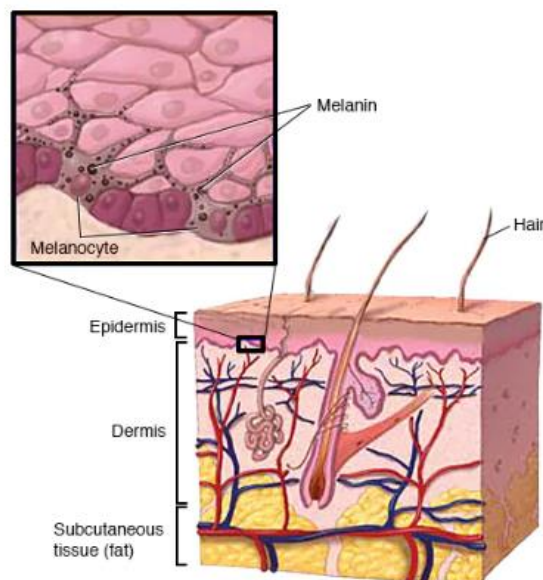
- **La letra A representa la asimetría.** Una mitad es diferente a la otra.
- **La letra B representa el borde.** Busca lunares que tengan bordes irregulares, cortes u ondas.
- **La letra C representa el color.** Busca crecimientos que hayan cambiado de color, que tengan muchos colores o que presenten un color irregular.
- **La letra D representa el diámetro.** Busca crecimientos recientes en lunares que tengan más de 1/4 de pulgada (alrededor de 6 milímetros).
- **La letra E representa la evolución.** Presta atención a los lunares que cambian de tamaño, forma, color o relieve. Los lunares también pueden evolucionar para desarrollar nuevos signos y síntomas, como picazón o sangrado.

El aspecto de los lunares cancerosos (malignos) varía mucho. Algunos pueden presentar todos los cambios mencionados antes. Otros solo presentan una o dos características inusuales.

## **Cuándo consultar al médico**

Solicita una cita con el médico si tienes un lunar con un aspecto inusual, que aumenta de tamaño o presenta algún cambio.

## **Causas**



© MAYO FOUNDATION FOR MEDICAL EDUCATION AND RESEARCH. ALL RIGHTS RESERVED.

## **Capas de la piel y melanina**

La melanina es un pigmento natural que proporciona color a la piel. Se produce en células llamadas melanocitos.

Los lunares se forman cuando las células de la piel llamadas melanocitos crecen en grupos. Los melanocitos generalmente están distribuidos en toda la piel. Son los que producen la melanina, el pigmento natural que proporciona color a la piel.

## **Complicaciones**

El melanoma es la complicación principal de los lunares. Algunas personas corren un riesgo mayor que el promedio de que sus lunares se vuelvan cancerosos y se conviertan en melanoma. Los factores que aumentan el riesgo de tener melanoma son los siguientes:

- **Nacer con lunares grandes.** Este tipo de lunares se llaman nevos congénitos. En un bebé, estos lunares se clasifican como grandes si miden más de 2 pulgadas (5 centímetros) de diámetro. Incluso un lunar grande rara vez se vuelve canceroso.

- **Tener lunares poco comunes.** Los lunares que son grandes y tienen una forma irregular se conocen como nevos (displásicos) atípicos y suelen ser hereditarios.
- **Tener muchos lunares.** Tener más de 50 lunares indica un riesgo mayor de tener melanoma y, posiblemente, cáncer mamario.
- **Tener antecedentes personales o familiares de melanoma.** Si ya has tenido melanoma, corres un mayor riesgo de que un lunar se vuelva canceroso. Además, algunos tipos de nevos atípicos causan una forma genética de melanoma.

## **Prevención**

Las siguientes medidas pueden ayudar a limitar la aparición de lunares y el melanoma, la principal complicación de estos.

### **Presta atención a los cambios**

Familiarízate con la ubicación y el patrón de tus lunares. Examínate regularmente la piel para detectar cambios que puedan indicar la presencia de un melanoma. Examínate la piel una vez al mes. Con la ayuda de espejos, hazte un examen de cuerpo entero que incluya el cuero cabelludo, las palmas, las uñas de los dedos de las manos, las axilas, el pecho, las piernas y los pies, incluidas las plantas y el espacio entre los dedos. Revisa también la zona genital y entre los glúteos.

Habla con tu médico sobre tus factores de riesgo de melanoma y sobre si necesitas someterte a un examen profesional de la piel de forma rutinaria.

### **Protégete la piel**

Toma medidas para proteger la piel de la radiación ultravioleta (UV); como la del sol o las camas solares. La radiación ultravioleta se ha relacionado con un mayor riesgo de tener melanoma. Además, los niños que no fueron protegidos contra la exposición solar tienden a desarrollar más lunares.

- **Evita las horas en las que el sol está más fuerte.** Para muchas personas en Norteamérica, los rayos solares son más fuertes entre las 10:00 y las 16:00. Intenta programar actividades al aire libre para otros momentos del día, incluso los días nublados o en invierno. Cuando estés al aire libre, busca la sombra o utiliza una sombrilla que te proteja del sol.
- **Usa protector solar todo el año.** Aplícate protector solar alrededor de 30 minutos antes de salir al aire libre, aun los días nublados. Usa un protector solar con un factor de protección solar de al menos 15. Aplícalo generosamente y vuelve a aplicarlo cada dos horas, o con más frecuencia si estás nadando o sudando. La American Academy of Dermatology (Academia Estadounidense de Dermatología) recomienda usar un protector solar de amplio espectro, resistente al agua y que tenga un factor de protección solar de al menos 30.

- **Cúbrete.** Los anteojos de sol, los sombreros de ala ancha, las mangas largas y otra ropa de protección pueden ayudarte a evitar los nocivos rayos UV. Además, es aconsejable que uses prendas fabricadas con tela especialmente tratada para bloquear la radiación UV.
- **Evita las lámparas de bronceado y las camas solares.** Las lámparas de bronceado y las camas solares emiten radiación UV y pueden incrementar el riesgo de tener cáncer de piel.

---

**Fuente: Página web Clínica Mayo.**

# CARTAS AL DIRECTOR

## PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA

### Vía Las Palmas

● Desde la inauguración de la vía Las Palmas está pendiente mejorar su acceso norponiente. Se trata de un tramo muy corto que tiene una sola pista, con pendiente en curva, lo que genera diarios tacos a las horas *peak* producto del tráfico desde Curauma y Casablanca; los viernes y vísperas de festivos se llega al paroxismo porque se suma el flujo desde Santiago.

El costo de tal proyecto es modestísimo si lo comparamos con las autopistas AVO I y II de Américo Vespucio, en Santiago, o con las millonarias inversiones en las líneas del Metro. Pero por estos lares el tema a nadie desvela. Al parecer, ni el gobernador ni la alcaldesa se sienten responsables, los

parlamentarios de la región andan en otra y al ministro de Obras Públicas no le inquieta esta minucia.

Aunque menos vistoso que el proyecto del tren rápido a Santiago o el teleférico para unir el plan de Valparaíso con Placilla, creo que el acceso a Viña del Mar por Las Palmas merecería una mayor prioridad entre los proyectos regionales.

*Miguel Á. Vergara Villalobos*

Mercurio de Valparaíso  
5 diciembre 2023

### Caso Convenios II

● El ministro Montes, en declaración efectuada algunos días atrás, mencionó que en su ministerio no había corrupción y que Democracia Viva no se repetía en las demás regiones del país. Averiguando en detalle debo afirmar que el ministro tiene razón, por cuanto las fundaciones investigadas por los convenios celebrados con los gobiernos regionales respectivos son, entre otras, ProCultura, EnRed Social, Urbanismo Social, Enlace Urbano, Arquiduc, Espacio Lúdico y Fundación Vivienda, pero todas recibiendo aportes

directos desde las diferentes secretarías regionales ministeriales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. ¿Por qué disfrazar una verdad que ya ha sido debidamente puesta en conocimiento de la opinión pública del país? Verdaderamente, no lo entiendo.

*Jorge Vidal Stuardo*

Mercurio de Valparaíso  
6 diciembre 2023



## PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA

### **Plebiscito constitucional**

●A pocos días del plebiscito que nos llama a votar “A favor” o “En contra” de la propuesta de nueva Constitución, las encuestas nos señalan que existe un porcentaje importante de chilenos que aún no define su opción.

Como Movimiento Chilenos de Corazón, entendemos que hay un cansancio electoral después de cuatro años de un costoso proceso constitucional que la ciudadanía no pidió. Habiendo fracasado el intento anterior que rechazamos en septiembre de 2022, la población ha perdido interés en el tema constitucional, ya que los grandes problemas que la aquejan son la delincuencia, la salud, la cesantía y el costo de la vida.

Previo al plebiscito del próximo 17, la izquierda dura ha desarrollado una campaña llena de mentiras e interpretaciones de mala fe, basada en generalidades sin ningún fundamen-

to, como es típico de las izquierdas totalitarias.

Hacemos un llamado a quienes rechazaron la propuesta partisana que buscaba refundar la nación y que este año eligieron un Consejo Constitucional que elaboró un texto que sin ser perfecto, es mejor que el vigente, centrado y que constituye una evolución de la historia constitucional del país, a que cerremos de una vez por todas el tema constitucional y que voten pensando en el futuro de nuestro Chile. Es hora de ponernos a trabajar y a resolver los problemas que nos afectan realmente. Nos merecemos recuperar la “copia feliz del Edén”.

*Francisco Muñoz*  
*Coordinador general*

*Movimiento Chilenos de Corazón*

Mercurio de Valparaíso  
7 diciembre 2023

### **Emergencia comunal**

●No exento de polémica ha sido la declaración de emergencia comunal de algunos municipios. Si bien hay autoridades gubernamentales competentes para disponer medidas al respecto, ahora son los municipios los que han debido aplicar esta medida a fin de evitar que el lumpen se tome la vía pública libremente.

Adultos mayores ya se encuentran prácticamente bajo toque de queda,

pues no salen después de las 19.00 horas y no acuden a determinados lugares. Las encuestas revelan que un alto porcentaje de la población vive con temor. Ante ello, creo que el subsecretario de Prevención del Delito vive en otro país.

*René A. Zapata Valiente*

Mercurio de Valparaíso  
9 diciembre 2023



---

## Recursos financieros

●Tras el rechazo que tuvo el proyecto de ley de reforma tributaria en marzo pasado, pese a que la Constitución vigente impide presentar un nuevo proyecto antes de un año, el Gobierno ha estado empeñado en sacar adelante una nueva reforma tributaria camuflándola eufemísticamente con el nombre de “Pacto Fiscal”. Para lograr dicho objetivo, se presenta una nueva idea de plan para contar con más recursos financieros y satisfacer supuestamente alguna necesidad de la ciudadanía.

Tal es así que recientemente se anunció el envío, el próximo año, de un proyecto de ley para condonar la deuda del Crédito con Aval del Estado (CAE).

Tras dicho anuncio, que parece ser más una maniobra táctica para lograr un mayor nivel de apoyo, sin especificar la cifra general a condonar ni contar con las fuentes reales y concretas de financiamiento, sólo se logrará que aumente el número de morosos en sus pagos y, por ende, la merma en las arcas financieras fiscales. Por otra parte, hace unos días, tras una reciente visita del subsecretario del Interior a nuestra

región, se condicionó por dicha autoridad una mayor presencia policial para mejorar los niveles de seguridad a la necesidad de firmar el supuesto nuevo “Pacto Fiscal”.

Dada la actual deteriorada situación económica nacional, que no admite nuevas alzas de impuestos, y que todo indica que no existen los votos en el Congreso para sacar adelante el citado “Pacto Fiscal”, es hora de que las autoridades gubernamentales asuman una efectiva y eficiente gestión con los reales recursos financieros que la recientemente aprobada Ley General de Presupuesto de la Nación les asignó, aplicando a la vez en forma decidida las leyes y normativas vigentes en todas las áreas, incluido en lo que a seguridad se refiere. Para eso se requiere una firme voluntad política, asumiendo que definitivamente “esto es lo que les tocó”. ¿Será mucho pedir?

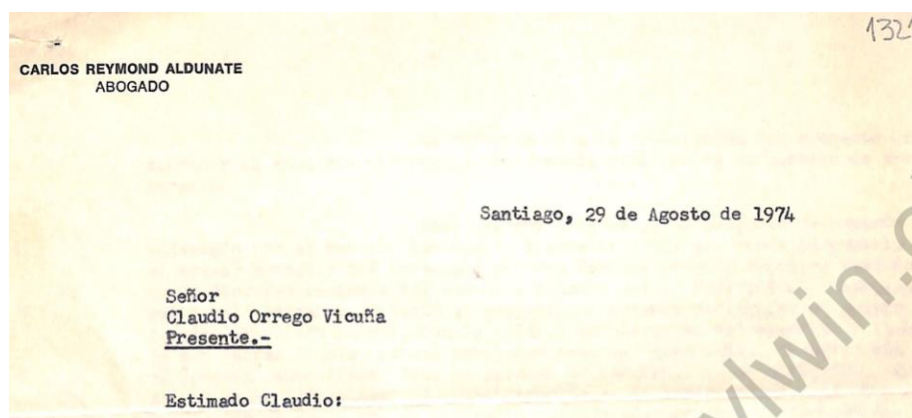
*Sergio Cabezas Ferrari*

Mercurio de Valparaíso  
11 diciembre 2023

# MEMORIA HISTÓRICA



Carta de Carlos Reymond, dirigente del Partido Nacional, a Claudio Orrego Vicuña, ex Diputado demócratacristiano, sobre la autoría del proyecto de acuerdo de la Cámara de Diputados que declaró la inconstitucionalidad del Gobierno de Unidad Popular.



**Link para acceder a la carta:**

<https://asofar.cl/wp-content/uploads/2023/12/CARTA-CARLOS-REYMOND-29-AGO-1974.pdf>

**Fuente: Página web Fundación Patricio Aylwin.**

# CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



## CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

---

### CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO XXXVII: AUMENTA LA DEMANDA

Por **BALISTARIO**

11 de diciembre de 2023

Existe una larga lista de espera (ahora que están tan de moda) de ancianos MPP, quienes están ya condenados por la Corte Suprema, faltándoles sólo el **CÚMPLASE** para que ingresen a las cárceles chilenas. Y allí están esperando que les llegue la fatídica visita de la PDI (Brigada de Derechos Humanos, la moderna PP) para llevárselos e ingresarlos.

Una digresión para los lectores más jóvenes (bueno, todos lo son comparados con este cronista): La PP o Policía Política era la antigua sección de la PDI en los gobiernos hasta Allende incluido, encargada de la persecución de los enemigos políticos de los gobiernos de turno. Como se daban la buena vida en los recreos de sus menesterosos procedimientos de interrogatorio (con un sobreconsumo de energía eléctrica en el edificio de General Mackenna), estaban un tanto excedidos de peso y se les conocía como *“los guatones de la PP”*.

Volviendo a nuestra cruda realidad, son muchos los condenados, pero pocos los que están ingresando a prisión: no hay espacio ante semejante demanda. Aquí, en este *resort* de Til-til no cabe nadie más, metieron literas en la (ex) enfermería y en la (ex) sala de computación. Pero son ingeniosos: han habilitado espacios especiales en las cárceles de Rancagua y Concepción y los están llenando. No tenemos informaciones acerca si los internos son condenados con resistencia en esas áreas geográficas o nó; si fuera esto último, será terrible para las visitas de sus familiares. ¡¡Pascua feliz para todos, jo jo jo!!! (bis con fondo musical, campanitas y ruido de trineo).

---

**Fuente: Propio autor.**

### INSTRUMENTALIZAR LO PÚBLICO

Por Francisca Echeverría

9 de diciembre de 2023

*La Universidad de Aysén se ha convertido en una promesa incumplida para sus estudiantes y para la entera sociedad chilena, que ya parece encontrarse en un límite de resistencia frente a la destrucción de la confianza en la política.*



**Autoridades de la Universidad de Aysén durante la constitución de la “Comisión intersectorial de Fortalecimiento” de esa casa de estudio. FOTO: Tomada de su cuenta en X, @UdeAysen**

Pende de un hilo. El lapidario informe de la Superintendencia de Educación del 27 de noviembre deja al descubierto la situación de la **Universidad de Aysén**, cuya realidad financiera e institucional la tiene al borde del abismo. El caso desnuda también la peor cara del nuevo modo de hacer política, precisamente el de aquellos que prometían renovarla.

La Universidad de Aysén fue fundada en 2015, en un esfuerzo del gobierno de Bachelet por descentralizar y dotar de universidades estatales a todas las regiones del país. A poco andar, sin embargo, sus problemas se han revelado severos: durante cuatro años ha registrado pérdidas operacionales; el gasto en remuneraciones se triplicó entre 2018 y 2022, pese a un número de alumnos bajo y estable (aun hoy no supera los 650 estudiantes); los fondos estatales asignados para una sede propia no se utilizaron para ese fin, sino para cubrir gastos de operación; durante



los últimos meses no se pudo pagar el arriendo ni los sueldos y la universidad culminó el año 2022 con patrimonio negativo (lo que sería motivo para disolver una organización en el ámbito empresarial).

En una reciente entrevista, la **ex rectora María Teresa Marshall** indica cómo las dificultades estructurales de financiamiento de una pequeña universidad pública se han visto exacerbadas en los últimos años por importantes problemas de gestión en el período 2019-2023, **bajo la dirección de una militante de Revolución Democrática** que habría incorporado a la universidad a mucha gente afín a su partido. **Junto al desastre financiero, Marshall se refiere a una comunidad dividida, a una pérdida de pluralismo y a la existencia de ciertas formas de persecución política.** Menciona la falta de control sobre la rectoría, que correspondería al consejo superior, que no está operando por haber cargos vacantes, que deben ser nombrados por el Presidente de la República. Con todo esto, **la universidad se encuentra muy cerca de ser intervenida.**

Una vez más, lo que saca a la luz la información de los últimos días es la brutal instrumentalización para fines particulares de instituciones proyectadas con un propósito público. Si el sentido original era descentralizar y favorecer la formación universitaria de los jóvenes del extremo sur del país, lo que hoy salta a la vista es la captura de la universidad por parte de grupos de interés, su repartición como un botín, la transformación de las instituciones públicas en meras máquinas de poder y beneficios.

La dinámica no es distinta a la del Caso Convenios, en que los recursos destinados a viviendas sociales terminan en manos de fundaciones de los amigos. **La distorsión de los fines de la universidad o de las políticas de vivienda es patente: todo se desnaturaliza,** todo se vuelve instrumento. Son casos paradigmáticos de la decepción que ha significado la nueva izquierda. Y quizás el cinismo que parece dominar la actuación pública de estos jóvenes viejos no sea más que un reflejo de su propia decepción, de un escepticismo irremontable respecto de la posibilidad de una forma digna de hacer política.

**La Universidad de Aysén se ha convertido en una promesa incumplida para sus estudiantes y para la entera sociedad chilena, que ya parece encontrarse en un límite de resistencia frente a la destrucción de la confianza en la política.** Salir de estas lógicas que permean la vida común no será fácil. Hará falta no bajar la guardia en el escrutinio público. Y también mantener una activa resistencia cultural ante la lógica instrumentalizadora, ante la idea de que lo único que cabe hacer si se está en el poder es servirse de él. De lo contrario, serán muchas las instituciones públicas que penderán de un hilo.

---

**Fuente: Página web El Líbero.**





# OPINIÓN



## LOS ERRORES DE LOS EMBAJADORES VIERA-GALLO Y VALDÉS

Richard Kouyoumdjian Vicepresidente AthenaLab

6 de diciembre 2023

Publicado en El Líbero



***Respeto lo que Valdés pueda pensar, sólo que al ocupar la posición de embajador se debe guardar sus opiniones, practicar la prudencia y cuidar el interés nacional.***

Mucho se ha dicho en oportunidades anteriores en este medio respecto de los embajadores que tienen a cargo las representaciones de Chile en los países con los cuales tenemos relaciones diplomáticas a nivel de embajadores. Se ha hablado tanto de los que vienen del escalafón del servicio exterior, como también de los llamados políticos que reciben esa denominación por no ser de carrera. La posición de embajador, independiente de su origen, es de exclusiva confianza del Presidente de la República, a quien la Constitución asigna la conducción de las relaciones exteriores, y que producto de ello, es quien se supone tiene más claro que nadie lo que es el interés nacional y, por ende, se le asigna la facultad para elegir y designar a los que nos representen en otros países.

**En líneas gruesas, un 20% de los embajadores son políticos y por lo general tienden a ocupar varias de las representaciones más importantes como son las que tenemos en**

**Washington, Buenos Aires, Londres, Madrid, y Brasilia entre otras capitales.** Varios de los designados bajo este gobierno han llamado la atención de la opinión pública, siendo quizás los más vistosos, Javier Velasco en Madrid quien tuvo que aprender rápidamente las formas y protocolos de la posición, incluyendo como relacionarse con el rey Felipe, o la representante que tuvimos en Londres quien producto de su inexperiencia, desconocía ciertas actividades que les eran prohibidas a las personas que lideran las misiones diplomáticas, como es gestionar aportes de las fundaciones de Carlos III a ideas que necesitan financiamiento en el sur de Chile.

De seguro que no debe ser tan difícil tener un curso para embajadores políticos primerizos que les permitan no cometer errores de principiante o bien manejarse en el complejo mundo de la diplomacia. De esa forma podríamos seguir aprovechando la experiencia de personas de la confianza del Presidente, ya que, aunque parezca extraño, los necesitamos porque no todos los diplomáticos de carrera están disponibles para ser embajadores y abandonar la beneficiosa posición de ministro consejero, y tomar el riesgo que significa ser llevados al rango de embajador. Dicho todo lo anterior, **los hay algunos que no siendo de carrera, vienen con experiencia en la materia y se supone que no debieran cometer errores del tipo de los que por primera vez ocupan una embajada**, pero que sin embargo lo hacen, son imprudentes o bien se dan gustitos personales que escapan a sus atribuciones o la prudencia que se espera por parte de un embajador.

Dos casos emblemáticos recientes nos ayudan a entender que la polémica tampoco escapa a los de origen político más experimentados. Por un lado, está el error de **Viera-Gallo**, que por estos días asume en la **Argentina de Milei**, quien en una de sus primeras entrevistas indico que las **plataformas continentales** eran aspiraciones y no derechos, y que la diferencia que tenemos con Argentina sobre esta materia se vería en las Naciones Unidas y no bajo el mecanismo que provee el TPA de 1984 para estos fines. Nuestra relación con Argentina está llena de errores de este tipo, sean cometidos por embajadores, cancilleres o presidentes, y que después son usados en nuestra contra por los negociadores transandinos. **Con la Argentina no hay espacio para errores, y menos cuando se trata de espacios soberanos chilenos.**

El otro caso, es el gustito que se dio **Juan Gabriel Valdés**, nuestro embajador en **Washington**, cuando califica al recientemente fallecido **Henry Kissinger**, de tener una profunda miseria moral. Kissinger fue consejero de seguridad nacional y Secretario de Estado de Estados Unidos bajo los gobiernos de Nixon y Ford, no se mandó solo, fue parte de las administraciones en las que le tocó trabajar, y ocupó posiciones que requieren de la aprobación del Senado de ese país. Al calificar de esa forma a quien fue uno de los más importantes ministros del gobierno norteamericano de buena parte de los 70, está también calificando a esas administraciones y quienes las presidieron de ser profundamente miserables.

Los Estados Unidos de Norte América son la primera potencia global y un país con el que tenemos importantes relaciones económicas, políticas y militares, y no creo que esté en el interés nacional de Chile, el que su embajador se dé un gustito de este tipo. **Respeto lo que Valdés pueda pensar, sólo que al ocupar la posición de embajador se debe guardar sus opiniones, practicar la prudencia y cuidar el interés nacional.** Con ello además evitamos tener que colocar al gobierno en la difícil posición de ir a su rescate, y justificar lo injustificable.

Cualquiera diría que los años de experiencia eran un antídoto para evitar errores no forzados y que la prudencia sería una virtud particularmente desarrollada por ambos, más aún, considerando que había muchos que estábamos felices por la designación del que va allende de los Andes, o lo tranquilos que andábamos con quien lideraba nuestra representación en el país del norte.

---

**Fuente: Página web Athenalab.**



ACTUALIDAD

# LA NACION

---

## ASÍ SERÁ EL SUBMARINO MÁS LUJOSO DEL MUNDO: TENDRÁ PILETA, HELIPUERTO Y VISTAS AL LECHO MARINO

Por Alejandro San Francisco

6 de diciembre de 2023

*El fabricante de sumergibles Christian Gumpold anunció el diseño de la nueva nave, que revolucionará la forma de transportarse en el océano; las fotos de un proyecto ambicioso.*



La empresa Migaloo dio a conocer esta semana uno de sus proyectos más ambiciosos y hasta ahora poco conocidos dentro de la industria naviera mundial. El fabricante de submarinos privados enseñó el modelo de lo que **será el superyate más caro, lujoso y con características únicas de todo el planeta**. Este monstruo del mar **contará con un helipuerto, pileta y hasta galerías para ver el fondo del lecho marino**, entre otros detalles al que solo un selecto grupo de millonarios podrá acceder.

**La tendencia sobre la vida en el océano está cada vez más presente.** Desde el diseño y puesta en marcha de islas flotantes hasta la posibilidad de recorrer grandes distancias y permanecer durante varios días en el fondo del agua, la idea apasiona a muchos y gracias al submarino de Migaloo cumplirán sus sueños.





Presentaron el diseño del submarino más lujoso del mundo (Fuente: Migaloo)

**El precio de la nave se estima en dos mil millones de dólares**, es decir, 758 mil millones de pesos argentinos al cambio oficial a la fecha. Toda una fortuna. Esta mega obra **se trata de un yate gigante, con capacidad para sumergirse hasta casi los 500 metros de profundidad**. Además, sus dimensiones son faraónicas en comparación con el resto de los que ya existen: de más de 200 metros. En tanto, **es capaz de alcanzar los 40 nudos de velocidad**.

Dentro de los lujos que caracterizarán al submarino se encuentran: una pileta, un helipuerto (con helicóptero propio en la bodega), **un cine, una biblioteca y una galería con vistas al fondo del mar**. Su diseño es tan impactante que el fundador y director ejecutivo de la empresa, Christian Gumpold, aseguró que supera a su par británico, el cual pertenece a la familia real, el HMS Astute, uno de los más rimbombantes, pero con menor capacidad y tecnología.



El submarino tendrá helipuerto y hasta pileta en su superficie (Fuente: Migaloo)

Este barco revolucionario **puede equiparse a los militares**, ya que la única diferencia entre ellos es que no porta armas. En su lugar, las cabinas son extremadamente amplias, tanto para el propietario que desee incluir un modelo a su colección de vehículos de transporte como para el personal de cabina y los invitados.

Entre otras atracciones de la mega estructura de hierro, **se encuentra un salón comedor para 35 personas con ventanas que apuntan directo al fondo del océano.** Asimismo, en su interior lleva dos minisubmarinos para seis personas cada uno y al salir a la superficie la explanada se transforma en un área recreativa para descansar y tomar sol en medio de la nada. Para entender las proporciones internas, el huésped (o pasajero) del submarino tendrá una habitación privada de 20 metros cuadrados, en donde disfrutará de total intimidad.



El valor del submarino se estima en **2000 millones de dólares** (Fuente:Migaloo)

Además, en diálogo con el diario británico *The Sun*, Gumpold sostuvo: “Nos damos cuenta de las tendencias y, en nuestra opinión, **los superyates sumergibles son el futuro de la navegación**”.



Así es la isla flotante que podrá ser incluida en el paquete junto a submarino (Fuente: Migaloo)

En tanto, indicó que existen islas a disposición que **se podrán incluir en el paquete por unos 300 millones de dólares.** Estas estructuras son privadas y flotantes, las cuales cuentan con casa, patio, pileta y hasta un pequeño puerto para guardar las motos de agua que también aloja el submarino.

El modelo está pensado para transportarse hacia donde quiera el dueño del sumergible. **“Podría contener palmeras, piscinas infinitas, cascadas, un helipuerto y un cine al aire libre.** Pero

también se puede optar por una pecera de tiburones”, señaló Christian al medio estadounidense *Bloomberg*.

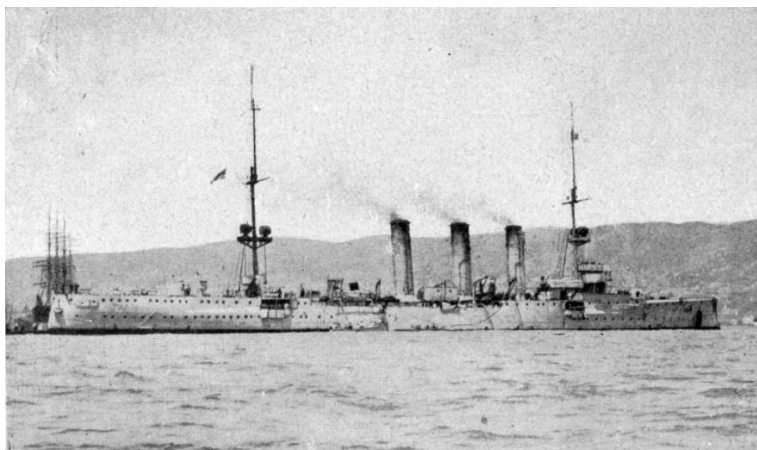
---

**Fuente: Página web La Nación.**

## EL MISTERIOSO TESORO DEL CRUCERO ALEMÁN SMS DRESDEN, HUNDIDO EN LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Por Jorge Álvarez

24 de octubre de 2017



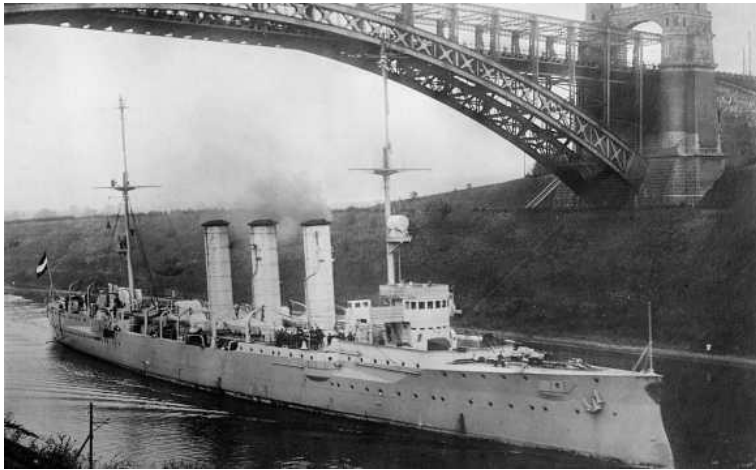
El SMS Dresden en Valparaíso - Imagen: dominio público en Wikimedia Commons

Hace unos meses dedicamos un artículo a contar la **apasionante historia del SMS Emden**, un navío de la Marina Imperial Alemana que durante la Primera Guerra Mundial se dedicó a practicar el corso en el Océano Índico, constituyendo una pesadilla para el enemigo hasta que el crucero *HMS Sidney* de la Royal Navy lo sorprendió y destrozó a cañonazos.

Pues bien, el *SMS Emden* era el segundo buque de la clase homónima, siendo el primero el *SMS Dresden*, cuya historia está trufada igualmente de aventura... y también de un apasionante misterio.

Botado en Hamburgo el 1 de octubre de 1907, era un crucero ligero que medía 118,3 metros de eslora por 13,4 de manga y 5,55 de calado, desplazando un máximo de 4.268 toneladas y disponiendo de una decena de cañones de 105 mm, 8 de 52 mm y un par de tubos lanzatorpedos. Lo que diferenciaba a esta unidad de su gemela era que se impulsaba mediante turbinas, en vez de motores convencionales de pistón, que accionaban 4 hélices, lo que le permitía alcanzar mayor velocidad: hasta 28 nudos.

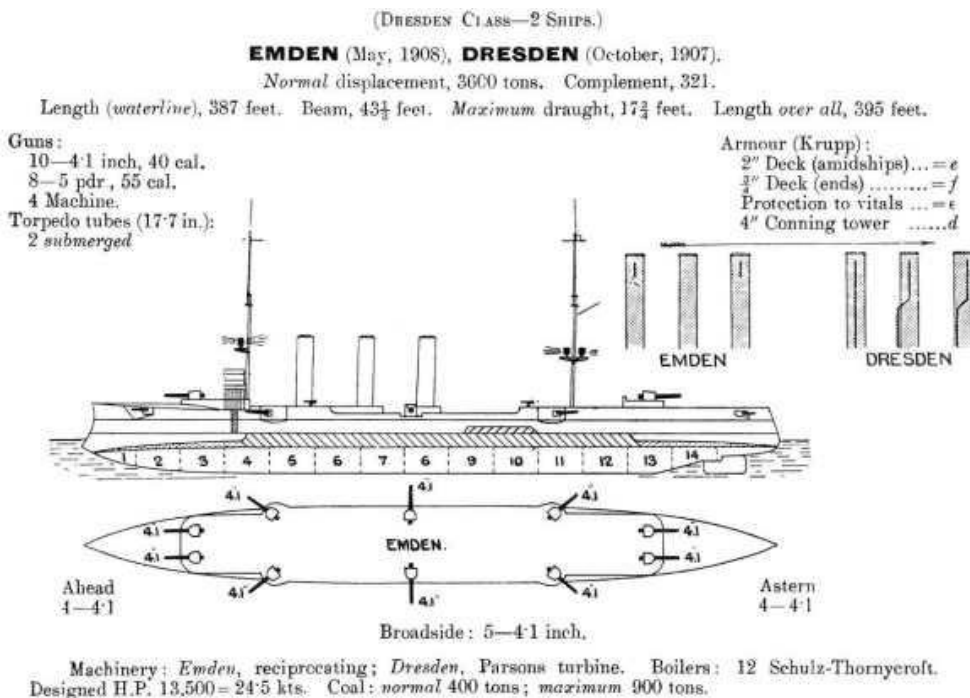




El crucero, al poco de su entrada en servicio, cruzando el Canal de Kiel - Foto: dominio público en Wikimedia Commons

Si la historia de la navegación es sinónimo de aventura, la del *Desden* sublima ese concepto y está plagada de anécdotas. Obviamente, la guerra fue el factor decisivo en ese sentido, pero ya antes, durante las primeras pruebas en el mar, sufrió una extraña experiencia: chocar con otro barco, sueco para más señas, lo que retrasó seis meses su entrada en servicio... pero entonces hubo un problema con una turbina y ello produjo otro retraso de cuatro meses más.

Finalmente fue enviado a EEUU para representar a Alemania en la Hudson-Fulton Celebration de Nueva York, siendo luego asignado a una escuadra con la que realizó ejercicios navales durante dos años. En el transcurso de uno de ellos, por increíble que parezca, volvió a chocar con otra nave, el *SMS Königsberg*.



Características de la clase Dresden - Imagen: dominio público en Wikimedia Commons

No todo era negativo. El SMS *Dresden* ganó la Kaiser's Schießpreis, una competición de puntería, y en 1913 fue destinado a la Mittelmeer-Division (División Mediterránea), donde permaneció varios meses hasta que regresó a los astilleros para una revisión.

Terminada ésta y cuando la tripulación se disponía a regresar al Adriático, recibió una contraorden: el buque debía dirigirse a México para proteger los intereses alemanes en el contexto revolucionario que se vivía allí, tal cual hicieron otros países. Acompañado del *Hertha* y el *Bremen*, y llevando entre la dotación al teniente Wilhelm Canaris (futuro director de los servicios de inteligencia del III Reich), se empleó en trasladar a los ciudadanos germanos residentes, aunque colaboró también en poner a salvo a un millar de estadounidenses atrapados en Veracruz y en facilitar la llegada de un cargamento de armas para el presidente Victoriano Huerta, aliado del káiser en aquellos tiempos prebélicos.

El capitán de fragata Fritz Lüdecke llegó entonces para tomar el mando. Polaco de nacimiento, era un especialista en artillería y quien se encargó de sacar a Huerta cuando fue derrocado, dejándolo en Jamaica. En éstas estaban cuando estalló la Primera Guerra Mundial y se ordenó al barco quedarse en América con la misión de operar en esas aguas. Lüdecke se dirigió a Brasil, donde llevó a cabo su primera acción el 6 de agosto apresando un carguero británico, el SS *Drumcliffe*, al que se liberó caballerosamente porque no se había enterado de las noticias. A partir de ahí se sucedieron los hundimientos de enemigos, contando con el apoyo de un carbonero, una cañonera y varios barcos de apoyo.



**El *Dresden* en Nueva York - Foto: dominio público en Wikimedia Commons**

A continuación, atravesó el Estrecho de Magallanes para unirse en la Isla de Pascua, al igual que el *Leipzig*, a la escuadra asiática del vicealmirante Maximilian Graf Von Spee, que había cruzado el Pacífico desde Tsingtao (China) y estaba compuesta por los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*, más el crucero ligero *Nürnberg* (otras unidades se habían separado para operar por su cuenta). A finales de octubre se dirigieron desde Valparaíso al puerto chileno de Coronel para atacar a un crucero ligero británico fondeado allí, el HMS *Glasgow*. Pero la información que manejaba Von Spee era incompleta porque ese navío no estaba solo sino acompañado de otros tres, los acorazados *Mommouth* y *Good Hope*, y el crucero auxiliar *Otranto*.

La consiguiente batalla se libró el 1 de noviembre, por lo que aparte del nombre de Coronel también se la conoce como del Día de Todos los Santos. La escuadra alemana era superior a la británica, dirigida por el almirante Christopher Cradock, al que se denegaron refuerzos, lo que hizo que los teutones salieran victoriosos: el *Good Hope* y el *Mommouth* se fueron a pique y el mar engulló a 1.654 marineros, dado que el mal tiempo impidió su rescate.

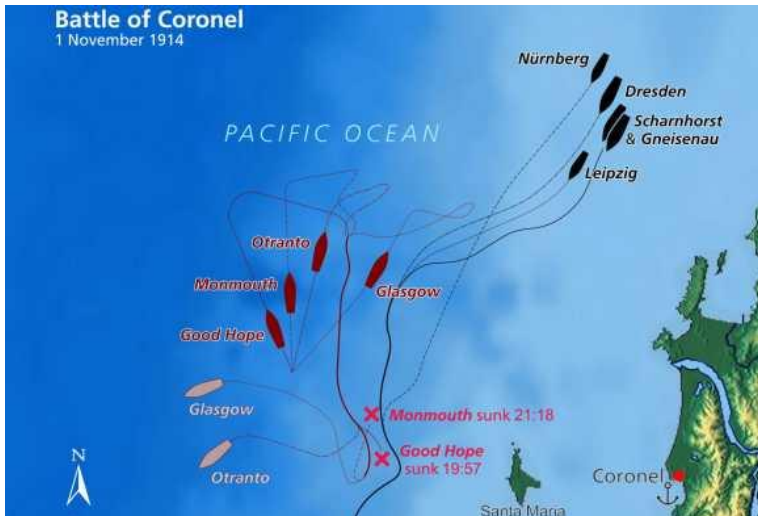


**Fritz Lüdecke en 1914 - Imagen: dominio público en Wikimedia Commons**

Eso dejaba aquellas latitudes en manos de la Kaiserliche Marine y eso convenció al Almirantazgo británico de que, en efecto, Cradock tenía razón al pedir ayuda. En consecuencia, se enviaron los cruceros *HMS Invincible*, *HMS Inflexible* y *HMS Kent* al mando del vicealmirante Frederick Doveton Sturdee.

En las Islas Malvinas se unieron a los cruceros acorazados *Cornwall*, *Kent* y *Carnarvon*, y a los cruceros ligeros *Glasgow* y *Bristol*, más una nave ya obsoleta llamada *HMS Canopus*. Hacia el archipiélago se dirigía Von Spee, quien, desconocedor de la formidable escuadra que le esperaba, tenía como objetivo destruir la estación telegráfica de Port Stanley y el almacén de carbón, aunque Lüdecke y otros capitanes no estaban de acuerdo con el plan. El encuentro se produjo el 8 de diciembre: al descubrir al todopoderoso enemigo, Von Spee ordenó dar media vuelta, pero los británicos se lanzaron en su persecución y alcanzaron a los alemanes.

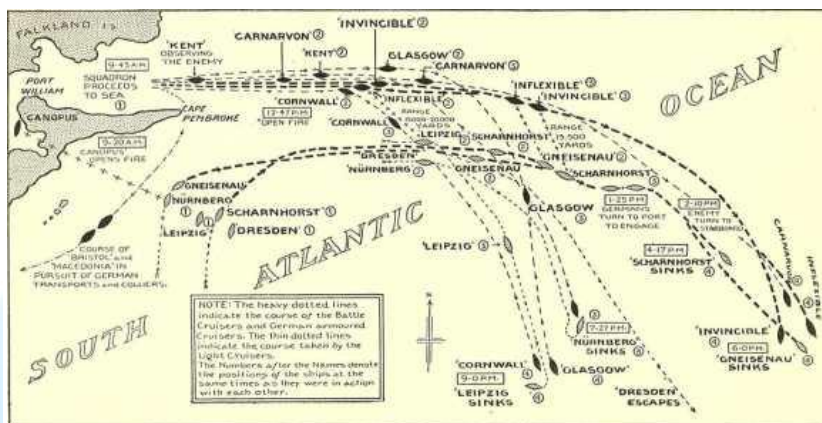
El célebre almirante teutón trató de proteger la retirada de los cruceros ligeros con los acorazados y se fue al fondo del mar con el *Scharnhorst* (también murieron sus dos hijos). El capitán del *Gneisenau*, ante un desigual enfrentamiento con tres buques, hundió el suyo mientras el *Leipzig*, envuelto en llamas, fue destrozado por la artillería del *Glasgow* y el *Cornwall*, a la par que sus marinos abrían las válvulas. Por su parte, el *Nürnberg* intentó embestir al *Kent*, que lo dejó acercarse para pulverizarlo a cañonazos.



Esquema de la Batalla de Coronel - Imagen: Wikimedia Commons

Tan sólo el *Dresden* pudo escapar gracias a la potencia de sus turbinas, dando esquinazo a sus perseguidores en el laberinto de canales de la Patagonia chilena. Después buscó un puerto donde poder carbonear y reparar los daños. Pero según las leyes internacionales sólo podía quedarse el tiempo que emplease en ello y, dado que era imposible regresar a Alemania con el paso cortado por la Royal Navy, Lüdecke tuvo la idea de atravesar el Pacífico. Sin embargo, sus reservas de carbón se fueron agotando y los motores empezaron a fallar, por lo que a principios de marzo fondeó en el archipiélago de Juan Fernández. Allí le sorprendió el día 14 una escuadra británica compuesta por el *HMS Kent*, *HMS Orama* y *HMS Glasgow*.

Imposibilitado para combatir, al estar inmóvil, Lüdecke envió al teniente Canaris a parlamentar. Pero fue ignorado y se inició el cañoneo, así que el capitán desembarcó a sus hombres, abrió las válvulas y detonó la santabárbara, mandando al crucero a pique. Los marineros fueron internados el resto de la guerra salvo tres que lograron fugarse, entre ellos Canaris. Había terminado la historia del SMS *Dresden* pero empezaba la leyenda, porque no tardaron en aparecer rumores sobre lo que había pasado con las riquezas que presuntamente llevaba a bordo.



The numbers given on the plan show the corresponding positions of vessels at various times. All ships bearing the same number were simultaneously in the positions charted.

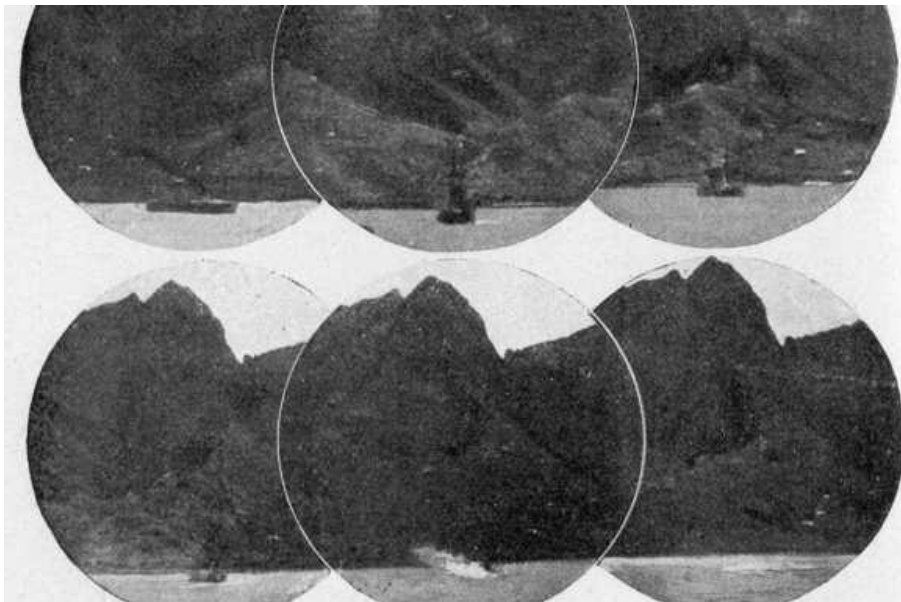


### Esquema de la Batalla de las Malvinas - Imagen: dominio público en Wikimedia Commons

El pecio del crucero está a medio kilómetro de tierra, en la bahía de Cumberland, descansando sobre el costado de estribor a setenta metros de profundidad. Gracias a la claridad de las aguas, los buzos han conseguido rescatar varias piezas, como la campana de bronce.

Pero, sin duda, lo más sugestivo, lo que hace desatar la febril imaginación de casi todos, es el citado tesoro: dinero en metálico, joyas y todo tipo de objetos de valor procedentes de los germanos residentes en México, que los habían depositado en el barco anclado en Tampico para que fuera trasladado a Alemania; también una fortuna en monedas de oro chinas procedentes de Tsingtao. ¿Está todo eso en el fondo del mar o se pudo sacar antes?

En la colonia teutona de Puerto Montt, en la región chilena de Los Lagos, se cuenta que algunos de sus antepasados estuvieron a bordo del *Dresden* llevando suministros cuando se ocultó de los británicos en un fiordo local llamado Quintupeu. Es una entrada de mar estrecha, encajada entre enormes acantilados de 600 metros de altura que resultaba muy apropiada como escondite, tal como habían informado a Lüdecke dos teutones residentes en Punta Arenas, Albert Pagels y Harry Rothemburg. Pues bien, algunos dijeron que terminadas las reparaciones y despejado el camino de navíos británicos, el crucero se dispuso a reanudar su marcha, pero antes arrojó al agua un gran cajón.



### El hundimiento del SMS Dresden - Imagen: dominio público en Wikimedia Commons

Las especulaciones sobre su contenido son fácilmente deducibles. No obstante, la legión de aventureros que se lanzaron en su busca desde entonces han fracasado en el intento. Las preguntas de antaño siguen presentes hoy: ¿qué contenía aquel enigmático cajón? ¿Sería el tesoro? ¿Dónde puede estar éste, en el fiordo o en el pecio? ¿Existe realmente o es fruto de la imaginación?

### Fuentes

**German raiders of the First World War. Kaiserliche Marine cruisers and the epic chases** (Chris Sams)/**1914: A 100 años de la Primera Guerra Mundial** (Fabio Martín Baccaglioni)/**The intelligence war in Latin America, 1914–1922** (Jamie Bisher)/**The battles of Coronel and the Falklands, 1914** (Geoffrey Bennett)/**El tesoro del Dresden** (Carlos Johnson Edwards en *Histarmar, Historia y Arqueología Marina*)/**Wikipedia**

---

Fuente: Página web La Brújula Verde.



## ARTÍCULO

**B B C NEWS MUNDO**

### EL SORPRENDENTE ORIGEN DEL LETRERO DE HOLLYWOOD QUE CUMPLE 100 AÑOS (Y NO TIENE NADA QUE VER CON EL CINE)

Author, Leire Ventas

8 de diciembre de 2023

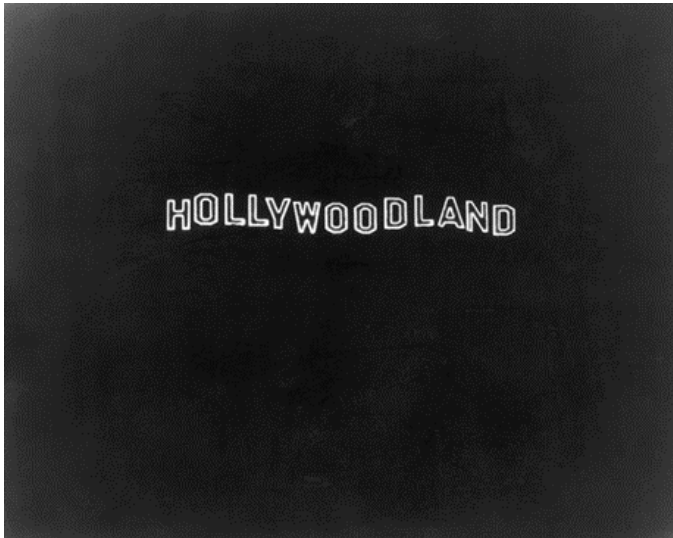


**Esta es la historia de un ícono por accidente.**

Porque a diferencia de la Estatua de la Libertad, el Monte Rushmore u otros monumentos estadounidenses, el **letrero de Hollywood**, emblema sin igual de Los Ángeles, la imagen más buscada por los turistas, estampa ubicua de gorras, tazas y camisetas, **no nació para convertirse en símbolo de nada.**

Es más, cuando el **8 de diciembre de 1923** las 40.000 bombillas que lo adornaban empezaron a iluminarlo por segmentos, de forma alterna, lo que en realidad los angelinos pudieron leer en la ladera del monte Lee fue:

HOLLY... WOOD... LAND... HOLLYWOODLAND



Así lucía el letrero el día de su inauguración, iluminado por 40.000 bombillas.

Erigido a tiro de piedra del área que cinco años atrás albergó la titánica producción "Julio César" -con Tyrone Power como Brutus, 500 bailarinas, 5.000 extras, elefantes y camellos-, **tampoco tenía que ver con la industria con la que hoy comparte nombre**, aquella que da forma a los sueños.

Era un simple cartel -aunque enorme- con una vocación mucho más terrenal: la de **vender casas**.

### **Cuestión de marketing**

La idea era que fuera grande, **muy grande**. Tanto, que cualquiera que se aproximara por el bulevar Wilshire, que lleva en línea recta al mar, aun estando a kilómetros de distancia, lo pudiera leer con claridad.





**La idea era que se leyera bien desde la distancia.**

Eso fue lo que los promotores inmobiliarios Tracy Shoults y Sydney Woodruff le encargaron al dueño de la empresa de letreros Crescent, Thomas Fisk Goff.

Y es que tenían un nuevo desarrollo inmobiliario que promocionar: una **ecléctica urbanización de semilujo** en las colinas del distrito conocido como Hollywood, financiada por algunos de los empresarios más poderosos de la época; léase, los magnates del ferrocarril Eli Clark y Moses Sherman y el dueño del poderoso periódico *Los Angeles Times*, Harry Chandler.

Hollywoodland llamaron a aquel conjunto de viviendas de cuatro estilos específicos —Tudor o medieval inglés, francés-normando, mediterráneo y colonial-español—, digno de un cuento ambientado en el “viejo mundo”, y lo presentaron como **“el reino de la alegría y la salud”**.



**Hollywoodland se promocionaba como un edén frente a la vorágine de Hollywood y la contaminación de Los Ángeles.**

Un enclave “alejado de la vorágine de la existencia humana”, “el logro supremo en lo que a construcción de comunidades se refiere”, el entorno ideal para “proteger a tu familia y asegurar su felicidad” con una casa construida “por encima del humo, la niebla y las impuras condiciones atmosféricas”.

Así lo remarcaban semana tras semana los anuncios publicados en el *LA Times*, según recoge en su libro *The Hollywood Sign: Fantasy and Reality of an American Icon* (“El letrero de Hollywood: fantasía y realidad de un ícono estadounidense”, 2012) el profesor universitario e historiador cultural Leo Braudy.

Y es que para entonces, Los Ángeles era una metrópolis con **más de medio millón de habitantes y 106.000 vehículos registrados**, una cifra que, según la Administración Federal de Carreteras (FHWA), para el final de la década superaría los 800.000.



Entre 1910 y 1920 Los Ángeles prácticamente duplicó su población.

La industria del cine, una maquinaria bien engrasada de **40 millones de espectadores semanales**, con un sistema de grandes estudios que se extendía por la ciudad y que generaban (junto con los ubicados en otras partes del país) el 80% de la producción cinematográfica mundial, tenía en Hollywood su epicentro.

Quien quisiera escapar de todo aquello, encontraría **un oasis en Hollywoodland**. “Ese era el eje de la estrategia para promocionar la urbanización, y el letrero luminoso en lo alto del cañón de Beachwood la última de sus piezas”, le dice el profesor Braudy a BBC Mundo.



Marilyn Monroe (izquierda) y Jane Russell a punto de dejar sus huellas frente al Teatro Chino del bulevar Hollywood durante la promoción de su película "Los caballeros las prefieren rubias" el 26 de junio de 1953.

## Con tractor y mulas

El diseño original del cartel fue obra del joven publicista **John D. Roche**. O surgió, más bien, de una “mala interpretación” de un boceto suyo incluido en un primer folleto promocional.

Así lo contó él mismo con motivo de su 80 cumpleaños, 54 años después. Y el obituario que *The New York Times* le dedicó el 22 de noviembre de 1978 lo describe como el “creador del monumento”, aunque hay quien duda de esa versión.

Sea como fuere, se optó por modernizarlo con una tipografía *sans serif*, muy alejada de las formas sinuosas del estilo *art nouveau*.

Y aunque no haya reportes de prensa que narren cómo se colocaron aquellas **13 letras de 15 metros de alto por 9 de ancho** en la falda del cañón de Beachwood, por las fotos se puede adivinar que fue toda una hazaña.

Primero tuvieron que retirar la maleza y abrir un camino de tierra por la que pudiera subir un tractor con el material, incluidos los postes de 18 metros que servirían de soporte.



**Se tuvo que hacer uso de mulas para subir el material necesario para erigir el cartel.**

Como el último tramo, de unos 70 metros, era demasiado empinado, se tuvo que terminar el traslado con animales de carga.

“**Trabajadores mexicanos** anclaron cada letra a los postes telefónicos llevados al lugar con mulas, completando en **60 días** unas tareas que costaron US\$21.000 (el equivalente de US\$250.000 hoy)”, escribe Braudy, el profesor de la Universidad del Sur de California (USC), en su libro.



Aunque se inauguró con el iluminado en diciembre, el cartel llevaba meses contemplando la ciudad desde lo alto y, quizá gracias en parte a ello, para septiembre ya se habían vendido en Hollywoodland casas por un valor total de US\$1,5 millones (el equivalente a US\$16 millones de hoy).

Las ventas seguirían aumentando, hasta despachar todas y cada una de las parcelas.

## De cartel a emblema

Aunque el letrero de Hollywood no era en sus inicios más que una enorme valla publicitaria, pronto empezó a impregnar en el **imaginario popular**.

Los episodios trágicos ayudaron a ello, como **el suicidio en 1932 de la joven Peg Entwistle**, que los medios reportaron como el de una actriz atormentada por su carrera.

**Se quitó la vida saltando de la H.** Tenía solo 24 años.

“Sin importar cuáles fueran sus motivaciones, **puede que fuera la primera en entender el letrero como un símbolo** y en volverlo una parte dramáticamente explícita de su biografía “, apunta Braudy en su obra.



**Karen Black en el cartel de Hollywood en una escena de la película "El día de la langosta", en 1974.**

Aunque seguramente lo que más contribuyó a convertirlo en emblema fue su aparición en películas como *Earthquake* (1974), **"El día de la langosta"** (*The Day of the Locust*, 1975) o *Superman: The Movie* (1978).

Sin olvidar cómo el *pop art* ayudó a refrescar su imagen; en particular Ed Ruscha, quien desde 1967 lo incluyó en sus pinturas, dibujos y grabados.

Aunque la realidad del cartel era que, tras años de poco o casi ningún mantenimiento, se estaba cayendo a pedazos.

## Decadencia y resurgimiento

En la década de los 40 el letrero había pasado a manos de la ciudad, que se encargó de arreglar la maltrecha H y **eliminó las últimas cuatro letras, LAND**.

Pero cuando la Junta de Patrimonio Cultural de Los Ángeles lo declaró el **monumento oficial #111** en 1973, una O había rodado ladera abajo, faltaba parte de la D y alguien le había prendido fuego a la base de la segunda L.

Y a finales de esa década, la Cámara de Comercio de Hollywood determinó que el letrero **requería una total reconstrucción**, algo que calculaba podría costar un cuarto de millón de dólares.

Por suerte, algunos de los grandes nombres de la ciudad salieron al rescate.



En 1978 Hugh Hefner organizó en la Mansión Playboy una gala para recaudar fondos para renovar el letrero de Hollywood. Quizá por eso su figura en el museo de la cera tiene esa imagen del fondo.

En 1978 **Hugh Hefner**, fundador de la revista *Playboy*, organizó una gala en su mansión a beneficio del letrero de Hollywood.

Fue un rotundo éxito: él mismo pagó la Y, entre otros costos, y el músico de rock **Alice Cooper** aportó US\$27.777 para una nueva O.

Todas las letras consiguieron patrocinador y fueron sustituidas por otras hechas de vigas de acero y planchas de hierro corrugado esmaltado en blanco, que se fijaron al suelo con cemento armado.



John McVie, Mick Fleetwood, Bob Welch y Christine McVie (de izquierda a derecha) del grupo de rock "Fleetwood Mac" posan para un retrato bajo el cartel de Hollywood en agosto de 1974.

La obra se completó en menos de tres meses y costó unos US\$250.000, el equivalente contemporáneo del gasto original.

Pero el letrero también sufrió otro tipo de alteraciones a lo largo de su historia, más del tipo DIY (*Do It Yourself* o "hazlo tú mismo").



"Bendita hierba", reza el cartel modificado.

Como cuando en enero de 1976 amaneció transformado en **HOLLYWeeD**, como un juego de palabras para celebrar la descriminalización de la marihuana (*weed* en inglés significa hierba), o cuando alguien le cubrió la segunda L, convirtiéndolo efímeramente en **HOLLYWOOD**, con motivo de la visita del papa Juan Pablo II en 1987.



Para evitar estos y otro tipo de sabotajes, hoy está rodeado de alambre de púas, cámaras de vigilancia y sensores de movimiento.

Señales, todas las anteriores, de su **estatus de ícono**...

### **... pero improbable**

“A diferencia de otros íconos estadounidenses, el letrero de Hollywood se enfoca en nuestros sueños y en nuestra vida interior. Y **mientras los otros monumentos están anclados a una época concreta y a los eventos nacionales que celebran, este cartel flota por encima de su entorno y sus circunstancias**, abierto a la interpretación de cada quién”, apunta el profesor Braudy.



El letrero de Hollywood es hoy lugar de peregrinación de turistas.

En ese sentido, le gusta compararlo con la **Torre Eiffel**, pensada también para ser **efímera** pero que se volvió la estampa más icónica de París.

“En cualquier caso, el letrero es un ícono extraño bajo cualquier definición”, prosigue Braudy.

“No se trata de una imagen que se parezca o se refiera a algo llamado Hollywood, sino que es el nombre mismo. Y aun así, **la gente de todas partes lo reconoce como el símbolo de lo que sea que signifique ‘Hollywood’**... con toda la ambigüedad que eso implica”.

---

**Fuente: Página web BBC News Mundo.**



# HISTORIA MARINERA

## HISTORIA MARINERA



---

### **MONUMENTO CABO DE HORNOS**

**Roberto Benavente Mercado**

**Contraalmirante**

**Presidente del Comité Organizador del Monumento Cabo de Hornos**

**Publicado en Revista de Marina N° 1/1993, el 1 de febrero de 1993**

El 5 de diciembre de 1992 fue inaugurado solemnemente el Monumento Cabo de Hornos, erigido por iniciativa de la Sección Chilena de la Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos "Cap Horniers", en memoria de los hombres de mar, de todas las naciones, que perecieron luchando contra las inclemencias de la naturaleza en los mares australes próximos al legendario cabo de Hornos.

El proyecto en cuestión fue iniciado a fines de 1990 cuando el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Jorge Martínez Busch, aceptó patrocinar esta iniciativa, comprometiendo el apoyo logístico institucional que demandaba esta difícil tarea, ya que son bien conocidas las características climatológicas de aquellas alejadas y desoladas regiones de nuestro territorio.

En enero de 1991 se invitó -mediante publicaciones de prensa- a los artistas nacionales a participar en un concurso destinado a seleccionar, para posteriormente construir, un monumento que cumpliera los requisitos establecidos en las Bases del Concurso, las que fueron revisadas por el Colegio de Arquitectos de Chile.

A fines de octubre de 1991 fueron recepcionados los trabajos, memorias, planos y maquetas de los quince artistas participantes, quienes presentaron interesantes y novedosos proyectos escultóricos.

Un jurado de ocho miembros, presidido por el Comandante en Jefe de la Armada e integrado por representantes de alto nivel de diferentes áreas vinculadas a esta iniciativa, acordó otorgar el primer premio a la obra presentada por el escultor señor José Balcells Eyquem, profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, proyecto que representaba

un albatros en vuelo, ave gigante típica de los mares australes y emblema de la Cofradía Internacional de los Capitanes del Cabo de Hornos, cuya sede principal se encuentra en Saint Malo, Francia.

A principios de 1992 fue iniciada una activa campaña de recaudación de fondos para erigir la obra premiada, que -por su complejidad- presentaba múltiples problemas técnicos, de ingeniería y logísticos que era necesario resolver. Los cálculos de resistencia estructurales y los planos correspondientes fueron realizados por el Servicio de Obras y Construcciones de la Armada, asumiendo como premisa básica que la estructura debería soportar los esfuerzos provocados por vientos de hasta 200 kilómetros por hora, con un factor de seguridad del 60 por ciento.

El financiamiento indispensable para levantar el monumento de acero, de 7 metros de alto, que se conforma mediante dos cuerpos independientes de cinco placas de acero cada uno, se logró con la generosa contribución de algunas empresas marítimas y aportes de entidades públicas y privadas relacionadas con el mar, como también de personas naturales, nacionales y extranjeras. Es oportuno destacar que los materiales necesarios -acero, fierro, cemento, pinturas, baldosas, ladrillos, maderas, áridos, etc.- fueron donados, en su mayor parte, por diferentes empresas nacionales, lo que permitió destinar los recursos en dinero a la premiación de los concursantes que obtuvieron los tres primeros lugares, a la adquisición de ciertos materiales y equipos muy modernos y a cancelar mano de obra altamente calificada.

Las diez placas metálicas de la estructura, cada una de 6 mm de espesor, fueron fabricadas en la planta de Asmar Talcahuano. Todos los materiales requeridos fueron enviados a Punta Arenas desde el centro del país. La responsabilidad de erigir el monumento estuvo a cargo del Departamento de Obras y Construcciones de la Tercera Zona Naval. El camino de madera, montado sobre la turba, que une el Puesto de Vigía y Señales "Hornos" con el lugar seleccionado para levantar la estructura, tiene una extensión de 328 metros y fue construido con maderas regionales por personal de la Armada dependiente del Distrito Naval Beagle.

La obra exigió el transporte de 120 toneladas de materiales, los que fueron transportados por las barcasas Orompello y Rancagua y desembarcados en la isla Hornos por personal de Infantería de Marina y helicópteros navales en una "faena de guerra" que demandó un esfuerzo extraordinario para Oficiales y personal, quienes demostraron-una vez más-su capacidad de trabajo, abnegación y espíritu de sacrificio.

En el lugar elegido para levantar el monumento -la cumbre de la colina que se alza 50 metros sobre el nivel del mar- un grupo de once obreros especializados, contratado especialmente para este propósito y dirigido por el Constructor Civil de la Armada Sr. Galmier Morales Delgado, inició la construcción de la base del monumento, una plataforma de concreto armado de 6 por 6 metros, enterrada alrededor de 1,50 metros bajo la turba del lugar.

Los trabajos en el terreno se realizaron entre el 17 de octubre y el 22 de noviembre. El tiempo meteorológico fue bastante desfavorable en octubre, mejorando en noviembre, lo que permitió cumplir con gran precisión el plan de trabajos programado.

A la ceremonia de inauguración del Monumento Cabo de Hornos -Cape Horn Memorial- asistieron cincuenta personas especialmente invitadas por el Comandante en Jefe de la Armada

quien es, además, Presidente Honorario de la Sección Chilena de los Capitanes del Cabo de Hornos.

Entre los asistentes había una delegación de diecinueve Cap Horniers extranjeros -diez hombres y nueve mujeres- procedentes de Alemania, Australia, Bélgica, Finlandia, Francia y Noruega. Los demás invitados eran empresarios chilenos y un matrimonio estadounidense, todos los cuales contribuyeron generosamente al financiamiento de la obra.



**Vista general del área del cabo de Hornos; al centro el Monumento, en primer plano el faro**

Los asistentes se reunieron en Punta Arenas a principios de diciembre, se embarcaron en el transporte de la Armada Aquiles, que zarpó de ese puerto el día 3 del mes indicado, recalando por algunas horas en Puerto Williams el día 4 y en caleta San León , isla Hornos, al amanecer del 5 de diciembre, fecha que será siempre recordada por los participantes porque fue un día excepcional, absolutamente despejado y templado, con una suave brisa del suroeste, condiciones realmente inusuales en esas altas latitudes australes.

El desembarco fue realizado en dos helicópteros navales, que en menos de una hora trasladaron a tierra todos los invitados, más un grupo importante de doce a quince periodistas de prensa, radio y televisión. Estaban presentes en el área, además, seis buques de la Armada, incluyendo al Aquiles, la Rancagua y cuatro torpederas, unidades navales que dieron mayor realce a la ceremonia que sería realizada poco más tarde.

En el camino de aproximación a la escultura fueron construidas dos estructuras de concreto que soportan sendas placas de mármol. Una de ellas contiene la dedicación del monumento y la otra el hermoso poema de la escritora porteña Sara Vial, que dice:

Soy el albatros que te espera  
en el final del mundo.  
Soy el alma olvidada de los marinos muertos  
que cruzaron el cabo de Hornos  
desde todos los mares de la tierra.  
Pero ellos no murieron

en las furiosas olas,  
hoy vuelan en mis alas,  
hacia la eternidad,  
en la última grieta  
de los vientos antárticos.

La inauguración comenzó con un vibrante discurso del Presidente de la Sección Chilena, Vicealmirante Sr. Juan Carlos Toledo de la Maza, quien expuso los motivos que tuvo en consideración la Cofradía para impulsar este proyecto, detallando los aspectos más relevantes de la construcción de la escultura, la que se entregaba en ese momento a la Armada de Chile para su custodia y conservación.

A continuación, el Capellán Naval, R. P. señor Roberto Codina dio lectura a un salmo bíblico, elevó una oración por los marinos muertos en el cabo de Hornos y bendijo el monumento.

En representación de la Armada hizo uso de la palabra el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Contraalmirante señor Hugo Bruna Greene, quien agradeció lo realizado por la Cofradía y aceptó el compromiso institucional de custodiar el monumento.

Por último se dirigió a los asistentes el Presidente de la Cofradía Internacional, Capitán señor Jean Perdraut, de Francia, quien agradeció la invitación del Comandante en Jefe de la Armada y felicitó a la Sección Chilena por la imponente obra realizada, rindiendo tributo a los marinos de todas las naciones que perdieron la vida luchando contra las inclemencias de la naturaleza en el cabo de Hornos.

La ceremonia finalizó solemnemente cuando el Almirante señor Jorge Martínez Busch, acompañado del escultor señor José Balcells Eyquem, depositó bajo el monumento un testimonio, debidamente protegido, conteniendo en su interior una copia de los planos y antecedentes más importantes relacionados con la construcción de la obra, incluyendo una hermosa Acta de Inauguración del Monumento Cabo de Hornos, la que había sido firmada por todos los invitados asistentes a la ceremonia.

Después de sellar el receptáculo donde se depositó el testimonio, se acercó al lugar la señora Solverg Erikson, representante de las islas Aland, Finlandia, quien depositó una corona de flores y frutos silvestres, que ella seleccionó y preparó durante la breve visita efectuada a Puerto Williams el día anterior.

Finalizada la ceremonia, las fotografías y las entrevistas de rigor, los asistentes visitaron el Faro Monumento Cabo de Hornos, la capilla Stella Maris y el Monumento al Marino Desconocido - levantado en 1989- para terminar firmando el Libro de Visitas del Puesto de Vigía y Señales "Hornos".

Tan pronto los asistentes regresaron a bordo del Aquiles en los helicópteros navales, éste zarpó hacia el sur y posteriormente se dirigió hacia el oeste. Al aproximarse al meridiano del cabo de Hornos el buque paró máquinas y, cumpliendo con el protocolo naval, tocó tres pitazos largos de saludo a los caídos en el cabo de Hornos, saludo que, obviamente, no tuvo respuesta. En ese momento de recogimiento y respetuoso silencio el representante de Noruega, Capitán señor

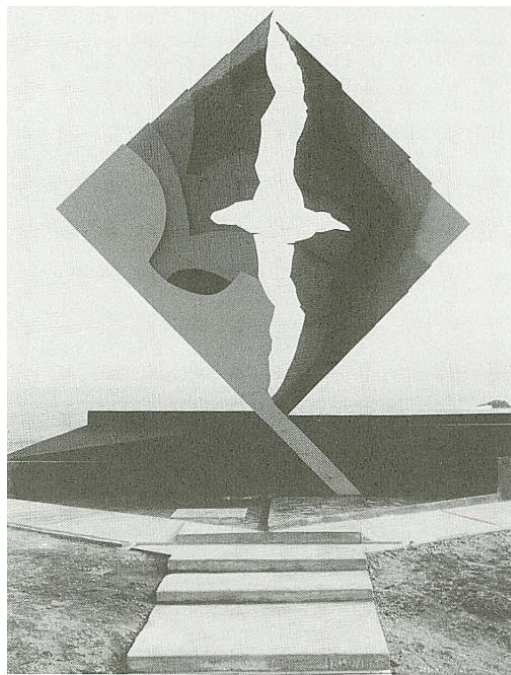


Johan Nilssen, alzó sus brazos mostrando a los asistentes una hermosa corona de laureles - traída desde su país- la que lanzó al mar en memoria de los caídos en el lugar.

Terminada esta simbólica y emocionante ceremonia, el Aquiles dio avante nuevamente, prosiguiendo su navegación hacia los canales fueguinos, finalizando esta memorable jornada al recalar a Punta Arenas el día 6 de diciembre.

La ceremonia de inauguración fue ampliamente publicitada en los medios de prensa, radio y televisión nacionales y extranjeros. En el diario The Times, de Londres, en su edición de 7 de diciembre fue publicado un interesante reportaje y una fotografía del imponente monumento.

El devenir del tiempo ha ido dejando atrás la noticia de la inauguración, pero ninguno de los asistentes podrá olvidar jamás los momentos vividos frente al majestuoso albatros que a la distancia se proyecta magnífico sobre el horizonte, volando hacia el cabo de Hornos. Quienes tuvieron la oportunidad de participar en el viaje del Aquiles y en esta ceremonia -especialmente los invitados extranjeros- han coincidido en reconocer que esta ceremonia fue, para ellos, lo más importante y trascendente acaecido durante el año recién pasado.



**Vista del Monumento Cabo de Hornos**

La Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos de Chile puede sentirse orgullosa del trabajo realizado, que evidenció la capacidad de los chilenos para llevar adelante iniciativas de difícil realización. Nos gusta aceptar los desafíos y cumplir las misiones que nos hemos impuesto. Hemos legado al país un hermoso monumento y esperamos que éste sirva de acicate para acrecentar la vocación marítima de nuestro pueblo.

Agradecemos, finalmente, la contribución intelectual, física, económica y de diverso orden que hemos recibido de tantas personas y entidades que permitieron que esta iniciativa llegara a ser

una realidad. Especial reconocimiento merece la Armada de Chile, sin cuya participación nada se habría hecho. El trabajo realizado es el resultado del esfuerzo perseverante, tenaz y decidido de sus integrantes. Ello justificó plenamente el mensaje que el Comandante en Jefe de la Armada enviara a todos los que contribuyeron, en alguna medida, al éxito alcanzado. Con la parquedad propia de los hombres de mar, el señor Almirante envió un "bravo zulú", que en el código de señales se interpreta como "bien hecho".



---

**Fuente: Página web Revista de Marina.**

# NOTICIAS ARMADA



## NOTICIA ARMADA

### TRANSMITIR A LOS CONFINES DEL MUNDO: RADIO NAVAL RECIBE IMPORTANTE PREMIO DE LA ASOCIACIÓN DE RADIODIFUSORES DE CHILE Miércoles 6 de diciembre de 2023

*El reconocimiento se entregó por unanimidad por el directorio de la asociación gremial, los que destacaron la presencia de la radio en el Territorio Chileno Antártico, siendo la primera emisora del país con presencia en el continente blanco.*



San Esteban, Los Andes. Con la presencia del Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Contraalmirante Roberto Zegers, junto al Secretario General de la Armada, Comodoro Raúl Silva, el Director de Comunicaciones de la Armada, Capitán de Navío Juan Pablo Willumsen, y el Director de Radio Naval, Teniente Primero Reserva Naval (RN) Cristián Wagner, se desarrolló la jornada de apertura de la Asamblea Nacional de la Asociación de Radiodifusores de Chile (ARCHI).

La instancia, que reunió a más de mil radioemisoras de todo el país, contó con una amplia muestra de los trabajos realizados por las estaciones, en las que se incluye a emisoras del extremo norte hasta los parajes más australes del territorio nacional, todo en el marco del centenario de la radiodifusión en Chile.

En esta oportunidad, la Radio Naval fue premiada con un reconocimiento especial por la importante labor desarrollada en el Territorio Chileno Antártico, específicamente por ser la primera estación de radio chilena instalada en la Base Antártica Arturo Prat ubicada al sur de bahía Fildes en este lejano territorio. La antena fue ubicada durante marzo de 2022 en dicha base de la Armada de Chile. Actualmente transmite en la señal 100.7 FM, dando cobertura a un radio de 40 millas náuticas, es decir, 72 kilómetros a la redonda.

El galardón, entregado por el Presidente Nacional de la ARCHI, Eduardo Martínez, trajo consigo un doble significado, el primero de aquellos es el recuerdo de la ardua tarea que realiza el personal institucional en la Antártica desde hace 75 años y, a su vez, la dedicación del equipo de Radio Naval para realizar un contenido de calidad acorde a los estándares editoriales de la emisora.



Para el Teniente Wagner, este reconocimiento es algo único para la historia institucional y radial, ya que “nos ubicamos como la radioemisora FM más austral del mundo”. Además, recalcó que la señal “es un vehículo para comunicar y unir a las dotaciones que quedan aisladas cerca de 10 meses en el Territorio Chileno Antártico”.

En esa misma línea, el Comodoro Silva mencionó que “es un tremendo reconocimiento. Estamos recibiendo un premio tremendamente significativo en una labor muy silente que es la Radio Naval, la que está enfocada principalmente hacia la familia naval, y hoy en día le estamos entregando un servicio a Chile haciendo patria en la Antártica, y la ARCHI nos reconoce ese gran esfuerzo que hemos hecho durante tanto tiempo por estar presente en un terreno tan agreste y tan distante”, aseguró.

Misma emoción comparte el Director (s) de Comunicaciones de la Armada, Capitán de Navío Juan Pablo Willumsen, quien se refirió al galardón entregado por la ARCHI: “Como Dirección nos llena de orgullo y por qué no decirlo, como Institución (...) es un reconocimiento a los profesionales que trabajan en esta emisora y constituye más allá de un reconocimiento puntual a nuestra presencia en la Antártica con la radio, sino también a la labor completa que realiza Radio Naval a o largo de nuestro país y en el extranjero”.



Contraalmirante Leonardo Chávez: “Las cosas relevantes e importantes tienen que tener una mirada a mediano y, sobre todo, a largo plazo”

La iniciativa por instalar una antena de Radio Naval nació a través de una conversación entre el entonces Director de Comunicaciones de la Armada y hoy Director General de los Servicios, Contraalmirante Leonardo Chávez y el director de la emisora, Teniente Wagner, quienes analizaron la importancia de difundir y proyectar el rol de la Marina con un realce en torno a los temas antárticos: “Teníamos el material y sólo debíamos hacer un esfuerzo para concretar este proyecto”, explicó el Contraalmirante Chávez.

Ya con la idea trabajada, detalló el Teniente Wagner, “fue propuesta al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza, quien apoyó desde un principio el hecho que Radio Naval estuviera en el continente blanco para transmitir hasta allá el quehacer diario de la Marina”. Sin embargo, el desafío era -en palabras del Contraalmirante Chávez- “convencer a gente que veía este esfuerzo innecesario y que los beneficios eran residuales o, mejor dicho, marginales”.

“Teníamos la convicción que hay cosas que normalmente se ven con beneficios marginales, pero que solo es a corto plazo; las cosas relevantes e importantes tienen que tener una mirada a mediano y, sobre todo, a largo plazo”, explicó el Contraalmirante Chávez.

Aún así, llegar hasta el Territorio Chileno Antártico no estuvo exento de desafíos. La compleja tarea de instalar la antena y el transmisor fue llevada a cabo por el Teniente Wagner mientras se realizaba la última Comisión Antártica del período 2021-2022. Según relató el propio Director de Radio Naval, los dos principales obstáculos fueron las bajas temperaturas y el viento; el termómetro llegó hasta los  $-15^{\circ}$  y rachas de más de 100 kilómetros por hora. Cabe mencionar que el equipamiento técnico cumple con características especiales que soportan las condiciones meteorológicas adversas.

Es por esta misma razón que la ARCHI reconoció a Radio Naval por ser la primera emisora en transmitir y hacer presencia en la Base “Arturo Prat”, señal que se extiende por varios kilómetros a la redonda.

El Comodoro Raúl Silva, hizo hincapié en que la puesta al aire de los contenidos radiales “mantienen la política institucional (...) lo que permite que la gente entienda que la Marina de Chile ha estado presente no solamente en la Antártica, sino también en el sur y en todo el país para apoyar a la sociedad (...) siempre, aunque estén en el lugar más remoto del mundo, siempre va a haber un Marino de la Armada de Chile”.





## Ampliar la señal

Llevar la voz desde los estudios de Radio Naval ubicados en Santiago y en Valparaíso hacia la Base “Arturo Prat” permite que actores de todas las Zonas Navales (ZZ.NN.) aporten a esta misión con la grabación de diversos programas, entre ellos, “En el Radar”. Esta serie de producciones semanales dan cuenta de la actualidad y los hechos noticiosos más relevantes de las ZZ.NN., los que incluso, llegan hasta el lejano y frío territorio antártico.

Pero también una de las principales funciones que tiene Radio Naval en la isla Rey Jorge es transmitir información sobre la climatología y navegación, datos que son de vital importancia para quienes viven y circundan estas gélidas aguas.

El Teniente Wagner adelantó parte de una iniciativa que podrá llevar la señal de la emisora naval hasta lugares más remotos: “En un futuro no lejano la idea es replicar el proyecto en Bahía Fildes”.

En Bahía Fildes se ubica la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena y la Capitanía de Puerto, ambas instalaciones cumplen tareas en torno al control del tráfico marítimo, búsqueda y rescate, y protección de los mares, como así también, son la Autoridad Marítima presente en el Territorio Chileno Antártico. Asimismo, comparten territorio con bases nacionales del Ejército de Chile, Fuerza Aérea de Chile, Instituto Antártico Chileno (INACH), y de otras naciones como lo es la estación rusa “Bellinghausen”.

“De concretarse este proyecto, se pretende transmitir en -al menos- tres idiomas para que bases de otros países que están ubicadas en lugares cercanos igualmente puedan escuchar la emisora”, afirmó el Teniente Wagner. Si bien no hay una fecha exacta para la instalación del equipo, está considerado hacerlo en un corto a mediano plazo, sentenció.

Así, con el reconocimiento especial de la ARCHI y con una trayectoria de 12 años, Radio Naval se consolida como un medio de comunicación institucional que llega, incluso, hasta los recónditos lugares del extremo sur de Chile haciendo uso de las nuevas tecnologías presentes en el mercado. Una emisora que posee y transmite una parrilla programática de calidad con contenido

informativo, actual y cultural, que refleja el quehacer de la Armada en cada una de sus Áreas de Misión.

---

**Fuente: Página web Armada de Chile.**



# VIDEOS

## INSTITUCIONAL

### **LA IMPORTANCIA DEL TRABAJO EN EQUIPO EN NUESTRAS CAMPAÑAS ANTÁRTICA**

<https://www.youtube.com/watch?v=NvgFi3zO6dE&t=34s>





**DEL RECUERDO**

**PRESIDENT VIDELA ON A CHILEAN EXPEDITION TO THE ANTARCTIC (1948)**

<https://www.youtube.com/watch?v=l8E4dTe6exU>



## CINE A BORDO

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

### **Descanso navideño**

<https://www.youtube.com/watch?v=ljrnYQhg2-Y>

### **Escuela de la Vida**

<https://youtu.be/zHcjdwDweFU?si=fLDk9tnBIGDJQjFa>



# RECOMENDADOS DE LA SEMANA

## MÚSICA

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

### **Alberto Rey y su Arpa**

<https://www.youtube.com/watch?v=47QPJw7CK5k>

### **Hannover Klassik Open Air 2023**

<https://www.youtube.com/watch?v=Kh2Fm1iWnqc>

### **Edvard Grieg: Peer Gynt Suite No.1 & No.2 - Bjarte Engeset (op. 46, op. 55, op. 23)**

<https://www.youtube.com/watch?v=7kpgALC8lbl>

### **Christmas in Vienna 2008**

<https://www.youtube.com/watch?v=NnLIMWLS0b8>

### **Paul Anka - Live in Switzerland 2013**

<https://www.youtube.com/watch?v=eeheX9KuTA8>



## **VIDEOS**

Informaciones, historia y temas sociales.

### **Chile- Un viaje salvaje**

<https://www.youtube.com/watch?v=-pude6uKH0Y>

### **El Arca de la Alianza**

<https://www.youtube.com/watch?v=9OmUi4hwqIQ&t=563s>

### **Fiódor Dostoievski – Biografía**

<https://www.youtube.com/watch?v=A5EEpPsju0w>

### **Así es Armenia**

<https://www.youtube.com/watch?v=Lt4vTpzqIK8>

### **Gags de Navidad**

<https://www.youtube.com/watch?v=4thM-69ND9g>





## **PRESENTACIONES MILITARES**

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

### **Marchas Militares Alemanas Tradicionales**

<https://www.youtube.com/watch?v=yPkfzIMpuCE>

### **The Greatest Austro-Hungarian Marches**

<https://www.youtube.com/watch?v=27mAAk2N1OI&t=33s>

### **100 Marches of the World**

[https://www.youtube.com/watch?v=fXjS\\_2Ljn5Q](https://www.youtube.com/watch?v=fXjS_2Ljn5Q)

### **Marchas militares de Estados Unidos**

<https://www.youtube.com/watch?v=WeVAzrBheds>

### **Marchas Militares Alemanas de la época del Kaiser**

<https://www.youtube.com/watch?v=LowpCBb0-E4&t=5s>

### **Las mejores marchas militares del mundo**

<https://www.youtube.com/watch?v=9ipl-Y5Zsd0>

### **Semper Fidelis**

[https://www.youtube.com/watch?v=icyUuulBvpk&list=OLAK5uy\\_mCDavYnd4Y7sbXmNdkfc6c-7fJ5SLk1m4](https://www.youtube.com/watch?v=icyUuulBvpk&list=OLAK5uy_mCDavYnd4Y7sbXmNdkfc6c-7fJ5SLk1m4)

### **The marches from the world - Paul Yoder & his orchestra**

<https://www.youtube.com/watch?v=2pSC80C-ODM&t=838s>

## **Marchas e himnos militares FACH**

[https://www.youtube.com/watch?v=CI7-nuq7T4w&list=PLNzp1\\_gzNHIGGFK9TZN\\_dVRjnVN6xiqqn](https://www.youtube.com/watch?v=CI7-nuq7T4w&list=PLNzp1_gzNHIGGFK9TZN_dVRjnVN6xiqqn)

