

---

# BITÁCORA DEL SOCIO

---

Lunes 01 de Julio



JULIO 2024

# INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	3
EFEMÉRIDES.....	10
Se crea la Escuela de Aprendices de La Armada, actual Escuela de Grumetes "Alejandro Navarrete Cisterna"	
SALUD.....	23
Osteoporosis	
CARTAS AL DIRECTOR .....	29
PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA .....	29
NO PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA .....	30
MEMORIA HISTÓRICA .....	31
50 años. El manifiesto del Partido Comunista	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	39
N° 60: San Cosaco	
ENTREVISTA .....	40
¿Qué esperar de un programa en relaciones internacionales, seguridad nacional y defensa?	
ENSAYOS .....	44
Los impuestos tienen consecuencias: Análisis y lecciones para Chile	
CRÓNICA.....	51
El Canal de Panamá, una portentosa obra de ingeniería	
ARTÍCULOS .....	65
La batalla de Trafalgar: La victoria más importante de Nelson	
ARTÍCULO .....	74
Traudl Junge, la secretaria arrepentida de Hitler	
HISTORIA MARINERA.....	80
La Escuela de Grumetes, 151 años creando oportunidades	
NOTICIAS ARMADA.....	85
POSTALES DEL PASADO .....	88
VIDEOS .....	92

CINE A BORDO .....	93
RECOMENDADOS DE LA SEMANA .....	94
MÚSICA.....	94
VIDEOS .....	95
VIDEOS MULTIGREMIAL .....	95
MARCHAS.....	96



## NOTICIAS ASOFAR



---

### **FIRMA DE ACUERDO CON LA ACADEMIA DE HISTORIA NAVAL Y MARÍTIMA DE CHILE**

El viernes 28 de junio, se firmó un Acuerdo de Colaboración entre nuestra Asociación y la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, que permitirá a sus Académicos realizar publicaciones en la Revista Eslabón. El acuerdo fue firmado por los presidentes de ambas instituciones: Contraalmirante AB Sr. Jorge Vidal Stuardo, por la Academia de Historia Naval y Marítima; y, Capitán de Fragata Sr. Marcos Gallardo Pastore, por ASOFAR.

La Academia de Historia Naval y Marítima de Chile es una institución sin fines de lucro, cuyo propósito es el cultivo de la historia naval y marítima de Chile y demás países iberoamericanos, y otros con los cuales Chile haya tenido relaciones a lo largo de la historia. Además, contribuye a la promoción de la conservación de los monumentos nacionales que digan relación con la historia marítima de Chile.

Un nuevo paso en la positiva evolución que ha tenido nuestra Revista Eslabón, que ahora contará con historiadores de primer nivel, que enriquecerán sus páginas.

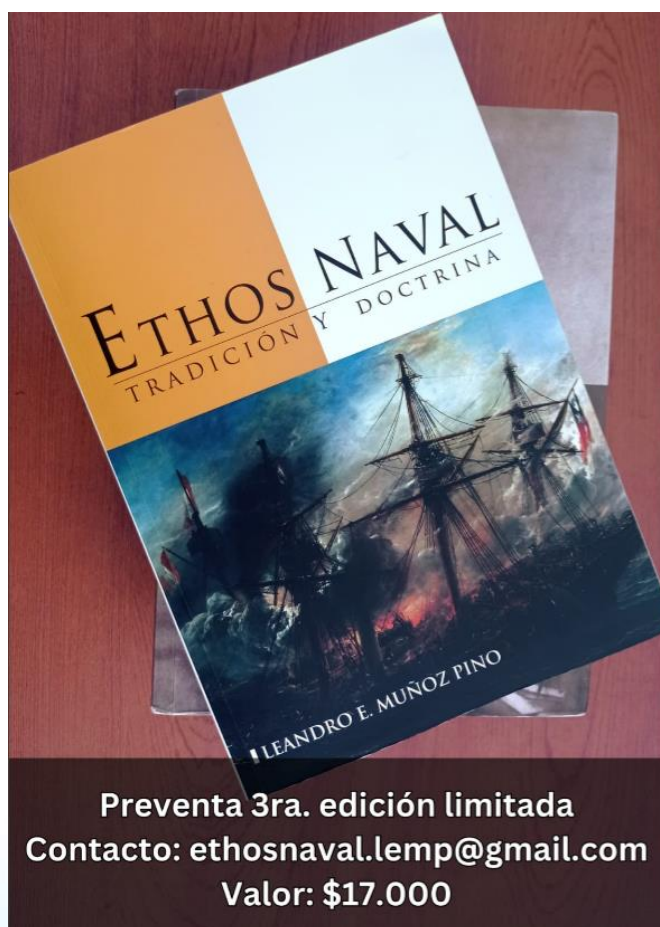


## PREVENTA DE LIBRO “ETHOS NAVAL. DOCTRINA Y TRADICIÓN”

Informamos a nuestros socios que se encuentra disponible en condición de preventa limitada, la tercera edición de junio de 2024, del libro “Ethos Naval. Doctrina y Tradición”, escrito por nuestro socio, el CF Sr. Leandro Muñoz Pino. Esta edición de 286 páginas, actualizada y apta para todo lector, es un Manual que expone, sintéticamente, los orígenes de la cultura occidental y la propia historia naval, los fines del hombre dentro del orden natural y social y, en un esquema central y didáctico, explica las virtudes cardinales y militares, como también el desarraigo cultural junto a la transmutación semántica que sufre nuestra sociedad actual.

En su primera edición del año 2010, esta obra acuñó la expresión “Ethos Naval”, adoptada felizmente, en diferentes ámbitos, por nuestra Armada.

El libro está disponible en la secretaría del Club Naval de Valparaíso o por contacto al correo [ethosnaval.lemp@gmail.com](mailto:ethosnaval.lemp@gmail.com). También puede ser retirado en la secretaría de ASOFAR. El valor del libro es de \$ 17.000.



## **ASOFAR SALUDA LOS ANIVERSARIOS DE LA PRESENTE SEMANA**

La Asociación de Oficiales de la Armada en Retiro ASOFAR AG., hace llegar un caluroso saludo a la institución y especialidades que cumplirán sus aniversarios la presente semana:

- Revista de Marina, el 1 de julio celebra su 139° aniversario.
- Especialidad de Ingeniería Naval, el 3 de julio celebra su 135° Aniversario.
- Especialidad de Submarinos, el 4 de julio celebra su 107° Aniversario.



Los orígenes de Revista de Marina se remontan al 1 de julio de 1885, cuando un grupo de entusiastas marinos, presididos por el entonces Capitán de Navío don Luis Uribe Orrego, fundaron en el Círculo Naval de Valparaíso, una publicación vinculada a la Armada de Chile, cuya función principal sería dar a conocer y posibilitar la discusión de todas las materias de interés para el desarrollo futuro de nuestro poder naval, en los ámbitos académicos de las distintas ciencias vinculadas al ámbito nacional, al quehacer profesional y a la cultura.



Su misión es reflejar las inquietudes profesionales del personal de la Armada de Chile, en servicio activo y en retiro, servir como medio para divulgar y discutir los asuntos relacionados con el pensamiento naval y marítimo, tanto en Chile como en el extranjero y proveer un registro del acontecer naval y marítimo.



## ANIVERSARIO ESPECIALIDAD INGENIERÍA NAVAL



Para fijar el día que corresponde a la creación de la especialidad de Ingeniería Naval en la Armada de Chile, se designó el 3 de julio, fecha que recuerda la promulgación del decreto que creó, en 1889, bajo el Gobierno del Excmo. Señor don José Manuel Balmaceda Fernández, la Escuela de Mecánicos de la Armada, documento que -consecuente con la visión preclara del estadista- reza en su texto: "Ha de formar a los mecánicos para la Armada Nacional y para contribuir al desarrollo industrial del país ..."

La especialidad de cimenta en la abnegada labor de esa valiosa pléyade de esforzados ingenieros navales que, junto a las riesgosas faenas de sus salas de calderas y salones de máquinas, supieron cumplir, además, las responsabilidades inherentes a la conducción de sus hombres, sin descuidar su inserción profesional y social en los niveles propios del entorno naval en que se desempeñaban.



## ANIVERSARIO ESPECIALIDAD DE SUBMARINOS



Al revisar la historia de la Fuerza de Submarinos comprobamos la existencia de importantes hitos a partir de la frustrada incorporación de los submarinos “Iquique” y “Antofagasta”. Pero, el primero de estos hitos es el que da origen a la creación de la Fuerza de Submarinos, el 4 de julio de 1917, al ser izado el pabellón nacional en las seis unidades de la clase “H”, cuyos nombres inmortalizaron a las heroínas araucanas “Guacolda”, “Tegualda”, “Rucumilla”, “Quidora”, “Fresia” y “Guale”.

El espíritu del Servicio Silente, heredado de las antiguas generaciones y forjado en los pequeños y acerados cascos de los nobles submarinos “H”, se advierte inconfundible y latente en los oficiales y gente de mar de la especialidad. Una sólida cadena de superación y de progreso formada por quienes voluntariamente aceptan y son capaces de superar las privaciones y riesgos inherentes al servicio de la patria desde las profundidades de nuestro extenso y promisorio océano.



# Únete a la Campaña



## de ASOFAR

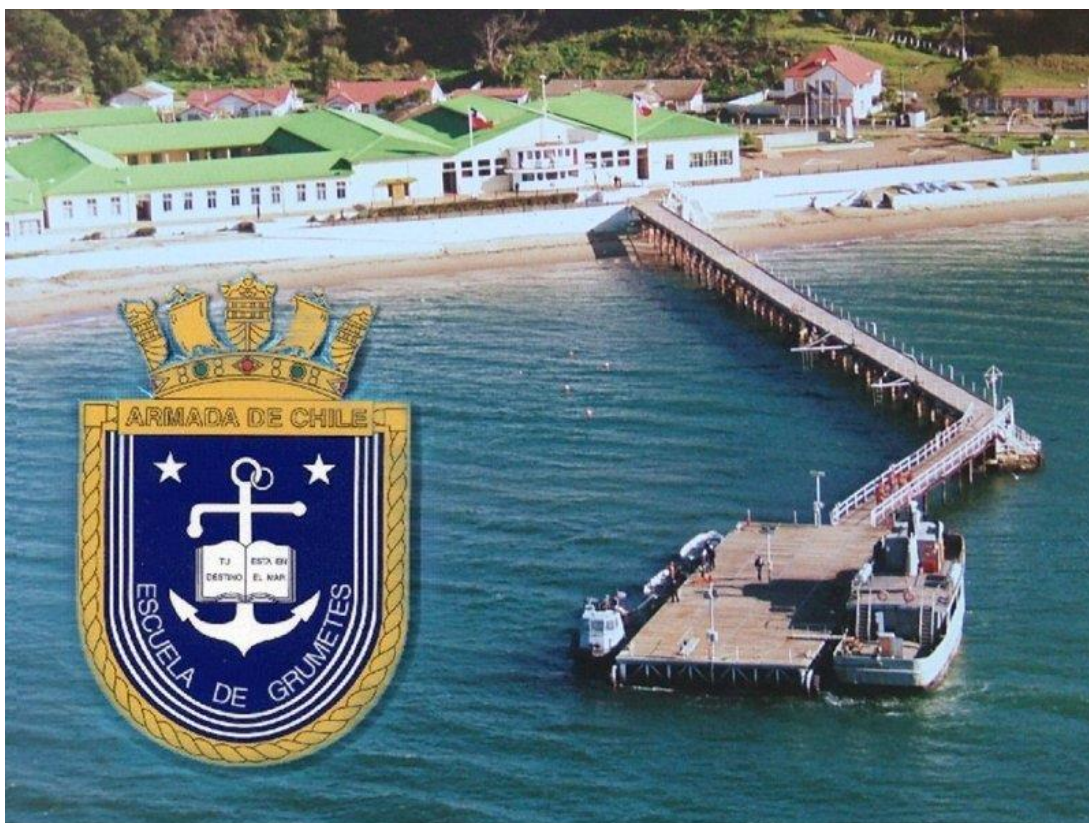
La sobrevivencia de una institución en el largo plazo depende mucho de la renovación de su dotación, que en nuestro caso es atraer nuevos socios. UNO más UNO te invita a presentarnos un nuevo Socio y nosotros te regalamos: Nuestra nueva corbata o un tazón institucional.

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

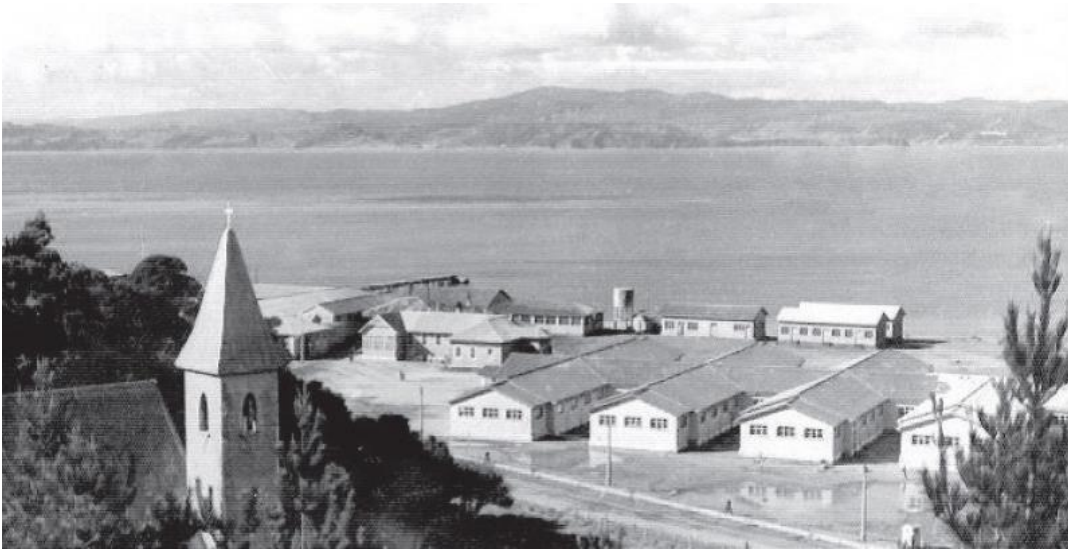
**EL 3 DE JULIO DE 1868 SE CREA LA ESCUELA DE APRENDICES DE LA ARMADA, ACTUAL ESCUELA DE GRUMETES "ALEJANDRO NAVARRETE CISTERNA"**



**BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LA ESCUELA DE GRUMETES**  
**Sergio Trujillo Meléndez**

**Teniente 2°**

**Publicado en Revista de Marina N° 5/2018, el 23 de octubre de 2018**



*El autor hace un acucioso recorrido en el esfuerzo para contar con una escuela formadora de las tripulaciones de la Armada; se detallan los buques en lo que funcionó temporalmente y se describe el régimen al que estaban sometidos sus alumnos; se mencionan los jóvenes grumetes que tuvieron una heroica actuación en la Guerra del Pacífico y el proceso de asentamiento en la isla Quiriquina a principios del siglo XX, finalizando con la escuela al día de hoy.*

La isla Quiriquina se ubica en las coordenadas 36° 40´ de latitud sur y 73° 10´ de longitud oeste, a la entrada de la bahía de Concepción, a 5,93 millas náuticas del puerto de Talcahuano. Ateniéndose a su forma, caracterizada por un perímetro muy alargado, se advierte un desplazamiento de norte a sur alcanzando una extensión longitudinal de 5.556 m y un ancho promedio de 1.500 m.

En el centro de la isla, hacia el sector de Punta de Piedras, se destacan las mayores cotas, con una elevación máxima de 128 m, siendo su característica topográfica más relevante la forma que presentan sus costas. Todo el lado N-NW, lo conforman acantilados que descienden abruptamente hacia el mar, dificultando con ello la factibilidad de instalación humana en la zona de contacto con el actual nivel del mar. No así, el sector costero que se desplaza hacia el sur de la isla por el lado E y SE. A partir de la elevación denominada cerro Amarillo, la costa presenta suaves declives que han permitido la formación de playas y terrazas bajas que otorgan espacios aptos para el hábitat humano.

El clima imperante es de tipo templado cálido, con temperaturas medias de 9.6 °C en el mes de julio y de 18 °C en enero, siendo el promedio anual de lluvias del orden de 1.150 mm. Quiriquina es una expresión proveniente del mapudungún que ha tenido más de una traducción al castellano. Una de ella es “muchos lagartos” (quirque = lagarto; kina = muchos); sin embargo, se considera que la traducción más acertada es pajonal de zorros (quiri= zorro; küna = pajonal). Esta última traducción está mencionada en varios diccionarios de mapudungun – español y corroborada por el coordinador de educación intercultural de la región de los Ríos, Patricio Cayupil.

La isla se ha convertido desde principios del siglo XIX en un interesante sitio de investigación paleontológica. Por tal motivo, la podemos calificar con toda propiedad como un museo in situ, debido a que ha sido poco depredada por la acción del hombre al estar resguardada por la Armada de Chile, evitando así la llegada de coleccionistas aficionados de riquezas paleontológicas y arqueológicas.

Los estratos o capas de la formación Quiriquina son famosos a nivel mundial. Esto se corrobora con las visitas que, desde mediados del siglo XIX, han realizado paleontólogos extranjeros que han llevado fósiles provenientes de estas capas a museos y universidades de Alemania, Francia e Inglaterra.

En cuanto a la historia de la isla Quiriquina, el 3 de septiembre de 1544, Pedro de Valdivia, que se encontraba en el puerto de Valparaíso, autoriza al navegante Juan Bautista Pastene, su teniente general en la mar, a Juan de Cárdenas, a Jerónimo de Alderete y a Rodrigo de Quiroga para que reconocieran las costas del sur de Chile. Así, la expedición integrada por el navío San Pedro y el Santiaguillo, zarparon desde Valparaíso el 5 de septiembre. Alcanzaron hasta la latitud 41° Sur. Allí, el 18 de septiembre tomaron posesión y bautizaron con el nombre de San Pedro a la bahía que habían descubierto.

Los expedicionarios, de vuelta de este viaje, contaban que habían visto las tierras del poderoso cacique Leochengo o Leochengol, señor de la región vecina al río Ribimbi (Biobío), de que se hablaba ya en los primeros documentos de la conquista.

Por ende, podemos mencionar que el primer propietario de la Isla Quiriquina, fue el cacique Leochengo.

El historiador de Indias Agustín de Zárate en su Historia del Descubrimiento y Conquista de la Provincia del Perú (1555) establece:

*“...adelante de Chili [Valle de Aconcagua], en treinta y ocho grados de la línea, hay dos grandes señores que traen guerra el uno contra el otro, y cada uno saca en campo doscientos mil hombres de guerra; el uno de ellos se llama Leuchengorma, que tiene una isla dos leguas de la tierra-firme [debe referirse a la Quiriquina] dedicada a sus ídolos, donde hay un gran templo que los sirven dos mil sacerdotes...”*

Entre otros dueños de la Isla Quiriquina se puede contar a:

- Alonso de Ribera, Gobernador
- Simón de Cordes, pirata Holandés. (Ocupación por la fuerza de la isla)
- Don Ambrosio O’Higgins
- Don Tomás O’Higgins. (Primo de Don Bernardo O’Higgins)
- Don Bernardo O’Higgins
- Antonio Bulnes y Quevedo
- Carlos Higginson
- Juan Wood
- Pedro Nolasco Prats

- Beltrán Mathieu
- Cristina Möller
- Armada de Chile

Según consta en la notaría de Santiago de Florencio Márquez de la Plata, el 21 de septiembre de 1896, la isla fue adquirida por el fisco en \$ 153.250 a Cristina Möller y a sus hijos.



**Chozas de la isla Quiriquina en 1846**

## **La isla Quiriquina pasa a la Armada**

Esta propiedad fiscal fue entregada a la Armada de Chile para su administración y construcción de dependencias que estimase conveniente. Entre varias alternativas a lo largo del país, se decide que la construcción del dique seco sería Talcahuano.

El lugar de emplazamiento elegido inicialmente fue el sur de la isla Quiriquina (caleta Las Casas), pensando en su protección natural y en la conveniencia del desarrollo independiente del futuro puerto militar y el comercial. Los sondeos preliminares en el estudio del terreno demostraron que su permeabilidad no lo hacía apto para una obra de esta naturaleza, debiendo explorarse en otros lugares de Talcahuano. Finalmente, el banco Marinao acusó un terreno apto para su construcción y el gobierno de la época autorizó las obras.

Debido a la importancia militar que fue adquiriendo Talcahuano, a fines del siglo XIX, con la construcción del dique seco y la instalación del Apostadero Naval, en 1898 se comienzan a construir tres fuertes, pertenecientes al Grupo de Artillería de Costa Talcahuano, obras que demorarían más de 30 años en hacerse realidad. Estos emplazamientos sirvieron como elementos disuasivos y le dieron seguridad a una zona de por sí estratégica.

En diciembre de 1908, se le asigna nombre y número a los fuertes que defenderían la plaza de Talcahuano, correspondiendo a la instalación de defensa militar de la Quiriquina, el N° 8 con el nombre de: Fuerte Quiriquina Sur, General José Rondizzoni, que contaba con una batería de dos cañones Krupp.

En 1928 entraron en servicio tres modernas baterías de artillería de costa, construidas por una firma de ingenieros de fortificaciones, de nacionalidad inglesa. Estas fueron la nueva batería Rondizzoni, en la parte sur de la isla, que defendía el seno de la bahía, Boca Grande y Boca Chica. Estaba conformada por cuatro cañones Vickers de 120 mm y tenía un ángulo de fuego de prácticamente 360 grados. Las baterías Miller y Maruri, en el sector norte, una a cada costado, para la defensa de la entrada del puerto. Cada una estaba compuesta por dos cañones Krupp de 152 mm.

Debido al avance de la técnica bélica, no se continuaron utilizando los emplazamientos fijos para la defensa de las costas. El cuartel de artilleros de costa y las fortificaciones quedaron en desuso entre los años 1952 a 1957.

## **La formación de tripulaciones**

Desde los orígenes de nuestra marina hubo dificultades para dotar a los buques de las tripulaciones necesarias para desarrollar las maniobras elementales que requiere toda nave de guerra. Con todo, la forma empleada para completar las tripulaciones era el sistema de enganche, llevado a efecto en muelles y puertos.

Los primeros intentos por tener una escuela formadora de las tripulaciones de los buques de la Marina de Guerra de Chile se remontan a 1846, cuando el entonces presidente de la República Manuel Bulnes promulgó la Ley N° 46 que creaba la Escuela de Aprendices de Marineros, la que funcionaría a bordo de los buques mercantes de matrícula chilena y que estaría bajo la atenta supervisión del Comandante General de Marina. Con esta Escuela, la marina no dependería del enganche para dotar sus buques de tripulaciones. Sin embargo, lo que pudo ser una buena escuela a bordo, nunca funcionó. La marina de guerra tuvo que continuar reclutando a las dotaciones de sus buques mediante el enganche o, eventualmente, mediante el embarco de tripulantes provenientes de la marina mercante.

Tal sistema de ingreso, a pesar de permitir cubrir las necesidades de urgencia que imponían las condiciones bélicas del momento, tenía la debilidad de no asegurar una planta permanente, preparada, motivada y adecuada para mantener y operar las unidades. Por otro lado, fue práctica establecida que los buques de guerra se compraran entre los primeros que se ofrecían en venta cuando un acontecimiento político o las urgencias del servicio obligaban a formar escuadra. Pasada la crisis, la tripulación era licenciada, los buques se desarmaban o vendían y con ello se colocaba al país en una especie de nulidad marítima. Esto fue así hasta la guerra contra España, doloroso episodio en el que Chile vivió el mayor atentado a la seguridad nacional con el desastroso e impune bombardeo español al puerto de Valparaíso.

A raíz de lo anterior, y bajo la insistente presión efectuada por los comandantes Juan Williams Rebolledo y José Anacleto Goñi, se llegó al convencimiento de la necesidad de contar con un plantel formador para las futuras tripulaciones de los buques de guerra de Chile. Así, las autoridades del país, y solo luego del negativo episodio bélico con España, tomaron conciencia de la necesidad urgente de contar con una escuadra permanente y de la incorporación de personal idóneo y mejor capacitado para tripularla.

Una de las primeras medidas propuestas se presentó el 2 de mayo de 1868 y consistió en proponer a oficiales para que recorriesen el sur del país con la tarea de enganchar gente. Para ello se crearon las oficinas de enganche en diferentes puertos, con el propósito de captar personas aparentemente aptas para el servicio del mar.

El principal impulsor de la formación de un plantel naval de aprendices para la marina fue el entonces Comandante General de Marina Juan Ramón Lira, quien informaba periódicamente al ministro de Guerra y Marina de las dificultades que se presentaban para conseguir personal y llenar las vacantes que se iban produciendo en la escuadra. No escatimó pretextos mandando oficios para mejorar el sistema económico de sus tripulantes o para crear oficinas de enganche con más comodidades. Esto demuestra la preocupación de Juan Ramón Lira por mantener las tripulaciones en la marina, como seguramente se lo solicitaban los comandantes Williams y Goñi.

## **La creación del alma mater**

El 3 de julio de 1868 finalmente se crea la Escuela Elemental y Profesional de los Aprendices de la Armada, actual Escuela de Grumetes, siendo esta una de las más importantes consecuencias navales de la guerra contra España.

De esta manera se comenzaba a poner término al tradicional sistema de enganche, aplicado en la marina de guerra de Chile cuando se producían dificultades diplomáticas con los países vecinos o cuando las circunstancias especiales lo ameritaban.

*“DECRETO SUPREMO Nº 522 DE FUNDACIÓN DE LA ESCUELA ELEMENTAL Y PROFESIONAL DE LOS APRENDICES DE LA ARMADA*

*Santiago, Julio 3 de 1868*

*Nº 522 He acordado y decretado lo siguiente:*

*Reglamento para el establecimiento de una escuela elemental i profesional de los aprendices de la Armada.*

*Art. 1º Se establece a bordo un pontón de la República una Escuela destinada a la instrucción elemental i profesional de los aprendices de la Armada.*

*Art. 12º La enseñanza general durará tres años, al cabo de los cuales saldrán de la escuela los alumnos i pasan así a los buques de la Armada, en clase de grumetes, donde serán obligados a servir por el término de siete años.*

*Art. 13º De entre los alumnos más distinguidos se constituirá una sección que vendrá a formar el plantel de los Condestables i Contramaestres de la Armada, cuyo plan de estudios i su duración se determinará oportunamente.*

*Art. 17º Para ser admitido en la escuela se requiere la edad de diez a catorce años.”*

Para ser admitido en la Escuela se requería la edad de 10 a 14 años, es decir niños y entre los requisitos exigidos para el ingreso estaba el que los niños fueran de débil condición económica y ojalá huérfanos de padre y madre. Con esto se pretendía rescatarlos de la pobreza y convertirlos en hombres útiles a la Patria, en el ámbito naval.

El único artículo transitorio y final del decreto de fundación anteriormente señalado, fijaba la fecha de inicio de las actividades de la Escuela para el día primero de marzo de 1869 en el pontón Thalaba, señalando que la Comandancia General de Marina debía preparar adecuadamente dicho buque para realizar su cometido.

## **Los primeros tiempos a bordo**

El pontón Thalaba, fragata que había sido capturada por la goleta Covadonga a comienzos de 1869 no cumplía con las condiciones mínimas de habitabilidad, por lo que se dictaminó que la Escuela cambiara su destinación y comenzara a funcionar en el vapor Valdivia el día 8 de marzo de ese mismo año con 19 aprendices.

Avanzado el año académico a bordo del Valdivia seguían incorporándose alumnos a la Escuela. Así lo corrobora Ramón Lira cuando comunicaba, con fecha 3 de mayo de 1869, al ministro de Marina:

*“Se han recibido y destinándose a la Escuela de Aprendices de Marineros, bajo las condiciones que US., me indica en nota de 29 del mes próximo pasado, Nº 398, los jóvenes Luis y Julio Irrarrázabal, condenados a dos años de permanencia en la expresada Escuela.”*

En distintas fechas del mes de junio se incorporaron tres alumnos: Belisario Venegas, Antonio Quilapán y Antonio Infante, los días 11, 24 y 27, respectivamente. Es interesante, señalar que cuando llegó el alumno Antonio Quilapán estaba de oficial de guardia del buque escuela el entonces teniente 2º don Arturo Prat Chacón.

Un hecho importante de aquella primera Escuela, fue que el 9 de abril de 1871, a raíz de un accidente ocurrido en el vapor Valdivia, murió ahogado el aprendiz José Olguín, convirtiéndose en el primer caído en servicio del grado de grumete en una escuela. En el informe se señala que “a consecuencia de haber saltado la chaveta del amantillo del tangón por donde se embarcaban los alumnos para ir a bogar, se sumergieron pereciendo por esto ahogado el aprendiz José Olguín i varios otros salieron con algunas contusiones.”

Para tener una noción más clara de la vida que llevaban los primeros aprendices, nos remitiremos a la memoria del director de la Escuela de Grumetes, Ignacio Gana, enviada al Comandante General de Marina el 11 de mayo de 1869. En ella señalaba:

*...Los alumnos cuyo número alcanza ahora a 26, se ocupan en aprender a leer, escribir, y aritmética práctica, preparar la jarcia para aparejar el buque, a fin de ejecutar toda clase de maniobras marineras, ejercitarse en el manejo de las embarcaciones menores, practicar la*

*limpieza diaria de los departamentos del vapor, incluso la máquina, y atender las diversas exigencias del servicio interior.*

*“...Al toque de diana se hace levantar a los alumnos, trincar sus coyotes y subir a la cubierta a empezar el baldeo y limpieza jeneral del buque. A las 7.30 a.m. se les pasa revista de aseo a todos ellos y en seguida se nombran los rancheros para que se presenten con sus gamelas a recibir el desayuno; disponiendo a la vez que los restantes se lancen a correr por la jarcia con la mayor rapidez posible.*

*A las 8 a.m. se toca a almorzar, y todos, divididos en ranchos, se sientan a sus mesas con la mayor compostura y aseo.*

*A las 8.45 a.m. se presentan a la clase de lectura y escritura hasta las 12, en que se sirve por los rancheros la comida hasta la 1 h. A esta hora empiezan los trabajos marineros hasta las 5 p.m. en que se aclara la cubierta y se da mano al trabajo, ordenando que los alumnos vuelvan a correr en la jarcia y se embarquen por turno en los botes para ejercitarse en el uso del remo.*

*A la oración se toca a cenar y a las 7. 30 a coyotes y media hora después a silencio, señalándose antes los alumnos que deben hacer la guardia por cuartos para el cuidado del orden y de las luces del entrepuente.*

*Uno de los oficiales de mar siempre está de guardia y no los abandona un instante; y después de las doce de la noche se recoje en el salón donde duermen los alumnos.*

*No se les permite el menor contacto con los marineros del buque, los cuales se arranchan y duermen en un departamento independiente.*

*A medida que los alumnos vayan adelantando y el buque se halle aparejado y con todo su armamento a bordo, las horas de distribución variarán a fin de que puedan estudiar o ejercitarse en todos los ramos que exige la enseñanza de un marinero instruido. Ello llegará a obtenerse en el espacio de un mes; para cuyo tiempo es de esperar que el número de alumnos se haya aumentado considerablemente, y que el Establecimiento haya, también, empezado a tomar una marcha normal y arreglada.”*

El 1 de junio del año 1871 el Comandante General de Marina, solicita al gobierno aumentar a 200 el número de aprendices de la escuela.

Es importante destacar que para su mejor instrucción, en abril de 1874, la Escuela cuenta con su primera banda de música.

Después de haber estado siete años a bordo del vapor Valdivia, en mayo de 1876 la Escuela de Aprendices a Marineros fue transbordada a la corbeta Abtao, surta también en la bahía de Valparaíso. El Valdivia, por su mal estado, fue transformado en pontón. Ese mismo año por Decreto N° 1138 de fecha 16 de noviembre de 1876, firmado por el presidente Aníbal Pinto y su ministro de Guerra y Marina Belisario Prats, la Escuela de Aprendices de Marineros pasó a llamarse oficialmente Escuela de Grumetes.

A bordo de la Abtao estuvo la Escuela hasta febrero de 1877, transbordándose entonces a la corbeta Esmeralda. En este buque los alumnos realizaron un viaje de instrucción a Tahiti entre los meses de marzo y julio. Al llegar la Esmeralda de su viaje de instrucción, la escuela fue trasladada a la corbeta O'Higgins buque en el cual se encontraba, previo al inicio de la Guerra del Pacífico.

## Los héroes de la Guerra del Pacífico

Durante los años en que se desarrolló el conflicto contra Perú y Bolivia conocido como Guerra del Pacífico, las labores de la Escuela de Grumetes estuvieron suspendidas, sin embargo, es posible rescatar desde algunos documentos oficiales y relatos de la época el resultado de lo que fue la tarea de formar a las primeras generaciones de gente de mar que tuvieron su prueba de fuego en este conflicto armado. Fue allí donde hicieron gala de su profesionalismo y amor a la Patria a bordo de los buques de la escuadra, coronando de laureles las páginas de nuestra historia naval.



**Tambor Gaspar Cebrales**

Cómo no recordar los nombres de Gaspar Cebrales, corneta del regimiento de Artillería de Marina, de 14 años, muerto cuando tocaba calacuerda antes del abordaje de Prat, en Iquique; del grumete Blas Segundo Téllez muerto heroicamente al inicio del combate del 21 de mayo a bordo de la Covadonga; del grumete Juan Bravo, también de la Covadonga, que con sus certeros tiros de fusil mantuvo a raya a los sirvientes del cañón de proa de la Independencia en Punta Gruesa; de Arturo Olid, de 13 años, aprendiz de mecánico, que se destacó en ese mismo combate y luego seguiría su brillante participación en la guerra como oficial del regimiento de Artillería de Marina; de José Sepúlveda, de 12 años, grumete del transporte

Loa, de destacada actuación en el desembarco de Pisagua. Sobrecoge, además, la historia de toda la dotación de grumetes que combatieron en la Esmeralda, quienes, al aproximarse las naves acorazadas enemigas, rechazaron el humanitario ofrecimiento de su comandante para desembarcar. Aunque tiernos en edad, eran pródigos de corazón. En uno de los espolonazos del Huáscar, murieron el timonel de la corbeta Elías Aránguiz y sus ayudantes. Los grumetes corrieron a sujetar la rueda del timón; allí cayeron, aventados por un nuevo cañonazo. El mayor de estos grumetes era Brígido Pérez Sandoval, de 18 años, oriundo de Ránquil. El menor José Emilio Amigo Amigo, nacido en San Javier de Loncomilla, tenía 11 años. De todos los grumetes de la vieja “mancarrona,” solamente sobrevivieron dos. Dentro de esta novel tripulación de la corbeta Esmeralda se encontraba también, el grumete Pantaleón Cortés Gallardo, nacido en Quirihue. El grumete Cortés tuvo una destacada y heroica participación dentro del desarrollo del combate, siendo uno de los cornetas de relevo junto al grumete Gaspar Cabrales y el cabo Crispín Reyes. Cortés lamentaba no poder seguir a su comandante porque se encontraba mal herido; pero en el momento en que se da cuenta de que el corneta Cabrales había muerto, le arrebató el instrumento y tocó a degüello en los momentos en que se hundía el buque y desaparecía de la superficie, muriendo ahogado con la sola conformidad que la bandera de su país había permanecido siempre al tope.

Otro de los ejemplos a señalar, corresponde a un relato del almirante Vicente Zegers, quien participó en el combate naval de Iquique a bordo de la Esmeralda con el grado de guardiamarina.

*“...Debo citar otro incidente que ocurrió al bajar de la toldilla. Vi a un muchacho que, tomado del cabillero del palo mesana, parecía estarse escondiendo. Entonces, dirigiéndome hacia él, le dije: Sal de ahí inmediatamente, y vete a tu puesto! entonces él, con lágrimas en los ojos, me dijo – ¡Señor, dispéñeme, pero no puedo, porque me falta una pierna! En efecto, me acerqué a él y vi que tenía la pierna derecha completamente destrozada, estando parado con la otra, sobre un charco de su propia sangre...”*

Real valía fue el ejemplo dado también por el grumete Juan Bravo, mencionado anteriormente, y que fue uno de los 19 grumetes de la cañonera Covadonga; tenía 13 años cuando le tocó participar en el combate naval de Punta Gruesa. En esta acción, el niño grumete tenía por blanco a los servidores del cañón de proa de la fragata blindada Independencia, cuando esta perseguía de cerca en su afán de espolonear o echar a pique a nuestra nave que se dirigía hacia el sur pegada a la costa. Los fue eliminando uno por uno, desde su posición de combate ubicada en la cofa de la cañonera, ubicación a la que había escalado después de ofrecerse como voluntario al comandante Condell para tan riesgosa misión.

El 24 de junio de 1879, la Covadonga llegó a Valparaíso y el grumete Juan Bravo fue objeto de consideraciones especiales por sus hazañas. Un alumno del liceo de Valparaíso, después de pronunciados los discursos oficiales, dirigiéndose al grumete le habló así:

*“En el menor de los héroes de la Covadonga queremos saludar a los marinos del 21 de mayo, que han dado a la patria un día imperecedero. Digno eres, valiente grumete, de la corona de laurel que con regocijo te presentamos, porque tú has probado que en Chile hasta los niños son leones cuando se trata de la honra nacional.”*

Cabe mencionar además, que el grumete Juan Bravo fue motivo de reconocimiento por parte del gobierno, siendo invitado al palacio de La Moneda en donde fue homenajeado personalmente por el presidente de la República Aníbal Pinto Garmendia.

Después de la Guerra del Pacífico, la escuela retomó sus funciones en 1886 a bordo de la cañonera Pilcomayo surta en el puerto de Coquimbo. Con el transcurso de los años, estuvo funcionando en distintas unidades y reparticiones de la Armada, hasta que en 1907 es trasladada a la fragata Lautaro que se encontraba en el puerto de Talcahuano, donde estuvo hasta 1915. Sin embargo, los resultados del funcionamiento de la escuela a bordo de esta fragata no satisfacían los requerimientos de la Armada.

## **Traslado a la isla Quiriquina**

Hasta 1913, considerando los cinco años anteriores, se tenía un promedio de egresos de 125 grumetes al año; en circunstancias que se necesitaban 300. Analizada esta situación, se tuvo dos alternativas, la primera, que era la que tenía más adeptos, era la construcción de cuatro Escuelas de Grumetes, las que estarían ubicadas en Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Chiloé. La otra alternativa, que es la que acogió el alto mando, era construir una escuela apropiada en la isla Quiriquina.

En 1910 la Armada inició la construcción de los edificios de la escuela; dos pabellones orientados de Oeste a Este, en el medio posee un patio central, un edificio de administración y enfermería de dos pisos, panadería y cocina. En octubre de 1913 se adquieren los tijerales de acero perfilado para cubierta del patio central, siendo terminado al año siguiente. Este patio fue llamado en ese entonces patio cubierto; hoy conocido como Patio de Honor.



**Embarcaciones con alumnos de la Escuela de Grumetes de Isla Quiriquina, 1960**

En el tiempo en que la escuela iba a ser trasladada a la isla Quiriquina, el gobierno de Chile se vio en la necesidad de ubicar en ella a la tripulación del buque alemán Dresden, por no

tener la Marina otro local donde poder destinarlos. Esto ocurrió en 1915 y su presencia en la isla se prolongó hasta 1919.

Terminados los arreglos y reparaciones que fue necesario efectuar después de la salida de los alemanes de la isla y cuando la Escuela funcionaba en la corbeta Abtao, en Coquimbo, se recibió la orden de trasladarla a la isla Quiriquina.

Esta medida obedecía a múltiples razones, entre ellas, a la escasez de elementos para las actividades marineras. Por su parte, el Director General de la Armada, con fecha 12 de agosto de 1921, informaba al ministro de Guerra y Marina que la fragata Lautaro “se fondeará en la Quiriquina para los ejercicios marineros de los grumetes y para efectuar pequeños cruceros con los cursos más adelantados.”

Las dependencias, que ya tenían algunos años de existencia, ese año incluían solamente el sector que en la actualidad va desde el biógrafo hasta la galería museológica, incluyendo el patio de Honor y desde la guardia hasta la plazoleta Mario Ibar Pinochet.

En aquel sector se encontraban la comandancia de la escuela, detallía, cámara de suboficiales, cámara de sargentos, comedores, salas de clases, dormitorios de los grumetes, enfermería y patio techado, entre otros.

Como curiosidad, cabe destacar que la única dependencia que coincide con la actual distribución de la escuela es el patio, hoy Patio de Honor, que en sus inicios fue solo de tierra. Se cumplía de esta manera con lo dispuesto por la superioridad naval de trasladar este importante establecimiento formador de personal de gente de mar al entorno natural que la isla Quiriquina ofrece a la formación de las futuras dotaciones de las unidades y reparticiones de la Armada.

Como es lógico suponer, la vida de la escuela en tierra se tuvo que adecuar a su nueva condición insular. Como parte del régimen, cabe mencionar que en el comienzo, sólo se efectuaban dos viajes ida y vuelta hacia la isla, uno en la mañana zarpando a las 07:30 desde la base naval y otro a las 15:00 horas.

Como hecho curioso, en el año 1924, el presidente de la República Arturo Alessandri Palma, acompañado del Director General de la Armada, vicealmirante Francisco Neff Jara disfrutaban de un picnic en la isla Quiriquina. El desplazamiento a la isla, de las autoridades de mayor categoría se realizó en los submarinos H-1 Guacolda y H-2 Tegalda, los que navegaron sumergidos desde el bajo Belén hasta el muelle de la Quiriquina. El resto de los invitados fue trasladado en remolcadores.

Posteriormente, con el paso de los años, la Escuela fue adecuando sus instalaciones e invirtiendo capital en la adquisición y construcción de nuevas dependencias, para entregarle al grumete una sólida formación.

Así se completaron diversos hitos, como la construcción de nuevos entrepuentes, el gimnasio, la piscina, los nuevos comedores, oficinas administrativas, viviendas para los instructores,

nuevo ramal de agua dulce y diversas edificaciones y sectores menores que brindan al grumete las herramientas para su formación.

## La escuela hoy



Hoy en día, los jóvenes que deciden embarcarse en la aventura de ser marinos, ingresan a una escuela con una sólida educación, basada en seis modelos de formación, acreditada por la Comisión Nacional de Acreditación, con un moderno gimnasio deportivo, el cual tiene implementada la disciplina del crossfit, nuevas salas de clases, dos catamaranes que permiten una conectividad con el continente de 25 minutos, enfermería, clínica dental, pista atlética, piscina olímpica, finalizando con la rigurosa formación entregada por personal naval voluntario y destacado entre sus pares.

Así la Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisterna”, cumplió este 3 de julio 150 años, por lo cual ha acuñado el lema “150 años formando marinos para Chile”. Ardua y dura ha sido la tarea que comenzaron esos viejos marinos, de emplazar y anclar la escuela en la Isla Quiriquina, siendo año a año la labor de aquellos marinos que hacen patria a 5,93 Mn del continente, de mejorar las instalaciones, ser estrictos en la instrucción, incrustar la visión de la Armada en los jóvenes espíritus que atraviesan el portalón y entregar al servicio de la Armada, marineros profesionales y patriotas.

---

**Fuente: Revista de Marina.**

**SALUD**



---

## **OSTEOPOROSIS**

**Escrito por el personal de Mayo Clinic**

### **Descripción General**

La osteoporosis hace que los huesos se debiliten y se vuelvan frágiles, en tal medida que una caída o hasta una leve tensión, como agacharse o toser, pueden causar una fractura. Las fracturas por osteoporosis ocurren con mayor frecuencia en la cadera, en la muñeca o en la columna vertebral.

El hueso es tejido vivo que constantemente se descompone y se reemplaza. La osteoporosis ocurre cuando la generación de hueso nuevo es más lenta que la pérdida de hueso viejo.

La osteoporosis afecta a hombres y mujeres de todas las razas, pero las mujeres de piel blanca y las asiáticas, especialmente las mujeres mayores posmenopáusicas, son las que tienen mayor riesgo. Los medicamentos, la alimentación saludable y el ejercicio que soporta el peso corporal pueden ayudar a prevenir la pérdida ósea o a fortalecer los huesos que ya están débiles.

### **Síntomas**

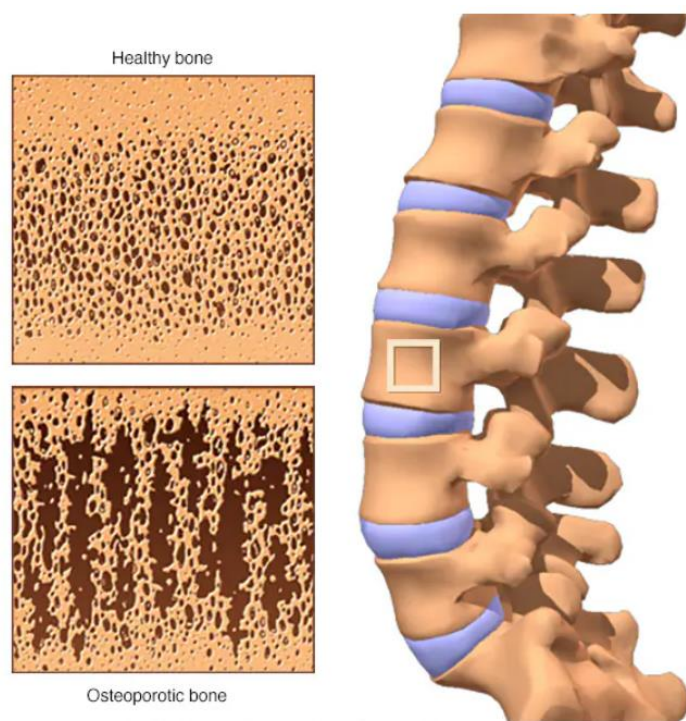
Típicamente, en las etapas iniciales de la pérdida ósea no se presentan síntomas. Pero una vez que la osteoporosis debilita tus huesos, podrías tener signos y síntomas que incluyen:

- Dolor de espalda, causado por un hueso roto o aplastado en la columna vertebral.
- Pérdida de estatura con el tiempo.
- Una postura encorvada.
- Un hueso que se rompe mucho más fácilmente de lo esperado.

### **Cuándo debes consultar con un médico**

Es conveniente que hables con tu proveedor de atención médica sobre la osteoporosis si tuviste una menopausia temprana o si tomaste corticoides durante varios meses seguidos, o si tu padre o tu madre sufrieron una fractura de cadera.

## Causas



### **La osteoporosis debilita los huesos**

Con un microscopio, el hueso sano se ve como un panel de abejas (arriba). El hueso osteoporótico (abajo) es más poroso.

Los huesos se encuentran en un estado constante de renovación: se desarrollan huesos nuevos y se descomponen los huesos viejos. Cuando eres joven, el desarrollo de huesos nuevos es más veloz que la descomposición de estos el cuerpo, por lo que la masa ósea aumenta. Después de los 20 años, este proceso se hace más lento y la mayoría de las personas alcanzan su masa ósea máxima a los 30 años. A medida que las personas envejecen, la masa ósea se pierde más rápido de lo que se crea.

La probabilidad de desarrollar osteoporosis depende en parte de cuánta masa ósea obtuviste en tu juventud. La masa ósea máxima es en parte hereditaria y también varía según el grupo étnico. Cuanto mayor sea tu densidad ósea máxima, más tejido óseo tendrás "de reserva" y menor será la probabilidad de que tengas osteoporosis cuando envejecas.

### **Factores de riesgo**

Algunos factores pueden aumentar la probabilidad de que presentes osteoporosis, por ejemplo, la edad, la raza, el estilo de vida, así como las enfermedades y los tratamientos médicos.

#### **Riesgos inalterables**

Algunos factores de riesgo de osteoporosis están fuera de tu control, incluidos los siguientes:

- **Sexo.** Las mujeres son mucho más propensas a desarrollar osteoporosis que los hombres.
- **La edad.** Cuanto mayor sea tu edad, mayor será el riesgo de osteoporosis.
- **Raza.** Tienes mayor riesgo de padecer osteoporosis si eres blanco o de ascendencia asiática.
- **Antecedentes familiares.** Tener un padre, madre o hermano con osteoporosis te pone en mayor riesgo, especialmente si tu madre o padre sufrieron fractura de cadera.
- **Tamaño del cuerpo.** Los hombres y las mujeres que tienen estructuras corporales pequeñas tienden a correr un riesgo más alto debido a que podrían tener menos masa ósea para utilizar a medida que envejecen.

### Niveles hormonales

La osteoporosis es más frecuente en personas que tienen demasiada o muy poca cantidad de ciertas hormonas en el cuerpo. Por ejemplo:

- **Hormonas sexuales.** Los niveles bajos de hormonas sexuales tienden a debilitar los huesos. La disminución de los niveles de estrógeno en las mujeres menopáusicas es uno de los mayores factores de riesgo para el desarrollo de la osteoporosis. Los tratamientos contra el cáncer de próstata que reducen los niveles de testosterona en los hombres y los tratamientos contra el cáncer mamario que reducen los niveles de estrógeno en las mujeres podrían acelerar la pérdida ósea.
- **Problemas de tiroides.** Los niveles altos de hormona tiroidea pueden causar pérdida ósea. Esto puede ocurrir si la tiroides es hiperactiva o si tomas demasiados medicamentos con hormonas tiroideas para tratar una baja actividad de la tiroides.
- **Otras glándulas.** La osteoporosis también se asocia con la hiperactividad de las glándulas paratiroides y de las suprarrenales.

### Factores alimenticios

La osteoporosis es más probable que ocurra en personas que tienen lo siguiente:

- **Bajo consumo de calcio.** La falta de calcio a lo largo de la vida juega un papel importante en el desarrollo de la osteoporosis. Una dieta baja en calcio contribuye a la disminución de la densidad ósea, la pérdida ósea temprana y un mayor riesgo de fracturas.
- **Trastornos de la alimentación.** La restricción extrema de la ingesta de alimentos y el bajo peso debilitan los huesos tanto en hombres como en mujeres.
- **Cirugía gastrointestinal.** La cirugía para reducir el tamaño del estómago o para extirpar parte del intestino limita la cantidad de superficie disponible para absorber nutrientes, entre ellos el

calcio. Estas cirugías incluyen aquellas para ayudarte a perder peso y para otros trastornos gastrointestinales.

### **Medicamentos esteroides y de otro tipo**

El uso a largo plazo de medicamentos corticoides orales o inyectados, como la prednisona o la cortisona, interfiere con el proceso de reconstrucción del hueso. La osteoporosis también está asociada con medicamentos utilizados para combatir o prevenir lo siguiente:

- Convulsiones.
- Reflujo gástrico.
- Cáncer.
- Rechazo de un trasplante.

### **Problemas médicos**

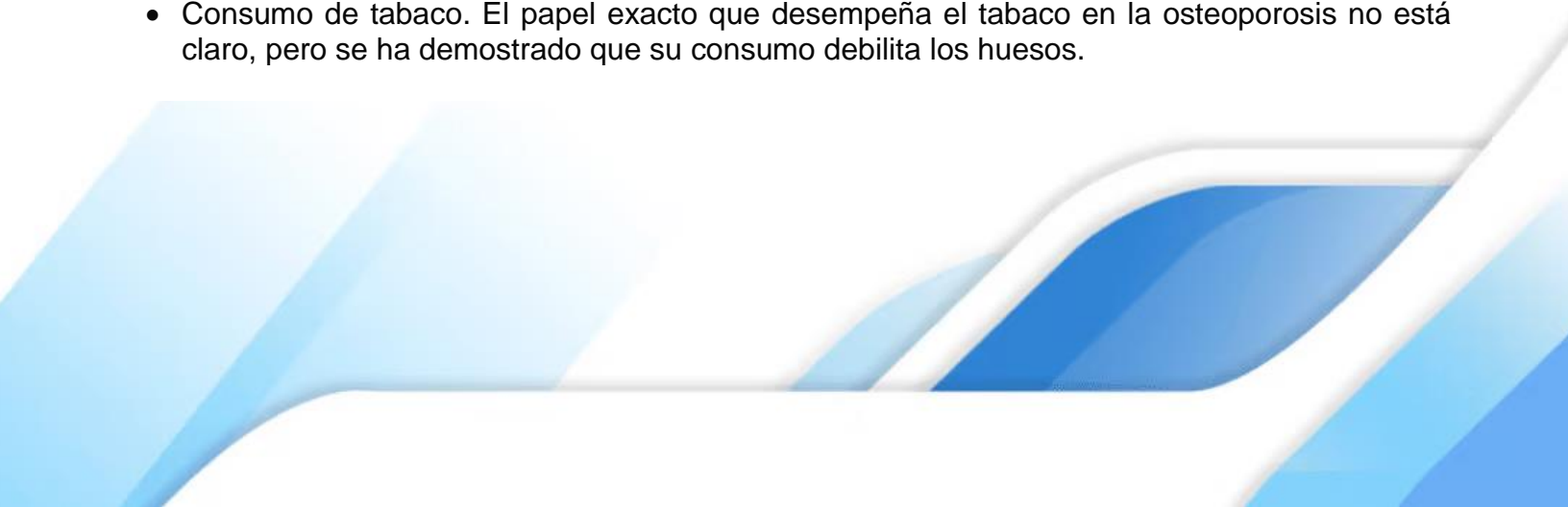
El riesgo de osteoporosis es mayor en personas que tienen ciertos problemas médicos, como los siguientes:

- Enfermedad celíaca.
- Enfermedad inflamatoria intestinal.
- Enfermedades renales o hepáticas.
- Cáncer.
- Mieloma múltiple.
- Artritis reumatoide.

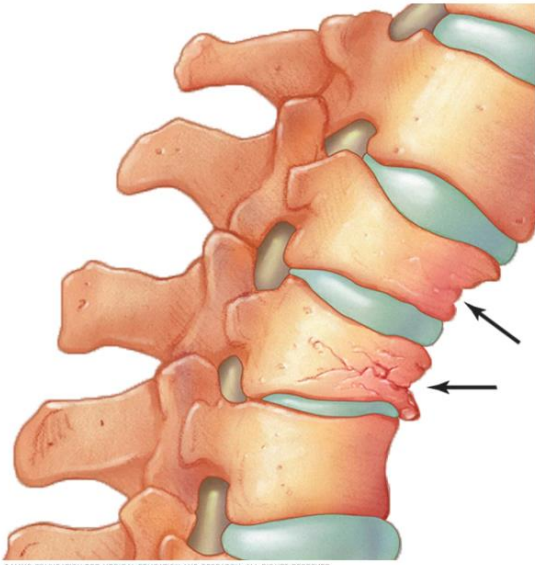
### **Opciones de estilo de vida**

Algunos malos hábitos pueden aumentar el riesgo de osteoporosis. Por ejemplo:

- Estilo de vida sedentario. Las personas que pasan mucho tiempo sentadas tienen un mayor riesgo de presentar osteoporosis que las que son más activas. Cualquier ejercicio en el que se soporte el peso corporal y toda actividad que promueva el equilibrio y la buena postura son beneficiosos para los huesos, pero caminar, correr, saltar, bailar y levantar pesas parece ser particularmente provechoso.
- Consumo excesivo de alcohol. El consumo regular de más de dos bebidas alcohólicas al día aumenta el riesgo de osteoporosis.
- Consumo de tabaco. El papel exacto que desempeña el tabaco en la osteoporosis no está claro, pero se ha demostrado que su consumo debilita los huesos.



## **Complicaciones**



### **Fractura por compresión**

Los huesos que conforman la columna vertebral, llamados vértebras, pueden debilitarse hasta el punto de aplastarse y colapsar, lo que puede causar dolor de espalda, pérdida de estatura y una postura encorvada.

Las fracturas óseas, sobre todo de columna vertebral o cadera, son las complicaciones más graves de la osteoporosis. Las fracturas de cadera a menudo se deben a una caída y pueden derivar en una discapacidad e incluso un mayor riesgo de muerte dentro del primer año después de la lesión.

En algunos casos, pueden producirse fracturas de huesos de la columna vertebral aunque no te hayas caído. Los huesos que conforman la columna vertebral, conocidas como vértebras, pueden debilitarse hasta el punto de aplastarse, lo que producirá dolor de espalda, pérdida de estatura y una postura encorvada.

## **Prevención**

### **Calcio**

Los hombres y mujeres que tienen entre 18 y 50 años necesitan 1000 miligramos de calcio al día. Esta cantidad diaria aumenta a 1200 miligramos cuando las mujeres cumplen los 50 años y los hombres, los 70.

Algunas fuentes buenas de calcio son las siguientes:

- Productos lácteos con bajo contenido de grasas.
- Verduras de hoja verde oscuro.
- Salmón enlatado o sardinas con espinas.
- Productos de soja, como el tofu.
- Cereales fortificados con calcio y jugo de naranja.

Si te resulta difícil obtener suficiente calcio de la alimentación, considera tomar suplementos de calcio. Sin embargo, se asocia el consumo excesivo de calcio con los cálculos renales. Si bien todavía no está claro, algunos expertos sugieren que demasiado calcio, especialmente en suplementos, puede aumentar el riesgo de enfermedad cardíaca.

La Health and Medicine Division of the National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (División de Salud y Medicina de las Academias Nacionales de Ciencias, Ingeniería y Medicina) recomienda que el consumo total de calcio, proveniente de la combinación entre suplementos y alimentación, no debe superar los 2000 miligramos diarios para las personas mayores de 50 años.

## **Vitamina D**

La vitamina D mejora la capacidad del cuerpo para absorber el calcio y mejora de otras maneras la salud de los huesos. Las personas pueden obtener parte de su vitamina D gracias a la luz del sol, pero esto podría no ser una buena fuente si vives en latitudes altas, si estás recluido en casa, o si usas regularmente protector solar o evitas el sol debido al riesgo de padecer cáncer de piel.

Las fuentes de vitamina D en los alimentos incluyen aceite de hígado de bacalao, trucha y salmón. Muchos tipos de leches y cereales vienen fortificados con vitamina D.

La mayoría de las personas necesita al menos 600 unidades internacionales (UI) de vitamina D por día. A partir de los 70 años, la recomendación aumenta a 800 UI por día.

Las personas sin otras fuentes de vitamina D y especialmente con exposición limitada al sol podrían necesitar un suplemento. La mayoría de los productos multivitamínicos contienen entre 600 y 800 UI de vitamina D. Para la mayoría de las personas, es seguro obtener hasta 4000 UI de vitamina D por día.

## **Ejercicio**

El ejercicio puede ayudarte a fortalecer los huesos y retardar la pérdida ósea. Los ejercicios pueden beneficiar tus huesos sin importar cuándo comiences a hacerlos, pero lo mejor será si comienzas a ejercitarte regularmente de joven y continúas haciéndolo durante toda la vida.

Combina ejercicios de entrenamiento de fuerza con ejercicios de levantamiento de pesas y de equilibrio. El entrenamiento de fuerza ayuda a fortalecer los músculos y los huesos de los brazos y la parte superior de la columna vertebral. Los ejercicios de soporte de peso, como caminar, trotar, correr, subir escaleras, saltar una soga, hacer esquí y practicar deportes de impacto, ayudan principalmente a los huesos de las piernas, las caderas y la parte baja de la columna vertebral. Los ejercicios de equilibrio como el taichí ayudan a reducir el riesgo de caídas, especialmente al envejecer.

---

**Fuente: Página web Clínica Mayo.**

# CARTAS AL DIRECTOR

## PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA

### Ampliación portuaria

● En la reciente columna titulada “Ampliación portuaria de Valparaíso”, del jueves pasado, el presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso desarrolló un excelente resumen de la situación actual en que se encuentra el proyecto de ampliación de los terminales que requiere con urgencia el puerto de Valparaíso, describiendo, además, muy bien las medidas de mitigación en beneficio de la ciudad y la comunidad porteña que el desarrollo de dicho proyecto implica.

Sin embargo, sorprende que para que el puerto de Valparaíso sea competitivo a los altos estándares requeridos, tal como lo señala el directivo de la empresa portuaria, no haya men-

cionado en su columna el necesario desarrollo ferroviario que el puerto requiere en lo que a transferencia de carga se refiere.

Al respecto, se estima necesario que la Empresa Portuaria de Valparaíso aclare a la brevedad públicamente si la ampliación portuaria prevista considera realmente y en qué magnitud, en su nuevo modelo de negocios e infraestructura, la opción de la transferencia de carga mediante el uso intensivo del ferrocarril.

*Sergio Cabezas Ferrari*

Mercurio de Valparaíso  
29 junio 2024

## Quiebre en el INDH

Señor Director:

Lorena Fries, en “El Mercurio”, plantea que durante su gestión como directora del INDH prácticamente todas las resoluciones del Consejo se tomaron por unanimidad, lo que probaría que no hubo politización.

Es un buen punto. Pero bien podría ser que tal oasis se debió a que en aquel entonces todos sus miembros tenían similar impronta ideológica. Esto se habría quebrado con Sergio Micco, situación que aún persiste y que no necesariamente es negativa.

MIGUEL A. VERGARA VILLALOBOS

Mercurio de Santiago  
1 julio 2024

## CARTAS AL DIRECTOR



---

### Asistolia fetal y aborto

Señor Director:

La asistolia fetal -provocar un paro cardíaco previo a un aborto en un embarazo avanzado- sin límite de edad gestacional, es el paso previo al monstruoso "aborto por nacimiento parcial", que no horroriza a destacados políticos de países que dicen ser "civilizados y respetuosos de los derechos humanos".

**Adolfo Paúl Latorre (27 de junio de 2024)**

-----

### INDH y debido proceso

Señor Director:

¿Qué ha dicho o hecho el INDH sobre la gravísima violación al derecho humano a un debido proceso que se comete contra aquellas personas a las que les es aplicado el antiguo sistema de procedimiento penal, que los vulnera flagrantemente?

A tales personas no solo les es vulnerado tal derecho, sino que, además, el derecho humano a la igualdad ante la ley.

Ambos derechos están asegurados por nuestra Carta Fundamental y por el Derecho Internacional de los Derechos Humanos.

Un orden democrático se funda en la igualdad ante la ley.

**Adolfo Paúl Latorre (30 de junio de 2024)**

---

**Fuente: Propios autores.**

# MEMORIA HISTÓRICA



## 50 AÑOS. EL MANIFIESTO DEL PARTIDO COMUNISTA 8 de septiembre de 2023



“El proyecto popular chileno fue un camino inédito en la historia del mundo que hoy recorren, sin copia, ni calco, muchos pueblos en nuestro continente en América, en África y en Asia por la emancipación y justicia social, por la soberanía nacional y la democracia”. “Se trata de un proyecto inconcluso, que sólo pudieron detener en la historia de Chile, temporalmente con un golpe de Estado; la imposición del terror y el terrorismo sistemático, la aplicación planificada de la desaparición de seres humanos”. “Este proceso emancipador, plenamente democrático, también comenzaba a influir al interior de las Fuerzas Armadas que durante su historia fueron capturadas por la oligarquía”. “El programa del Gobierno de la Unidad Popular, generó medidas inmediatas que favorecieron directamente a las mayorías nacionales”. “En las últimas elecciones formales y nacionales a meses del golpe, la Unidad Popular creció mucho en votación nacional”. “Tras el golpe, el pueblo de Chile, desde la barbarie a la que fue sometido en todos los aspectos, se fue organizando; articulando; resistiendo”. “Fue este camino del pueblo de Chile y no otro el que abrió paso a la transición y a las transformaciones”. “El desafío más importante del futuro inmediato en Chile, es mantener la vigencia de la necesidad de transformaciones estructurales en beneficio del pueblo”.

*“El Siglo”*. Santiago. 7/9/2023. El siguiente es el texto íntegro del documento dado a conocer este día por dirigentes del Partido Comunista de Chile:

### **A 50 años del golpe fascista: Manifiesto al pueblo de Chile y a los pueblos del mundo.**

“Ante estos hechos, sólo me cabe decirles a los trabajadores: ¡Yo no voy a renunciar! Colocado en un tránsito histórico, pagaré con mi vida la lealtad del pueblo. Y les digo que tengo la certeza de que la semilla que entregáramos a la conciencia digna de miles y miles de chilenos, no podrá ser segada definitivamente.

Tienen la fuerza, podrán avasallarnos, pero no se detienen los procesos sociales ni con el crimen, ni con la fuerza. La historia es nuestra, y la hacen los pueblos.

Trabajadores de mi patria: quiero agradecerles la lealtad que siempre tuvieron, la confianza que depositaron en un hombre que sólo fue intérprete de grandes anhelos de justicia, que empeñó su palabra en que respetaría la Constitución y la ley, y así lo hizo. En este momento definitivo, el último en que yo pueda dirigirme a ustedes, quiero que aprovechen la lección: el capital foráneo, el imperialismo, unidos a la reacción, creó el clima para que las Fuerzas Armadas rompieran su tradición, la que les enseñara el general Schneider y reafirmara el comandante Araya, víctimas del mismo sector social que hoy estará en sus casas esperando con mano ajena reconquistar el poder para seguir defendiendo sus granjerías y sus privilegios.

Me dirijo, sobre todo, a la modesta mujer de nuestra tierra, a la campesina que creyó en nosotros, a la obrera que trabajó más, a la madre que supo de nuestra preocupación por los niños.

Trabajadores de mi Patria: Tengo fe en Chile y su destino. Superarán otros hombres este momentos gris y amargo, donde la traición pretende imponerse. Sigán ustedes sabiendo que, mucho más temprano que tarde, de nuevo abrirán las grandes alamedas por donde pase el hombre libre para construir una sociedad mejor.

¡Viva Chile!, ¡Viva el Pueblo!, ¡Vivan los trabajadores!”

Salvador Allende Gossens, palacio de La Moneda, 11 de septiembre de 1973.

A cincuenta años del golpe de Estado que estremeció la conciencia democrática del mundo entero, de los pueblos del mundo, la voz y el mensaje del Presidente del Gobierno de la Unidad Popular, electo soberanamente por el pueblo de Chile, resuenan con fuerza y adquieren hoy mucho más vigencia y proyección de futuro.

A pesar de todos los intentos por sepultar su legado histórico, político, social, ético y cultural, su ejemplo e impronta universal se deja sentir en todos los rincones del planeta.

El proyecto popular chileno fue un camino inédito en la historia del mundo que hoy recorren, sin copia, ni calco, muchos pueblos en nuestro continente en América, en África y en Asia por la emancipación y justicia social, por la soberanía nacional y la democracia.

Una senda que, tempranamente, décadas antes de conquistar el gobierno de la Unidad Popular, las fuerzas de izquierda nacionales definieron como “La vía chilena al socialismo, con empanadas y vino tinto”.

Se trata de un proyecto inconcluso, que sólo pudieron detener en la historia de Chile, temporalmente con un golpe de Estado; la imposición del terror y el terrorismo sistemático, la aplicación planificada de la desaparición de seres humanos, los asesinatos y ejecuciones, la tortura, las represiones masivas y selectivas, las hambrunas que por años y años afectaron a millones y millones de chilenas y chilenos, así como el exterminio de todas las instituciones y espacios sociales y políticos que por décadas caracterizaron el estado democrático del país.

El proyecto popular empujado por la izquierda chilena no fue un hecho episódico.

Se remonta, esencialmente, a la década de 1920 como un proceso de acumulación de fuerzas, de luchas, de creciente protagonismo de la clase trabajadora, del pueblo.

Se construye y se refleja en formas políticas y orgánicas que se expresaron en sindicatos y asociaciones obreras de dimensión nacional; en centros sociales y solidarios; en partidos políticos; en clubes y asociaciones deportivas; en movimientos artísticos y culturales trasgresores e identitarios; en centros estudiantiles y universitarios; en organizaciones y asociaciones de mujeres que peleaban por el derecho a voto y levantaban ya, proyectos emancipatorios en diversos aspectos, en organizaciones barriales y territoriales, en una intensa acción de solidaridad con los Pueblos del mundo entero, incorporando esas causas a la vida nacional como propias en la construcción de medios de comunicación sostenidos desde el mismo Pueblo.

Así se fue construyendo el programa nacional para Chile; en una creativa, cotidiana, diversa y rica expresión social, política, ética, artística y cultural, que se plasmó como una identidad nacional en el arte, en las ciencias, en la educación, en la prensa y comunicaciones, en el conocimiento y en las múltiples subjetividades que surgían de movimientos feministas, juveniles, campesinos y en Pueblos Originarios, especialmente mapuche.

Ya en las luchas y revueltas sociales y políticas que derivan en la nueva Constitución de 1925 y en el Gobierno de Pedro Aguirre Cerda, del cual fue ministro de Salud Pública el joven médico Salvador Allende de 33 años, esta irrupción se caracterizó por el creciente protagonismo del pueblo y de la clase trabajadora como sujetos principales de esta intensa épica.

La lucha por los derechos sociales básicos de pervivencia, cívicos, (que todavía en esa época histórica no eran reconocidos por las Naciones Unidas), las sustantivas reformas al Estado, producto de batallas ideológicas, democráticas, de masas, la centralidad por terminar con la pobreza, que se asume como un deber ético de humanidad, el camino por conquistar, efectivamente, la soberanía nacional, la promulgación de leyes que se empujaban desde el pueblo, dieron a la izquierda chilena una legitimidad que se expresó en el proyecto programático y popular que culmina, tras décadas de luchas, en el Programa de la Unidad Popular.

Esencialmente, este proceso histórico se trató de una fragua del pueblo y de las masas.

La oligarquía y el imperialismo norteamericano nunca pudieron detener este camino que se dio en los marcos del Estado de Derecho y de la Constitución vigente, como lo señalara Salvador Allende muchas veces, pero en especial en su histórica alocución en la Asamblea General de las Naciones Unidas y en su último discurso el 11 de septiembre de 1973, minutos antes que La Moneda fuera bombardeada.

Por décadas, lo intentaron muchas veces, pero ni con masacres, ni con represiones masivas, ni con intervenciones militares, nunca pudieron detener este proceso, cuyo punto más culminante fue el Gobierno de la Unidad Popular.

Mientras aviones de guerra bombardeaban el palacio presidencial de Chile tanques y cañones motorizados destruían y mataban, Salvador Allende en La Moneda, presidente constitucionalista, muere con un fusil en sus manos en defensa de la democracia, la soberanía nacional y del derecho del pueblo a conquistar el socialismo, la justicia social y la emancipación en todos los aspectos.

En la década de los 90, esta frase la enuncia el representante del Gobierno de Francia en la ceremonia solemne de traslado del cuerpo del Presidente Salvador Allende desde el cementerio Santa Inés hacia el actual memorial que lleva su nombre.

Este proceso emancipador, plenamente democrático, también comenzaba a influir al interior de las Fuerzas Armadas que durante su historia fueron capturadas por la oligarquía y sometidas, en muchos aspectos, por los poderes militares del imperialismo norteamericano.

La doctrina democrática y constitucionalista que exponía y defendía el Comandante en Jefe del Ejército, René Schneider, era compartida por otros generales y también por altos jefes militares de la Fuerza Aérea, de la Armada, de Carabineros, de la Policía Civil y de Gendarmería. En las instituciones de la defensa nacional y policiales, se comenzaba a generar un proceso de respeto a la soberanía popular que interactuaba con las ideas, las acciones y los valores del proyecto popular. La doctrina de las Fuerzas Armadas constitucionalistas y orientadas al bienestar de Chile cobraba más fuerza y se extendía dentro y fuera de la organización castrense.

El Comandante en Jefe del Ejército, Carlos Prats, asesinado en Buenos Aires junto a su esposa por orden de Pinochet; el General de la Fuerza Aérea, Alberto Bachelet, ambos, parte del gabinete ministerial al que los convoca Salvador Allende pocos meses antes del golpe, fueron expresiones sustantivas de uniformados que sostenían ideas y valores democráticos. También lo era el Edecán Naval del Presidente, Comandante Arturo Araya, asesinado por un comando de ultraderecha mientras que en Carabineros, el 11 de septiembre de 1973, prácticamente todo el cuerpo de generales del alto mando, desde su general director, renuncian y sólo así puede asumir el mandato de la institución “el general rastrero” César Mendoza, como la definiera Allende en su intervención ese histórico y dramático día.

Por eso es un hecho que muestra la criminalidad y los métodos de la derecha y el imperialismo norteamericano, el asesinato del Comandante en Jefe del Ejército, René Schneider, por un comando integrado por agentes de la CIA y militantes de derecha chilenos para provocar una reacción militar que se resistiera a que Salvador Allende, recién electo Presidente de Chile, asumiera la jefatura del Estado.

Este tipo de acciones se incrementaron hasta el mismo día del golpe de Estado y en los meses posteriores.

Las alianzas que empujaban estas correlaciones de fuerzas del proyecto popular desde la izquierda, tuvieron una oportunidad histórica cuando sectores políticamente significativos al interior de la Democracia Cristiana y del mundo católico y evangélico, con arraigo real e importante en sectores del pueblo de Chile, propusieron un entendimiento político-programático sobre las bases del humanismo cristiano, los sistemas económicos cooperativos, la visión social-comunitaria y profundas reformas estructurales como lo fue la agraria.

Al interior de la DC, sin embargo, había otro sector que rechazaba enfáticamente esa propuesta. Y en la izquierda que constituyó la Unidad Popular, tampoco prosperó esta posibilidad de alianzas.

Este hecho se produce en momentos en que el líder y candidato presidencial de la DC, Radomiro Tomic, llamó a conformar lo que definió como “la unidad del pueblo”.

El programa del Gobierno de la Unidad Popular, generó medidas inmediatas que favorecieron directamente a las mayorías nacionales en materias de nutrición infantil, salud, educación, vivienda, cultura, salarios, estabilidad laboral y fuentes de trabajo. Aplicó medidas que cambiaron en forma revolucionaria la economía, como fueron la nacionalización del cobre y las tres áreas de la economía. Se desarrolló una política de integración regional intensa que se expresó en el Pacto Andino para abrir mercados multilaterales y se generó una política de solidaridad con los pueblos en lucha por sus soberanías, especialmente Vietnam, Cuba, naciones africanas, del Oriente Medio y el sudeste asiático, fortaleciendo los principios de autodeterminación y soberanía. Chile vivía una profunda revolución en las artes y en la cultura, con el protagonismo de millones.

La defensa del proyecto popular, de su Gobierno, de su programa, eran una necesidad democrática absoluta. Amplios sectores de la clase obrera que integraban la Central Única de Trabajadores; miles y miles de obreras y obreros que integraban los cordones industriales que eran muy anteriores al Gobierno de la Unidad Popular y que fueron parte de una industrialización intensa de la economía chilena, en buena medida tenían conciencia de esa necesidad. En los barrios y territorios; en los centros campesinos; asentamientos y cooperativas; en el gran sector público chileno, que incluía amplias masas de trabajadoras y trabajadores de la salud, construcción, vivienda, minería, educación, el arte y la cultura; había también una conciencia explícita de defender el proceso, el programa de Gobierno y respaldar al Presidente Allende. En las últimas elecciones formales y nacionales a meses del golpe, la Unidad Popular creció mucho en votación nacional.

En marzo de 1973, la Unidad Popular logró una votación nacional del 43,3%, aumentando significativamente la que había logrado para elegir al Presidente Allende.

El Partido Comunista, en esas mismas elecciones parlamentarias, obtuvo el 16%, cifra histórica sólo alcanzada en elecciones antes de la imposición de la “ley maldita”.

Las elecciones parlamentarias de marzo de 1973 se realizaron en momentos en que ya el golpismo, la oligarquía y el imperialismo impulsaban el boicot a la economía través de formas de bloqueo y chantaje en el Parlamento, paros de camioneros y atentados de diverso tipo en todo el país.

En esas mismas elecciones, también aumentó su votación la derecha golpista, que en alianza electoral con la DC, logró crecer especialmente en los sectores de capas y clases medias de Chile, que veían con temor el proyecto popular por las incertidumbres que existían y especialmente por el boicot a la economía que logró imponer Estados Unidos en total complicidad con la oligarquía y el gran empresariado local.

La Unidad Popular era ante todo un proyecto político, social y económico emancipador y soberano y fue, a su vez, un proyecto cultural profundamente liberador. Esa conjunción era y es amenazante para la esencia de las clases dominantes, puesto que le da coherencia y significado a un cambio profundo.

El Gobierno del Presidente Allende le dio voz y rostro a quienes históricamente no la tuvieron; a las y los trabajadores que hacen que Chile se mueva, a los más humildes, a los niños y niñas, a la mujer, al campesino y campesina, a las y los pobladores y estudiantes. La dictadura sólo acalló temporalmente esas voces.

Salvador Allende, el 11 de septiembre de 1973 iba a anunciar la convocatoria a un plebiscito desde la Universidad Técnica del Estado. Su objetivo era así enfrentar la crisis y proponer al pueblo que se pronunciara ante una nueva propuesta de Constitución Política, que garantizara constitucionalmente los derechos sociales; económicos; políticos y culturales en un nuevo estado de derecho.

En el pasado y en el presente, la historia muestra que todo proceso de transformaciones estructurales y profundas, invariablemente, requiere ser defendido con la conciencia y el protagonismo popular en forma organizada y protagónica; con las alianzas más amplias que expresen la Unidad del Pueblo y la correlación de fuerzas necesaria para derrotar a la oligarquía y al imperialismo norteamericano, principales obstáculos, hoy y en el futuro para lograr ese objetivo histórico.

En ese contexto, la defensa democrática de un proyecto nacional y popular, en todos sus aspectos, es una necesidad.

Tras el golpe, el pueblo de Chile, desde la barbarie a la que fue sometido en todos los aspectos, se fue organizando; articulando; resistiendo. Años de dramatismo; heroísmo y sacrificios colectivos; anonimato que no logra disminuir la epopeya de un pueblo que, una vez más, se decidió a luchar en contra de la salvaje tiranía.

Y la resistencia fue creciendo en barrios, en territorios, en centros estudiantiles, en industrias, las agrupaciones de familiares de detenidas y detenidos desaparecidos, de ejecutados y ejecutadas, los movimientos de defensa de los derechos humanos y la vida, los comedores populares, las ollas comunes, el trabajo mancomunado en muchas parroquias e iglesias, mostraron una vez más la necesidad de avanzar en la unidad del pueblo, en toda su diversidad.

La resistencia obrera, a pesar de ser el sector social más sometido al exterminio, se fue re-articulando, y ya a fines de la década de los 70 del siglo pasado, comenzaron las primeras huelgas en demandas por la pervivencia y el derecho al trabajo.

El derecho a la vida, a vivir, fue la consigna que surgió en todo el país, como un clamor popular creciente.

El Partido Comunista impulsó esa unidad política y social, desde la clandestinidad, desde la persecución a que era sometido día a día, y ante el terrorismo de Estado imperante, **decidió empujar la Rebelión Popular de Masas y todas las formas de lucha que el pueblo adoptara y estuviera dispuesto a empujar** para derrotar la barbarie y abrir paso a un camino de transición democrática.

Fue este camino del pueblo de Chile y no otro el que abrió paso a la transición y a las transformaciones, tal como había ocurrido en otros momentos de la historia del país.

Y como lo ha sido también, el estallido y la protesta obrero y popular multitudinaria que puso en cuestión la vigencia de un sistema que, a comienzos de los noventa de este siglo, se intentó imponer como el “fin de la historia”; el camino único; el pacto transicional que excluyó a las grandes mayorías y ha dejado fuertes grietas sociales y económicas que padecen millones de familias de Chile hasta hoy.

En este duro camino, el pueblo de Chile ha recibido siempre una generosa y concreta solidaridad de los pueblos del mundo. A 50 años del golpe, reconocemos desde lo más profundo esta solidaridad, la agradecemos con emoción y nos comprometemos para seguir adelante.

El desafío más importante del futuro inmediato en Chile, **es mantener la vigencia de la necesidad de transformaciones estructurales en beneficio del pueblo**. Lograr que ese camino incluso se acreciente, con la fuerza de la izquierda y su objetivo socialista para construir las más amplias alianzas.

Con el protagonismo de las mayorías nacionales, impedir que las fuerzas reaccionarias bloqueen y hagan fracasar el Gobierno del Presidente Gabriel Boric, porque su objetivo es la restauración conservadora y tratar de imponer un ciclo tremendamente regresivo hacia el futuro. Hoy lo vemos en acciones negacionistas, fascistas, provocadoras y violentas, en llamados a las Fuerzas Armadas, en acciones y declaraciones que tienen la inmundicia de desconocer y negar la existencia de hechos tan repulsivos e inhumanos como fueron la tortura, la violación y el asesinato de mujeres.

Nuestra tarea de primera línea, hoy, es responder a las necesidades sociales y económicas más urgentes de pervivencia de las mayorías nacionales. En salud, educación, vivienda, salarios, seguridad; pensiones y el trabajo digno. Seguir adelante con las reformas y lograr la nacionalización del litio, que a escala histórica, puede tener una importancia tan relevante como la nacionalización del cobre. **Mantener la batalla por una nueva Constitución política y derrotar la ofensiva derechista que, en todos los aspectos, pretende imponer una regresión conservadora y reaccionaria en contra del pueblo.**

Insertar a Chile plenamente en el proceso dinámico que hoy camina hacia el multilateralismo con fuerza, **desafiando la hegemonía del imperialismo norteamericano y sus socios de la OTAN para avanzar con decisión hacia la integración de los pueblos de nuestro continente, hacia la Patria Grande.**

En ese camino para derrotar la ofensiva de la derecha, **nos sigue acompañando la senda del Movimiento Popular; de la Unidad Popular; de Salvador Allende**, de las y los millones y millones que por décadas lucharon por un Chile justo, soberano, unido a los pueblos que en el mundo batallan por superar el capitalismo salvaje; la dominación imperialista; las guerras criminales e intervenciones militares.

**Allende Vive  
Mil veces venceremos  
Partido Comunista de Chile.**

---

**Fuente: Página web Biblioteca Nacional Digital de Chile.**



# CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



## CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

---

### CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO N° 60: SAN COSACO

Por **BALISTARIO**

**1 de julio de 2024**

El 206° aniversario del Cuerpo IM fue celebrado en forma anticipada el 13 con una sobria y emotiva ceremonia. La Legión de Infantería de Marina se hizo presente con representantes de Viña y Santiago, a cargo del Legionario Capitán de Navío IM Sr. Christian Fassler Lira, su recientemente elegido presidente corporativo. También estuvieron presentes internos invitados de otras instituciones de las FF.AA. y de Orden.

Después de la bienvenida a cargo del CA IM Ary Acuña Figueroa, camarada de ruta en esta etapa difícil de nuestras vidas, el interno CF OM IM Héctor Santibáñez Obreque hizo una breve síntesis histórica con énfasis en la trayectoria inicial de los Soldados del Mar.

Posteriormente el Comandante Fassler leyó una emotiva carta de saludo del Comandante General, Contraalmirante IM Sr. Jorge Keitel Villagrán, para luego proseguir con un vibrante discurso como presidente legionario. Ambos mensajes dejaron plasmados los nexos de unión y recuerdo permanente existentes entre quienes disfrutaron de la libertad y nosotros, los prisioneros tras las líneas enemigas; además, fueron recibidos con aprecio y reconocimiento por parte de los camaradas invitados de otras instituciones, no exento de cierta sorpresa por la significativa forma como nuestra Armada honra a sus infantes de marina caídos.

Después de entonar nuestro himno, ya terminada la ceremonia disfrutamos con 2 exquisitas tortas obsequiadas por el CGCIM y otros bocadillos que nos trajeron los legionarios. Sólo se echó de menos el vino tinto navegado, eso por haber cambiado nuestros gustos en aras de una mejor salud (una forma elegante de decir que estamos con ley seca).

---

**Fuente: Propio autor.**



# ENTREVISTA



---

## ¿QUÉ ESPERAR DE UN PROGRAMA EN RELACIONES INTERNACIONALES, SEGURIDAD NACIONAL Y DEFENSA?

Richard Kouyoumdjian, Vicepresidente AthenaLab

26 de junio de 2024

Fuente: El Líbero



**No necesitamos un Ministerio de Seguridad, pero bueno sería tener un Asesor de Seguridad Nacional de rango ministerial que integre y coordine los esfuerzos.**

Como parte de una serie de columnas dirigidas a los que esperan liderar a la derecha en las próximas elecciones presidenciales, la primera de las cuales está titulada como ¿Qué debe hacer la derecha en materias de Seguridad Nacional, incluyendo la Seguridad Pública?, seguida por una que se llama Seguridad Pública: ¿Cuál será la estrategia de Rincón, Carter, Kaiser, Matthei y Kast?, en esta oportunidad la idea es revisar **qué debe incluir un programa de gobierno en estas materias**, todas las cuales son por cierto importantes, pero que de cara a la actual

situación de Chile son aún más importantes que en elecciones pasadas, las que estaban más bien dominadas por salud, educación y previsión social.

## Relaciones Internacionales

Partamos por lo que no hay que hacer y para eso podemos usar el programa del actual gobierno en estas materias, el que confundió los fines con los medios, estableciendo una política exterior feminista, turquesa, con foco en los derechos humanos, y de alta integración con los países latinoamericanos. Una política exterior que olvida el interés nacional y los objetivos del país en materia de relaciones internacionales.

No hay nada malo que la política exterior lleve un acento femenino, que se preocupe de los temas de conservación y medio ambiente, y de los derechos humanos en otros países, pero ello se debe entender como formas o medios para alcanzar y satisfacer lo que importa a los chilenos, que está más en el ámbito de la **seguridad de las fronteras, el control de la inmigración, y el crimen organizado que viene del extranjero**. Todo sirve conforme el interés nacional se vea satisfecho. Lo mismo aplica a lo multilateral, que algunos consideran un foco en sí mismo, pero que no entienden que es un medio para países de nuestro tamaño para cumplir con nuestros objetivos nacionales.

**La política exterior de Chile debe reconocer su realidad geográfica, económica, y de seguridad y defensa.** Estamos ubicados en un barrio complicado, lo que exige ser muy profesionales en la forma en que administramos nuestras relaciones vecinales. Estamos abiertos a todo el mundo, pero con clientes principales en el Indo Pacífico, y en menor medida en Norteamérica y Europa.

**Somos un país que está alineado con Occidente, algo que es importante no olvidar en estos tiempos polarizados** en que hay presiones para que los países se alineen a uno u otro bando. Ello no quita que podamos comerciar con todos los países del planeta, pero siempre y cuando no sea bajo presiones indebidas o tengamos que transar en nuestros valores y principios.

Lo anteriormente descrito **requiere de un servicio diplomático profesional y moderno**, preparado para representar adecuadamente el interés nacional. Requiere de una Cancillería organizada para ello, una **Cancillería** más estratégica, que efectivamente lidere los esfuerzos de política exterior, y que requiera del apoyo presidencial sólo en contadas excepciones o cuando el jefe de Estado como tal es requerido.

En resumen, teniendo claro el interés y los objetivos nacionales, se puede diseñar la estrategia que se necesita para darles forma, incluyendo los medios humanos, materiales y técnicos que se necesiten, y por qué no, toques femeninos si así se estima adecuado.

## Seguridad Nacional

**El principal problema que tiene Chile en seguridad nacional es la ausencia de un sistema de seguridad nacional, lo que implica una arquitectura y organización que le dé forma**, a la cual concurren e integran todos los poderes del Estado. Sin un sistema que se haga cargo

vamos a continuar dando botes en materias de seguridad, sea pública, o eventualmente externa. Problemas siempre vamos a tener, y más en los tiempos actuales, pero no tener un sistema que lidie con ellos es un problema mayor.

La seguridad nacional requiere de un efectivo **sistema de inteligencia**, ya que sin eso vamos a andar ciegos. No requiere de reinventar la rueda. Estamos hablando de conectar lo que existe actualmente en Defensa y las policías con la ANI, la que por cierto requiere de más presupuesto, dotación y capacidades operativas.

Los problemas de los que hay que hacerse cargo están claramente identificados y no son otros que el **crimen organizado y narcotráfico, la insurgencia mapuche, y la porosidad de nuestras fronteras**, que adquiere una categoría de aspecto crítico debido al mal barrio en que estamos ubicados. Son complejos, pero manejables si tenemos un sistema con las características indicadas anteriormente, pero será inefectivo si no hay voluntad política de uso de la fuerza, y un sistema judicial, que incluye al Ministerio Público, que acompañe los esfuerzos y no atornille al revés.

Hacer cumplir el Estado de Derecho junto a proveer la seguridad que necesita Chile son funciones principales del Estado. Para ello **no necesitamos un Ministerio de Seguridad, pero bueno sería tener un Asesor de Seguridad Nacional de rango ministerial que integre y coordine los esfuerzos**.

El Estado de Derecho debe asegurar el orden público, ya que sin orden ni justicia, como indica Macchiavello, los derechos pierden su significado ante el terror que diariamente enfrentamos.

## Defensa

La Defensa Nacional a través de las **Fuerzas Armadas** que la integran es la última ratio, la que tiene la fuerza y el poder que las policías no tienen, ya que estas últimas sólo están focalizadas en el orden y seguridad pública. **Es la que sólo se debe usar cuando todo lo anterior falla, es la fuerza letal que aplica el Estado cuando lo estima necesario**.

Como todo en Chile no está exenta de desafíos. El tenerlas desde hace varios años desplegadas en modo Estado de Emergencia no es gratis y las desgasta para su rol principal, que no es otro que la defensa del territorio, mares, espacios aéreos y espaciales, la soberanía nacional y la protección del interés nacional donde sea que esté ubicado.

Todo lo anterior requiere de **presupuesto y gente**. Requiere de no hacerse trampa en el solitario con los presupuestos y asignaciones de fondos, los que siguiendo una constante a nivel mundial, van al alza, ya que **el costo de proveer seguridad y defensa ha aumentado debido a la complejidad y variedad de desafíos a atender**. Requiere de la gente adecuada, sean mujeres u hombres. Es una función abierta a todos los chilenos, pero siempre y cuando estén preparados y capacitados para ello, lo que lleva a repensar la forma en que funciona el servicio militar o bien formas alternativas de dar a las Fuerzas Armadas las **capacidades humanas** que requieren para las realidades actuales y futuras a resolver.

Las Fuerzas Armadas no sirven para todo. Están diseñadas para fines y funciones específicas. Claro que pueden mejorar sus capacidades de coordinación y de operaciones conjuntas, pero el tema principal es que tengan los recursos materiales y humanos que necesitan, y que estén entrenadas para proveer el servicio que dan, que debe ser efectivo y letal, ya que en los conflictos armados y en la guerra no hay segundos lugares.

Su uso en tareas excepcionales sólo debe ser eso, excepcional. Pueden apoyar a las policías, pero sólo, valga la redundancia, en forma excepcional. **No se puede transformar en una constante su empleo en la seguridad pública, o en la atención de todos los desastres naturales que nos afectan.**

Un programa de gobierno en esta materia no debe ser muy extenso. Basta que diga cuál es el objetivo de la Defensa Nacional, el uso y propósito de las Fuerzas Armadas, y el cómo se financia el presupuesto que se necesita para las capacidades que se requieren, sean humanas o materiales.

**El programa de gobierno sí debe incluir la evaluación de riesgos y amenazas externas e internas que se estima se deberán atender y resolver**, siendo muy deseable que los aspectos principales de la política de Defensa sean conocidos al comienzo de la administración y la política publicada antes del primer año en funciones, tal como se exige en los Estados Unidos de América.

Las mujeres pueden contribuir en forma importante en materias de defensa y nada ni nadie les impide hacerlo. Tener civiles preparados en materias de defensa y seguridad nacional es mandatorio, y todos los últimos gobiernos están al debe. La **Anepe** está claramente subutilizada.

Tener claro por qué se necesita un **régimen previsional diferenciado** es algo clave, como lo es también la necesidad de **protección jurídica** cuando se actúa en temas de seguridad pública o bajo regímenes de excepción. Quienes integran las Fuerzas Armadas así lo exigen.

---

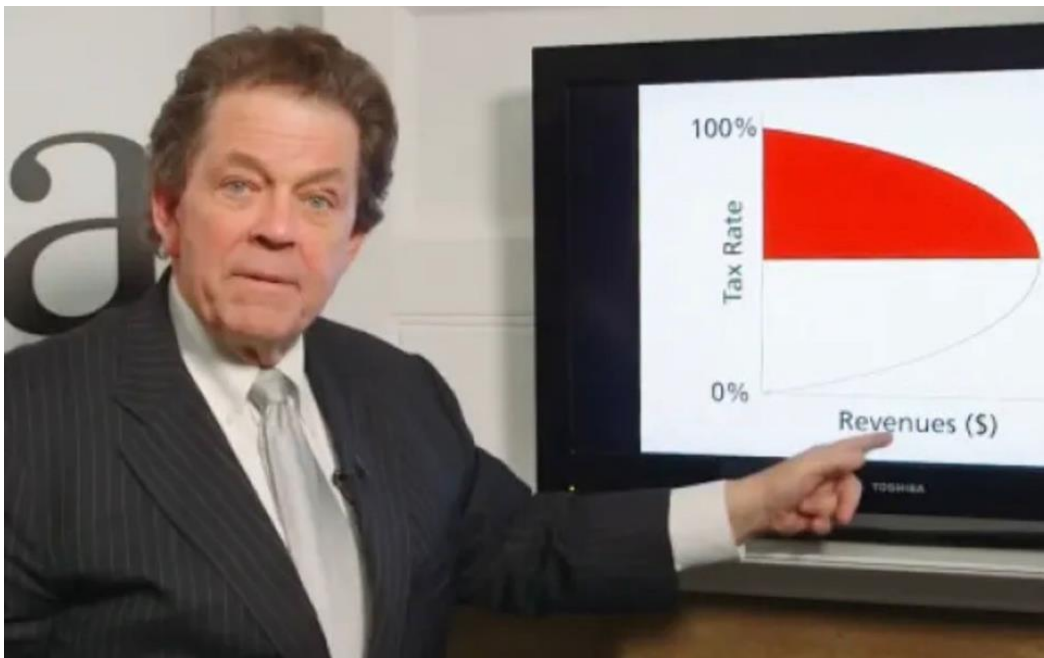
**Fuente: Página web Athenalab.**

## LOS IMPUESTOS TIENEN CONSECUENCIAS: ANÁLISIS Y LECCIONES PARA CHILE

Por Juan Alberto Pizarro

28 de junio de 2024

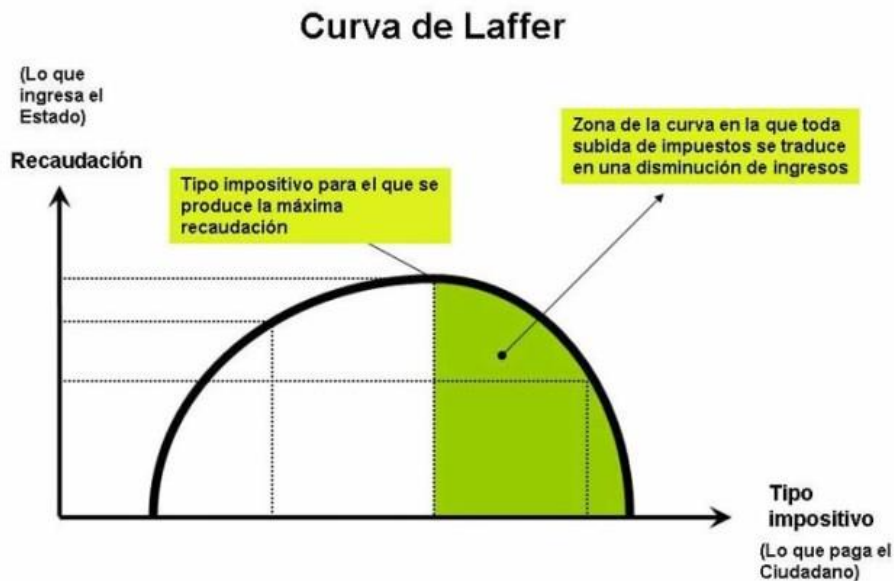
*El gran objetivo del pacto fiscal debe ser volver a crecer, el diseño de impuestos tiene que ser pensando en su impacto en el ahorro, inversión y crecimiento.*



Arthur Laffer

**Los impuestos tienen consecuencias**, así se titula el libro de Arthur Laffer, Brian Domitrovic y Jeanne C. Siquefield. Un libro que busca ser un análisis definitivo acerca del **efecto del impuesto a la renta sobre la economía**. A través de un estudio de las distintas reformas tributarias en EE.UU. y sus efectos en la economía, logra posicionar técnicamente la importancia de contar con impuestos competitivos que favorezcan el crecimiento económico y de esta forma la recaudación fiscal.

De esta manera, los impuestos tienen consecuencias, redescubre los beneficios de los impuestos competitivos para reflotar la actividad económica sumergida y atraer inversión que favorece el crecimiento, que es factor central para reducir la pobreza y generar oportunidades. Los autores dejan claro que la recaudación fiscal no es sino el resultado de la ecuación de aplicar tasas de impuestos a las bases imponibles, factores ambos que tienden a moverse de manera inversa. Esto es, **cuando los tipos impositivos se reducen, aumentan las bases imponibles, y viceversa.**



**El libro demuestra que los impuestos, más cuando se establecen sin considerar su efecto en la competitividad fiscal, no son neutrales respecto al ahorro, la inversión y el crecimiento económico.** Es así como aumentos de impuestos por sobre niveles óptimos afectan negativamente las decisiones de los agentes económicos, debilitando la actividad económica formal, aumentando la informalidad de los negocios e incluso incrementando los niveles de evasión.

Así las cosas, **la curva de Laffer**, más que un modelo matemático debe interpretarse como una explicación práctica de la relación entre el nivel relativo de las cargas tributarias equivalentes y su impacto en el nivel de la recaudación fiscal efectiva, siendo por tanto relevante considerar **la incidencia de los impuestos en la actividad económica**, pero también el **nivel de confianza de los contribuyentes en la calidad de las políticas públicas que subyacen a mayores cargas tributarias.**

El aporte de los economistas en esta obra se presenta como una **respuesta al economista francés Thomas Piketty** que promueve esencialmente los impuestos como forma de redistribuir la riqueza, **Arthur Laffer en esta obra promueve impuestos competitivos precisamente para generar riqueza y crecimiento económico sostenido**, cuestión central en su teoría que gana

terreno en el mundo donde los países han aplicado en forma sostenida bajas en sus impuestos corporativos y desecharon en forma consistente los denominados impuestos al patrimonio.

## La teoría de Laffer, análisis para Chile

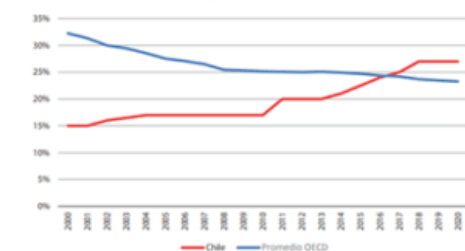
### Evolución impuestos corporativos y su impacto

Desde el año 2000 a la fecha Chile aumentó sus impuestos corporativos desde 15% a 27%, adicionalmente cambió su sistema desde uno 100% integrado a uno semi- integrado que permite utilizar sólo el 65% del impuesto de primera categoría pagado por la empresa a nivel de impuestos finales.

Sucede pues que según la comisión de economistas que estudió el impacto del crecimiento en la recaudación fiscal, **el aumentar los impuestos corporativos en casi 12 puntos en un período de 12 años le costó al país 8 puntos del PIB**, casi 25.000 millones de dólares, un punto de crecimiento promedio que hoy nos pasa la cuenta en momentos en que el país viene de crecer cero en 2023, y se vislumbra un 2024 un poco mejor, pero aún lejos del 5% que mostró el país en sus mejores años de desarrollo económico.

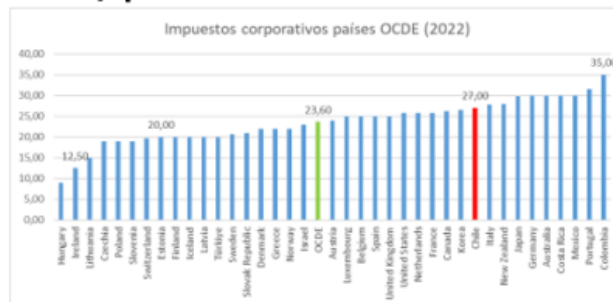
### Evolución tasa impuesto corporativo Chile/OCDE

GRÁFICO 1. Tasa de impuesto corporativo en Chile y la OCDE



NOTA: La tasa promedio de la OCDE corresponde a la tasa combinada entre los niveles centrales y subcentrales de los gobiernos. Fuente: elaboración propia a partir de OECD y el Servicio de Impuestos Internos de Chile.

### Tasa impuesto corporativo 2022 Chile / países OCDE



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OCDE

### Crecimiento económico y recaudación fiscal

La actual **reforma tributaria** proponía un aumento de la carga de impuesto de 8 puntos del PIB en dos periodos de gobierno, sin embargo, luego del choque de las expectativas con la realidad, la recaudación esperada se redujo considerablemente a un cuarto de la idea original. El rechazo en marzo 2023 a la reforma tributaria propuesta hizo que se reposicionara el valor del crecimiento económico como fuente central de financiamiento de la recaudación fiscal. En este escenario, Hacienda convocó a una comisión de economistas expertos para evaluar el aporte del crecimiento económico a nivel de la recaudación fiscal.

Una gran conclusión de la comisión fue que, en el largo plazo, **el crecimiento económico** es la base de la recaudación fiscal, lo es incluso por sobre los aumentos de la carga tributaria vía

aumentos de tasas o ampliación de bases de impuestos; que no son neutrales respecto a su impacto económico.

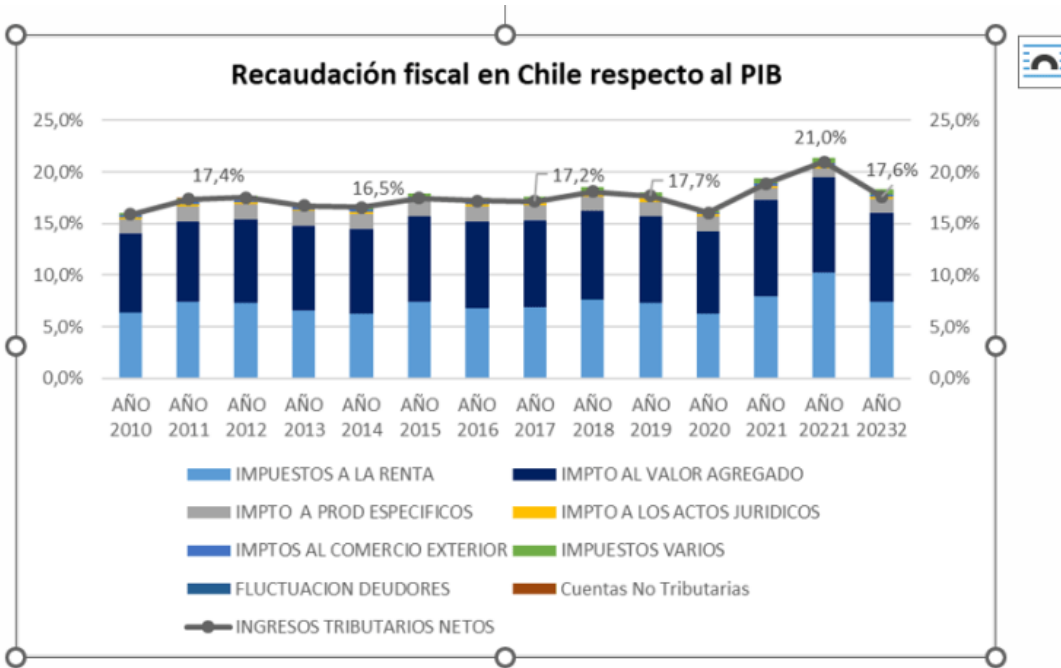
De este modo, el presidente de la comisión **Manuel Marfán** indicó: «Si se privilegia el crecimiento económico, habría más holgura fiscal que con una reforma tributaria». Otro de los integrantes del comité, **Juan Pablo Arellano**, había indicado tiempo atrás que «el crecimiento económico explica el 80% de la recaudación fiscal, y el otro 20% se explica por reformas tributarias».

En el documento los expertos muestran que se puede ilustrar el impacto que significa elevar el crecimiento de los ingresos fiscales de 2,3% a 3,5% con el siguiente cálculo. La actual proyección de ingresos cíclicamente ajustados para 2028 los sitúa en US\$ 93.703 millones con un aumento de US\$ 8.050 millones comparado a 2024. Si el crecimiento anual fuera de 3,5% este aumento sería de US\$ 12.600 millones -casi un 60% extra-, lo que llevaría los ingresos fiscales a US \$98.290 millones. Por tanto, en mi opinión **el gran objetivo del pacto fiscal debe ser volver a crecer, el diseño de impuestos tiene que ser pensando en su impacto en el ahorro, inversión y crecimiento.**

En materia de recaudación fiscal, por otra parte, estamos al debe, aumentar las tasas de impuestos no ha sido el camino. Pues bien, el Servicio de Impuestos Internos, acaba de publicar los datos de recaudación fiscal del año 2023. Desde un 21% del PIB de recaudación fiscal en 2022, se recaudó hasta un 17,6% del PIB en 2023, recaudación que sin efectos extraordinarios como el ISFUT y el efecto del fuerte consumo que tuvo el país en años anteriores, vuelve a la normalidad, encontrándose en el promedio de recaudación de los últimos 10 años donde no se ha movido la aguja a pesar de las sucesivas reformas tributarias que aumentaron de 15% a 27% la tasa de impuestos corporativos.

En el mismo periodo, **la informalidad laboral se ha visto presionada y ha aumentado sostenidamente por factores como el aumento en la complejidad del sistema tributario**, mayores regulaciones, desempleo, inmigración y aumento de la carga fiscal, siendo la economía sumergida en Chile el doble que presenta el promedio de los países OCDE.





Fuente: Base estadística SII

### Impuestos recaudados en la operación renta a la baja

	Operación Renta Millones US\$			
	2024	2023	2022	2021
<b>Primera Categoría</b>	12.615	14.134	16.523	9.997
<b>Grandes Minerías Privadas</b>	2.011	1.799	3.412	1.510
<b>Otras Empresas</b>	10.604	12.334	13.111	8.486
<b>Impuesto Adicional</b>	394	693	1.082	396
<b>Impuesto Específico Actividad Minera</b>	565	693	1.397	436
<b>Global Complementario</b>	1.458	1.417	1.548	1.070
<b>Adicional Empresas del Estado</b>	670	450	598	335
<b>Otros</b>	115	127	106	124
<b>TOTAL</b>	<b>15.818</b>	<b>17.513</b>	<b>21.253</b>	<b>12.358</b>

Fuente: SII

**En línea con un menor dinamismo de la economía con un crecimiento de 0% en 2023 la operación renta 2024 muestra una baja en la recaudación fiscal.** La utilidad contable que es base para el impuesto renta con una economía que no crece, por tanto, ciertamente se debilita y existe un menor aporte a nivel de impuesto corporativo.

A lo anterior se suma que en 2023 ya no tuvimos mecanismos transitorios de recaudación a nivel de impuesto renta como el ISFUT, que si bien aumenta la recaudación puntual de un periodo, afecta negativamente la recaudación futura.

Con toda la baja en la recaudación fiscal a nivel general ya es una tendencia que se ratifica al cierre de la operación renta 2023, año en que la recaudación fiscal total a nivel de impuestos directos e indirectos fue de 17,6% del PIB, 16% más baja que en año 2022 donde fue 21,6%. **Se constatan los niveles históricos de recaudación respecto al PIB estancados a pesar de sucesivas reformas tributarias, más facultades y recursos al SII, aumentos de tasas y ampliación de bases de impuesto renta e IVA, sin rendimiento en mayores recursos fiscales.**

### **Efecto en la competitividad fiscal**

Chile se ha mantenido consistentemente en la parte baja de las clasificaciones del Índice de Competitividad Fiscal, y en la versión 2023 del Índice, Chile cayó de 26 éximo hasta 35 (de 38 países) debido a una caída en su puntaje por impuesto corporativo donde Chile ocupa el puesto 35. Esto se debe principalmente a que, con un 27%, la tasa del impuesto de sociedades es significativamente mayor que el promedio de la OCDE de 23,6%. A su vez, cambios de bajas de impuestos corporativos a nivel de pymes han sido sólo transitorios, y no en forma permanente, que son los que favorecen la inversión y crecimiento del sector.

Sólo los últimos 15 años el impuesto corporativo ha sido el tributo que más ha reducido su competitividad (-30 puestos), pasando desde el puesto 5 al 35. Este deterioro se explica, por un lado, por el incremento en nuestra tasa de impuesto corporativo de 17 a 25% -mientras que la OCDE la redujo de 25,4 a 23,2%.

### **Conclusiones**

Finalmente, analizando las cifras claves del sistema tributario a nivel de impuesto renta y su impacto, vemos que **el aumento significativo en la tasa de impuesto corporativo no se corresponde con mayores niveles de recaudación respecto al PIB.** No obstante, se visualizan aumentos significativos en las tasas de evasión de impuesto renta informado por SII, desde un 29% en 2005 a 55,9% en 2020 y la baja en el gasto tributario (exenciones) de renta desde 3,17% en 2000 a 1,31% en 2023. Este escenario se da incluso a pesar de las mayores facultades entregadas a SII y los mayores recursos y dotación.

Mismo efecto negativo se ve a nivel de la competitividad fiscal que se presenta a la baja especialmente a nivel de impuesto renta corporativos, siendo uno de los factores que inciden en una baja inversión local y por tanto en la debilidad del crecimiento a partir del año 2014.

## Cifras claves del sistema tributario chileno (evolución impuesto renta y su impacto)

	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Tasa Impto. Corporativo	15%	17%	17%	22,5%	27%	27%
Régimen tributario renta	100% Integrado	100% Integrado	100% integrado	Atribuido o semi-integrado	Semi-integrado	Semi-integrado
Recaudación respecto al PIB	16,3%	16,9%	15,9%	17,4%	16,1%	17,6%
Gasto tributario respecto al PIB en renta	3,17%	3,10%	4,08%	3,54%	1,24%	1,31%
Evasión impuesto renta	44%	29%	31%	50%	55,9%	No determinado
Crecimiento económico	5,1%	6,2%	5,8%	1,8%	-6,1%	0,2%
Competitividad fiscal total			29	29	32	35 de 38
Competitividad fiscal impto. renta			5	11	30	35 de 38

Fuente: elaboración propia en base a datos de la OCDE, SII y Tax Foundation

### Ante tal escenario cabe preguntarse:

- ¿Se debiera seguir insistiendo en el mismo camino o decididamente se debe poner el foco en retomar el crecimiento perdido en 2014?
- ¿Seguir con la lamentable cadena de reformas tributarias sin rendimiento en recaudación o dar estabilidad a la inversión como lo hizo el DL 600 en los años de mayor crecimiento y dinamismo?
- **¿Optar por un gasto eficiente y de calidad, o seguir con el crecimiento descontrolado del gasto fiscal, que se refleja en una deuda fiscal creciente ante un sistema tributario que no rinde por su complejidad, impuestos que afectan el crecimiento, y evasión no controlada?**

*\*Juan Alberto Pizarro Bahamondes -Presidente Comisión tributaria. Colegio de Contadores de Chile*

---

Fuente: Página web El Líbero.

## CRÓNICA

# MANDU'A

### EL CANAL DE PANAMÁ, UNA PORTENTOSA OBRA DE INGENIERÍA Edición N° 401 - Septiembre 2016



*Una de las mayores obras de ingeniería de los últimos años fue una realidad el pasado 26 de junio cuando el buque portacontenedores Cosco Shipping Panama realizó el tránsito inaugural del Canal de Panamá ampliado, autopista acuática que desde 1914 une el océano con Pacífico. El último jalón de un sueño que ya Carlos V acarició en el siglo XVI*

El 15 de agosto de 1914, en medio de una gran expectación, el carguero estadounidense Ancon atravesó lentamente una vía de agua excavada en el istmo centroamericano. En menos de cinco horas recorrió los casi 80 kilómetros que unían los océanos Atlántico y Pacífico. El Canal de Panamá, una de las obras arquitectónicas más impresionantes del mundo e históricas de la historia de la humanidad, quedaba inaugurado. El sueño de unir los dos océanos a través de Panamá se hizo realidad hace algo más de un siglo.

“Se abren las compuertas. Pueden ver lo cerca que pasan los barcos, lo estrecho que es el espacio que dejan libre. Están visitando una de las más hermosas maravillas del mundo”, se escuchaba decir al relator de ese momento histórico.

Y el 26 de junio fue un barco chino, el Cosco Shipping Panama, el que hizo historia al estrenar la ampliación de esa prodigiosa infraestructura. El buque neopanamax zarpó del puerto del Pireo en Grecia y tras una travesía de aproximadamente catorce días atravesó inaugurando el tercer juego de esclusas del canal de Panamá, que permite la navegación de grandes buques.

La ampliación es una forma de revivir aquella proeza (de 1914) con una nueva gesta que permitirá trasponer la ruta a barcos con hasta 12.500 contenedores de carga.

Las obras han estado a cargo de un consorcio liderado por el grupo español Sacyr. Imagínese una enorme piscina del tamaño de cuatro campos de fútbol. Ahora imagínese seis piscinas. Algo así es lo que se ha construido para agrandar la vía interoceánica. Cada una de esas piscinas es una esclusa, un gigantesco ascensor de agua que ayuda a comunicar el Atlántico con el Pacífico.

## **Poco más de un siglo atrás**

A unos cientos de metros de las nuevas obras, las viejas esclusas rezuman historia. Una historia cuyos orígenes hay que buscar cinco siglos atrás, cuando Vasco Núñez de Balboa cruzó el istmo de Panamá en 1513, descubriendo que solo una estrecha franja de tierra separaba el Atlántico de un nuevo océano hasta entonces desconocido. El emperador Carlos V pidió a los conquistadores españoles que buscasen “la forma que podrá darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares”.

La idea de construir un paso en el área de Centroamérica surgió de la cabeza del científico alemán Alexander von Humbolt y fue en 1839 cuando se dio el primer paso para que dicha idea se hiciera realidad, con la concesión por parte de la República de Nueva Granada (actual Colombia) a una empresa francesa para que estructurara las comunicaciones entre Ciudad de Panamá y la costa atlántica. Sin embargo, la dificultad del proyecto hizo que cayera en el desinterés del gobierno francés. Así, el proyecto estuvo en el aire durante varias décadas en las que sólo se realizaron algunos estudios, se elaboraron mapas, pero la respuesta del entonces gobernador interino, Pascual de Andagoya, fue que “ningún príncipe de la Tierra, por poderoso que pudiera ser, sería capaz de formar una unión de ambos mares ni de sufragar los gastos requeridos para semejante empresa”.

El sueño del canal siguió vivo durante siglos. Mientras no se pudo abrir un paso de agua, fueron el río y la calzada primero y el ferrocarril después los que permitían unir los dos océanos.

En la segunda mitad del siglo XIX, Ferdinand de Lesseps, que se había hecho famoso por la construcción del canal de Suez, en Egipto, lideró el proyecto francés para acometer el de Panamá. Su primer gran error fue pretender la apertura de la vía acuática a nivel del mar como en Suez. El segundo, minusvalorar las dificultades del terreno: lluvias torrenciales, calor, geología adversa, jungla, pantanos, montañas y, además, enfermedades endémicas como la malaria y la fiebre amarilla, que provocaron miles de muertos.

El proyecto de canal francés supuso un esfuerzo titánico desde la primera palada en enero de 1880 hasta su abandono en 1899, en medio de un escándalo financiero por las pérdidas sufridas que llevaron a la compañía promotora a la bancarrota, arruinando a miles de ahorradores. Panamá ha sido durante décadas en Francia sinónimo de estafa.

## **Estados Unidos tomó la posta**

Lo hizo con el respaldo político de su Gobierno, tras apoyar la independencia de Panamá de Colombia, proclamada en noviembre de 1903, y después de firmar un acuerdo por el que obtenía la cesión del canal a perpetuidad. El plan estadounidense se llevó a cabo entre 1904 y 1914. Se optó por construir una presa para crear un lago artificial al que se accedía a través de esclusas tanto en el Pacífico como en el Atlántico. Los avances médicos, incluido el descubrimiento de que la malaria y la fiebre amarilla eran transmitidas por las picaduras de mosquitos, se unieron a los progresos técnicos en diseño y maquinaria.

“La creación de una ruta acuática a través de Panamá fue uno de los logros supremos de la humanidad de todos los tiempos, la culminación de un sueño heroico que había durado 400 años y de más de 20 años de esfuerzos colosales y sacrificios sin cuento. Los 80,5 kilómetros entre los dos océanos se lograron con una gran dedicación e ingenio, y ninguna estadística sobre tonelajes o peajes puede transmitir la grandeza de lo que se realizó”, señala David McCullough (escritor, narrador y lector estadounidense. Ha obtenido en dos ocasiones el premio Pulitzer y el National Book Award, además de recibir la Medalla Presidencial de la Libertad, el reconocimiento más grande a un ciudadano en los Estados Unidos) en su obra *Un camino entre dos mares: la creación del Canal de Panamá*. Aunque eclipsada por el inicio de la Primera Guerra Mundial, la noticia de la apertura del canal de Panamá fue la tarjeta de presentación de Estados Unidos como potencia global.

Ahora el canal estrena el tercer juego de esclusas, esos juegos de tres enormes ascensores, esas piscinas del tamaño de casi cuatro campos de fútbol cada una para subir desde el Caribe, a la altura del lago Gatún; navegar por el lago y el canal, incluido el mítico Corte Culebra que tantas vidas se cobró, hasta bajar por otras esclusas casi idénticas para alcanzar el Pacífico. Y el Cosco Shipping Panama, que era demasiado grande para atravesar las viejas y legendarias esclusas de Gatún, pudo cruzar el istmo y ahorrar miles de kilómetros en una ruta que le llevará, desde Singapur, por tres océanos y varios mares.

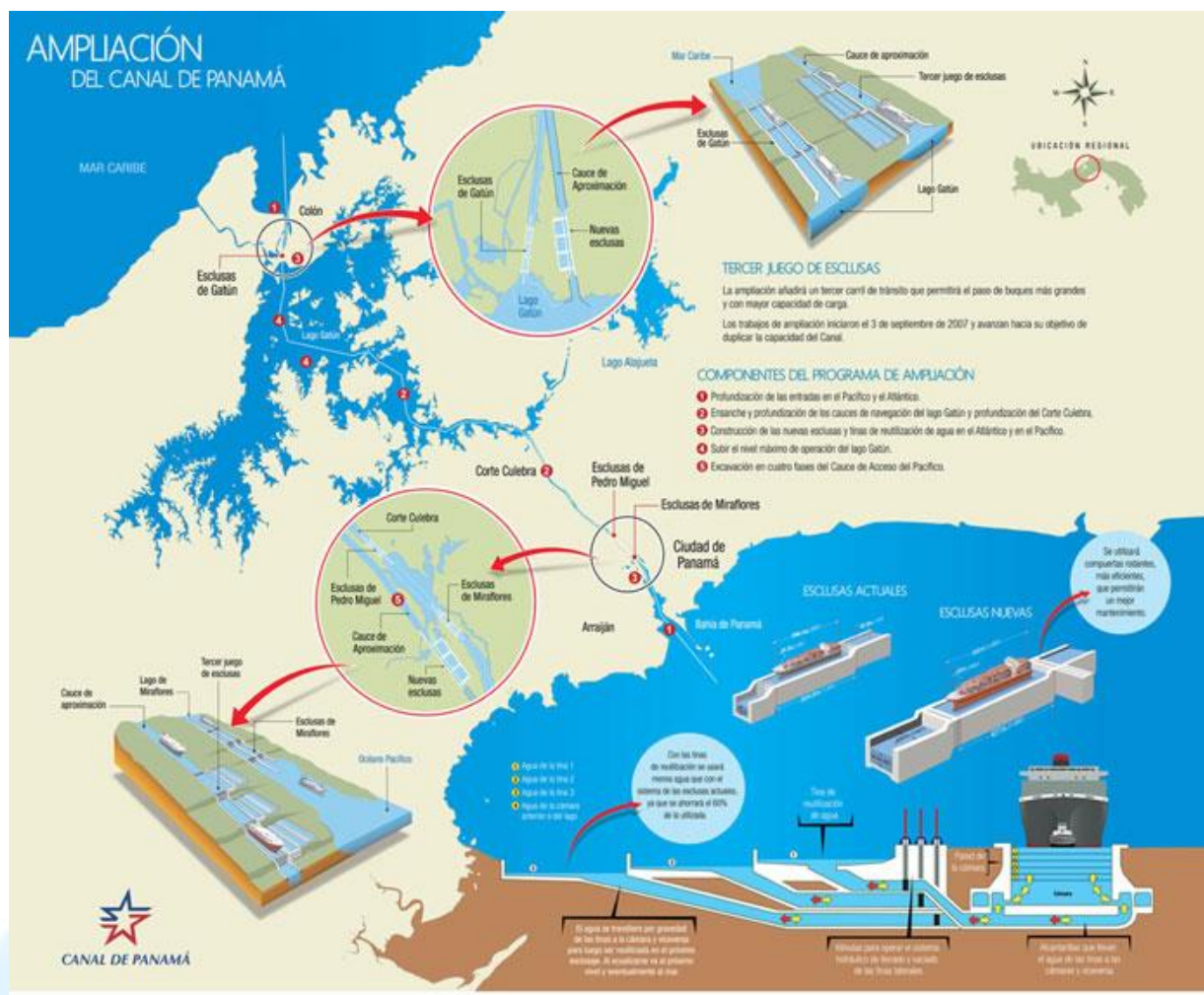
## **El tercer juego de esclusas, pieza clave de la ampliación**

“Es una historia de éxito, la obra más grandiosa que se ha hecho en un siglo”, dice en Panamá Manuel Manrique, presidente de Sacyr, la empresa española que ha liderado el consorcio Grupo Unidos por el Canal (Gupc) que ha construido las nuevas esclusas. “Para Sacyr hay un antes y un después de esta obra”.

Miles de personas, incluidos jefes de Estado y de Gobierno de numerosos países, celebraron el paso del Cosco Shipping Panama por las nuevas esclusas. Su anfitrión fue el presidente panameño, Juan Carlos Varela, que se mostraba escéptico sobre el éxito del proyecto, según

revelaron los cables diplomáticos estadounidenses obtenidos por Wikileaks en el 2010. “El proyecto de ampliación del canal es un desastre”, aseguraban que dijo en un almuerzo en diciembre de 2009. “En dos o tres años será obvio que ha sido todo un fracaso. Uno no hace chapuzas con algo tan importante como el canal”, le entrecomillaban.

Pese a los esfuerzos de la diplomacia estadounidense por quedarse con la obra, Sacyr ganó el concurso para la ampliación con la mejor puntuación técnica y la oferta más barata. El presupuesto inicial, de 3.120 millones de dólares, se ha duplicado con creces por unos sobrecostes que el Gupc considera justificados y que rechaza la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), el organismo gubernamental que gestiona la vía desde que Estados Unidos cedió la soberanía sobre ella, el 31 de diciembre de 1999. Un arbitraje en Miami dirimirá en unos años quién tiene razón, pero Manrique prefiere orillar el tema: “Solo se habla de eso y me hierve la sangre. No quiero que sea el proyecto de las reclamaciones. Voy a luchar para que haya un acuerdo”. Como tratando de conjurar la polémica, la palabra que más repite Manrique para referirse a la ampliación es “éxito”.



Los ingenieros españoles desplazados a Panamá no pueden disimular su orgullo cuando detallan la obra. Muchos son conscientes de que no volverán a participar en un proyecto de tanta

envergadura y de que dejan una construcción para la historia. “Hicimos una jornada de puertas abiertas para los trabajadores y había albañiles y encofradores que explicaban emocionados a sus niños que ellos habían participado en construir esto. Ese día fui consciente de la gran obra que habíamos hecho”. Así lo indicaba Fernando Domínguez, extremeño de 40 años, que lleva cuatro y medio en Panamá y ha sido responsable de la obra civil de las esclusas del lado atlántico.

El jefe del proyecto, José Peláez, repasa cómo los ingenieros han ido venciendo las dificultades técnicas y logísticas una tras otra. El Gupc llegó a levantar una fábrica de hielo para que el hormigón fraguase a la temperatura adecuada. La mezcla está diseñada para resistir al menos cien años. La fórmula del hormigón es uno de los logros de los que el equipo del Gupc se siente más orgulloso. En la obra se han consumido 4,5 millones de metros cúbicos de hormigón, el equivalente a dos pirámides como la de Keops, y se han empleado 220.000 toneladas de armadura de acero, que serían suficientes para construir 22 torres Eiffel.

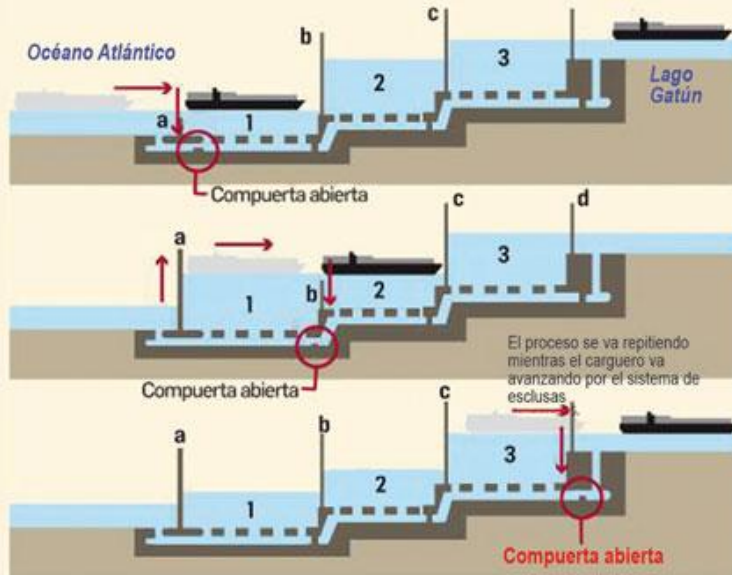
Las esclusas esconden un sistema hidráulico complejo, con enormes tinas para ahorrar y reutilizar agua y con un laberíntico sistema de conductos y válvulas de modo que el llenado y vaciado de las esclusas sea rápido y garantice la estabilidad de los barcos. Se hizo una maqueta en Francia a escala 1:30 para probar todo el mecanismo. Y los cálculos se mostraron acertados. En las esclusas no hay bombas, es la fuerza de gravedad la que va haciendo descender el agua desde el lago hasta las esclusas, llenándolas y vaciándolas para hacer subir o bajar los barcos, según sea su dirección.

La guinda del proyecto son 16 enormes compuertas. A diferencia de las viejas esclusas, que tienen compuertas en forma de V y abisagradas, en las nuevas son puertas correderas rodantes, perpendiculares a la marcha de los barcos, que requieren una colocación milimétrica. Todas se fabricaron en Italia. Las mayores tienen 33 metros de altura y 4.300 toneladas de peso. Pese a esas enormes dimensiones, se mueven con una suavidad y sigilo sorprendentes, en parte por su sistema de flotabilidad que reduce al máximo la carga sobre el sistema de apoyo y traslación. “Las compuertas son como un barco”, comenta un directivo de Sacyr mientras una de ellas se mueve.



## Funcionamiento del nuevo juego de esclusas

El agua se transfiere por gravedad de las líneas a la cámara y viceversa para luego ser reutilizada en el próximo esclusaje.



**A.** Cuando un carguero transita del Océano Atlántico al Pacífico, la cámara (1) se prepara para recibirlo igualando el nivel del agua, una vez el barco está en la posición, la compuerta (a) sube.

**C.** Se cierra la compuerta de la cámara (1) y se abre la (2), poco a poco los niveles de agua se van igualando hasta que finalmente la compuerta (b) se puede bajar para dejar avanzar al carguero al siguiente nivel.

**B.** El proceso se va repitiendo mientras el carguero va avanzando por el sistema de esclusas.



Se calcula que unas 25.000 personas murieron a causa de las enfermedades y los accidentes en la construcción del canal, incluyendo el periodo de trabajos del malogrado proyecto francés de Lesseps. En la ampliación, con el nuevo juego de esclusas ha habido ocho accidentes mortales. "Cualquier accidente es mucho, pero el índice de siniestralidad ha sido mínimo, más tomando en cuenta que la mayoría de los empleados era gente sin experiencia a la que hemos tenido que formar", explica un ingeniero del Gupc.

En el proyecto han participado más de 10.000 trabajadores de 40 nacionalidades. La gestión de esos recursos humanos ha sido todo un reto logístico y organizativo. Directivos del Gupc detallan que los lunes, luego del cobro de la quincena el absentismo era del 20 o 30 por ciento con lo que había que sobredotar la plantilla para no paralizar la obra. El Gupc buscó soluciones: "Decidimos incentivar al personal, dábamos un premio a toda la cuadrilla si venía completa, de modo que ellos mismos se preocupasen de que estuviesen todos", apunta un directivo de Sacyr. La obra también ha estado parada en ocasiones por huelgas y conflictos laborales. "Los sindicatos son difíciles de manejar aquí", señala un directivo español.

INAUGURÓ AMPLIACIÓN INICIADA EN 2007

## NUEVA ERA PARA EL CANAL DE PANAMÁ

La ampliación es el mayor proyecto de infraestructura de la vía interoceánica desde su inauguración. Se desarrolló un nuevo carril de tráfico a lo largo del canal con la construcción de dos nuevos juegos de esclusas, duplicando la capacidad para permitir mayor volumen de carga y tráfico.

Costo  
del proyecto  
**\$5,250**  
millones

Trabajadores  
**30,000**  
puestos

### Recámara de esclusas

Cada recámara de las nuevas esclusas tendrá tres tinas de reutilización de agua. Hay un total de nueve tinas para cada uno de los dos complejos de esclusas y un total de 18 tinas en todo el proyecto.

### Válvulas

Operan el sistema hidráulico de llenado y vaciado de las tinas laterales.

Salida y entrada de agua

Conductores transversales

Flujo de agua por gravedad

Conductos

4.5m

6m

Personas

Alcantarillas

Llevan el agua de las tinas a las cámaras y viceversa

Puertas corredizas

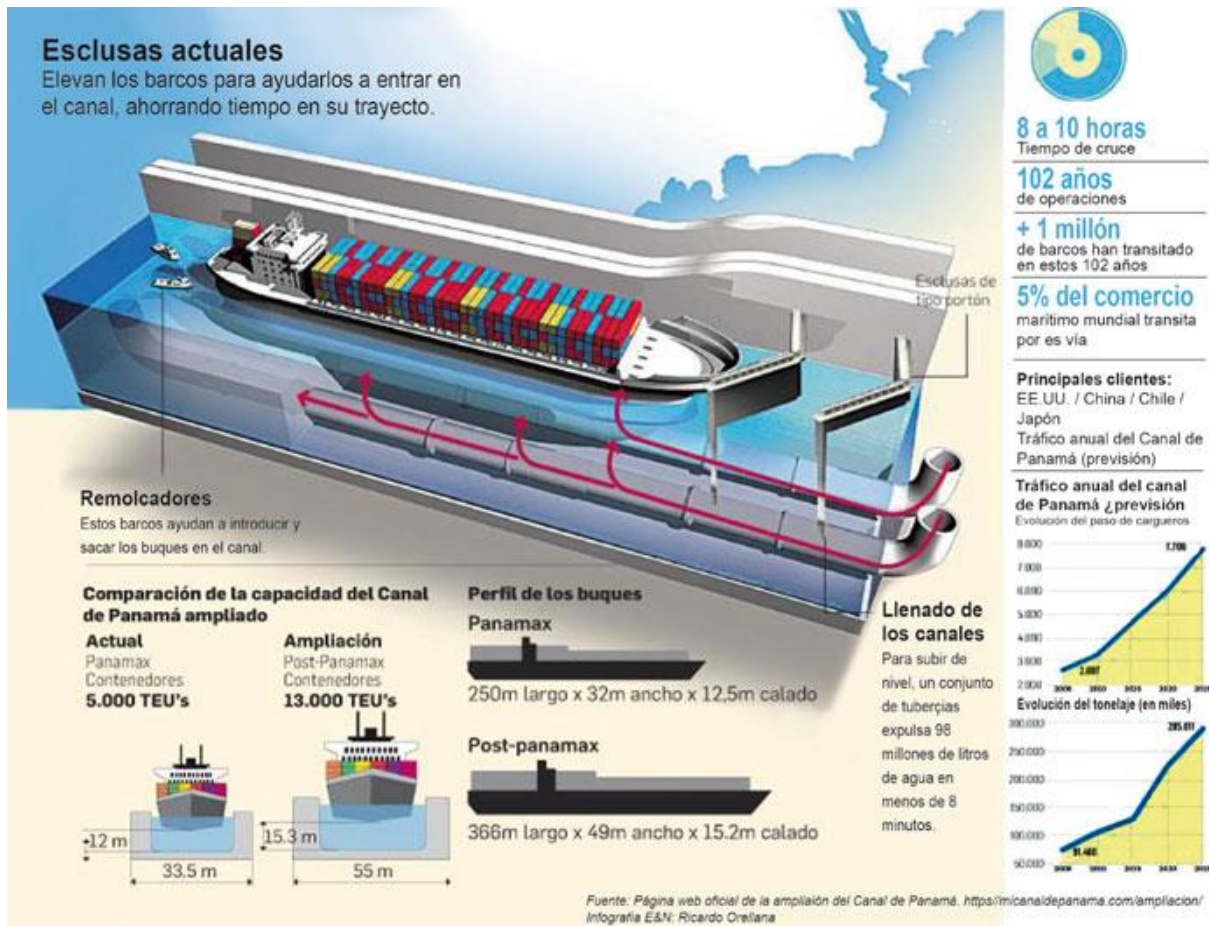
Cámaras de reutilización

### Cámaras de reutilización

Están diseñadas para consumir menos agua que con el sistema de esclusas tradicional. Pueden ahorrar hasta el 60% del agua utilizada en un esclusaje.

- 1- Agua procedente del Lago Gatún
- 2- Agua procedente de las tinas
- 3- Entrada y salida del agua que viene de las tinas y de la alcantarilla transversal.

La ampliación, que incluye otros trabajos además del nuevo juego de esclusas, permitirá aumentar el tránsito de mercancías de 330 a 600 millones de toneladas anuales. Eso se debe no tanto a que se incrementará el número de travesías de 12.000 a 16.000 como a que ahora podrán cruzar barcos mucho más grandes. El tamaño de los buques se define en función del Canal de Panamá. Los panamax (máximo tamaño para cruzar el canal hasta ahora) pueden transportar hasta 4.500 contenedores. Los post panamax o new panamax podrán atravesar con cargas de hasta 12.500 contenedores. Además, las nuevas dimensiones permitirán su uso por parte de grandes cruceros de pasajeros, barcos gaseros o de transporte de carbón que hasta ahora no cabían.



Con la ampliación, el canal espera aumentar los ingresos en unos 12.500 millones de dólares en diez años. Los barcos más grandes y con mayor carga llegarán a pagar peajes cercanos al millón de dólares. Batirán récords. La marca que no caerá es la del peaje más bajo jamás sufragado por cruzar. Lo abonó el estadounidense Richard Halliburton en 1928: 36 centavos por los 64 kilos de su propio peso al atravesar el cauce a nado. Firmó así su pequeña página en la gran historia del canal de Panamá.

## Ampliación del Canal de Panamá - comparaciones



El canal de Panamá tiene una longitud de 65 km.

### Ampliación

**6,1 km**

equivale a



**100**  
canchas de fútbol

### Esclusas

Son las obras hidráulicas que permiten equilibrar los desniveles en los canales navegables

cada una mide **427 metros de alto**

equivale a



Edificio Empire State de Nueva York

### Acero

se utilizaron



**192 mil toneladas**

equivale a

**19**

Torre Eiffel



### Compuerta

cada una mide

**30 metros de alto**

equivale a

Cristo Redentor De Río de Janeiro



### Basalto (roca)

**12 millones de toneladas**

equivale a

**2**  
pirámides Keops

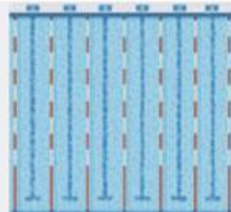


### Tinas

Cada cámara de las 9 esclusas tiene 3 tinas de reutilización de agua. Se volverá a utilizar el 60% del agua en cada tránsito. Hay un total de 18 tinas en la ampliación del canal.

**1**  
tina

equivale a



**25**  
piscinas de natación olímpicas

### Dragas



La cabeza cortadora de la draga de corte y succión Mindi, pesa

**11.300kg**

y puede sumergirse hasta

**20 metros**

equivale a



Un edificio de **8** pisos

La draga Rialto M. Christensen retiró del cauce de navegación una roca cuyo peso se estimó en

**102 toneladas métricas**

equivale a

**70**

camionetas medianas



## En resumen

### Cifras del tercer juego de esclusas:

- Dragados: 7,1 millones de m<sup>3</sup>
- Excavaciones: 74 millones de m<sup>3</sup>.
- Rellenos: 18 millones de m<sup>3</sup>
- Hormigón: 5 millones de m<sup>3</sup>
- Cemento: 1,6 millones de toneladas.
- Acero para armaduras: 290.000 toneladas.
- Acero para compuertas y válvulas: 71.000 toneladas
- Edificios (96 unidades): 40.000 m<sup>2</sup>.
- El hormigón utilizado es el equivalente de 450 edificios de 20 pisos. En el Pacífico: el equivalente de 240 edificios de 20 pisos. En el Atlántico: el equivalente de 210 edificios de 20 pisos.
- Con el acero que se ha utilizado para armar el hormigón podrían construirse 25 torres Eiffel.
- La longitud del canal, que une los océanos y el lago Gatún, representa una construcción de 10 km, 6,1 km en la vertiente del Pacífico, 3,5 km en la vertiente del Atlántico; una longitud que equivale a 100 campos de fútbol
- Las 16 compuertas, construidas en Italia, pesan 4000 toneladas, son de acero y con un promedio por unidad de 10 metros de ancho, 58 metros de largo y 23-33 metros de alto. Las compuertas son igual de altas que el Cristo Redentor de Río de Janeiro (Brasil).

## Idas y vueltas de la imponente obra de ingeniería

El Canal de Panamá es una vía fluvial artificial que une los océanos Atlántico y Pacífico a través del istmo de Panamá. Desde la localidad panameña de Cristóbal, en la bahía de Limón (un brazo del mar Caribe), hasta la de Balboa, en el golfo de Panamá, el canal tiene unos 64 km de longitud. Tres presidentes norteamericanos tuvieron bajo sus manos la responsabilidad de la obra: Theodore Roosevelt (1901-1909), William Howard Taft (1909-1913) y Woodrow Wilson (1913-1921).

La construcción conllevó tres problemas principales: ingeniería, saneamiento y organización. Su exitosa culminación se debió mayormente a las destrezas en ingeniería y administración de hombres tales como John F. Stevens y el coronel George W. Goethals, y a la solución de inmensos problemas de salubridad por el coronel William C. Gorgas.

El vigésimo sexto presidente de los Estados Unidos fue el artífice de construir el canal por el istmo de Panamá. Roosevelt estaba convencido de la importancia estratégica que representaba un Canal interoceánico por el istmo de Panamá. Después de las fallidas negociaciones con Colombia y el rechazo a un canal por Nicaragua, por gentileza del ingeniero francés Philippe-Jean Bunau-Varilla, Roosevelt -célebre por su "política del garrote"- decide apoyar la causa de los rebeldes en Panamá, con el acuerdo de que ellos permitirían la construcción del Canal por su territorio. Pese a no poner su firma en el tratado Hay- Bunau Varilla, Roosevelt empeñó buena parte de su dinero y tiempo en la construcción del canal. Nombró a un líder apto como era

Goethals, él personalmente visito las obras del canal en el año 1906, convirtiéndose así en el primer presidente que viajo al extranjero durante su mandato.

## **Los sucesos**

El interés por establecer una ruta corta desde el Atlántico al Pacífico comenzó ya con los exploradores de Centroamérica a principios del siglo XVI. Fue Hernán Cortés, conquistador de México, el primero que sugirió un canal a través del istmo de Tehuantepec. Otros exploradores propusieron rutas a través de Nicaragua o el golfo del Darién.

Felipe II prohibió la excavación del canal, bajo pena de muerte porque “no se debe separar lo que Dios unió”.

Vasco Núñez de Balboa, tras explorar el litoral del Istmo de Darien, más tarde istmo de Panamá, fue el primer europeo que contempló en 1513 el océano Pacífico.

En 1534, Carlos V ordenó el primer estudio sobre una propuesta para una ruta a través del Istmo de Panamá.

Más tarde, en 1835, sería el turno para el explorador estadounidense Charles Biddle, quien luego de permanecer cuatro días en la selva plagada de mosquitos, dictaminó que tal empresa era impracticable.

En 1876 un joven oficial de la marina francesa, Lucien Napoleón Bonaparte Wyse, sobrino nieto de Napoleón, llegaba a Panamá con dinero y recursos suficientes para poner en marcha un proyecto en firme. Tras dos años de una detenida inspección por el istmo, Wyse obtuvo una concesión del gobierno Colombiano (al que pertenecía el territorio de Panamá) para abrir un canal a nivel del mar siguiendo el trazado del ferrocarril de Panamá, construido por Estados Unidos.

En 1880 los franceses iniciaron los trabajos de excavación para construir un canal por el Istmo bajo la dirección del Conde Fernando de Lesseps, constructor del Canal de Suez, pero 20 años después de luchar con la selva, enfermedades (más de 22.000 trabajadores muertos por la fiebre tifoidea) y serios problemas financieros se vieron forzados a abandonar el enorme proyecto.

La Ley Spooner, aprobada en junio de 1902, autorizó al presidente Roosevelt a adquirir todas las propiedades francesas (principalmente los bienes del ferrocarril de Panamá) por un máximo de 40 millones de dólares. El proyecto de tratado con Colombia, otorgaba a Estados Unidos derechos exclusivos para construir y operar el canal por 100 años, a cambio de 10 millones de dólares oro y una renta anual de 250.000 dólares con cargos a los peajes del canal. El pacto fue ratificado por el Senado estadounidense en marzo de 1903, pero el Senado colombiano solicitó primero mayor compensación económica y después, posiblemente receloso de la política imperialista del vecino del norte observada en México, Centro América, Cuba y Puerto Rico, lo rechazó. El 5 de agosto de 1903, el nuevo embajador de Estados Unidos en Colombia, Arthur Matthias Beaupré, daba parte del rechazo al tratado al secretario de estado John Hay.

El tratado fue abolido oficialmente el 2 de septiembre de 1903 cuando se expidió la ley que aprobó su rechazo.

El 3 de noviembre de ese año, alentados secretamente por Estados Unidos, un grupo de rebeldes panameños se levantó en armas. La víspera, un buque de guerra estadounidense arriba al puerto de Colón y de él desembarca un contingente de infantería de marina. Tres días más tarde Estados Unidos reconocía oficialmente la república de Panamá. El nuevo país nombra ministro plenipotenciario al francés Bunau-Varilla quien firmó con el secretario de estado John Hay el tratado Hay-Bunau Varilla, ratificado en febrero de 1904, que otorgaba a Estados Unidos la soberanía perpetua sobre la zona del canal, que pasaba a ser de 16 km de anchura a lo largo del istmo, a cambio de 10 millones de dólares y anualidades de 250.000 dólares.

A mediados del verano de 1904, una vez que la Compañía Francesa del Canal aceptó la oferta estadounidense de 40 millones de dólares, los primeros contingentes de trabajadores llegaban al istmo.

En 1905, la Comisión del Canal Istmico decidió construir un canal con esclusas en lugar de un canal a nivel del mar. El presidente Roosevelt encargó la construcción al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos. La construcción del canal fue uno de los trabajos de ingeniería más grandes de todos los tiempos. Se calculó que el canal se completaría en diez años; sin embargo, en el verano de 1914 estaba ya en funcionamiento. El coste final del canal fue de 336 millones de dólares.

La Zona del Canal de Panamá estuvo bajo administración estadounidense. La franja del canal, concedida a Estados Unidos a perpetuidad, tenía aproximadamente una extensión de 8 km a ambos lados del canal, y un área total de 1.676 km<sup>2</sup>. Era administrada por un gobernador nombrado por el presidente de Estados Unidos. A finales de la década de 1960 y toda la década de 1970, la oposición panameña contra la presencia estadounidense en la Zona aumentó de forma considerable, lo que, finalmente, obligó a que se entablaran negociaciones entre los dos países.

## **Enero de 1964. Día de los Mártires**

Fue un movimiento cuyo objetivo era reclamar la presencia de la bandera panameña en el territorio conocido como la Zona del Canal, una franja de tierra alrededor del Canal de Panamá cedido a Estados Unidos a perpetuidad mediante el Tratado Hay-Bunau Varilla. Ocurrió el 9 de enero de 1964.

Este suceso fue el detonante para que se aboliera dicho tratado y entrara en vigor el Tratado Torrijos-Carter firmado años más tarde.

## **Lucha por la soberanía**

A pesar de que se esperaba una respuesta de los panameños, por el izado de la bandera estadounidense en Balboa, la magnitud de la crisis tomó a la mayoría de los norteamericanos por sorpresa.

Estudiantes llegaron hasta la zona con intención de izar la bandera panameña en el asta de la Secundaria de Balboa, donde los estadounidenses habían izado la suya. Negociación mediante con la policía, media docena de estudiantes, cargando su bandera se acercaron al asta, pero los habitantes de la Zona los rodearon, cantando el himno de Estados Unidos y rechazaron el trato entre la policía y los estudiantes panameños, lo que supuso el inicio de un tumulto. Los panameños fueron rechazados por los civiles de la Zona, que fueron respaldados por la policía.

En el curso de la discusión, la bandera panameña resultó rota en pedazos. A medida que las noticias del rompimiento de la bandera se difundían entre la población, multitudes enardecidas se fueron acercando a la frontera entre la ciudad de Panamá y la Zona del Canal. En varias oportunidades, los manifestantes entraron en la Zona, portando banderas panameñas y siendo repelidos con gas lacrimógeno lanzado por la policía. Tras sucesivas andanadas de gases lacrimógenos, la policía de la Zona comenzó a disparar sobre quienes empujaban o rompían la cerca.

Se llegó a estimar que llegaron a 30.000 o más manifestantes. También los disparos se intensificaron causando muertos y heridos.

Nunca se ha publicado un recuento definitivo de todas las muertes.

Años más tarde, el gobierno de los Estados Unidos ordenó desclasificar los documentos históricos respecto a los disturbios de 1964, incluyendo los números de municiones utilizadas por el Comando Sur. El registro oficial fue que el Ejército de Estados Unidos disparó 450 balas de rifle calibre 0.30, 5 balas calibre 0.45, 7.193 granadas o proyectiles de gas lacrimógeno. Además, el Ejército dijo haber usado 340 libras de químico CN-1 chemical (gas lacrimógeno suave) y 120 libras de químico CS-1 (gas lacrimógeno fuerte). El mismo reporte dijo que la policía de la Zona del Canal disparó 1.850 balas calibre 0.38 y 600 balas de escopeta en la pelea, además de 132 granadas de gas lacrimógeno.

## **Nuevos Tratados**

En 1977 Panamá y Estados Unidos -Omar Torrijos y Jimmy Carter- firmaron dos nuevos tratados para sustituir el acuerdo de 1903. Estos acuerdos proporcionaban a Panamá la soberanía sobre la Zona del Canal y el pleno control sobre el canal a partir del 31 de diciembre de 1999. Los Estados Unidos adquirirían el derecho de defender la neutralidad del canal.

Y a propósito de ese momento histórico, cuando periodistas preguntaron al presidente Carter sobre la diferencia que había entre ambos Tratados, el mandatario dijo: "Esta vez por lo menos los panameños pudieron leer el documento antes de firmarlo".

En 1979 entraron en vigor ambos tratados, previa ratificación por parte de ambos países. El 14 de diciembre de 1999, cumpliendo los acuerdos Torrijos-Carter de 1977, Estados Unidos traspasó la plena soberanía del Canal de Panamá.

## Cronología hasta 1999

- 1880. Primer intento de construir un canal en Panamá por una empresa francesa.
- 1902. Firma de la “Ley Spooner” por el presidente Roosevelt. Estados Unidos acordó reanudar la construcción del canal de Panamá, tras el fracaso de la empresa francesa.
- 1903 (enero). Preparación del Tratado Herrán-Hay sobre el derecho de la construcción del canal de Panamá por Estados Unidos.
- 1903 (agosto). El Congreso de Colombia rechaza el Tratado Herrán-Hay.
- 1903 (noviembre). Proclamación de la separación de Panamá de Colombia. La nueva República de Panamá es reconocida por el congreso de los Estados Unidos.
- 1903 (noviembre). Firma del Tratado Hay-Bunau Varilla, por el nuevo ministro plenipotenciario de Panamá, Philippe Bunau-Varilla. Estados Unidos tenía ahora la autorización para continuar la construcción del Canal de Panamá. Asimismo, disponían de los territorios a ambos lados del canal, y la plena soberanía en la Zona del Canal.
- 1904. Reanudación de las obras de la vía interoceánica por los Estados Unidos. Se creó la Comisión Istmica del Canal para su construcción.
- 1913. Finalización de la construcción del canal panameño, simbolizada el 15 de agosto de 1914 por la travesía del vapor “Ancón”. Dejó de existir la Comisión Istmica del Canal. El gobernador de la Zona del Canal será el administrador.
- 1964 (9 de enero). Policías y militares estadounidenses disparan contra miles de manifestantes, que intentan romper el cerco del canal por la fuerza.
- 1977 (septiembre). Firma del tratado Torrijos-Carter, que supuso la progresiva cesión de la soberanía de la Zona del Canal de Estados Unidos a Panamá.
- 1999. La Comisión del Canal de Panamá dejó de existir, pasando la administración a la Autoridad del Canal de Panamá.

### Fuentes:

- <http://elpaissemanal.elpais.com>
- [www.panamacanal.salini-impregilo.com](http://www.panamacanal.salini-impregilo.com)
- [www.periodistadigital.com](http://www.periodistadigital.com)
- <http://hispanoteca.eu>
- <https://es.wikipedia.org>
- <http://laestrella.com.pa>

---

**Fuente: Página web Mandu'a.**



## ARTÍCULOS

# HISTORIA NATIONAL GEOGRAPHIC

---

## LA BATALLA DE TRAFALGAR: LA VICTORIA MÁS IMPORTANTE DE NELSON

**Germán Segura, doctor en Historia**  
**23 de noviembre de 2023**

*El mediodía del 21 de octubre de 1805, las aguas próximas al cabo de Trafalgar fueron escenario de la mayor, más dura y más decisiva batalla naval librada durante las guerras napoleónicas.*



**La victoria inglesa abanderada por Nelson no solo frustró la invasión francesa a Gran Bretaña, sino que permitió a este país asentar su dominio de los mares hasta la Segunda Guerra Mundial.**  
**Foto: Wikimedia Commons**

A finales de octubre de 1805, a lo largo de cien kilómetros de costa gaditana, el mar arrojaba sobre las playas los vestigios de un formidable combate naval. Aparejos, maderas y hombres

aparecían ante los ojos horrorizados de las numerosas personas que acudieron a socorrer a los náufragos sin distinción de banderas: el resentimiento se desvaneció ante la magnitud de un desastre que había causado más de cinco mil muertos y cuatro mil heridos.

**El escenario de este dramático episodio fue una extensión de mar situada frente al cabo de Trafalgar** que, desde entonces, entraría en la historia.



El 21 de octubre de 1805, Nelson, al frente de 27 navíos de línea y 6 fragatas, aplastó en poco más de seis horas de combate a una flota franco-española compuesta por 33 navíos de línea y 7 fragatas. La pintura es de Thomas Buttersworth, un marinero Inglés del período de las guerras napoleónicas que acabó siendo un pintor de escenas relacionadas con el mar.

Foto: Wikimedia Commons

El origen de la batalla de Trafalgar se remonta a mayo de 1803, cuando los británicos, contrariados con **Napoleón** y su voluntad de dominar toda Europa, reanudaron las hostilidades contra Francia pese a la paz que tan solo un año antes habían firmado. En ese momento estaba por ver cuál sería la posición de España, que poseía la tercera flota del mundo, después de la británica y la francesa.

Su concurso al lado de cualquiera de ellas podía inclinar decisivamente la balanza del poder naval. Napoleón reclamó su colaboración, pero el gobierno español –en manos entonces de Godoy, favorito del rey Carlos IV y su esposa María Luisa– salvó el primer envite acordando el pago de un subsidio para el sostenimiento de las fuerzas francesas. De esta forma se evitaba entrar en una guerra que se preveía mucho más costosa. Sin embargo, la neutralidad española quedaba comprometida, y así lo entendió el gobierno británico, que dio instrucciones a sus barcos de registrar cualquier buque español que encontrarán, lo que provocó numerosos incidentes.

## España declara la guerra a Gran Bretaña

Los ataques ingleses a naves españolas fueron en aumento a lo largo de 1804 hasta que, el 5 de octubre, varias fragatas británicas atacaron un convoy proveniente de América y hundieron un barco con pasajeros civiles. Esta fue la gota que colmó el vaso: **España declaró la guerra a Gran Bretaña el 12 de diciembre de 1804 y firmó un tratado de alianza con Francia el 4 de enero del año siguiente.**

*"Con sólo doce horas que tengamos el dominio del Canal, Inglaterra habrá dejado de existir"*



Foto: Wikimedia Commons

**Napoleón**, que acababa de proclamarse emperador, estaba decidido a dar el golpe de gracia a la constante intromisión británica en sus planes de dominio continental: decidió reunir en el campo de Boulogne un ejército de 200.000 hombres para intentar un desembarco en Inglaterra. "Con sólo doce horas que tengamos el dominio del Canal –argüía el emperador– Inglaterra habrá dejado de existir". La entrada en guerra de España, que se comprometía a poner a disposición de Francia una treintena de navíos de línea (los poderosos buques de guerra de la época), hacía factible la operación. Pero antes era necesario **urdir un plan para distraer a la flota británica del canal de la Mancha** y lograr por unos días el control de la zona.

### El plan de Napoleón

Ultimado a principios de marzo de 1805, el plan consistía en la salida de **tres escuadras francesas que, con la incorporación de las españolas, debían reunirse en las Antillas para atraer hacia allí a la armada británica.** Cuando esto se produjera, la fuerza combinada franco-española debía volver rápidamente al Canal y transportar el ejército imperial a Inglaterra. Era un

plan demasiado complejo, y la descoordinación de las distintas escuadras dio al traste con la operación. Sólo el almirante francés Pierre Charles Silvestre de Villeneuve consiguió salir de Tolón evitando la escuadra **del famoso almirante británico Horatio Nelson, que vigilaba el Mediterráneo**. Una vez la escuadra española, al mando del teniente general Federico Gravina, se incorporó a la flota francesa, las naves pusieron rumbo al Caribe.



Uno de los héroes de Gran Bretaña, el almirante Nelson, tiene su estatua en la famosa Trafalgar Square de Londres.

Foto: AP

Tras realizar varios ataques a las posesiones británicas y cerciorarse de que Nelson había mordido el anzuelo, Villeneuve volvió a Europa. Pero al llegar cerca de Finisterre, la flota combinada se topó con la escuadra británica que bloqueaba El Ferrol. El 22 de julio se libraba el combate de Finisterre que, pese a la superioridad numérica franco-española, quedó en tablas por la indecisión de Villeneuve. Como reconoció: “Estoy satisfecho de los españoles; no tanto de mi almirante, que nos hubiera proporcionado una gran victoria si hubiese mostrado más energía”.

Asaltado continuamente por las dudas, Villeneuve no esperó en aguas gallegas la llegada de refuerzos franceses y acabó por poner rumbo a Cádiz, adonde llegó el 20 de agosto.

Cuando Napoleón supo de la maniobra de Villeneuve, el 25 de agosto, montó en cólera ante la “conducta infame” de su almirante, que le obligó a abandonar la ansiada invasión de Inglaterra. Entonces, el 6 de septiembre, Napoleón decidió sustituir a Villeneuve y envió en su lugar, a Cádiz, al almirante François Étienne de Rosily. Pero, mientras este no llegaba, dio orden a Villeneuve de adentrarse en el Mediterráneo para apoyar las operaciones terrestres que se llevaban a cabo en Nápoles. Esta orden acabaría resultando fatal.

## El honor en juego

La bahía de Cádiz estaba entonces bloqueada por una escuadra británica, capitaneada por el almirante Nelson, que esperaba la ocasión para dar un golpe decisivo a la flota franco-española. Pese a ello, Villeneuve se aprestó a cumplir las instrucciones de **Napoleón** y hacerse cuanto antes a la mar. El 8 de octubre convocó una reunión en su buque insignia, el Bucentaure, en la que los españoles aconsejaron esperar a los británicos en la bahía y no arriesgar la salida ya que los barómetros estaban bajando y anunciaban mal tiempo. “Aquí lo único que baja es el valor”, exclamó el contra-almirante francés Charles Magon, acalorando los ánimos. **El brigadier español Dionisio Alcalá Galiano exigió una disculpa y acabó retando a Magon a un duelo que nunca tuvo lugar** porque ambos murieron días más tarde. Al final, con el asentimiento de Villeneuve, se decidió permanecer en Cádiz, esperando mejorar la deficiente preparación de algunas dotaciones para el combate.

Sin embargo, el 18 de octubre, el rumor de que Rosily venía de camino para sustituirle hizo que Villeneuve se decidiera a jugarse todo a una carta para restituir su honor mancillado. Ordenó, pues, la salida de la flota combinada. Desaprobando esta decisión precipitada y convencido del sangriento combate que se avecinaba, el brigadier Cosme Damián Churruca le dijo a un familiar que servía a sus órdenes: **“Despídete de tus padres, porque mi suerte será la tuya: antes de rendir mi navío lo he de volar o he de echarlo a pique”**. Cuando Rosily llegó a Cádiz, el desastre ya se había consumado.

Hasta el amanecer del 20 de octubre, la flota combinada no pudo dejar la bahía debido a la falta de viento. **Se componía de 33 navíos de línea (18 franceses y 15 españoles)**, entre ellos el más grande de la época, el barco de la Real Armada española Santísima Trinidad, al mando del general Baltasar Hidalgo de Cisneros, con cerca de 1.200 hombres y 136 cañones. Por la tarde, Villeneuve ordenó a la flota poner rumbo a Gibraltar y, poco antes del anochecer, formar la línea de batalla ante la cercanía del enemigo. En efecto, Nelson sabía de las evoluciones de Villeneuve y su flota navegaba hacia la franco-española para interceptarla.



Foto: Wikimedia Commons

La madrugada del 21 de octubre, ambas flotas se avistaron, aunque los débiles vientos ralentizaban cualquier maniobra. A las 8 de la mañana, **Villeneuve tomó una decisión que resultó catastrófica. Ordenó virar en redondo para evitar que Nelson pudiera cortarle la retirada a Cádiz.** Al ver la señal, Churruca exclamó: “El almirante no conoce sus obligaciones y nos compromete”. La maniobra fue ejecutada, pero, al ser el viento más flojo en cabeza que en cola, se provocaron apelotonamientos y la línea de batalla quedó confusa. El almirante Gravina, que había quedado en retaguardia con su barco, el Príncipe de Asturias, dio órdenes para rectificar la formación, pero poco se pudo hacer ante la llegada de la flota británica.

## Un combate sangriento

Nelson había dispuesto sus 27 navíos en dos columnas, una bajo su mando y encabezada por su buque insignia Victory, y otra al mando del vicealmirante Cuthbert Collingwood, instalado en el Royal Sovereign. Con ellas pretendía cortar en sentido perpendicular la línea franco-española y destruir su centro y retaguardia antes de que la vanguardia pudiera auxiliarlas. Antes de mediodía, Nelson envió la señal de batalla a sus buques: “Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber”. Por su parte, los españoles izaron en el mástil una cruz de madera, a la vieja usanza de su marina desde Lepanto, y se dispusieron a recibir a los británicos. Villeneuve dio orden de abrir fuego y el combate se inició cuando el Fougueux disparó sobre el Royal Sovereign.

La columna de Collingwood se interpuso entre la retaguardia y el centro de la línea franco-española, al tiempo que la encabezada por Nelson, un poco más retrasada, marchaba directa a

incrustarse en el centro aliado, donde se hallaban el Bucentaure y el Santísima Trinidad. La genial maniobra del inglés consiguió cortar la línea aliada en dos partes, quedando 10 barcos en vanguardia, de los cuales sólo unos pocos pudieron incorporarse a tiempo al combate. Los otros 23 navíos se enzarzaron con los 27 británicos en numerosas escaramuzas que se decantaron a favor de estos últimos. Así, el Bahama se enfrentó inicialmente contra dos navíos de la columna de Collingwood y después contra otros dos hasta que un proyectil arrancó la cabeza a su comandante, Alcalá Galiano. Aunque antes del combate había gritado a su tripulación: “¡Tengan todos entendido que la bandera está clavada! ¡Este barco no se rinde!” , el Bahama, gravemente dañado, acabó capitulando.



**El almirante Nelson dispuso sus barcos en dos columnas para cortar la línea franco-española y destruir su centro y su retaguardia. La pintura es de William Lionel Wyllie, un prolífico pintor de la época cuyos temas principales trataban de escenas marinas.**

**Foto: Wikimedia Commons**

Magon, el contraalmirante francés que tenía una cuenta pendiente con Alcalá Galiano, también resultó mortalmente herido en el Algesires, como Churruca en el San Juan Nepomuceno. Este ocupaba el último lugar de la línea de batalla y se enfrentó sucesivamente a cinco navíos británicos. Churruca perdió la pierna de un cañonazo, pero, en un gesto heroico, pidió un barril de arena a fin de cortar la hemorragia y permanecer erguido para continuar dando órdenes. Muerto su jefe y tras cuatro horas de combate, el Nepomuceno acabó rindiéndose a los ingleses. Como había escrito Churruca a su hermano: “Si oyes hablar de la captura de mi barco, piensa que he muerto”.

## Termina la Batalla de Trafalgar

El Victory de Nelson sufrió el fuego de cuatro navíos antes de recibir refuerzos. Arrimado al Redoubtable francés, se sucedieron varias tentativas de abordaje y el fuego de fusilería sobre las cubiertas era intenso. Una bala hizo saltar una astilla de la cubierta que hirió al capitán Thomas Hardy, comandante del Victory. Al rato, otra bala hacía blanco en el almirante inglés: “¡Por fin lo han conseguido, Hardy! –exclamó–. ¡Me han roto la espina dorsal!”. Eran las 13:25; Nelson fallecería tres horas más tarde, sabedor de la victoria.



Foto: Wikimedia Commons

El contraalmirante Pierre Dumanoir, a bordo del Formidable y al mando de la vanguardia aliada, reaccionó con lentitud pese a que los españoles le apremiaban a virar para acudir en ayuda del resto de la flota. Ante la superioridad británica, Dumanoir huyó con cuatro barcos franceses hacia Gibraltar sin apenas haber luchado, en tanto que Gravina, con la batalla ya decidida y mientras acechaba el temporal, logró reunir 11 navíos y los dirigió a Cádiz en busca de refugio. Hacia las seis de la tarde, el combate acabó tras la explosión de un navío francés, el Achille, que fue el único barco hundido durante la jornada.

*“La flota franco-española perdió 23 de los 33 barcos que iniciaron el combate en Trafalgar”*

El temporal anunciado se desató con dureza la misma tarde del combate, cuando los maltrechos barcos y sus diezmadas dotaciones tenían menos probabilidades de capearlo con éxito. Collingwood, al mando de la escuadra británica tras la muerte de Nelson, decidió afrontar el temporal mar adentro llevándose consigo los 17 navíos apresados. Durante el día 22, el Fougueux, con ingleses custodiando a los prisioneros franceses, se estrelló contra la costa y el Redoubtable, que estaba siendo remolcado, se fue a pique. Al día siguiente, a pesar del mal

tiempo, algunos barcos de la flota combinada volvieron a salir de Cádiz y liberaron a los españoles Santa Ana y Neptuno, aunque este último se perdió frente al Puerto de Santa María.

Durante los días siguientes, los ingleses perdieron otros cuatro de los barcos capturados, entre ellos, el Santísima Trinidad, mientras que dos de los españoles que habían salido en ayuda de sus compañeros se estrellaron contra la costa. Este fue el fin para otros cinco navíos de la flota franco- española, que perdió 23 de los 33 barcos que iniciaron el combate en Trafalgar. Los británicos no perdieron ninguno y tras capturar los cuatro de Dumanoir se hicieron con un total de ocho navíos que fueron después reutilizados por su flota.



En este óleo de William Lionel Wyllie se muestra un momento de la batalla de Trafalgar, uno de los más sangrientos y decisivos de las guerras napoleónicas. En esta batalla Nelson dio su famosa orden: "Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber".

Foto: Wikimedia Commons

En Londres, la victoria quedó ensombrecida por la muerte de Nelson, un héroe nacional. Villeneuve fue llevado prisionero a Inglaterra y asistió al funeral de su adversario. Liberado bajo palabra, volvió a Francia e intentó justificarse ante **Napoleón**, pero no fue recibido y acabó suicidándose. **“Era un hombre valiente, pero sin talento”, comentó el emperador.** Diferente consideración tenía de Gravina, “todo genio y decisión en el combate”, muerto seis semanas antes por las heridas recibidas en Trafalgar. La pérdida de tantos bravos soldados y la tragedia humana vivida en Trafalgar harían decir a Galdós, en boca de uno de sus personajes: “¡Cuánto desastre, Santo Dios, causado por las torpezas de un solo hombre!”

---

**Fuente: Página web National Geographic.**

## ARTÍCULO

# LA VANGUARDIA

### TRAUDL JUNGE, LA SECRETARIA ARREPENTIDA DE HITLER

Sergi Vich Sáez

16 de marzo de 2020

*Hace 100 años nació la que iba a ser la secretaria más conocida del dictador alemán. Sus memorias fueron una de las fuentes de la película “El hundimiento”*



Traudl Junge, secretaria de Hitler, el día de su boda, 1943.

Era joven y tenía proyectos. Hasta entonces, **su vida laboral no había sido muy satisfactoria**, pero se sabía eficiente y trabajadora. A diferencia de muchas de sus amigas, no sentía un gran interés por los hombres. En realidad, Traudl (Gertraud) Humps solo quería una cosa: ingresar en una compañía de ballet, tal como había hecho su hermana menor, Inge, y eso únicamente podía lograrlo en Berlín.

Abandonar un trabajo en tiempos de guerra resultaba difícil, y mucho más cambiar de residencia. Pero, en la primavera de 1942, después de superar múltiples obstáculos, **se instaló en la capital**. Fue gracias a la recomendación del jefe de la Cancillería privada del Führer –Albert Bormann, hermano de Martin–, obtenida a través de una amiga de su hermana.

Todo funcionó a la perfección. No solo pudo trasladarse, sino que logró un puesto de administrativa en la Cancillería del Reich, mientras buscaba su oportunidad para bailar. Fue entonces, a los 22 años, cuando la diosa Fortuna –al menos, así lo creyó ella– llamó a su puerta. Una de las secretarías personales de **Adolf Hitler** abandonó el servicio para casarse. Urgía llenar la vacante, y se iba a cubrir con personal de la Cancillería. **Traudl se presentó sin dudarlo.**

La prueba tuvo lugar en el frío y desolado ambiente del Cuartel General del Führer en la Prusia Oriental (la Guarida del Lobo) en diciembre de 1942. Fuese porque era joven y bávara –Múnich se consideraba la capital del movimiento nacionalsocialista, y Hitler sentía un cariño especial por esa ciudad–, por sus habilidades taquimecanográficas, por la recomendación de Albert Bormann o por las tres cosas a la vez, **la vacante fue suya.**

Había obtenido el anhelado puesto: se había convertido en **una de las secretarías personales del Canciller del Reich.** Como dijo años después: “Pensé que estaría en la propia fuente de todos los acontecimientos, pero en realidad, estuve en un punto ciego”.

## La familia Humps

La atlética y algo estrábica Traudl había nacido en Múnich el 16 de marzo de 1920. **Su padre, Max Humps, era un maestro cervecero nacionalista** que había formado parte del ultraderechista Freikorps Oberland, uno de aquellos cuerpos francos que en los primeros tiempos de la República de Weimar había combatido a los comunistas con las armas. Posteriormente se afilió al recién nacido Partido Nacionalsocialista de los Trabajadores Alemanes (NSDAP). En sus filas participó en el Putsch de la Cervecería, y logró alcanzar un alto puesto en la organización años después.



**Hitler, en la ventana de la Cancillería del Reich, recibe una ovación la noche de su proclamación como canciller, el 30 de enero de 1933.**

Estaba casado con Hildegard Zottmann, severa hija de un general retirado. Este se había opuesto a una boda que, a su entender, degradaba su posición social, pero la joven se salió con la suya. Del matrimonio nacieron dos niñas, Traudl e Inge. Sin embargo, al poco de nacer la más pequeña, **el padre se fue a buscar fortuna a Turquía**, desentendiéndose de la manutención de la familia.

La empobrecida sociedad alemana, que apenas se había recuperado de la pasada hiperinflación (una jarra de cerveza llegó a costar más de tres mil millones de marcos), daba muy pocas oportunidades a una mujer abandonada y con hijos. Así que, tragándose su orgullo, la joven fue a pedir ayuda su padre, que la recibió con desdén. El general retirado no solo aprovecharía cualquier ocasión para humillar a su hija, sino que **la mantendría al borde de la indigencia** reduciendo su asignación al mínimo, a pesar de sus notables recursos.

La vida de Hildegard no resultó fácil, lo que se tradujo en una notable falta de cariño hacia las niñas. Mientras tanto, Max Humps, que había logrado cierta posición, **requirió el traslado de su familia a Anatolia**. Fue respondido con una solicitud de divorcio que se materializó tras un doloroso trámite, sobre el que se cernió la sombra del abuelo materno.

## Ser joven en el Reich

Cuando Traudl cumplió los quince años, el régimen nacionalsocialista estaba ya plenamente asentado. En 1935 **ingresó en la Bund Deutscher Mädel (Liga de Muchachas Alemanas)**, donde recibió las máximas típicas (el lema de la asociación era: “¡Sé fiel, sé pura, sé alemana!”).

Para los escolares, la figura de **Hitler era la de un ser paternal** que se desvivía por garantizarles, como alemanes y arios que eran, un futuro mejor. Ni su madre ni su abuelo eran nazis, pero, aunque Traudl nunca se afilió al partido, la idealizada imagen de Hitler fue calando en su interior. Aunque lo que más deseaba era bailar, lo cierto es que al acabar el bachillerato dirigió sus pasos, más por obligación que por devoción, hacia la Escuela de Comercio, donde **se formó como secretaria**. Tras algunos trabajos de corta duración, terminó, como hemos visto, siendo parte del reducido círculo de quienes asistían directamente al Führer.

## El centro de poder

Los meses que trabajó para Hitler fueron cuando menos extraños. Aquel era un **universo cerrado en el que resultaba tan difícil entrar como salir** y que, a medida que las armas germanas retrocedían, fue aislándose cada vez más del mundo exterior.





**Adolf Hitler y Eva Braun, en el año 1942.**

Traudl fue bien aceptada por sus compañeras y también por **Hitler, que solía ser amable y solícito con los miembros de su servicio personal**. Traudl se sintió pronto integrada, y se reforzó en ella la imagen positiva del Führer: “Me sentí fascinada por Adolf Hitler, [...], era un jefe agradable y un amigo paternal”.

Su servicio se desarrolló básicamente entre Berlín y el Berghof, la **residencia estival de Hitler cerca de Berchtesgaden**, en los Alpes bávaros. Pronto conoció al apuesto ayudante de campo del Führer, el SS-Obersturmführer Hans Hermann Junge, con el que se casó el 19 de junio de 1943. El matrimonio sería de corta duración. El avión en el que viajaba Junge en labores de observación fue abatido en el frente de Normandía en agosto del año siguiente.

En cualquier caso, la ahora Sra. Junge se fue adaptando a los horarios, situaciones y personajes de su entorno. **Trabó una sincera amistad con Eva Braun**, la amante y futura esposa de Hitler. Pero Traudl nunca cuestionó lo que ocurría a su alrededor, pese a que algunas de las dramáticas medidas tomadas era ella misma quien las transcribía.

La encontramos en el Führerbunker berlinés durante los últimos días del Reich. Se negó a huir de allí cuando se le dio la oportunidad, **ligando su vida a la del canciller**. En el búnker continuó con su trabajo, mecanografiando el testamento de Hitler, y atendió también a los hijos de Joseph Goebbels.

Tras el suicidio del Führer, decidió abandonar el recinto en el grupo dirigido por el SS-Brigadeführer Wilhelm Mohnke. Se llevó consigo el abrigo de pieles que le había regalado Eva Braun, que pronto canjeó por una prenda menos llamativa, y la **cápsula de cianuro que le entregó en mano el propio Hitler**. Pasó por múltiples peripecias hasta ser detenida por la policía soviética, que extrañamente no se encarnizó con ella.

## En libertad

En 1946 consiguió pasar al sector norteamericano, donde fue detenida de nuevo temporalmente. Como tantos otros alemanes, **fue absuelta por un tribunal de desnazificación** e intentó rehacer su vida.



**Churchill se sienta en una de las sillas dañadas del búnker de Hitler en Berlín.**

Animada por su pareja de esa época, Heinz Bald, redactó en unas cuartillas **sus experiencias junto al Führer**, que quedaron en un cajón. En paralelo, se labró un nombre como periodista y escritora ocasional, y aunque participó en algún documental y aceptó alguna entrevista al respecto, intentó, sin demasiado éxito, olvidar los viejos tiempos.

Porque algo reconcomía a esta fumadora empedernida. **Se había dejado impregnar por el espíritu nihilista de aquella extraña corte**, sin que asomara en ella el menor espíritu crítico: “Después de las revelaciones de los delitos de este hombre, hasta la última hora de mi vida me sentiré culpable de haber sido su cómplice”.

La catarsis liberadora la llevó a cabo poco antes de su muerte, provocada por un cáncer de pulmón. En compañía de la periodista austríaca Melissa Müller, abrió el cajón de sus recuerdos y **puso en orden aquellas viejas cuartillas**, que publicaría en 2001 con el título *Hasta el último momento*. Las completó con el documental *El ángulo muerto* (2002), de Othmar Schmiderer y André Heller, en el que vertió consideraciones y sentimientos.

En paz con su pasado y consigo misma, **Traudl Junge murió en Berlín** el 11 de febrero de 2002.

---

**Fuente:** Página web La Vanguardia.



# HISTORIA MARINERA

## HISTORIA MARINERA



### LA ESCUELA DE GRUMETES, 151 AÑOS CREANDO OPORTUNIDADES

Sergio Trujillo Meléndez

Teniente 2°

Publicado en Revista de Marina N° 4/2019, el 27 de agosto de 2019



La Escuela de Grumetes es una de las instituciones pioneras en incluir la gratuidad en sus planes de estudio desde hace 151 años. Es así que durante generaciones, este plantel educacional ha sido una gran alternativa para los sectores más vulnerables de la sociedad chilena, una segunda oportunidad de surgir en la vida. Para el joven chileno que opta por el estilo de vida naval, los instructores y los oficiales de división se convierten en los principales actores en la transformación de civil a marino. Esta transformación no es fácil, pues muchas veces, se deben fortalecer valores y virtudes que el joven grumete no posee, ya sea por su formación familiar, entorno social o círculo de amistades. En esta ocasión se relatará la historia de un grumete, que como muchos, vio en la escuela una oportunidad de cambiar su destino y tener un propósito en la vida. Su ingreso fue como el de los otros 1.182 chilenos que cruzaron la puerta de los leones aquel 29 de enero de 2018. Su pequeña diferencia, más común de lo que se puede creer, es que

nadie lo fue a despedir aquella mañana de enero. Llegó solamente con un sueño y una meta. El periodo de recluta fue duro, pero las constantes motivaciones de los instructores, sobre un futuro mejor, le daban fuerzas para soportar el mar en la madrugada, el agua fría, el cambio de alimentación, las extensas jornadas de infantería, el deporte y por sobre todo, la dura pero necesaria instrucción militar básica. Un día antes de la primera visita, se les preguntó a los grumetes si es que existía alguno que no fuera a recibir visitas, con el afán de solicitar un sponsor que lo apoye. A pesar de su 1,85 m de talla y sus 80 kg de peso, levantó la mano con timidez, afirmando que no sería visitado aquel cálido día de febrero. Rápidamente un carreta lo invitó a su núcleo familiar y aunque no era la suya, pudo disfrutar de un día de cariño, amistad y comida. Sin embargo, las alarmas se habían encendido en el cuerpo de instructores. No es normal, que alguien que es oriundo de Coronel (relativamente cerca de Talcahuano), no lo vengán a dejar ni a ver durante su proceso de acuartelamiento y posterior visita de reclutas. Comenzando marzo, el jefe de curso del grumete le pidió la palabra a su oficial de división.

- Mi teniente, tampoco vendrán a la entrega de armas. Por lo que le pido la venia para yo entregarle su armamento.



Y es así, como su fusil, símbolo de todo hombre de armas, que normalmente lo entrega un familiar cercano, fue entregado por su jefe de curso, un hombre que se había convertido en esos dos meses en algo mucho más importante que un instructor. Posterior al franco, el grumete solicitó permiso para pernoctar en Coronel, lo cual fue autorizado, pues la dirección correspondía a la vivienda de un familiar. Las primeras salidas, él fue hacia esa dirección, pero después de tres fines de semana, prefirió no hacerlo más. Una noche de abril su oficial de división paseaba junto a su familia, en el mall del Trébol. Ingresó a la biblioteca Viva a devolver un libro. Cuando el recepcionista vio que su dirección era en la isla Quiriquina, le preguntó si trabajaba en la Escuela de Grumetes. Ante su respuesta, el recepcionista nuevamente, esta vez en tono más bajo, le preguntó si conocía a esa persona, apuntando una esquina del local, donde un grumete se refugiaba entre una torre de libros de diversas materias. Lo reconoció al instante. Rápidamente y con un ligero tono de vergüenza el oficial le preguntó si es que le había

ocasionado algún problema. La respuesta fue todo lo contrario, llegaba muy temprano y proactivamente cerraba la biblioteca, era muy atento y siempre ayudaba a los niños o a los abuelitos. Sólo les llamaba la atención lo tarde que se iba y que a la hora normal del almuerzo, no salía de la biblioteca. Pensativo en la situación el oficial se retiró del sector, no volvería a la Isla aquella noche, pero tenía que dejar unas bolsas en la guardia del molo 500, por lo que muy entrada la noche comenzó su trayecto a la base naval. Antes de llegar a la puerta de Los Leones, vio al grumete cruzando el semáforo en dirección hacia el cerro Cornou. Esto le llamó la atención. Ninguno de sus grumetes tenía la autorización para pernoctar en ese cerro y por la hora, se debía dirigir a algún lugar a pasar la noche. Así que se estacionó en las cercanías y lo observó. El grumete se encaminó hacia el terminal de buses de Talcahuano, ingresando y no saliendo más. Intrigado, el oficial decidió ir a la guardia del Molo 500 a dejar las bolsas y luego pasar al terminal de buses. Quince minutos después, estaba ingresando a un terminal que claramente se preparaba para cerrar. Buscó a su grumete por el primer piso, pero no lo encontró. Recordó que existía una escalera la cual llevaba al patio de comidas del terminal. Subió y encendió la linterna de su celular. Ahí, lo encontró sentado en una de los asientos, con su cabeza apoyada en las manos, dormitando. Lo despertó y le dijo que se levantara. Que se iría con él. El remolcador Grumete Pérez le daría cobijo aquella noche. El oficial espero a que el grumete dejara sus cosas en el camarote y con una rápida señal le indicó que lo acompañase. Subieron a la cubierta y se hicieron un café.

- Ya.. “chiporro” cuénteme por qué iba a pasar la noche en ese lugar tan peligroso.
- Llevo tres fines de semana en la misma condición mi teniente. Salgo franco, me voy al mall, leo libros y a veces dormito entre ellos. Cuando van a cerrar me voy y comienzo a caminar rumbo a Talcahuano. Llego al terminal y subo al segundo piso, ahí me escondo y espero que amanezca.

El oficial no le apartaba la mirada, mientras pensaba si recriminarlo o consolarlo.

- ¿Por qué no se queda en el lugar donde está autorizado a pernoctar?
- Me echaron de allí hace un mes mi teniente. No son familiares, son amigos de mi papá. Querían que saliera a trabajar en la noche y eso de donde yo vengo no es nada bueno mi teniente. El primer fin de semana me rehusé y me aguantaron. El segundo fin de semana me sacaron a patadas. Me fui donde un amigo. Pero, no es nada bueno el ambiente mi teniente. Mucha droga, trago y malas amistades. Uno de mis ex amigos me ofreció un pito, como no quise, se ofendió y casi me corta la cara con un cuchillo mi teniente.

Le decía esto mientras le mostraba un corte en el brazo.

- Alcance a colocar mi brazo. Me rompió el uniforme. Estuve toda la noche cociéndolo para que no se notara.
- ¿y sus padres?

- Mi mamá se fue hace años de la casa mi teniente, mi padre está preso y mi hermano también. No tengo a nadie. La casa donde crecí, se la tomó un hermano de mi papá y la convirtió en un antro. Yo estaba cayendo en lo mismo que mi hermano, pero unos buenos vecinos me hablaron de la Armada y decidí postular. Cuando quedé, ellos me pasaron un viejo terno de su hijo. También tengo una abuela, pero vive en el campo, muy lejos.

El oficial solo tendió a colocar un brazo sobre su hombro.

- Usted no puede andar caminando tan tarde y menos quedarse en un terminal de buses.

Un largo silencio rondo el viejo remolcador.

- Haremos algo. Usted se quedará en la escuela, franco a bordo, lo que quiere decir que podrá levantarse un poco más tarde que el resto, ir a la biblioteca, ver televisión o hacer deporte. No formará y sólo se presentará al instructor de servicio en los ejercicios de rancho. ¿Le gustaría algo así?



Al grumete se le humedecieron los ojos.

- Si mi teniente, me encantaría, no sabía que se podía.
- Obvio hombre, la escuela es su casa de ahora en adelante, una casa estricta, pero de la cual nunca lo echaran a patadas.

Los meses pasaron y llegó la hora de graduarse. Las buenas notas y el buen comportamiento, lo llevaron a elegir una de las pocas chazas de buzo de salvataje. Sus propios méritos a ostentar el parche de deportista distinguido y lista de mérito. Posterior a dejar a su división en el remolcador, el oficial se encaminó hacia el toldo donde sería la recepción posterior a la graduación en el estadio El Morro. Estaba entrando a la carpa cuando vio varias llamadas perdidas del mismo número. Cuando su teléfono volvió a sonar. Decidió contestar.

– Aló...

Una voz femenina, como de una señora de avanzada edad le devolvió el saludo.

– Hola... Usted no me conoce, pero soy la abuela de uno de sus grumetes. No lo quiero molestar ni quitar de su tiempo, sólo quería agradecerle, por haberle dado a mi nieto, una segunda oportunidad en la vida.

Estos hechos son reales, pero es un conjunto de circunstancias vividas por el autor con diferentes grumetes a lo largo de un año como oficial de división. Los nombres de los grumetes se mantendrán en reserva, quedando a fuego grabados en la mente del equipo de instructores de la Segunda División 2018.

---

**Fuente: Revista de Marina.**



# NOTICIAS ARMADA



## NOTICIA ARMADA

### MARINA MERCANTE NACIONAL: 206 AÑOS TRAZANDO EL DESARROLLO NACIONAL

**Miércoles 26 de junio de 2024**

*En la ceremonia conmemorativa, realizada en el Museo Marítimo Nacional, se destacó el aporte de todos los mercantes en el crecimiento del país.*



Con la presencia del Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Juan Andrés De la Maza, autoridades regionales, parlamentarios, representantes de las entidades asociadas al ámbito marítimo e invitados especiales, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante conmemoró los 206 años de la Marina Mercante Nacional.

La ceremonia, realizada este 26 de junio, en las dependencias del Museo Marítimo Nacional, fue el marco propicio para reconocer el significativo aporte al desarrollo del país que entrega

diariamente el sector de la marina mercante a través de sus 105 armadores, 1.066 Oficiales y 1.452 tripulantes.



En la oportunidad, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Fernando Cabrera, destacó que “durante esta larga travesía, la marina mercante ha cumplido con su aporte al desarrollo nacional y al esfuerzo de la guerra, sin embargo, hay varios pasajes de nuestra historia, en que sí se ha notado su importancia y necesidad”.

A modo de ejemplo, en su discurso destacó aquellos momentos históricos en los cuales la actividad marítima se vio afectada o disminuida como fueron los periodos de la Guerra contra España, las 1ª y 2ª Guerras Mundiales, la Guerra de Corea y la Crisis del Canal de Suez. En todas ellas el país se vio afectado por el devenir de la marina mercante.

Del mismo modo, resaltó el aporte en el sostenimiento de las líneas de comunicaciones marítimas, que son vitales ante catástrofes que puedan aislar a zonas del país. Casos como el terremoto y tsunami del 2010, la erupción de volcán Chaitén o los aluviones del norte son ejemplo de lo anterior.

“Nuestro desafío como Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, es asumir la tarea y el deber de velar por el desarrollo y eficiencia de la marina mercante nacional de la misma manera que todos, por orientación de la ley de Fomento de la Marina Mercante, debiéramos tener en mente; que la política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su marina mercante en armonía con el interés general”, puntualizó el Vicealmirante Cabrera.

Finalmente, el Director General señaló que “Chile no puede prescindir de una marina mercante propia. Esto no es una conclusión antojadiza o belicista, pensándola como una reserva, muy por

el contrario, obedece a un dictado geopolítico y geoestratégico y es responsabilidad de sus autoridades fomentarla”



Tras las palabras del Vicealmirante Cabrera, se procedió a la imposición de medallas por años efectivos de embarco a un total de 13 tripulantes y 15 Oficiales mercantes, quienes recibieron el aplauso y reconocimiento por su aporte al desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

---

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

# POSTALES DEL PASADO



---

## POSTALES DEL PASADO



### **Playa Las Torpederas de Valparaíso en 1930**

Se aprecia la importante infraestructura turística, que rápidamente se instaló en la playa, luego de que la Armada trasladara la Base Aeronaval a Quintero en 1927.



### **Playa Papagallo de Quintero en 1950**

En esta foto lo que aparece primero es la caleta Papagallo de Quintero y al fondo se puede ver la playa del mismo nombre con su casino al costado izquierdo.



### **Bahía de Papudo en 1950**

Vista a la playa de Papudo. A la derecha se puede ver la caleta y sus botes sobre la arena, al centro destaca el Chalet Recart obra de Josué Smith Solar.

La actual Plaza Simón Bolívar se asienta sobre los antiguos solares de ambos edificios, hoy desaparecidos; la Plaza de la Victoria, delante de éstos, fue ocupada después del seísmo durante varios meses por viviendas de emergencia, tal como se aprecia en la instantánea.



### **Plaza de Quillota en 1904**

Al fondo se ve la fachada de la antigua iglesia Santo Domingo de Quillota, que resulto destruida en el terremoto de 1906.

---

**Fuente: Página web Enterreno.**

# VIDEOS

## INSTRUCCIONES PARA HABILITAR SUBTÍTULOS EN ESPAÑOL EN VIDEOS DE YOUTUBE

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



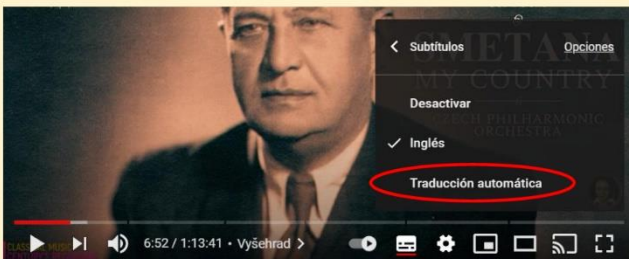
2) Haga clic en “**Configuración**”.



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



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



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



## CINE A BORDO

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

### **Los hombres del diablo**

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

### **Marooned - Gregory Peck, David Janssen y Gene Hackman**

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



## RECOMENDADOS DE LA SEMANA

### MÚSICA

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

#### **Chamal – Cantos y danzas de Chile**

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

#### **2024 Arena di Verona Italian Opera Festival - Muti, Kaufmann, Flórez, Tézier, Buratto, and others**

<https://www.youtube.com/watch?v=l0VXIbiVhRY>

#### **Hvorostovsky & Kaufmann - O Sole Mio**

[https://www.youtube.com/watch?v=xmKUZeJB\\_Nw](https://www.youtube.com/watch?v=xmKUZeJB_Nw)

#### **Sarasate : "Carmen Fantasy",, Robert Lakatos & Tamara Radjenovic**

<https://www.youtube.com/watch?v=h16nM85CRC4>

#### **Adele - Full Concert (HD) iTunes Festival London 2011**

<https://www.youtube.com/watch?v=Pzy5ye-RwME>



## VIDEOS

Informaciones, historia y temas sociales.

### **Colono en Tierra del Fuego**

<https://www.youtube.com/watch?v=fA-ujyyopPg&t=410s>

### **El Almirante Latorre (1914) - El acorazado tipo súper-dreadnought de Chile**

<https://www.youtube.com/watch?v=zvGQI5R8iPM>

### **Operación Carpetbagger: la misión secreta para poner fin a la Segunda Guerra Mundial**

<https://www.youtube.com/watch?v=iO-h3qNxxgA>

### **The Battle to Recover a WWII B-25 Bomber**

<https://www.youtube.com/watch?v=ZSbO5Zv3gEA>

### **Top 10 grossest pranks 2024 | Just for laughs gags**

[https://www.youtube.com/watch?v=QgKgs\\_FjK28](https://www.youtube.com/watch?v=QgKgs_FjK28)

## VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

### **Jeannette Reyes de Castañer - Un quijote de los tiempos modernos - Pedro Veas Diabuno presidente Multigremial FACIR**

<https://youtu.be/2s0-fr7FisA>

### **En el Día del Bombero Saludamos al Cuerpo de Bomberos de Chile y a sus voluntarios - Carlos Valdenegro Oyaneder – Historiador – Programa Una Sola Voz**

<https://youtu.be/yiyl6geuUxw>

## **MARCHAS**

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

### **Marchas Militares Británicas**

[https://www.youtube.com/watch?v=ULnMJGVo-7g&list=PL7N\\_fLC-mDE8HhLjm4To3vL\\_olaiPXHeo](https://www.youtube.com/watch?v=ULnMJGVo-7g&list=PL7N_fLC-mDE8HhLjm4To3vL_olaiPXHeo)

### **German Marches of the First World War**

<https://www.youtube.com/watch?v=IMGmImi4GF8&t=2347s>

