

---

# BITÁCORA DEL SOCIO

---

Lunes 17 de Marzo



MARZO 2025

# INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	2
EFEMÉRIDES.....	8
24 de marzo de 1846 nace el Vicealmirante Don Juan José Latorre Benavente	
SALUD.....	21
Rinitis alérgica	
CARTAS AL DIRECTOR .....	25
MEMORIA HISTÓRICA .....	28
El marxismo y los intelectuales	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	29
N° 88: Adiós a los shores	
DOCUMENTO DE TRABAJO .....	30
A tres años de la invasión rusa a ucrania: Realidad y esperanza	
COLUMNA.....	31
Las dos "les"	
ARTÍCULO .....	35
Cómo EE.UU. se apoderó de Hawái	
CRÓNICA.....	44
Operación K, el fallido segundo bombardeo japonés de Pearl Harbor	
ARTÍCULO .....	52
Día de San Patricio: Cómo el duende Leprechaun y el folclore irlandés representan la fecha	
HISTORIA MARINERA.....	56
Episodio en el Pacífico	
NOTICIAS ARMADA.....	61
Ceremonias de aniversario de escalafón y de especialidad	
POSTALES DEL PASADO .....	67
VIDEOS .....	71

## NOTICIAS ASOFAR



---

### **PARTICIPACIÓN EN LA CEREMONIA DEL CENTENARIO DEL ESCALAFÓN DE OFICIALES DE MAR**

El martes 11 de marzo recién pasado, el Director de Finanzas, CN AB Fernando Palma Trujillo, asistió, en representación del Presidente de ASOFAR, a la ceremonia del 100° Aniversario del Escalafón de Oficiales de Mar, que se realizó en el salón de actos de la Academia de Guerra Naval, con la asistencia del Sr. Comandante en Jefe de la Armada.

Durante la ceremonia, se premió a los ganadores del concurso literario del centenario, en las categorías cuento corto y poema, en donde el Presidente de nuestra Asociación, integró el jurado que calificó los trabajos presentados y que fueron premiados en esta ocasión.



## ASAMBLEA ORDINARIA DE SOCIOS AÑO 2025 DE ASOFAR

Se informa a nuestros socios, que el día jueves 27 de marzo de 2025, a las 10.30 hrs. en primera citación y 11.00 hrs. en segunda citación, se realizará la Asamblea Ordinaria de Socios año 2025 de ASOFAR, en los salones Covadonga y Esmeralda del 6° piso del Club Naval de Valparaíso.

En esta asamblea se tratarán las siguientes materias:

- Presentación por parte del Directorio de la Memoria y Balance Anual, para su aprobación por los socios.
- Presentación por parte del Directorio o de los socios, de Mociones y Proyectos, en conformidad al Procedimiento Reglamentario.
- Elección y proclamación de Directores para el período 2025 a 2028.
- Designación de tres Inspectores de Cuenta.
- Designación de tres socios presentes en la Asamblea para firmar el Acta, en representación de todos los socios.
- Presentar a la Asamblea para su ratificación a los nuevos Socios Honorarios y Colaboradores propuestos por el Directorio.

La tenida para la asamblea será:

Para Socios: Formal, en lo posible tenida corporativa.

Directores: Corporativa.

Posterior a la Asamblea habrá un almuerzo de camaradería por adhesión con un valor de \$ 10.000.

Se dispondrá de movilización ida y regreso, que saldrá desde el Club Naval de Campo Las Salinas de acuerdo a lo siguiente:

09:20 Hrs. Salida desde el Club de Campo Las Salinas.

09:25 Hrs. Paradero 14 Norte con Libertad.

09:30 Hrs. 6 Norte con Libertad, rumbo a Valparaíso.

15:30 Hrs. Bus regreso misma ruta.

Se solicita a los socios confirmar su asistencia a la asamblea y al almuerzo e indicar si ocupará el servicio de transporte y dónde lo tomará. Lo anterior, al correo [asofar@gmail.com](mailto:asofar@gmail.com)

Los socios que deseen postularse como candidatos al Directorio, se solicita hacer llegar al correo [asofar@gmail.com](mailto:asofar@gmail.com), una breve reseña profesional después de su retiro de la Armada de Chile, junto con expresar su interés de lo que desearía realizar como director.



## TARJETA DE IDENTIFICACIÓN ASOFAR (TAS)

Se recuerda a nuestros socios que nuestra Asociación se encuentra en el proceso de confección y entrega de la Tarjeta de Identificación ASOFAR "TAS", que permitirá a los asociados acreditarse como tal, con el propósito de facilitar el acceso a los beneficios de los convenios existentes y de los que se acuerde a futuro.

La TAS tendrá una forma física similar a la Tarjeta de Identidad Naval, e incluye un formato de tarjeta digital mediante un código QR.

### Descripción de la tarjeta

1.- La tarjeta de identificación llevará impreso:

- La Leyenda "ASOFAR A.G., ASOCIACIÓN GREMIAL DE OFICIALES DE LA ARMADA. EN RETIRO.
- El logo de ASOFAR.
- La fotografía del socio.
- El nombre y los apellidos.
- El código QR.

2.- Al ser leído el código QR, mostrará:

- Lo misma imagen que la tarjeta física, más
- R.U.N. del socio.
- N° socio.
- Estado de la Tarjeta: deshabilitado, en Deuda, Difunto, Documento perdido.
- Convenios (mostrará la lista de convenios que tiene ASOFAR).

Para la confección de cada tarjeta, se solicita a los socios lo siguiente:

a) **Opción 1:** Enviar a la Secretaría, al mail asofar@gmail.com o por WhatsApp al número +56942802522 (En calidad HD), una fotografía de acuerdo con lo siguiente:

- Tenida: en lo posible con la corbata corporativa.
- De medio cuerpo, en la mejor calidad que se pueda.
- Fondo rojo. Si no se puede en fondo rojo, enviarla con un fondo blanco la que después será editada para aplicar fondo rojo.

Cuando envíen la fotografía, incluir el grado y nombre completo para una mejor identificación.

b) **Opción 2:** El socio puede tomarse la fotografía en el Club Naval de Valparaíso, con el SO (R) Juan CHAURA Fredes, coordinando previamente con la Secretaría la fecha y hora. Se considerarán grupos de cinco personas, mínimo.

c) **Opción 3:** Tomarse la fotografía cuando se produzcan eventos de ASOFAR.

La entrega de la tarjeta se hará en la Oficina de ASOFAR o podrá ser enviada vía correo postal con cargo a cada socio.

**Nota importante:** Durante la Asamblea Ordinaria de Socios del 27 de marzo, se tomarán las fotografías para la tarjeta TAS.





## CAMPAÑA "DONANTE 1000" DEL HOSPITAL NAVAL DE VIÑA DEL MAR

El Hospital Naval "Almirante Nef" de Viña del Mar, está solicitando a los usuarios del Sistema de Salud Naval, a sus familiares y a la gente en general, a sumarse a la campaña "Donante 1000" del año 2025, que tiene por propósito satisfacer las necesidades siempre crecientes de sangre de este centro de salud.

La donación de sangre se considera un valor humano y una responsabilidad cívica que compromete a todos los miembros de la sociedad, y que debiera traducirse en un hecho voluntario, altruista y repetido. La disponibilidad de sangre y componentes sanguíneos en condiciones de seguridad, calidad y oportunidad, se considera materia de orden público e interés nacional.

De acuerdo a lo anterior, hacemos un llamado a nuestros socios, para que se sumen a esta noble campaña, en beneficio del principal centro hospitalario de la Armada de Chile, concurriendo al Banco de Sangre del hospital, en los horarios que se indica en el siguiente volante promocional.

**“DONAR SANGRE ES DONAR VIDA”**

### CAMPAÑA DONANTE 1000

**¡Ayúdanos a llegar a la meta 2025!  
Con tu sangre podemos salvar vidas**

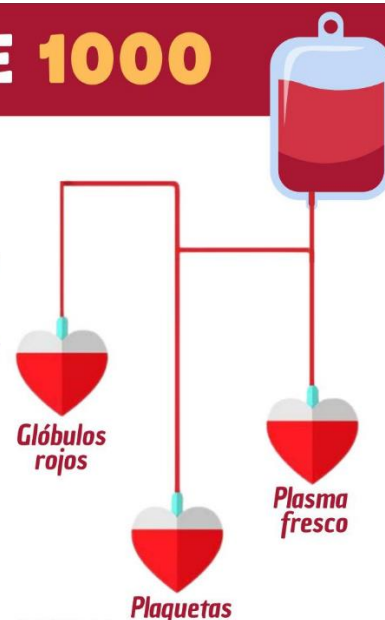
**TÚ HACES LA DIFERENCIA**



**Lunes a Jueves  
8:15 a 16:00 hrs  
Viernes  
8:15 a 12:00 hrs**

**Teléfono 32 2573369/3370**

COMUNICACIONES Y RR.PP. HNV | comunicacioneshnv@sanidadnaval.cl | www.hospitalnaval.cl





# Únete a la Campaña



## de ASOFAR

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

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

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



## EFEMÉRIDES

### EL 24 DE MARZO DE 1846 NACE EL VICEALMIRANTE DON JUAN JOSÉ LATORRE BENAVENTE



**El Almirante don Juan José Latorre B.**

**Rodrigo Fuenzalida Bade**

**Capitán de Navío**

**Publicado en Revista de Marina N° 6/1971, el 1 de diciembre de 1971**

Este ilustre marino, figura señera en nuestra historia naval, nació en Santiago, el 24 de marzo de 1846. Sus padres fueron don Elías de Latorre, Encargado de Negocios de Bolivia ante el Gobierno de Chile y la noble dama penquista doña Nicomedes Benavente Valenzuela, nieta del que fue Intendente de Concepción en 1813, don Pedro José Bustamante Roa e hija de don Juan José Benavente Bustamante, y en consecuencia, sobrina de los nobilísimos militares de las guerras de la Independencia y después magistrados don Diego José y José María Benavente, todos ellos descendientes de los duques de San Carlos, de la primera nobleza de España.

Sus primeros estudios los hizo, como Condell, en el English College de Valparaíso, el mejor establecimiento de educación de su tiempo en ese puerto.

El 15 de mayo de 1858 ingresaba a la Escuela Naval como cadete efectivo. Le tocó en suerte tener por compañeros de estudios a quienes más tarde se destacaron como los marinos más preclaros de su generación y que con su conducta dieron origen a que este grupo fuera designado para la posteridad como el "Curso de los Héroes". Entre ellos cabe señalar a Arturo Prat Chacón, Luis Uribe Orrego, Carlos Condell de la Haza, Jorge Montt Álvarez, Francisco Javier Malinas Gacitúa, Emilio Valverde y Guillermo Peña.

Fue en aquella Escuela Naval de la calle del Hospital, que creara la sobria administración del Presidente Manuel Montt y dirigiera con tanto acierto el distinguido Capitán de Fragata de la Armada francesa don Juan Julio Feuillet, contratado para el cargo por el ilustre Vicealmirante don Manuel Blanco Encalada, donde el joven de doce años Juan José Latorre inició sus primeros pasos en el ámbito naval. En el curso de sus estudios, embarcó en la corbeta "Esmeralda", transporte "Independencia" y vapor "Maipú", en los cuales recorrió algunos puertos en progresivo perfeccionamiento profesional.

El 15 de julio de 1861 recibía sus despachos de Guardiamarina y se embarcaba en el "Independencia", luego en la "Esmeralda" y en seguida en el "Maipú", en todos ellos como Guardiamarina sin examen, durante tres años y diez meses.

En 1864 fue dos veces a Mejillones, de Bolivia en aquel entonces y luego a El Callao, en la "Esmeralda", llevando al representante de Chile ante el Congreso Americano, don Manuel Montt.

Rendidos los exámenes de competencia correspondientes, fue designado en la dotación permanente de la corbeta "Esmeralda", el 2 de mayo de 1865. En este buque, a las órdenes del Capitán de Navío don Juan Williams Rebolledo, le tocó participar activamente en el combate de Papudo, el 26 de noviembre de ese año, cuando tenía todos sus requisitos para ascender. En el combate señalado, que dio por resultado la captura de la "Covadonga", actuó junto con sus compañeros Arturo Prat y Carlos Condell y bajo las órdenes directas de un gran segundo comandante, Manuel Thomson; todos ellos, así como él mismo, llamados a ser héroes epónimos ante la posteridad.



**Teniente 2° Juan José Latorre**

El 29 de noviembre de 1865 asciende a Teniente 2°. Poco después, el 7 de febrero de 1866, ahora a las órdenes de Thomson en la "Covadonga", se encuentra junto a Prat, en el combate de Abtao, contra las fragatas españolas "Blanca" y "Villa de Madrid", fogueándose nuevamente ante el peligro y asimilando valiosas lecciones de iniciativa, decisión y audacia, transmitidas e inculcadas por su denodado comandante. A fines de ese año, siempre en la "Covadonga", se dirige a El Callao, conduciendo al Ministro de Chile, señor Alvaro Covarrubias, quien fuera destacado Ministro de Relaciones Exteriores durante el conflicto con España.

En marzo de 1867 fue trasbordado al vapor "Arauco", como oficial de detall, haciendo en ese buque viajes a Coquimbo, Juan Fernández y al Estrecho de Magallanes, conduciendo colonos y víveres, pasando luego, también como segundo, al vapor "Abtao", donde permanece de estación en Mejillones.

En abril de 1871, ya como teniente 1°, trasborda a la corbeta "O'Higgins", y hace diversos viajes al norte y sur y otro a Magallanes a auxiliar a la cañonera rusa "Tonguse". En este auxilio, el comandante don Juan Esteban López, jefe de la "O'Higgins", se cubre de honores al remolcar esa cañonera por la Angostura Inglesa.

Asciende a Capitán de Corbeta graduado el 12 de febrero de 1873. Ese mismo año, en julio, después de permanecer dos años y tres meses en la "O'Higgins", es nombrado ayudante del Comandante General de Marina, puesto que sirve hasta diciembre, siendo designado comandante del vapor de ruedas "Toltén". En él permanece sólo un mes y pasa, en 1874, como Capitán de Corbeta efectivo a prestar servicios como ayudante en los arsenales de Marina y luego de poco más de un año, como Gobernador Marítimo de Valparaíso, para poco después, el 10 de abril de 1875, tomar nuevamente el mando del "Toltén" y ocuparse de trabajos hidrográficos en los ríos Valdivia e Imperial. En septiembre de 1876 toma el mando

de la cañonera "Magallanes", quedando de estación en el Estrecho en comisiones hidrográficas.



**Capitán de Fragata Juan José Latorre**

El 25 de septiembre de 1877 es nombrado Capitán de Fragata graduado. Estando de estación en el Estrecho y en exploración en el Seno Skiring, estalla en noviembre de ese año un motín en Punta Arenas, llamado "de los artilleros". Con su buque, la "Magallanes", contribuyó a dominarlo y cimentar el orden en la colonia, volviendo luego al Skiring.

El 29 de enero de 1878 es designado comandante de la "O'Higgins", siempre en la misma zona y el 4 de diciembre vuelve a tomar el mando de la "Magallanes" para dirigir la exploración hidrográfica en la Patagonia, Río Santa Cruz y agua del Skiring. Ese año presentó un documentado estudio sobre el Seno Skiring, que fue publicado en los "Anales de la Universidad de Chile".

El 25 de febrero de 1879 regresa a Valparaíso, zarpando poco después a Antofagasta, con motivo de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.

Viene entonces el período en el cual su figura profesional, ya rodeada de un gran prestigio por su brillante hoja de servicios, comienza a agrandarse hasta alcanzar caracteres de ídolo nacional, pues fue elegido por el destino para abatir el poder naval enemigo.

El 12 de abril de 1879, comandando la "Magallanes", fue despachado como correo de gabinete hacia Iquique, donde debía entregar al Ministro de Guerra en Campaña don Rafael Sotomayor una comunicación importante del Gobierno. En su ruta, frente a la caleta de Chipana, se encontró sorpresivamente con las corbetas peruanas "Unión" y "Pilcomayo",

destacadas allí con el propósito de interceptar al transporte "Copiapó", que el Gobierno de Prado sabía había zarpado de Valparaíso hacia Iquique con soldados, víveres y carbón.

Latorre, al identificar las naves enemigas, pudo virar al sur para eludir un combate que se presentaba en condiciones de manifiesta inferioridad. Sin embargo, como tenía una misión, ella debía ser cumplida. Por ello viró al NW alejándose de los adversarios, quienes lo persiguieron en conjunto, en lugar de cortarles uno de ellos la proa y combatirlo separadamente, mientras el otro, de menor andar, lo alcanzaba. Latorre, comprendiendo el error del enemigo, cambió su rumbo al norte y forzó su máquina. Con ello dejó atrás a la "Pilcomayo", por su estela, quedando expuesto solamente al cañón de proa de ésta y haciendo frente solamente a la "Unión".



**Comandante Latorre y oficiales de la cañonera "Magallanes" después del combate de Chipana**

Después de un cañoneo de cerca de una hora, dos impactos afortunados sobre la "Unión" hicieron retirarse a ésta y la "Magallanes" pudo seguir hacia Iquique, sin más daños que una ligera rasmilladura y la pérdida de una lancha a vapor que arrojó al agua para aclarar su campo de tiro. Aun cuando este combate no tiene mayor significación y puede considerarse como un mutuo cañoneo sin mayores resultados, fue un estreno digno del alborozo y euforia con que se recibió en la República este primer ensayo de la fuerza naval, en virtud de la diferencia notoria de los potenciales en juego, que favorecían a las naves peruanas en una proporción de seis a uno en potencia artillera. Con esta primera acción, Latorre recibió un justo y acertado aplauso de Chile y su nombre comenzó a destacarse como ejemplo de entereza y resolución.

El 12 de junio de ese mismo año, Latorre asciende a Capitán de Fragata efectivo.

El 10 de julio de aquel primer año de la guerra, realizó una hazaña que tuvo eco en el país. Se hallaba en Iquique sosteniendo el bloqueo en compañía del "Cochrane", la corbeta "Abtao" y el vapor carbonero "Matías Cousiño". Estos buques, siguiendo la costumbre, salían



diariamente, al oscurecer, a cruzar fuera de la bahía. Tal día quedaron en el puerto la "Abtao", cuyas máquinas estaban en reparaciones, y el "Matías Cousiño".

De estas salidas estaba perfectamente enterado el Gobierno peruano, quien se formó un plan, en el cual se aprovecharía la ausencia temporal de las dos principales naves bloqueadoras, para atacar, en la noche, al "Abtao", inmóvil en el puerto. Para ello se pensó en el "Huáscar", que sin mayor riesgo podría penetrar en él al amparo de la obscuridad y destruir la corbeta.

En efecto, el 9 de julio el monitor salía de Arica y pasaba a Pisagua a informarse si la "Abtao" permanecía todavía en su fondeadero de Iquique y a ordenar por telégrafo que en la noche del 10 no se encendieran luces en ese puerto. Luego salió de Pisagua con todas las precauciones para no ser visto.

Pero en la guerra suceden imprevistos que pueden echar por tierra todos los planes. La falta de alumbrado en el puerto llamó la atención del precavido e inteligente comandante del "Abtao", Aureliano Sánchez y, como casualmente esa misma tarde se habían terminado las reparaciones, salió del puerto a mantener vigilancia fuera de él.

El "Huáscar" penetró en la bahía sigilosamente sin ser notado por los buques bloqueadores y se dirigió directamente al punto donde debería estar la "Abtao". Al no encontrarla, salió y acertó a pasar al costado del "Matías Cousiño", a quien intimó rendición a viva voz y luego con fuego de fusilería y cañón, perforándole el casco y penetrando el proyectil en la carbonera.

Al ruido de los disparos, se aproximó la "Magallanes". Al reconocer al "Huáscar" con su presa, Latorre se le fue encima a quitársela, sin preocuparse de la enorme diferencia de potenciales. El primer impulso del "Huáscar" fue huir, creyendo se trataba del "Cochrane", con el cual no tendría ninguna oportunidad de éxito; pero al reconocer a la débil corbeta, se acercó a ella pensando, quizás, que la suerte le deparaba apresar, no ya un transporte insignificante como el "Matías Cousiño", sino un buque de guerra. Ambos adversarios estaban a 300 metros y el fuego se rompió casi simultáneamente de artillería, fusilería, ametralladoras y hasta revólveres, porque todos se emplearon. El "Huáscar" se precipitó a toda máquina sobre la corbeta a partirla con el espolón; pero La torre, con toda serenidad, capeó la embestida a sangre fría y con la destreza del que está en una maniobra corriente. El monitor pasó a su costado sin hacerle ningún daño. Fallada la primera acometida, Grau la repitió otras tres veces más, pero siempre Latorre, con la misma entereza y serenidad, eludió el ariete.

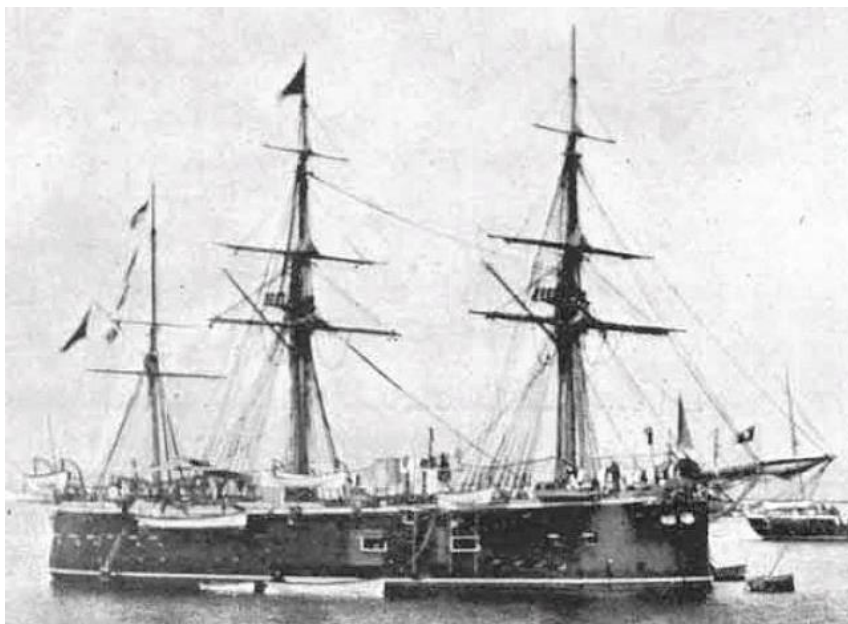
Al ruido de los cañonazos se aproximó el "Cochrane", el que se guió además por los fogonazos, por varios cohetes luminosos disparados por la "Magallanes" en señal de aviso y apareció pronto en escena. La luna se levantaba en el horizonte y a su débil claridad, el comandante Grau vio que el blindado chileno se acercaba. De inmediato puso proa al norte perseguido por la cañonera y el "Cochrane"; pero el andar de este último, por el mal estado de sus calderas, hizo inútil toda persecución.



Aquella acción levantó a las nubes a Latorre, quien demostró una habilidad insospechada por Grau y este último, sin quererlo, creó un nuevo ídolo en el enemigo, quien sería el que, a la postre, le daría el golpe de gracia más adelante.

Nuevamente, el 28 de agosto, volvería a enfrentarse el comandante Latorre con el "Huáscar". Esta vez fue en Antofagasta. Cuando el monitor, audazmente, penetró al puerto, de día, a cortar el cable submarino, fue cañoneado primero por la "Abtao" y luego por la "Magallanes", sosteniéndose un duro duelo de artillería durante cerca de cuatro horas, con ciertas averías en la "Abtao" y el "Huáscar" y algunos muertos por ambos la dos. La "Magallanes", ilesa.

Cuando asumió la Comandancia en Jefe de la Escuadra el Comodoro Galvarino Riveros, se le dio, el 6 de septiembre, el mando del "Cochrane", el mejor de los blindados, ya reparado y carenado, al Capitán de Fragata don Juan José Latorre, con derecho a elegir sus oficiales y marineros. Obvio es decir que aprovechó para trasbordar todo el personal de la "Magallanes" a su nueva nave.



**Fragata blindada "Lord Cochrane"**

Llegó así el 8 de octubre de 1879 y Latorre y Grau volvieron a encontrarse cerca de su duelo anterior, frente a Punta Angamos; pero la situación había cambiado. Aquel capitaneaba ahora un blindado y no la débil cañonera.

El "Huáscar" apareció en compañía de la "Unión" y Latorre tenía a sus órdenes la "O'Higgins" y el "Loa". Desde un principio estimó que su buque bastaba para detener el "Huáscar" y vencerlo y dio orden a las otras dos naves de perseguir a la "Unión".

Los dos enemigos quedaron solos, frente a frente, a una distancia de 3.000 metros más o menos. El "Huáscar" rompió el fuego con sus cañones de 300 contra el "Cochrane"; los tiros pasaron por alto.

Latorre puso entonces la proa sobre el monitor, acortándose en consecuencia la distancia. Se acercaba el desenlace de un drama tanto tiempo deseado por los marinos chilenos, como que él pondría término a la situación expectante del país. El monitor no tenía ninguna posibilidad de triunfo. Los cañones de 250 de retrocarga del "Cochrane", tipo 1875, eran superiores a los de 300 de avancarga, de 1865 y el blindaje del Chile no era mejor. Además, Grau tenía en su contra el hallarse ante un digno rival, de excepción. Sereno, sagaz, cuerdo y con experiencia, con gran habilidad táctica.

Latorre no contestó los primeros cañonazos del "Huáscar" y siguió a cortando distancia. Un proyectil de la segunda andanada del monitor destruyó el pescante del ancla y uno de la tercera rasgó el blindaje de la batería, produciendo una gran conmoción en el buque. La máquina despidió un chorro de vapor y Latorre, que permanecía en el puente sin hacer caso de los disparos, preocupado sólo de acortar la separación entre ambos buques y no contestar para no perder tiempo en guñar la nave, como lo exigía el buen empleo de la artillería, creyó que ese cañonazo le había llegado a la máquina. Juzgó entonces necesario apurarse y disparar antes que el enemigo le ganara mayor espacio. Por esto, cambió la táctica y abrió a su vez el fuego a una distancia entre 2.000 y 2.200 metros, con lo cual su artillería era en extremo eficaz, casi demoledora.

De las dos granadas de 9 pulgadas disparadas en salva por el "Cochrane", una de ellas penetró en el blindaje de babor y fue a estallar en el departamento de la torre de artillería, donde mató o hirió a doce hombres, algunos de los cuales manejaban el winche de ronza de los cañones, paralizando por un tiempo el fuego de la torre. La otra granada tocó la coraza de 6 pulgadas de la batería y se desvió.

Otro cañonazo del "Cochrane" cortó el guardín de cadena que tenía la rueda del gobierno de combate en la caña del timón, dejando al buque sin gobierno por un instante, mientras el personal armaba aparejos para gobernar de emergencia.

Mientras se habilitaba el nuevo gobierno o se daban órdenes a la gente que lo cubría, el "Huáscar" cayó violentamente hacia estribor. Latorre, viendo esto, se colocó por su aleta, posición táctica muy favorable para la artillería, y renovó, con extraordinaria eficacia, el fuego, que el cambio de rumbo y de posición había interrumpido por algunos instantes.

Otra granada del blindado chileno estalló dentro de la torre de mando, protegida por una coraza de 3 pulgadas y pulverizó al Almirante Grau, matando asimismo a su ayudante el teniente 1° don Diego Ferré. Quedó además inutilizada completamente la rueda de combate y los telégrafos a la máquina, volviendo el monitor a caer a estribor.

Por las respectivas situaciones, Latorre cree que el "Huáscar" se le viene al espolón y, con la serenidad de siempre, afronta el ataque y procura hacer lo mismo, parando a 200 metros del monitor descargándole toda su batería de estribor. Uno de esos proyectiles penetró el débil blindaje que protegía a la bovedilla del buque peruano y haciendo explosión en el interior de la cámara del comandante, dejó fuera de combate a la gente que allí manejaba los aparejos de la caña e hizo algunas averías en el guarnecimiento de este aparato de gobierno.

En estos momentos entró a luchar el "Blanco", mandado por el Almirante Riveros. El buque enemigo, muertos sus jefes y diezmada su tripulación, cayó definitivamente en poder chileno y en el espacio de una hora y media que había durado el combate, se había eclipsado el poder naval del Perú y entre el vértigo de la tremenda lucha había caído un héroe mártir y se había alzado un héroe vivo.



**Capitán de Navío Juan José Latorre**

El 31 de octubre de 1879, Latorre gracias a sus méritos, es ascendido al grado de Capitán de Navío efectivo.

El 2 de noviembre de 1879 se encuentra en el asalto y toma de Pisagua. Luego, en unión de la "Covadonga", establece el bloqueo de Iquique y permanece allí hasta el 23, fecha en que se rinde esa plaza. El 24 de diciembre, con otros buques de la Escuadra, bloquea Arica.

El 25 de febrero de 1880 zarpa a Iquique a efectuar unas reparaciones en su planta eléctrica. El 17 regresaba a Arica. Allí se apercibió que la "Unión" había audazmente burlado el bloqueo y estaba en el puerto. La cañoneó en compañía del "Huáscar", ahora al mando de Condell, y al creerla muy averiada, citó a una reunión de los comandantes de los buques bloqueadores a bordo del "Cochrane". Durante ella, se produjo un claro en el cerco, y la "Unión", en admirable faena, se escurrió por él, burlando a los sitiadores. Se la persiguió, pero la corbeta enemiga, por su mayor velocidad, escapó. Aquí Latorre demostró su gran prestancia moral, por cuanto, cuando el hecho fue conocido en el país y causó una desagradable impresión, se declaró paladinamente como el único responsable de los errores cometidos en aquel suceso.

El 6 de junio atacó la rada de Arica en unión de la "Magallanes" y "Covadonga" y el 7 se encontró en el asalto y toma de ella, cooperando eficientemente a la acción del Ejército.

El 13 de ese mes regresó a Valparaíso, llevando los restos del Ministro de Guerra en Campaña, don Rafael Sotomayor. A principio de agosto zarpó a El Callao, ingresando a la Escuadra bloqueadora. El 20 de septiembre bombardeó Chorrillos. El 27 de noviembre zarpó a Arica conduciendo al nuevo Ministro de Guerra en Campaña, Sr. Vergara, para convoyar los transportes que conducían al Ejército Expedicionario sobre Lima, desembarcándolo en Curayaco.

Los días 13 y 15 de enero de 1881 se encontró en las batallas de Chorrillos y Miraflores, apoyando el flanco del ejército en estas acciones, que dieron por resultado la caída de Lima y El Callao.

En 1882, como jefe de la división naval del norte, permaneció en El Callo al principio de este año. El 14 de febrero fue nombrado Comandante en Jefe de la Escuadra, hasta el 15 de octubre, en que ésta se disolvió.

En diciembre de 1882, marchó en comisión a Europa a inspeccionar el crucero "Arturo Prat", mandado construir por Chile en 1879. Lo rechazó por resultar con sus características desequilibradas y fue vendido al Japón.

El 6 de junio de 1884 fue ascendido a Contraalmirante.

En 1885 vigiló en Europa las reparaciones del blindado "Blanco Encalada", enviado a Inglaterra al mando del Capitán de Navío don Jorge Montt.

El 29 de diciembre de 1886 regresó a Chile, pero en octubre de 1887 el Presidente Balmaceda lo llamó para que, como Jefe de la Comisión Naval chilena, dirigiera la construcción de los nuevos buques, acorazado "Capitán Prat", cruceros "Errázuriz" y "Pinto" y cazatorpederos "Lynch" y "Condell". algunas escampavías, la artillería de los fuertes, etc. Balmaceda dijo a Latorre en aquella oportunidad:

*"Necesitamos en Chile una Escuadra digna de este nombre, que nos mantenga en el puesto de honor y de confianza que hemos conquistado en el Pacífico. Ningún Gobierno medianamente previsor podría olvidarse que nuestro porvenir está en el mar".*

En el desempeño de su comisión, el destacado almirante desplegó dotes extraordinarias de competencia y laboriosidad, que no hicieron sino confirmar la alta idea que se tenía de él.

El diario "Monde Illustré" de París, del 20 de noviembre de 1887, le consagró una edición especial, insertando su retrato y un honroso juicio, que decía: "Acaba de llegar a París un hombre de la prolongada y sangrienta guerra en que tomaron parte tres repúblicas americanas: Perú, Bolivia y Chile. El Contraalmirante chileno Juan José Latorre se ha formado una sólida reputación de hábil marino y de táctico consumado".

Venía después la enumeración de sus hazañas. Otros diarios parisienses le tributaron análogos honores. El Gobierno de Francia lo condecoró como Comendador de la Legión de

Honor y el de Rusia con la Cruz de Santa Ana, tan apreciada y poco común, no concedida sino a grandes personajes en premio de señalados servicios o de méritos muy sobresalientes. Así mismo se le hizo miembro honorario del Real Club Naval de la Corte de St. James.

Fue, además, representante extraordinario del Gobierno de Chile en la Exposición de París de 1889.

En el cumplimiento de tan honrosa misión lo sorprendieron los sucesos de 1891. Fiel a la disciplina y distinguido por la amistad del Presidente Balmaceda, prestó su concurso al Gobierno constituido y continuó en el desempeño de su comisión. El triunfo de Concón y Placilla lo despojó de ella, quedando separado del servicio. Tres años continuó en Europa, exonerado de sus títulos y de toda misión oficial.

Volvió en 1894 e ingresó al Partido Liberal Democrático, quien lo presentó como candidato a Senador por Valparaíso, obteniendo una mayoría abrumadora. Se incorporó al Senado el 4 de junio de 1894 y renovó sus poderes senatoriales por Valparaíso durante cuatro períodos, hasta 1906.

El 21 de agosto de 1897, por Ley número 937, en atención a sus servicios prestados, se le rehabilitó en el grado de que se le había desposeído en 1891 y se le concedió el retiro con el rango y sueldo de Contraalmirante.

El mismo año 1897 fue nombrado Consejero de Estado.

El 14 de abril de 1898, el Presidente de la República, don Federico Errázuriz Echaurren, lo nombró Ministro de Relaciones Exteriores, cargo en el cual permaneció hasta el 13 de diciembre, entregándolo a don Ventura Blanco Viel.

Durante su gestión como Canciller se celebran dos tratados de importancia hispanoamericana: el tratado Bilinghurst-Latorre y el protocolo Piñero-Latorre. Por el primero se puso término a una vidriosa situación con el Perú y por el segundo se llegó a una solución pacífica con la República Argentina. En este protocolo, firmado el 23 de septiembre de 1898, el Ministro de la Argentina, don Norberto Piñero y el Ministro de Relaciones de Chile firmaban en Santiago las actas en las cuales quedaban fijados por ambos países los términos del conflicto que dividía entonces a las dos naciones y en las que se convenía su remisión a S.M. Británica, para que, de acuerdo con la base seguida del compromiso del 17 de abril de 1896, ejerciera sus funciones de árbitro, resolviendo en última instancia las divergencias. Con la firma de ese protocolo quedaba asegurada la solución pacífica de un litigio cuyas últimas incidencias tanto habían agitado los ánimos de los dos pueblos.





**Senador por Valparaíso Juan José Latorre**

Después de su último mandato legislativo, el Almirante Latorre se recluyó a la vida privada en Viña del Mar. El 12 de febrero de 1908, por ley número 2.092 se declaró que gozaría del rango, prerrogativas y sueldo correspondientes al empleo de Vicealmirante en servicio activo.

Sirvió en la Armada 32 años, 7 meses y 16 días, de los cuales estuvo embarcado 22 años, 10 meses y 5 días.

Estaba en posesión de dos medallas de oro acordadas por el Gobierno de Bolivia a los que tomaron parte en el combate de Papudo el 26 de noviembre de 1865 y de Abtao el 7 de febrero de 1866.

Tenía, además, dos medallas de oro por la primera y segunda campaña de la guerra contra el Perú y Bolivia, una barra del mismo metal por cada una de las acciones de guerra en que tomó parte, en virtud de las leyes de 1° de septiembre de 1880 y 14 de enero de 1882. Además, las condecoraciones extranjeras ya mencionadas.

Falleció este preclaro marino en Viña del Mar el 9 de julio de 1912. Sus restos fueron sepultados en el Cementerio General de Santiago y se le hicieron honores pocas veces vistos por su suntuosidad y esplendor. Despidieron sus restos en nombre de la Armada el Vicealmirante don Jorge Montt, Director General de la Armada, y el Contraalmirante don Arturo E. Wilson, Presidente del Círculo Naval.

Para glorificar su memoria se le dio su nombre al acorazado "Valparaíso", que se construía para el Gobierno de Chile.



Por ley dictada el 6 de agosto de 1912, se autorizó el gasto de cincuenta mil pesos para erigirle un monumento en el cementerio y dos días después se dictó otra que fijaba en quince mil pesos la pensión anual de su viuda.

Fue casado con doña Julia Moreno, fallecida en Viña del Mar el año 1926 y perteneciente a una antigua familia atacameña, vinculada a los herederos del famoso mineral de Paposo.

Dejó los siguientes hijos: Arturo, Juan José, Mercedes, casada con don Guillermo López Pérez; María Luisa, fallecida soltera, y Marta, desposada con el príncipe de Lieven.

---

**Fuente:** Revista de Marina.

## RINITIS ALÉRGICA

Escrito por el personal de Mayo Clinic

### Descripción General

La rinitis alérgica, también conocida como fiebre del heno, causa síntomas parecidos a los de un resfriado. que incluyen goteo de la nariz, picazón en los ojos, congestión, estornudos y presión en los senos paranasales. Sin embargo, a diferencia del resfriado, la rinitis alérgica no es causada por un virus, sino por una respuesta alérgica a una sustancia inofensiva del interior o el exterior que el cuerpo identifica como nociva (alérgeno).

Los alérgenos comunes que pueden desencadenar síntomas de rinitis alérgica incluyen el polen y los ácaros del polvo. Las pequeñas partículas de piel de gatos, perros y otros animales con pelos o plumas (caspa de las mascotas) también pueden ser alérgenos.

Además de hacerte sentir mal, la rinitis alérgica puede afectar tu rendimiento en el trabajo o en la escuela, e interferir con tu vida en general. Sin embargo, no tienes que soportar estos síntomas molestos. Puedes aprender a evitar los factores desencadenantes y encontrar el tratamiento adecuado.

### Síntomas

Los síntomas de la rinitis alérgica pueden ser los siguientes:

- Goteo de la nariz y congestión nasal.
- Ojos rojos y llorosos con picazón.
- Estornudos.
- Tos.
- Picazón en la nariz, el paladar o la garganta.
- Moco que baja por la parte posterior de la garganta, que se llama goteo posnasal.
- Piel azulada e inflamada debajo de los ojos, que se conoce como ojos morados alérgicos.
- Cansancio extremo y fatiga, con frecuencia debido a la falta de sueño.

## Desencadenantes de la rinitis alérgica

Los síntomas de la rinitis alérgica pueden producirse durante todo el año o comenzar o empeorar en un momento particular del año. A estas se las conoce como alergias estacionales.

Los desencadenantes de la rinitis alérgica incluyen:

- El polen de los árboles, que es frecuente a principios de la primavera.
- El polen del césped, que es frecuente a fines de la primavera y en verano.
- El polen de la ambrosía, que es frecuente en otoño.
- El polvo de los excrementos de los ácaros y las cucarachas, que está presente durante todo el año.
- La caspa de las mascotas, que puede ser una molestia durante todo el año, pero puede causar síntomas peores durante el invierno, cuando las casas están cerradas.
- Las esporas de los hongos y mohos del interior y el exterior, que pueden ser estacionales o estar durante todo el año.

## ¿Rinitis alérgica o resfriado común?

Como los síntomas pueden ser similares, puede ser difícil distinguir cuál tienes.

Afección	Síntomas	Comienzo	Duración
Rinitis alérgica	Goteo de la nariz con secreción acuosa y escasa; sin fiebre	Inmediatamente después de la exposición a alérgenos	Mientras estés expuesto a los alérgenos
Resfriado común	Goteo de la nariz con secreción amarillenta y acuosa o espesa; dolores corporales; febrícula	1 a 3 días después de la exposición al virus del resfriado	3 a 7 días

## Cuándo debes consultar a un médico

Pide una cita con un profesional de atención médica en los siguientes casos:

- No logras aliviar los síntomas de la rinitis alérgica.
- Los medicamentos para la alergia no te alivian o causan efectos secundarios.
- Tienes otra afección que puede empeorar los síntomas de rinitis alérgica, como pólipos nasales, asma o infecciones frecuentes de los senos paranasales.

Muchas personas, particularmente los niños, se acostumbran a los síntomas de la rinitis alérgica, por eso no buscan tratamiento hasta que los síntomas se vuelven graves. Sin embargo, recibir el tratamiento adecuado puede brindar alivio.

## Causas

Cuando tienes rinitis alérgica, el sistema inmunitario identifica una sustancia inofensiva transmitida por el aire como dañina. Esta sustancia se denomina alérgeno. El cuerpo produce anticuerpos inmunoglobulina E (IgE) para protegerse contra los alérgenos. Cuando el cuerpo está en contacto con un alérgeno, los anticuerpos le indican al sistema inmunitario que libere sustancias químicas, como histamina, al torrente sanguíneo. Esto dará lugar a una reacción que causa los síntomas de la rinitis alérgica.

## Factores de riesgo

Los siguientes factores pueden aumentar el riesgo de desarrollar rinitis alérgica:

- Tener otras alergias o asma.
- Tener dermatitis atópica, o eczema, que es una afección que causa enrojecimiento de la piel y picazón.
- Tener un pariente consanguíneo, como padre o hermano, con alergias o asma.
- Vivir o trabajar en un entorno que te expone constantemente a alérgenos, como la caspa de animales o los ácaros del polvo.
- Estar expuesto al humo y a olores fuertes que irritan el revestimiento de la nariz.
- Tener una madre que fumó durante tu primer año de vida.

## Complicaciones

Los problemas que pueden relacionarse con la rinitis alérgica incluyen los siguientes:

- **Reducción de la calidad de vida.** La rinitis alérgica puede interferir con el disfrute de las actividades y reducir tu productividad. Muchas personas faltan al trabajo o la escuela por los síntomas de la rinitis alérgica.
- **Sueño deficiente.** Los síntomas de la rinitis alérgica pueden mantenerte despierto o dificultar que sigas durmiendo. Esto puede causar fatiga y malestar general.
- **Empeoramiento del asma.** La rinitis alérgica puede empeorar los síntomas del asma, como la tos y la sibilancia del pecho.
- **Sinusitis.** La congestión prolongada de los senos paranasales debido a la rinitis alérgica puede aumentar el riesgo de tener sinusitis, una infección o inflamación de la membrana que recubre los senos paranasales.
- **Infección de oído.** En los niños, la rinitis alérgica suele ser un factor en la infección del oído medio, que se conoce como otitis media.

## **Prevención**

No existe una manera de prevenir la rinitis alérgica. Si tienes rinitis alérgica, lo mejor que puedes hacer es reducir la exposición a los alérgenos que te provocan síntomas. Toma medicamentos para la alergia antes de exponerte a los alérgenos, según las indicaciones de tu profesional de atención médica.

---

**Fuente: Página web Clínica Mayo.**

## CARTAS AL DIRECTOR

### **Principios**

● En relación con lo dicho por Francisco Alviña Sánchez en su carta del 7 de marzo sobre “lo tibia que es nuestra centro-derecha”, cabría comentar que tal sector político ha traicionado los principios de la derecha tradicional y se ha aliado con la izquierda.

*Adolfo Paúl Latorre*

Mercurio de Valparaíso  
11 marzo 2025



## Reparos a proyecto

● La discusión del proyecto de ley de Reglas de Uso de la Fuerza (RUF) va en camino a establecer unas Reglas de No Uso de la Fuerza (RNUF), por cuanto deja a los militares sin capacidades ofensivas, disuasivas o represivas, no constituyendo una amenaza real y reducidos a la calidad de meros observadores de quienes estén cometiendo o se apresten a cometer actos delincuenciales, vandálicos, subversivos o terroristas.

Ello, porque sólo autorizarían el uso de armas letales cuando “repelen o impiden una agresión que pueda afectar gravemente su integridad física o su vida o las de un tercero”.

Tal restricción deja a los militares sin eficacia para proteger la infraestructura crítica u otras tareas de mantención del orden público; más aún si consideramos que ellos no se atreverán a actuar debido a que en el caso de ocurrir hechos que afecten a civiles no serán juzgados como

tales -por tribunales militares especializados como ocurre en la mayoría de los países civilizados del mundo, debido a las reformas introducidas al Código de Justicia Militar en el año 2016, que exduyeron de la justicia militar todo delito en el que existiera una víctima civil, aunque el supuesto delito hubiese sido cometido por un militar en el cumplimiento de sus funciones-, sino que por la justicia ordinaria, quedando las investigaciones a cargo de un fiscal del Ministerio Público que no conoce a los militares, que no sabe de su entrenamiento, reglas y armas, y que no les aplica las normas jurídicas establecidas en el Código de Justicia Militar que los favorecen, tales como los artículos 208, 410, 411 y 412 de dicho Código.

*Adolfo Paúl Latorre*

Mercurio de Valparaíso  
15 marzo 2025

# Programas de seguridad

Señor Director:

Respecto de los programas de seguridad de los candidatos queda la duda de con qué recursos financieros, militares y policiales piensan darles forma. Conocida es la restricción de recursos que les afecta, especialmente en lo que a personas se refiere. No hay soldados en las cantidades que se indica para controlar la frontera norte y noreste.

Adicionalmente, mucho de lo que proponen requiere de apoyos parlamentarios tanto en lo presupuestario como en iniciativas legales.

Finalmente, poco de lo que se anuncia es de implementación inmediata.

RICHARD J. KOUYOUMDJIAN INGLIS

AthenaLab

**Mercurio de Santiago**  
**16 marzo 2025**

# MEMORIA HISTÓRICA



## EL MARXISMO Y LOS INTELLECTUALES

Clase Magistral dictada por Phillip W. Magness, historiador económico estadounidense que explora la intersección de la historia y la economía política, en la lección inaugural en la Universidad Francisco Marroquín, universidad privada ubicada en la ciudad de Guatemala, titulada “El marxismo y los intelectuales”



[Para ver el video, haga clic aquí](#)

Fuente: UFM Newmedia.

# CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



## CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

---

### CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO N° 88: ADIÓS A LOS SHORES

Por **BALISTARIO**

**17 de marzo de 2025**

Como no todo puede ser perfecto bajo el sol, los pasillos de este resort se estremecieron ante la reciente disposición del Alcaide: ¡PROHIBIDO EL USO DEL PANTALÓN CORTO Y SANDALIAS DE LA REJA PAFUERA! Es decir, todo igual aquí dentro, pero si se necesita consultar algo a la guardia interna o se desea ir a la enfermería o hablar con el Jefe Interno, ¡pantalón largo y zapatos señores!

Siguiendo el PONI (Procedimiento de Operación del Interno), lo primero era conocer de donde salió realmente la idea, asumiendo que el alcaide no tiene tiempo para este tipo de proclamas: se preguntó a los gendarmes quienes, como de costumbre, no tenían idea de esta h...; al suboficial jefe interno, quien declaró lo usual mirando hacia una mosca en el cielo raso, el “mando superior”; y a la inefable Patricia, la sicóloga, quien expresó que “había que uniformar con los otros penales, ustedes saben, todos iguales” ¡Bingo!

Lo segundo del PONI, era como trasgredir la disposición. Así algunos sacaron pantalones muy grandes de quita y pon (tipo payaso) y le consultó al suboficial si la disposición se refería también a las chalas de cuero, condoritos o las chalas chinas (las agujereadas). Quedó marcando ocupado.

Nunca faltan los motivos para amargarse ... y reírse al mismo tiempo.

---

**Fuente: Propio autor.**

# DOCUMENTO DE TRABAJO



---

## A TRES AÑOS DE LA INVASIÓN RUSA A UCRANIA: REALIDAD Y ESPERANZA

Documento de Trabajo N° 32

John Griffiths - Marcelo Masalleras

Febrero de 2025



[Para leer el documento, haga clic aquí](#)

---

Fuente: Página web Athenalab.



### LAS DOS “IES”

Por Iris Boeninger

17 de marzo de 2025

*Cuando algo se pierde, se valora. Esto ocurre con la seguridad, la institucionalidad y la certidumbre de lo que viene. La seguridad, según dijo Cicerón, debe ser la ley suprema de una Nación. La inseguridad no es una percepción, es una dura y grave realidad. La institucionalidad pública falla en materia de justicia y comportamiento político frente a ciertas investigaciones y cruces inadecuados entre los tres poderes del Estado. La incertidumbre sobre lo que le reserva el futuro a las personas y la dificultad de captar plenamente la realidad generan una profunda sensación de impotencia, desazón y malestar.*



### La inseguridad

En año electoral los candidatos al parlamento deben hablar en serio a sus votantes. Los presidenciales deberían concurrir todos a un Acuerdo Básico Nacional para llevar a cabo un plan



para terminar con la inseguridad. **No hay libertad sin seguridad. Esta pone en riesgo a la democracia.** Solo se podrá enfrentar este grave, complejo y difícil flagelo con un compromiso transversal. Se requiere un compromiso total. Afecta la calidad de vida, la dignidad y el futuro de los ciudadanos. Genera inequidad. La política se debate entre el populismo penal y el buenismo con el victimario.

CLAPES UC llevó a cabo el seminario “Radiografía a la delincuencia en Chile: desafíos comunes”, con la participación del Gobernador Claudio Orrego, y los alcaldes Jaime Bellolio, Karina Delfino, Mario Desbordes y Tomas Vodanovic. El estudio seleccionó las veinte comunas que presentan mayor delincuencia a lo largo del país. Llama la atención Colchane, Ollagüe - ambas fronterizas entre Chile y Bolivia-, Huara y Maipú que presentan problemas mayores al promedio con los delitos de drogas y armas, principalmente. La conclusión del estudio y los panelistas es el aumento de la proliferación de armas de fuego nuevas; el aumento del crimen organizado se ha ampliado y hoy incluye especialización como los vendedores ambulantes que son mafias, bandas organizadas especializadas que se dedican a farmacias y otros negocios. Sobresale el poco respeto a la autoridad policial. **El Estado ha perdido el control territorial y migratorio. Se suma la corrupción en la justicia de jueces y fiscales. La desazón de los ciudadanos es que viven con más riesgo y han perdido la confianza en la política y su capacidad de resolver.** Esto convoca a totalitarismos o populismos, que no es lo que el país necesita. No se modernizó durante este gobierno a carabineros, no quieren entrar a la Institución porque están desprotegidos y han aumentado las licencias médicas. La proporción de carabineros por habitantes es muy inferior a los países de la región.

La mayor parte de la migración en Chile ha sido buena, sienten que es su hogar, trabajan y contribuyen. Sin embargo, han entrado muchos criminales por la apertura de las cárceles en Venezuela y las fronteras están permeables. Llegan con enojo y desprecio a la autoridad. Es como vivir en una casa sin puertas ni rejas destacaba Mario Desbordes. Se desconoce por donde entró y salió el asesino de Ojeda por ejemplo. Está el diagnóstico, el problema y las dificultades que se viven cotidianamente. El plan de seguridad nacional debe acordarse entre los presidentes ya que requerirá una gran inversión y el apoyo del Parlamento. Se debe legitimar el uso de la fuerza, elevar sanciones y penas. Chile está en un punto límite, no hay más tiempo que perder. Los alcaldes presentes en este encuentro están trabajando juntos y con el gobernador y la transversalidad logra coincidencias.

## **La institucionalidad**

La intervención de un poder del Estado en otro vulnera el principio de separación de poderes consagrado en la Constitución. Cada uno tiene atribuciones y funciones específicas para garantizar el equilibrio y evitar abusos de poder. Si uno de ellos interfiere en otro sin una base legal clara, se debilita el Estado de derecho y la democracia. Quien lo hace cruza una línea muy compleja.

Sobran ejemplos en los últimos días. El caso de la presidenta de la Cámara de Diputados, la diputada comunista **Karol Cariola**, bajo investigación por tráfico de influencias relacionado a la ex alcaldesa comunista **Iraci Hassler**, un empresario chino y la fallida compra de Sierra Bella ha generado polémica de índole institucional.

La diputada Cariola asistió -en periodo de licencia médica por el reciente parto- al Congreso en Valparaíso con su hijo de ocho días en brazos para enfrentar una moción de censura presentada por el Partido Social Cristiano. Lo hizo con el puño en alto de su brazo izquierdo. Se victimiza y es ella misma quien expone al niño para tratar de sacar provecho político con esto. Un comportamiento maquiavélico y obsceno.

Al día siguiente, la diputada intentó que el tribunal declarase la nulidad de la orden de allanamiento, para impedir el acceso al contenido de su teléfono, por la investigación de tráfico de influencias con la ex alcaldesa Iraci Hassler. El tribunal respondió y ordenó borrar fotos del parto de Cariola y chats personales, pero validó incautación de teléfono y allanamiento. Quien no teme, no borra. Según informes policiales citados por medios locales, conversaciones previas entre Iraci Hassler y Karol Cariola fueron borradas y posteriormente recuperadas mediante un programa forense.

La diputada intentó que el tribunal declarase la nulidad de la orden de allanamiento, para impedir el acceso al contenido de su teléfono, por la investigación de tráfico de influencias con la exalcaldesa Iraci Hassler. El tribunal respondió y ordenó borrar fotos del parto de Cariola y chats personales, pero validó incautación de teléfono y allanamiento. Quien no teme, no borra. Tráfico de influencias entre una parlamentaria con una alcaldesa cuando estaba en ejercicio. Cruce inaceptable entre poderes del Estado.

**El presidente de la Republica Gabriel Boric** comentó públicamente y en forma negativa esta situación afirmando que Cariola debe defenderse porque está siendo atacada. Se trata de una investigación judicial, no de un ataque. Solo la justicia puede intervenir, no el presidente. El ministro de Justicia de Chile, militante también del Partido Comunista, emplazó al Ministerio Público por allanamiento a Cariola: "Debe explicar más por qué no lo hizo antes". El cruce de "indicaciones" del poder ejecutivo al poder judicial daña la salud institucional del país.

La Fiscalía invitó (citó) al presidente Boric por el proceso de compra de la casa de Allende que comienza con su firma y compromete a dos autoridades oficialistas: la ahora ex Ministra de Defensa, Maya Fernández y la senadora por la región de Valparaíso, Isabel Allende. Según lo dispuesto en la Constitución, ambas autoridades están impedidas de celebrar o caucionar contratos con el Estado. Otra grave equivocación institucional.

La negativa a declarar ante la justicia en los casos que investigan al ex asesor del presidente, Miguel Crispi, finalmente le costó el puesto. Conflicto institucional claro. La igualdad ante la ley queda desdibujada.

El presente y el futuro están conectados al pasado por obra de la continuidad de las instituciones de una sociedad cuyo peso es fundamental. Su buen funcionamiento revela el estado de salud de un sistema democrático.

Cuatro destacados economistas -Ronald Coase, Douglas North, Oliver Williamson y Elinor Ostrom- fueron galardonados con el Premio Nobel por sus investigaciones sobre las instituciones. Sus trabajos no solo abarcaron las instituciones económicas, sino que también

extendieron su influencia a las esferas social y política, destacando su impacto en la gobernanza y el desarrollo.

La institucionalidad es esencial para regular la convivencia y dotar de predictibilidad las conductas humanas. Entre estas estructuras, las instituciones políticas, establecen normas y marcos que permiten la coexistencia ordenada y el funcionamiento de la sociedad, cuando las mismas se cumplen. Caso contrario: el caos.

La oportunidad está abierta en este año en que se elegirá presidente de la República. En coincidencia con la primera vuelta se renovará por completo la Cámara de Diputados y se elegirán veintitrés senadores. Los ciudadanos no quieren agresiones sino soluciones.

Hannah Arendt, una de las pensadoras más influyentes del siglo XX, dejó un legado intelectual que sigue resonando en la actualidad. A través de su análisis profundo de los totalitarismos del siglo pasado, Arendt nos brindó un marco para entender los desafíos políticos y morales de nuestra era. Sus reflexiones, tan lúcidas como provocadoras, invitan a repensar revelando las complejidades de la acción y la responsabilidad en la vida pública.

Existe un clamor ciudadano por buenos gobiernos, buenas oposiciones y unidad.

Arendt dijo: “El poder no es nunca propiedad de un individuo; pertenece a un grupo y existe solo mientras el grupo se mantiene unido.»

Hagan la unidad posible quienes hoy son oposición. Es un deber y responsabilidad reparar el daño al país y a la institucionalidad que se le ha hecho a Chile.

---

**Fuente: Página web El Líbero.**

## ARTÍCULO

**B B C NEWS MUNDO**

### **CÓMO ESTADOS UNIDOS SE APODERÓ DE HAWÁI Y LO CONVIRTIÓ EN UN PUESTO DE AVANZADA VITAL PARA SU SEGURIDAD**

**Autor, Guillermo D. Olmo**

**15 de marzo de 2025**



**Hawái fue anexionado por Estados Unidos en 1898.**

**A finales del siglo XIX, Estados Unidos era una superpotencia en ciernes.** Y Hawái, un pequeño estado independiente encabezado por una reina nativa. Pero las cosas pronto iban a cambiar para siempre.

En la década de 1890 Hawái fue el escenario de conspiraciones, tensiones políticas y maniobras militares, que desembocaron finalmente en 1898 en la decisión del presidente William McKinley de anexionar el archipiélago a Estados Unidos.

Fue un paso decisivo en la expansión territorial de Estados Unidos y, según algunos autores, en la formación de los "EE.UU. imperialistas".

Pero, ¿cómo era Hawái entonces? ¿Por qué Estados Unidos estaba interesado en un lugar tan alejado? ¿Cómo logró hacerse con él?

Esta es la historia de cómo el país que emergía como gran potencia mundial se adueñó de un remoto reino insular y de cómo lo convirtió en un enclave estratégico desde el que proyectar y defender su poder mundial.

## Cómo era Hawái hacia 1890

A comienzos de la década de 1890, Hawái era una monarquía independiente en la que reinaba la soberana nativa Lili'uokalani.

Ubicado en mitad de las rutas marítimas hacia los mercados americano y asiático, se iba convirtiendo en una pieza cada vez más codiciada en un mundo dominado por la carrera entre las grandes potencias coloniales europeas, a las que estaba a punto de sumarse Estados Unidos.



**La reina de Hawái tuvo que renunciar al trono por las presiones de los cultivadores estadounidenses de azúcar.**

La población polinesia autóctona había asistido en las últimas décadas a la llegada de europeos y estadounidenses atraídos por los altos márgenes de beneficio del cultivo del azúcar en las islas de Hawái.

En aquellas plantaciones trabajaban también muchos migrantes japoneses, con frecuencia sometidos a explotación y abusos, lo que, unido a la ubicación estratégica y el creciente peso comercial del archipiélago, alimentaba los deseos de Japón de hacerse con Hawái.

Pero la influencia de Estados Unidos también iba en aumento, sobre todo por el papel de los hombres de negocios estadounidenses que copaban el negocio del azúcar y también gran parte del poder local. "Se habían hecho muy ricos y ahora querían que su poder político igualara al económico", le explica a BBC Mundo Robert Merry, historiador estadounidense y autor de una biografía del presidente McKinley.

## **El complot de los estadounidenses de Hawái**

Los planes de la reina de impulsar una nueva Constitución que permitiera votar a los nativos y reforzara el poder de la Corona alarmaron a los cultivadores blancos, que vieron peligrar sus privilegios. A esto se sumó la decisión del gobierno de Estados Unidos de establecer aranceles para proteger a sus productores azucareros.

Según el historiador estadounidense Tennant McWilliams, esto "creó un gran problema para los cultivadores de azúcar de Hawái. Solo tenían una manera de sobrevivir: convertirse en parte de Estados Unidos".

Con ese objetivo pusieron en marcha un complot contra la reina que contó con el apoyo del representante de Estados Unidos en Honolulu, John L. Stevens, y de un grupo de más de un centenar de marines que llegaron a Honolulu desde un buque de la US Navy que se encontraba en la zona.

"La reina estaba bajo tremenda presión y renunció al trono", explica Merry.

Con la reina detenida y vigilada por hombres armados, los cultivadores blancos establecieron un gobierno provisional que solicitó a Washington la anexión de Hawái a Estados Unidos.

El entonces presidente, Benjamin Harrison, era partidario de la idea, pero, según cuenta Merry, "envió una propuesta de tratado de anexión al Congreso que encontró una tibia respuesta, por lo que dio marcha atrás". La cuestión de Hawái quedaría abierta para el hombre que lo sucedió en la Casa Blanca en 1893, Grover Cleveland.



## El rechazo de Grover Cleveland a la anexión de Hawái



**El presidente Grover Cleveland condenó las acciones de los conspiradores estadounidenses y les ordenó reponer a la reina en el trono, pero se negaron.**

La llegada al poder de Cleveland le dio un giro total al asunto.

El nuevo presidente encargó una investigación sobre los acontecimientos que llevaron a la caída de Lili'uokalani y sus conclusiones no pudieron ser más contrarias a los deseos de los cultivadores azucareros.

De acuerdo con un artículo publicado por el Instituto Gilder Lehrman de Historia de Estados Unidos, "Cleveland se negó a llevar a cabo la anexión de Hawái porque su creencia en la justicia y el honor de Estados Unidos chocaban con las acciones para sostener a un gobierno provisional que percibía como antidemocrático".

En un mensaje de 1893, el presidente proclamó: "Ha sido la política establecida de Estados Unidos conceder a los pueblos de otros países la misma libertad e independencia (...) que siempre hemos reclamado para nosotros".

Según McWilliams, tras conocer el informe, Cleveland "no solo condenó la agresividad de Estados Unidos, y la conspiración y el secretismo de todo aquello como ilegal e inmoral, sino que urgió una solución muy pragmática y moral: devolver a la reina al poder".

Pero los estadounidenses que la habían destronado se negaron a obedecer a Cleveland, que dejó estar las cosas. "Cleveland no estaba interesado en una intervención militar en Hawái" contra estadounidenses, indica Merry.

La contradicción entre las posturas de los presidentes Harrison y Cleveland muestra las diferentes visiones sobre el papel que Estados Unidos debía desempeñar en el mundo en un momento en que se perfilaba como la gran potencia industrial y militar.

Cleveland era un aislacionista que no veía ningún beneficio para su país en la anexión de unas lejanas islas en la Polinesia, pero otros estadounidenses seguían abrazados la teoría del destino manifiesto que, popularizada a mediados del XIX, les hacía creer que su país estaba llamado a expandirse y dominar el mundo.

Pronto, las ideas aislacionistas de Cleveland serían derrotadas.

## **William McKinley y la anexión de Hawái**

En 1897 entra en escena el otro gran protagonista de esta historia. Ese año, William McKinley se convierte en presidente de Estados Unidos y retoma el asunto de Hawái, que no había sido un tema dominante en la campaña de las elecciones en las que se impuso.

Descrito como un "ardiente imperialista", McKinley es un presidente del que se ha vuelto a hablar últimamente en Estados Unidos por la reivindicación que hace de su figura Donald Trump, quien admira la expansión territorial que se produjo durante su presidencia.

McKinley retomó algunos de los argumentos que había esgrimido Harrison a favor de la anexión, como el riesgo de que Hawái acabara cayendo en manos de alguna potencia extranjera, lo que veía como una potencial amenaza para la seguridad de Estados Unidos, una tesis que se asemeja a las expresadas por Trump sobre Groenlandia o el Canal de Panamá en nuestros días.



**Cleveland (d), en la inauguración de la presidencia de McKinley (c). McKinley llevaría a cabo la anexión de Hawái que Cleveland había rechazado.**

"McKinley no era un visionario que llegó con grandes ambiciones territoriales a la presidencia, pero sí un gran gestor que sabía ver las oportunidades y se dio cuenta de que la continuidad de

Hawái como una entidad independiente en el Pacífico probablemente no era viable", explica Merry.

Así que ya en 1897 llevó a cabo un primer intento de que el Congreso de Estados Unidos aprobara la anexión. McKinley trató de persuadir a los legisladores de que, si su país no lo hacía, sería Japón quien tomaría la iniciativa y se adueñaría de Hawái. Pero la anexión fue de nuevo rechazada.

La suerte de los hawaianos no terminaría de decidirse hasta el año siguiente y por el peso de una guerra librada en una isla muy alejada de Hawái: Cuba.

Allí los rebeldes independentistas llevaban años alzados contra el dominio español. La incapacidad de España de contener la insurrección causaba irritación en Estados Unidos, que veía como una potencia europea en declive desestabilizaba lo que consideraba su área de influencia y perjudicaba sus intereses.

Washington le exigía a Madrid concesiones a los insurgentes cubanos que primero se negó a hacer y después resultaron insuficientes para lograr la paz. Finalmente, Estados Unidos entró en guerra con España, que conservaba como últimos vestigios de su imperio Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

La guerra "empujó a Estados Unidos a anexionarse Hawái porque destacó su importancia militar frente al aspecto moral de la anexión", según el Instituto Gilder Lehrman.

Hawái se había convertido en un punto de aprovisionamiento y escala vital y en una plataforma desde la que una Marina de EE.UU. cada vez más poderosa podría atacar objetivos españoles en Filipinas.

Finalmente, el 12 de agosto de 1898, McKinley firmó la ley aprobada la víspera por el Congreso por la que las islas Hawái pasaron a convertirse en territorio de Estados Unidos.

## La importancia estratégica de Hawái



**Hawái sigue siendo la base para la flota más grande de la Armada estadounidense.**

Desde su anexión, Hawái ha sido una de las grandes plataformas del poder de Estados Unidos en la región Asia-Pacífico. Según Merry, "a finales del siglo XIX necesitabas Hawái si querías tener una posición dominante en el Pacífico".

"Era la época de los grandes buques de acero que consumían carbón y Estados Unidos se estaba dotando de una gran flota que necesitaba de un punto de aprovisionamiento", continúa el historiador.

El ataque a la base de Pearl Harbor, con el que Japón inició las hostilidades contra Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, puso de manifiesto la importancia de Hawái.

"Japón atacó Hawái, pero si hubiera estado en control de Hawái hubiera podido atacar la costa oeste de Estados Unidos".



**El ataque a Pearl Harbor en 1941 volvió a poner de manifiesto la importancia estratégica de Hawái.**

Décadas después, Hawái sigue siendo la base de la Flota del Pacífico, con dos centenares de buques y alrededor de 1.500 aviones, la más grande de la Armada de Estados Unidos.

Ahora que China es el gran rival, "Hawái es aún la base para las armas y los recursos con los que Estados Unidos sigue actuando como una potencia en Asia y el Pacífico", concluye Merry.

### **Cómo se vio la anexión a Estados Unidos desde Hawái**



**Estados Unidos no tuvo en cuenta las voces de los nativos que se opusieron a la anexión.**

La caída de la monarquía hawaiana y el establecimiento de la soberanía estadounidense sobre el archipiélago siguen siendo un episodio histórico espinoso que, si bien contribuyó al engrandecimiento de una nación existente, Estados Unidos, condujo a la desaparición de otra, el Hawái independiente.

Las acciones de los propietarios azucareros blancos que derribaron a la reina Lili'uokalani fueron condenadas no solo por el presidente Cleveland, sino por muchos en Hawái y en Estados Unidos. Y la decisión de McKinley de anexionarse Hawái ignoró entre otras voces las de miles de nativos que firmaron una petición para que no se llevara a efecto.

Casi cien años después, en 1993, el Congreso de Estados Unidos aprobó una resolución de "disculpa a los nativos hawaianos por el derrocamiento del reino de Hawái".

La resolución calificó de "ilegal" la conspiración que llevó al derrocamiento de Lili'uokalani y reconoció que antes de ser incorporado a Estados Unidos, "el pueblo nativo hawaiano vivía en un sistema social altamente organizado y autosuficiente basado en la tenencia comunal de la tierra".

La convicción de que los acontecimientos que llevaron a la anexión de Hawái fueron un injusto agravio a los nativos provocaron el surgimiento de un movimiento por la soberanía de Hawái todavía activo en el archipiélago.

---

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



## OPERACIÓN K, EL FALLIDO SEGUNDO BOMBARDEO JAPONÉS DE PEARL HARBOR CON HIDROAVIONES TRES MESES DESPUÉS DEL PRIMER ATAQUE

Por Jorge Álvarez

18 de diciembre de 2024



Un hidroavión estadounidense sobrevuela el atolón Wotje, donde estaba la base japonesa de donde partirían los Emily destinados a la Operación K y que fue atacada por mar y aire en febrero de 1942. Crédito: US Navy / Dominio público / Wikimedia Commons

No es muy conocido a causa de lo limitado de la acción y sus pobres resultados, pero, tres meses después de su fulminante ataque a Pearl Harbor, los japoneses realizaron una segunda incursión que **tenía como objetivo obligar a la flota estadounidense a salir a mar abierto** y enfrentarse a la suya en una batalla decisiva, aprovechando que se encontraba en inferioridad de condiciones. Fue la bautizada como **Operación K**, que no salió como estaba previsto y pasó a

la historia, sobre todo, por tratarse del **primer bombardeo con hidroaviones** y el que cubrió mayor distancia.

Como sabemos, la base aeronaval estadounidense de Pearl Harbor, ubicada en la isla hawaiana de Oahu, fue arrasada por sorpresa el 7 de diciembre de 1941 por varias oleadas de cientos de aviones japoneses que despegaron de seis portaaviones y buscaban golpear el poder militar de EEUU en el Pacífico en vísperas de la invasión del sudeste asiático. Aquella **Operación Z**, como se la denominaba en el Cuartel General Imperial, hundió cuatro acorazados, dañó otros ocho, destruyó ciento ochenta y ocho aviones y mató a casi dos millares y medio de personas, pero se quedó a medias.

Y es que cuatro de los buques enviados a pique pudieron reflotarse gracias al escaso calado del puerto y de otros se rescataron partes importantes, mientras que las principales instalaciones insulares, como el astillero, la central eléctrica, los depósitos de combustible, los talleres, los muelles y el cuartel general salieron indemnes. Pero, sobre todo, **se libraron los grandes portaaviones** (*Lexington, Enterprise, Saratoga, Yorktown y Hornet*), que no se encontraban en la isla, lo que significaba que la fuerza estadounidense en el océano seguía vigente y a la larga sería la clave de la victoria aliada en el Pacífico.



**Pearl Harbor después del ataque japonés, con los buques hundidos y/o dañados Crédito: US Navy / Dominio público / Wikimedia Commons**

Y es que **el día de la infamia** llevó al presidente Roosevelt a anunciar inmediatamente la entrada de su país en la Segunda Guerra Mundial. Entretanto Japón rebosaba optimismo y estudiaba la forma de continuar la racha triunfante. Diez días después del ataque, un avión de reconocimiento fue lanzado desde el submarino I-7 con la misión de sobrevolar Hawái y analizar cómo estaba la situación, comprobando que los estadounidenses estaban reparando los daños a buen ritmo.

Entonces, el Departamento Naval del Cuartel General Imperial decidió que habría que obstaculizar esos trabajos con un segundo y desmoralizador golpe.

Eso sí, debía ser diferente al anterior, ya que no podía reunirse de nuevo la misma fuerza (seis portaaviones, cuatrocientas catorce aeronaves, cinco cruceros, nueve destructores y veintitrés submarinos), al necesitarse para combatir a la Royal Navy en la **inminente invasión de Hong Kong y Malasia**, entonces posesiones británicas. La solución llegó cuando esa necesidad se juntó con otra de carácter técnico: evaluar la capacidad de las hidrocanoas H8K. Como indica su nombre, se trataba de **hidroaviones tipo canoa** fabricados por la empresa Kawanishi, en principio para patrullas marítimas.

Gracias a sus cuatro motores Mitsubishi MK4, el KH8K (al que los americanos llamaban *Emily*) tenía un amplio radio de acción y su tamaño (treinta y ocho metros de envergadura) permitía artillarlo adecuadamente (cinco ametralladoras Tipo 92 y cinco cañones automáticos Tipo 99), además de conferirle capacidad para cargar dos mil kilos de bombas o sesenta y cuatro soldados; **incluso podía llevar dos torpedos** pesados en sus alas. Otras bazas eran el fuerte blindaje del fuselaje y los sistemas antiincendios de a bordo, que lo volvían difícil de derribar. Por contra, en las primeras pruebas (31 de diciembre de 1941) mostró un mal comportamiento hidrodinámico en el agua.

Realizadas las pertinentes correcciones en su quilla, las nuevas pruebas a principios de 1942 obtuvieron el visto bueno de la Armada y se decidió concederles a las hidrocanoas el protagonismo en la debatida **segunda incursión contra Pearl Harbor**. En principio debían ser cinco unidades las que llevaran a cabo el ataque, reuniéndose en el atolón French Frigate Shoals, el más grande que hay al noroeste del archipiélago hawaiano. No resultaba fácil porque debían coincidir una noche de luna llena -para tener visibilidad sobre los objetivos- con que el mar estuviera en calma, ya que iban a repostar de submarinos.



Un hidroavión japonés Kawanishi H8K, como los destinados a la Operación K, en pleno vuelo. Crédito: US Navy / Dominio público / Wikimedia Commons

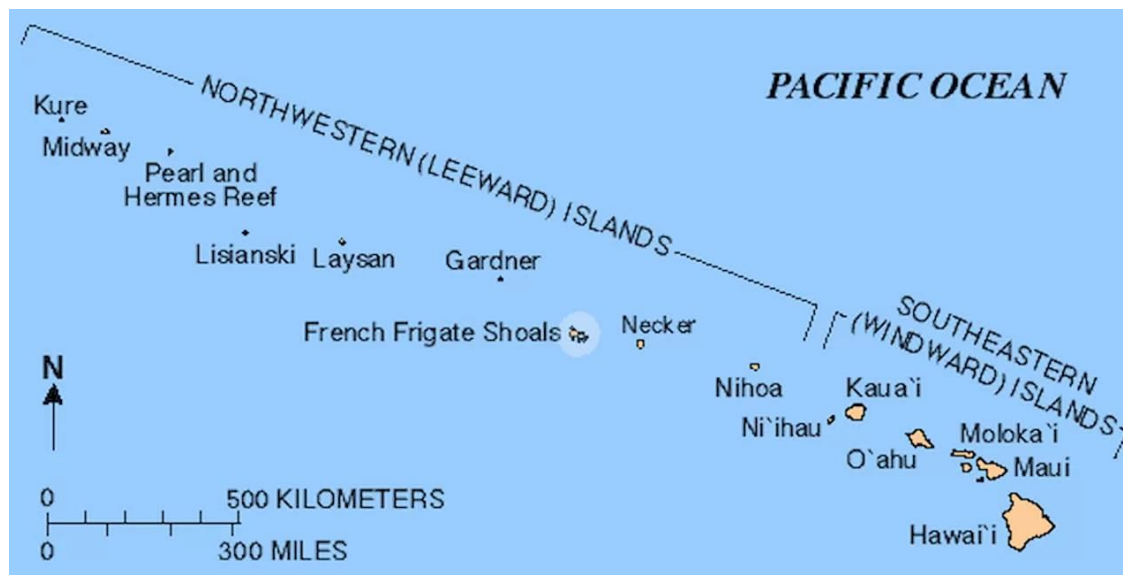
Al igual que el 7 de diciembre, **los descifradores de códigos estadounidenses descubrieron el plan** y hasta el lugar, pero, incomprensiblemente, su información fue ignorada por los mandos. Quizá se debiera a que entre los primeros figuraba el teniente Jasper Holmes, quien bajo el seudónimo de Alec Hudson había publicado un relato titulado «*Rendezvous*» en el *Saturday Evening Post* el anterior mes de agosto; una historia de ficción sobre el reabastecimiento de combustible de aviones estadounidenses desde submarinos en una isla remota para un ataque aéreo contra un objetivo situado a miles de kilómetros.

El caso es que de nuevo los japoneses iban a actuar sin obstáculos sobre la isla de Oahu, que seguía así siendo el escenario bélico principal de aquellos inicios de la guerra; y eso que en principio **estaba previsto que el raid se realizara contra California o Texas**. Al llegar el momento resultó que sólo había dos hidroaviones disponibles, pilotados respectivamente por el teniente Hisao Hashizume, que recibió el mando de la misión, y el alférez Shosuke Sasao, a pesar de lo cual el Jefe de Estado Mayor del 24º Escuadrón Aéreo viajó a Tokio y se reunió con el Mando Militar y la Flota Combinada, tomando la decisión de seguir adelante.

Mientras se enviaba un submarino a vigilar Hawái, otros dos con los tubos lanzatorpedos modificados para albergar mangueras de repostaje, llegaron a French Frigate Shoals. Allí amerizaron, la primera semana de marzo, los dos hidroaviones que, procedentes del atolón de Wotje, en las Islas Marshall, a más de tres mil kilómetros, iban cargados con cuatro bombas de 250 kg. Como aún tenían que volar otros novecientos hasta Oahu, recargaron los depósitos de combustible, tal como estaba previsto y reemprendieron el viaje a las 16:00 del 4 de marzo. **La Operación K estaba en marcha.**

No faltaron contratiempos. La misión estaba prevista para febrero, pero tuvo que posponerse un par de días debido al intento de la Armada estadounidense de recuperar la isla Wake (un atolón a medio camino entre Hawái y las Marianas), perdida el 24 de diciembre (el futuro presidente George Bush participó en los bombardeos). Asimismo, el submarino I-23, encargado de situarse al sur de Pearl Harbor para informar de las condiciones meteorológicas y de recoger a las tripulaciones de los hidros que fueran derribados, desapareció sin que se volviera a saber de él el 14 de febrero.





La ubicación de French Frigate Shoals entre las Midway y Hawái lo hacía idóneo para el repostaje de los dos hidroaviones japoneses. Crédito: US Geological Survey / Dominio público / Wikimedia Commons

Por consiguiente, Hashizume y Sasao tendrían que cumplir su misión confiando en que el cielo estuviera como en French Frigate Shoals, despejado, ya que, si bien los criptólogos japoneses descifraron el código del enemigo y podían averiguar el tiempo por él, los estadounidenses lo cambiaron el 1 de marzo. Tampoco los norteamericanos estuvieron finos. **La estación de Kauai detectó las aeronaves** aproximándose a las 18:44 y se enviaron un caza Curtiss P-40 Warhawk y un hidroavión PBV Cataline (Consolidated Model 28) para interceptarlos, pero la densa nubosidad impidió su localización, ya que volaban por encima, a cuatro mil seiscientos metros.

Lo que resultó beneficioso, por un lado, fue perjudicial por otro: las nubes también confundieron a los japoneses, que se separaron involuntariamente cuando Hashizume tomó como referencia el faro de Kaena Point y viró hacia el norte de la isla, mientras Sasao lo hacía hacia el sur al no recibir sus instrucciones. La primera mitad de la misión, observar cómo iban los trabajos de recuperación de la base de Pearl Harbor, resultaba imposible por la falta de visibilidad, así que se centraron en la segunda, dificultar esas tareas bombardeando un muelle al que se conocía como *Ten-Ten* por su longitud de mil diez pies (casi trescientos ocho metros).

Pero también ésa presentaba serias dificultades. La capa nubosa sólo permitía a Hashizume atisbar tramos de tierra de vez en cuando, algo agravado por el hecho de que las luces de la isla fueran apagadas por el aviso de Kauai, encendiéndose por contra los reflectores aéreos. Tuvo que disparar a ciegas y las cuatro bombas **cayeron en la ladera del monte Tantalus, un cono de ceniza correspondiente a un volcán extinto** que dominaba la parte septentrional de la ciudad de Honolulu, la única con tendido eléctrico, aunque, como decíamos, desconectado en ese momento por precaución.

No causaron ningún daño, pues la estructura arquitectónica más cercana, la *President Theodore Roosevelt High School*, se encontraba a trescientos metros de distancia. Todos los efectos se redujeron a unos cráteres de entre seis y nueve metros de ancho por tres de profundidad, más unos cuantos cristales de ventanas rotos por la onda expansiva. Como sólo eran dos los aviones

incursos y no fueron avistados, los americanos no supieron dar una explicación coherente a aquellas explosiones, culpándose mutuamente el Ejército y la Armada de provocarlas.



Un Kawasaki H8K2 original conservado en el museo japonés de Kanoya. Crédito: Max Smith / Dominio público / Wikimedia Commons

El hecho de que no se produjeran bajas humanas fue un factor más para dejar correr el asunto, aun cuando los medios de comunicación nipones aseguraron hacerse eco de una noticia de radio emitida desde Los Ángeles que hablaba de una treintena de muertos y setenta heridos, entre militares y civiles. Y eso que la intervención del alférez Sasao fue todavía más inane: incapaz de ver nada en tierra -tengamos en cuenta que ya eran más de las nueve de la noche y estaba lloviendo-, decidió soltar sus bombas sobre el mar, no se sabe si frente a Waianae o Pearl Harbor, pasando completamente desapercibido.

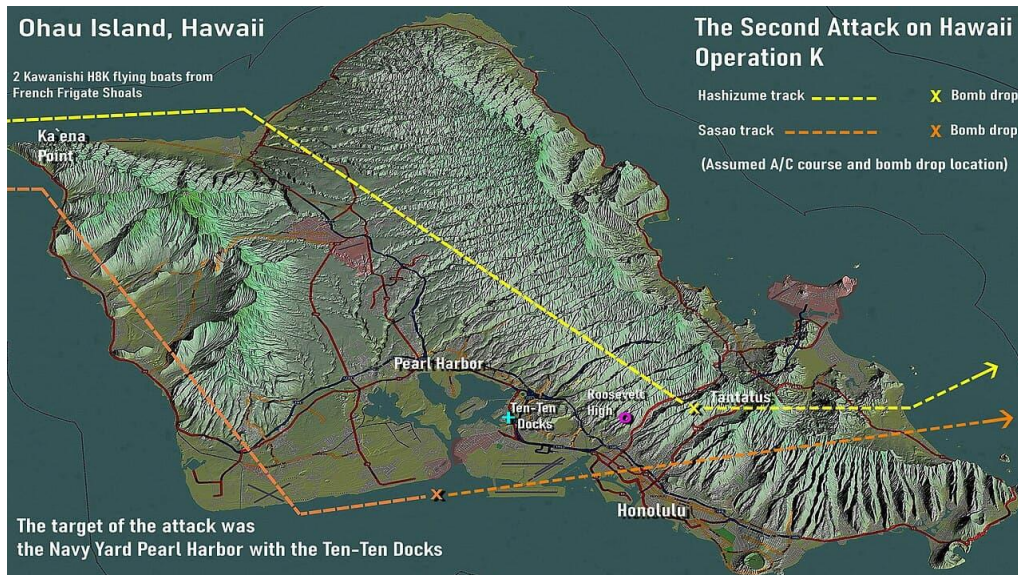
Al retirarse, las dos aeronaves pusieron rumbo suroeste hacia las Islas Marshall. Sasao se posó en el atolón de Wotje, el punto de donde habían partido el día anterior, pero Hashizume había sufrido daños en el casco mientras despegaba de French Frigate Shoals y temía que en esa base no dispusieran de medios para la necesaria reparación, así que decidió continuar el vuelo hasta el atolón de Jaluit, que estaba en el mismo archipiélago, aunque algo más lejos. De ese modo **completó lo que era la misión de bombardeo sin escolta más larga de la Historia** hasta ese momento.

Se estimó que su H8K necesitaría pasar unos días en el taller, lo que, combinado con la meteorología adversa y la falta de luz lunar, obligó a suspender la operación para lo que quedaba de mes, en espera de la siguiente luna llena. Sin embargo, el 10 de marzo, estando ya listo el hidroavión y habiendo despegado con rumbo a Midway para incorporarse a una nueva misión, fue detectado por un radar estadounidense y **derribado por cazas Brewster F2A Buffalo** que salieron a su encuentro. Y es que, pese a que parecía el final de la Operación K, todavía quedaba un epílogo.

Se mantuvo ese nombre para las labores de observación que se iniciaron sobre el área de influencia de Hawái con motivo del siguiente paso en la expansión japonesa por el Pacífico:



la **Operación MI**. Así denominó el almirante Yamamoto la conquista de las Islas Midway, una importante base aeronaval de EEUU en el Pacífico que había que anular para evitar las facilidades que presentaba para repetir el Raid Doolittle, una incursión contra Tokio, Yokosuka y Nagoya llevada a cabo por el teniente coronel James H Doolittle el 18 de abril como respuesta al ataque a Pearl Harbor.



**Rumbos de los dos hidroaviones durante el ataque del 4 de marzo de 1942. Crédito: Peter Christian Riemann / Wikimedia Commons**

Aunque los aviones americanos despegaron del *USS Hornet*, el propio archipiélago podía considerarse un enorme portaaviones natural que, por lógica, los estadounidenses estarían dispuestos a proteger a cualquier precio, enviando lo más granado de su flota en ese sentido, portaaviones incluidos. Y eso era lo que esperaban los nipones, haciendo otro tanto con la esperanza de destruir al enemigo de un solo golpe, compensando el semifiasco de Pearl Harbor y evitando un nuevo bombardeo a la isla por considerarlos demasiado arriesgado.

Cabe decir que, según sus informes, a EEUU sólo le quedaban dos portaaviones, el *Hornet* y el *Enterprise*, pues el *Lexington* se había hundido y el *Yorktown* también fue considerado así por los nipones (en realidad resultó gravemente dañado, pero pudo llegar a Pearl Harbor) en la primera semana de mayo, durante la batalla del Mar del Coral. Suponían que ambos tenían su base en Hawái, pero era necesario comprobarlo; por tanto, mientras se procedía a **invadir las Islas Aleutianas como distracción**, dos hidroaviones se dispusieron a volar nuevamente hacia el archipiélago.

Su misión era comprobar la presencia de los portaaviones y debía corroborar los informes que los submarinos desplegados proporcionaran en ese sentido, de modo que se contara con todos los datos antes del 3 de junio, ya que la fuerza que debía tomar Midway partiría de Saipán el 28 de mayo. Sin embargo, la misión, que estaba programada para el 30 de mayo, tuvo que suspenderse porque los analistas estadounidenses descifraron los códigos enemigos y el almirante estadounidense Chester Nimitz envió dos buques a French Frigate Shoals para minar sus aguas, impidiendo que se pudiera amerizar allí.

El submarino japonés I-123 avistó los barcos y dio la alarma. Como alternativa para el necesario repostaje se propuso la isla Necker, una masa rocosa deshabitada, resto de un cono volcánico, ubicada a ciento veinte kilómetros del atolón y menos de setecientos al noroeste de Honolulu. Pero finalmente no se aprobó la idea y **la Operación K fue cancelada definitivamente**. La Armada imperial Japonesa tendría que afrontar la batalla de Midway a ciegas, aunque en esos momentos se sentía invencible y no le concedió mayor importancia; craso error porque, entre otras cosas, EEUU había reparado el *Yorktown* en sólo veinticuatro horas y eso le confirió una superioridad numérica aérea que le supuso la victoria.

**Fuentes:**

**Sue Bradford Edwards**, *The bombing of Pearl Harbor*

**Keith Warren Lloyd**, *Avenqing Pearl Harbor. The Saga of America's Battleships in the Pacific War*

**William Cole**, *Date lives on in few memories*

**Larry Dwyer**, *Kawanishi H8K «Emily»*

**Michael Coffey**, *Días de infamia. Grandes errores militares de la Segunda Guerra Mundial*

**Wikipedia**, *Operación K*

---

**Fuente: Página web La Brújula Verde.**

## ARTÍCULO

# HISTORIA NATIONAL GEOGRAPHIC

---

## DÍA DE SAN PATRICIO: CÓMO EL DUENDE LEPRECHAUN Y EL FOLCLORE IRLANDÉS REPRESENTAN LA FECHA

Por redacción National Geographic

17 de marzo de 2025

*La fiesta de San Patricio se ha internacionalizado y, con ella, se han introducido en el mundo importantes símbolos de la cultura popular irlandesa de origen celta.*



En la ilustración, se observa una representación clásica de Leprechaun, creada a partir del imaginario popular después del siglo XIX (pequeño, con ropa verde, barba y pelo rojos y zapatos con hebilla). Su descripción en los cuentos antiguos era diferente.

Fotografía de Behruz aydinli CC BY-SA 4.0

Cada **17 de marzo** se celebra en muchos países una **fiesta tradicional irlandesa**: el **Día de San Patricio**. El santo es el patrón de ese país europeo y la fecha elegida para honrarlo marca el aniversario de su muerte, ocurrida el 17 de marzo de 461 d.C., explica la Enciclopedia Británica (una plataforma de conocimiento).

Sin embargo, quien piense que la conmemoración es estrictamente católica se equivoca: la verdad es todo lo contrario. Siempre **celebrado con mucha cerveza y colores verdes**, el **Día de San Patricio está lleno de símbolos** que, en su mayoría, proceden del rico y creativo **folclore irlandés**, muy influido por la **antigua cultura celta**.

Descubre más sobre el folclore irlandés y **cómo sus historias de duendes, como el típico Leprechaun, están presentes en la celebración** más internacional y famosa del país, que se conmemora incluso en varias ciudades latinoamericanas.



Durante las celebraciones del Día de San Patricio en las calles de Irlanda, la gente se disfraza y se divierte con la figura del Leprechaun, como la mujer de la foto.  
FOTOGRAFÍA DE KIERAN DODDS

## ¿Cuál es el origen del duende Leprechaun?

Hoy en día, si una persona entra en un pub en plena celebración del **Día de San Patricio**, esté donde esté, la imagen que probablemente figurará en la decoración será la de un **pequeño duende con ropas verdes, pelo rojo y barba**.

Resulta que la historia de este famoso duende es muy antigua. El **Leprechaun** (también llamado *leprecauns* o *lepracauns*) es un **pequeño ser mítico cuyas leyendas se han difundido oralmente en Irlanda** durante siglos. En la Edad Media, los cuentos populares irlandeses escritos lo describían como una **criatura gruñona y solitaria**, pero también **traviesa**, detalla la



Enciclopedia de la Historia Mundial, una plataforma en línea para el conocimiento de la historia del mundo.

Según la fuente, los duendes son descritos en las antiguas leyendas como **elfos masculinos, pequeños e increíblemente ágiles, que suelen custodiar una olla de oro**. Comparten muchas características con criaturas más antiguas de la mitología irlandesa-celta.

El **origen de la palabra leprechaun**, informa el artículo de la enciclopedia histórica, **procede del antiguo dios y héroe celta irlandés Lugh**. Originalmente era el **dios del sol y la luz** y más tarde se convirtió en un gran gobernante guerrero de la antigua Irlanda. Pero la importancia de la figura de Lugh fue disminuyendo con el tiempo, a medida que toda Europa se volvía cada vez más cristiana.

Con el tiempo, **se transformó en Lugh-chromain**, que significa “Lugh inclinado”, porque ahora habitaba el inframundo al que fueron relegados todos los demás dioses cuando el pueblo adoptó la religión cristiana. Así, el dios **se convirtió en una especie de “elfo” dentro del patrimonio del folclore medieval**, informa la Enciclopedia de la Historia Mundial.



Las celebraciones y costumbres del Día de San Patricio se han extendido por todo el mundo. En la foto, un hombre disfrazado de Leprechaun monta en bicicleta para celebrar el Día de San Patricio en Dallas, Texas, Estados Unidos.

FOTOGRAFÍA DE MATTHEW T RADER CC BY-SA 4.0

## ¿Cómo se convirtió el folclórico Leprechaun en “la cara” del Día de San Patricio?

En el siglo XIX, algunos escritores irlandeses decidieron revivir viejos personajes de cuentos populares clásicos, como hizo el poeta William Butler Yeats.

Este describió al Leprechaun en su libro de 1888, *Fairy and Folk Tales (Cuentos de hadas y cuentos populares)*, como una “**pequeña criatura que se ve remendando zapatos, y quien la atrapa puede hacer que le entregue sus barriles de oro**, pues es un ser avaro de gran riqueza. Pero si se le quitan los ojos de encima, la criatura desaparece como el humo”, según se detalla en un extracto de la obra, descrito en la página web de la Universidad de Kansas, en Estados Unidos.

Yeats añade que, **además de avaro y escurridizo, el Leprechaun llevaba un abrigo rojo con siete botones**, una imagen muy distinta de la que se conoce hoy en día, en la que se le dibuja como un duende vestido de verde, alegre y que vive al final del arcoiris, donde protege sus ollas de oro y les desea buena suerte.

El mítico **Leprechaun fue vestido de verde porque el color verde esmeralda es una seña de identidad y herencia del pueblo irlandés** y está **vinculado al trébol**, la planta símbolo del país, por lo que asociarlo a otro personaje igualmente importante para la nación resultó natural y fue en el siglo XIX cuando alcanzó la posición dominante como símbolo más reconocido del folclore irlandés, indica la Enciclopedia histórica.

La **imagen alegre y festiva del Leprechaun** (que originalmente se describía como gruñón) **se debe en gran parte a Walt Disney**, cuya visita a Irlanda inspiró la película de 1959 *Darby O’Gill y el Rey de los duendes*. Fue él quien **presentó al mundo un duende vestido con traje verde, chaleco amarillo y zapatos con hebilla**.

Esta y otras representaciones de duendes se extendieron por todos los rincones del planeta, **creando una nueva imagen de un ser alegre y juguetón**, perfecta para representar a Irlanda en su mayor y más famosa fiesta del mundo: el **Día de San Patricio**. Sin embargo, no existe una relación directa entre San Patricio y el duende, aparte del hecho de que ambos son símbolos importantes de Irlanda.

---

**Fuente: Página web National Geographic.**



# HISTORIA MARINERA

## HISTORIA MARINERA



### EPISODIO EN EL PACÍFICO

**Ricardo Valenzuela**

**Revista de Marina N° 4/1970, publicada el 1 de agosto de 1970**

El primer oficial surgió de la escotilla desperezándose. Estiró los brazos, aspiró voluptuosamente el aire tibio, in móvil. Miró al segundo oficial y le espetó con una sonrisa escéptica:

-Recién despierto ... pero comí un sandwich delicioso. ¡Ah, si hubieras estado conmigo ... !

El otro le quedó mirando con los ojos muy abiertos.

-¿Cómo, a dónde?

Estaban parados en la toldilla junto a la rueda del timón, momentáneamente abandonada, que caía a babor y estribor con suavidad, produciendo un chillido monótono de goznes viejos.

El sol apenas destellaba en los cobres velados por la intemperie y la sal marina.

- ¡Cuéntame! ¿Cómo fue eso? ¿Cómo lo conseguiste?

Tragaba un poco de saliva; remojaba con la lengua sus labios resecos.

- Nada ... No he conseguido nada ... Únicamente soñé. Pero te advierto que el sandwich era enorme. Como no lo has visto jamás en ningún bar. Cada lado del pan era como una mano del contraataque. ¿Le has mirado alguna vez las manos al contraataque? Bueno ... imagina al contraataque rezando, con las manos juntas, y un buen pedazo de filete entre ellas.

El segundo oficial sonrió. Un pájaro marino pasó graznando y parecía tan hambriento como ellos.

- Te has divertido en grande ... No hay dudas. Y bien, ¿qué otra cosa comiste? Lo miraba como si su amigo volviera de otro mundo, Todavía quedaba un poco de ansiedad en su voz.

- Bueno ... creo que además bebí una cerveza con bastante espuma, pero ...

¡Cuántos días de hambre y aburrimiento en aquella calma mortificante, sin ni siquiera percibir en el rostro el paso de una brizna de viento!

- Sí, bebí una cerveza con abundante espuma, pero tú sabes ... los sueños. Al principio era un buen vaso de cerveza fresca. Después parecía un vomitivo, ¡aj!

Y a hablaban como si el asunto realmente hubiera ocurrido. El filete ... el pan, la cerveza. Y sin embargo todo tan lejos. Inalcanzable ...

- ¡Claro, estaba mala! ¡Podrida como el agua de la sentina! La del estanque ya tiene un gusto ... Debía llover; llover como en el diluvio para bebernos toda el agua. y lavarnos.

- No lloverá. Nos derretiremos aquí. Nunca debí meterme en un buque a velas ... por lo menos si no tiene máquinas.

Era un hermoso cinco palos de sólida construcción canadiense. De aquellos que transportan maderas de Vancouver a San Francisco. Bellas estampas que ya no se avistan en el Pacífico. Alguien lo adquirió en Valparaíso. Ahora era chileno ... y ahí estaban esta vez por puro gusto: por puro gusto de navegar a velas ...

Y no navegaban, porque la calma duraba ya muchas semanas. De día, el sol abrasador. De noche, la cúpula oscura llena de rutilantes estrellas; la sombra de los mástiles, las lucecillas indispensables de dos o tres fanales de petróleo, que apenas se movían izados en los estayes.

- En fin, ¿bajarás a dormir?- inquirió el primer oficial.

El más joven se encogió de hombros. Dio unos pasos en cualquier dirección.

-No sé- respondió.

Alguien picó la hora en la campana de proa. Debió ser Cachitreo que había servido en la Armada. -"Es el régimen, señor, como en la Escuadra cuando está en Valparaíso".

El eco de las campanadas se perdió en la distancia. Produjo como una vibración en la mar quieta y resplandeciente.

El perro ladró como solía hacerlo en días de niebla, y luego vino a popa, gimiendo, las orejas caídas, los ojos tristes un poco babeante también a causa de la sed.

"A lo mejor habrá que sacrificarlo, si esto dura", pensó el oficial joven. Le acarició la cabeza. Decidió al fin bajar a su camarote.

Mientras bajaba la escalera sintió el vaho sofocante de abajo. Variedad de olores en los que se mezclaban los naturales del buque y algo de podredumbre en alguna parte; quizás ratas muertas entre las tablazones; también en el agua sucia que se acumulaba en la sentina.

- ¡La hora 1- dijo acordándose de Cachitreo! ¿Qué importan las horas? ¿Qué me importan "a mí" las horas?

De noche él también vivía horas obsesionantes, entre el desvelo y el sueño, como entre dos aguas. Le parecía deslizarse entre cortinas verdes, heladas, transparentes y veía todo claramente alrededor, como si se sumergiera en un acuario. Su gorra blanca, colgada de un gancho en el mamparo, se convertía entonces en esfera de reloj. Los punteros demoraban una hora en caminar un minuto. O bien se hacían muy largos y ya no eran minutos sino horas. No sabía.

Al amanecer, cuando penetraba la luz del sol y empezaba el calor más intenso, los punteros dejaban de andar. Si no tenía guardia, pasaba el tiempo tendido en la litera, entretenido en matar cucarachas. Luego venía la puesta del astro, llenando el horizonte como un inmenso cuadro impresionista. Y así se perdían todos los minutos transcurridos. durante el día.

Al cabo de un rato subió a cubierta y caminó hacia proa con pasos flojos. A popa unos hombres estiraban una manguera para el baldeo con agua salada. La manguera parecía reseca como sus propias gargantas. Rain y Avila estaban en el grupo. Como Cachitreo eran buenos para remar, Observó unos instantes al conjunto. Todavía se veían bien, pero cansados. Esa fatiga de las latitudes tropicales que consideraba la peor fatiga.

En la mitad del buque divisó al cocinero. Se hallaba en la puerta de su "clínica", con el gorro y el delantal como si fuera a preparar un banquete. Pero se mantenía inactivo, mirando el agua con ojos ausentes, De vez en cuando, distraídamente, probaba el filo del cuchillo en la yema de los dedos pulgares ¿Cuánto tiempo que no pelaba una papa?

La otra noche también había soñado ... El barco tocaba en Ancud. Un gran cargamento de papas, y el capitán en persona se había hecho presente en la cocina.

- "Brito- le había ordenado- Hay que pelar todo este cargamento y cortarlo como si fueras a hacer papas fritas".

¿Se había vuelto loco el capitán?

Despertó sobresaltado.

Se incorporó sobre los codos en la almohada grasienta, que ya no tenía funda, y gritó al pinche que dormía en la litera de arriba:

- ¿Haz oído hablar de unas papas?

- ¿ Qué papas?

- Las de Chiloé.

- ¡No me diga, mi jefe! ... ¡Claro que he oído! Si ahora mismo supiera que hay una debajo del buque, me sumergiría para rescatarla. ¡Ah, mi jefe, las papas de Chiloé! Una vez, en un curanto...

-Cállate, imbécil.

- ¡Bahl

Calló y se acordó que el cocinero ya le había hecho otras preguntas parecidas, con reacciones parecidas ...

"A lo mejor -pensó- cuando volvamos a Valparaíso me dan a mí la cocina ... Parece que el viejito ya las está viendo"

- ¿Qué hay, Brito?- saludó el oficial interrumpiendo la prueba del cuchillo en los pulgares.

-Ni aire, señor- contestó con leve ironía.

El fogón estaba apagado; pero todo en el interior de la cocina brillaba en perfecto orden.

- Habría tomado un café.

- ¡Ah , señor!- respondió desconsolado, porque los cocineros de a bordo no conciben que también pueda agotarse el café.

-No son estos tiempos para navegar en veleros, señor.

-Así es.

El sol se hallaba en el cenit. Algunos hombres tendían líneas de anzuelos por la borda.

Las velas flojas crujían en el aparejo, como trapos inútiles.

A media tarde el segundo oficial obtuvo el permiso del capitán. ¿No estaban próximos al desastre por falta de víveres y agua?

Desde varios días daba vuelta a la idea.

Pascua. la Isla de Pascua, se hallaba a trescientas setenta millas de distancia. El con tres hombres en un bote, a remo y velas, podría llegar hasta la isla. Solicitar auxilio y, con un poco de suerte, retornar a bordo con lo indispensable. ¿Qué más daba?

El capitán frunció el ceño.

- ¡Hum!

- Y al fin ¿qué otra cosa nos cabe? Acá la mar está desierta.

Se discutió todavía el asunto. Al atardecer era cosa decidida.

Se pidieron voluntarios.

Rain, Avilés y Cachitreo.

-Con éstos llegó -dijo brevemente el joven oficial al despedirse.

Toda la dotación, desde el capitán, quedaron apiñados en la borda, contemplando a los que se alejaban.

- ¡Adiós, viejo ... afírmate la cincha!

Y otro desde por ahí, sin que lo descubriera el capitán

-Si volvís, Cachitreo, tráete una pascuense.

-Sí, y preséntate bien, que no se te vaya a arrugar la camisa.

Chanzas, gritos; pero en el pecho de todos como una opresión, como una angustia disimulada que encontraba escape en estos mismos gritos.

Los del bote sonreían y bogaban acompasadamente.

Apenas podían distinguirse sus fisonomías en el crepúsculo.

- ¡Adiós, capitán!

- ¡Que le vaya bien, Roblín!

El oficial iba sentado a popa, gobernando el timón.

A media noche ya no se divisaban las luces del "Cóndor". Una obscuridad profunda bajo el cielo sin estrellas. Y el oleaje lento, pesado, como si la mar fuera una cosa espesa.

Pasan las horas, y otro día y otro. Y las noches interminables que envuelven silenciosamente al bote.

Y algún día, después de mucho tiempo, Roblín me escribirá, recordándolo: ... "y es que aquellos que por una vez en la vida han podido sentir a su alrededor, desde una pequeña embarcación, el silencio solemne y poderoso de los océanos, llevarán por siempre impresas en sus almas la llamada oscura y violenta del mar"

Con todo, en el bote, la vida tiene más atractivo que en el velero encalmado. Se sienten más unidos, de mejor humor. Ahora hace viento y pueden izar la vela. La embarcación se tumba y corta el agua rápidamente.

- "¡Como en un yate!"- observa Cachitreo con emoción y se acuesta en el fondo.

El oficial consulta sus instrumentos. El reloj de bolsillo, el sextante, la carta Maury. Apunta en su libreta de bitácora: "S.E. 5, marejada. Tres píldoras de leche malteada tres veces al día.

Una galleta de soda y un centímetro cuadrado de chocolate amargo. Agua dulce racionada".

El bote cabecea día y noche.

Altas olas. Espuma y polvareda de agua rodando desde el horizonte.

"Una noche, en Valparaíso, fuimos donde la ... "

Cae el viento. Hay que acudir nuevamente a los remos. Y los hombres, con las caras rojas, los labios secos, se aprestan para escuchar la historia.

Otra vez el bote alza la proa, se mantiene un momento en equilibrio sobre la cresta de la ola y cae profundamente en el seno de otra. El chapuzón los empapa a todos.

Sobre las espaldas de los bogadores chorrea el agua. El oficial se seca la cara con el pañuelo.

- "¡Firme, muchachos!"

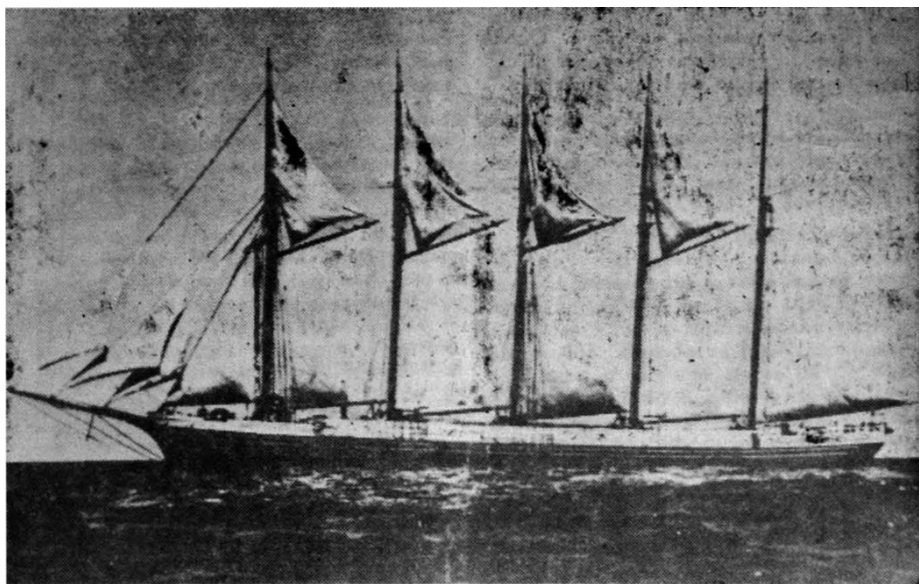
Las nubes bajas pasan rápidas, sin decidirse en lluvia.

- "Y, como decía, una noche, en Valparaíso ... "

Altas olas, espuma rodando desde el horizonte.

Y se reanudaba el cuento ... "Una noche, en Valparaíso" ...

Así llegaron a Pascua.



Después de un largo y accidentado viaje de vuelta a la Patria por el Pacífico, el velero chileno "Cóndor" ya escaso de víveres, estuvo varias semanas encalmado a 370 millas de la Isla de Pascua. En este período las provisiones y el agua se agotaron casi totalmente. Un bote del buque fue a Pascua en busca de abastecimientos y a pedir auxilio, porque esa nave mercante no disponía de radio. Los nombres que se mencionan en este relato (al frente) son auténticos, así como la presente fotografía de la nave. En su oportunidad la Liga Marítima de Chile otorgó a los cuatro protagonistas de esta aventura en el bote, una medalla y un diploma que testimonia el reconocimiento de la Institución por sus méritos.

---

**Fuente: Revista de Marina.**





# NOTICIA ARMADA

## UN SIGLO DE SERVICIO: OFICIALES DE MAR CELEBRAN 100 AÑOS DE HISTORIA Y TRADICIÓN

Martes 11 de marzo de 2025

*La instancia reunió a gran parte del Alto Mando Naval, quienes compartieron con los Oficiales de Mar y Aspirantes a Oficiales de Mar. Oportunidad donde se realizó la presentación del libro “En la estela del Oficial de Mar, 100 años de Singladura”.*



Viña del Mar. Durante la mañana del martes 11 de marzo, en inmediaciones de la Academia de Guerra Naval, se llevó a cabo la conmemoración de los 100 años de la creación del escalafón



de los Oficiales de Mar. La ceremonia fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza.

Un siglo de historia y tradición, forjado por quienes iniciaron su camino en la Escuela de Grumetes “Alejandro Navarrete Cisterna” y luego de servir a la Institución como Gente de Mar, son seleccionados por la Armada por su buen desempeño.

“Estoy muy orgulloso de haber participado en la celebración de este centenario, durante estos 100 años los Oficiales de Mar han sido un motor que han contribuido a las tareas que realiza nuestra institución” añadió el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza.

El Escalafón de Oficiales de Mar se estableció oficialmente el 13 de marzo de 1925, el cual surge como un reconocimiento a la Gente de Mar que, debido a su destacada trayectoria, entrega y profesionalismo a lo largo de su carrera, son considerados para ingresar al curso de Aspirantes a Oficiales de Mar en la Escuela Naval “Arturo Prat”, el cual tiene una duración de un año.



En 1952 se creó el curso de Aspirantes a Oficiales de la Armada, ya que hasta ese entonces eran nombrados como Oficiales sin un curso previo. Los primeros en cursar al interior de la Escuela Naval “Arturo Prat” fueron: los Sargentos 1° Federico Gustavo Meza, Juan H. López Narváez, Héctor Arellano Olate, José Sanhueza Muñoz y Héctor Castillo Ruiz, además del Sargento 2° Carlos Valdovinos López.

“El escalafón de Oficial de Mar nace con una necesidad de contar con Oficiales con experiencia, ya que ingresamos como Gente de Mar y posteriormente debido a nuestras aptitudes profesionales accedemos al escalafón de Oficiales de Mar” indicó el Capitán de Navío OM Francisco Mayorga.

Tras completar su formación, los Oficiales de Mar egresan con el grado de Teniente Segundo OM y son asignados a distintas unidades y reparticiones del país.

En la ceremonia, se presentó el libro “En la Estela del Oficial de Mar, 100 Años de Singladura”, una obra que fue realizada por el Escalafón de Oficiales de Mar y el Círculo de Oficiales de Mar en retiro, y patrocinado por la Liga Marítima, en el cual el Almirante De La Maza, fue invitado a participar “Es un trabajo que venía desarrollando el Círculo de Oficiales de Mar hace un tiempo y estuve disponible para hacer el prólogo y en el fondo refleja lo que ha sido la historia del escalafón de los Oficiales de Mar en la Armada” concluyó.

En la actualidad, la Armada de Chile requiere que los Oficiales de Mar no solo demuestren compromiso y lealtad, sino también versatilidad y capacidad para liderar gracias a su vasta experiencia como Gente de Mar.

Finalmente se hizo entrega en reconocimiento al Oficial de Mar más longevo en la actualidad, también una premiación al concurso literario organizado por el Círculo de Oficiales de Mar y para finalizar con la entrega de un reconocimiento al Capitán de Navío OM Sr. Alejandro Navarrete Cisterna, el cual fue recibido por su nieto.



-----

## AVIACIÓN NAVAL CONMEMORA 102 AÑOS SURCANDO LOS CIELOS Y CONTRIBUYENDO AL PAÍS

Viernes 14 de marzo de 2025

*En la ceremonia se condecoró a la dotación del P-3 “Orión”, el primer avión de la Armada de Chile en aterrizar en la Antártica.*



Concón. Viernes 14 de marzo en la base Aeronaval de Concón se llevó a cabo el aniversario número 102 de la Aviación Naval, la cual contó con la participación del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza; de la Alcaldesa de Viña del Mar, Macarena Ripamonti y del Alcalde de Concón, Freddy Ramírez, además de representantes del alto mando naval e invitados especiales.

En el marco del aniversario, el Comandante en Jefe de la Armada, mencionó “en esta oportunidad queremos destacar dos hitos importantes de la Aviación Naval, uno, es rendir un homenaje a Don Claudio Bunster, científico destacado de nuestro país que ha estado con nosotros desarrollando los proyectos “Hielo” desde el año 2002 y, además, el aterrizaje del primer avión P-3 “Orión” de la Armada de Chile en la latitud 80°, sobre una pista de hielo” agregó.



Durante el transcurso de la ceremonia, se hizo un homenaje a los pilotos caídos en acto del servicio. Además, se hizo entrega de un reconocimiento al personal de Gente de Mar y Oficiales, con 50 años como especialistas en Aviación Naval.

Durante su discurso, el Comandante de la Aviación Naval, Contralmirante Ricardo Chiffelle destacó la importancia de la especialidad en las labores que realiza la Armada y también hizo un repaso a lo largo de la historia, “cada vez que una aeronave de la Aviación Naval está en el aire, no es más que el resultado de la tarea bien hecha de un gran equipo” concluyó.

### **Condecoración a la dotación del P-3 “Orión”**



Durante la ceremonia, el Almirante De La Maza, condecoró a la dotación que participó en la hazaña y señaló “quiero resaltar el profesionalismo, la pericia marinera y el espíritu de cuerpo que hicieron posible que pudieran aterrizar en las condiciones que lo hicieron”.

Cabe recordar que, el sábado 7 de diciembre del 2024, la Aviación Naval logró un hecho histórico, el primer aterrizaje de una unidad aeronaval en la estación Polar Científica conjunta “Glaciar Unión” ubicada en la latitud 80° sur, en el Territorio Chileno Antártico.

---

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



## POSTALES DEL PASADO

# Postales



## POSTALES DEL PASADO



**Hotel de France y Edificio Luis Guevara de Valparaíso, en 1885**  
(Enterreno)



El Hotel de France, que se ve a la izquierda, se incendió a fines del siglo XIX, y fue reemplazado por el magnífico edificio del Hotel Royal. Del Edificio Guevara, a la derecha, sólo subsisten sus fachadas, y es hoy ocupado por el DUOC Valparaíso. El mar llegaba entonces hasta la actual Avenida Errázuriz. En la foto se aprecian las faena de rellenos que fueron ganando terreno al mar: en el vértice inferior derecho se ve un cúmulo de material sólido.



### **Avenida La Marina, en 1922**

(Archivo histórico patrimonial, Municipalidad de Viña del Mar)

En la foto se ven dos carros muy peculiares tirados por caballos que transitan por la avenida, frente al Castillo Ross. Tal vez transportando a turistas de la época.

El castillo fue construido en 1921 como residencia del empresario y político Gustavo Ross Santa María, por el arquitecto Alberto Cruz Montt.



**Calle Condell de Valparaíso, en 1888**  
(Enterreno)

Así era la Calle Condell en 1888. A la derecha se alcanza a ver el Palacio Lyon (actual Museo de Historia Natural), y al fondo se aprecia la Iglesia del Espíritu Santo, donde contrajo matrimonio el héroe nacional Arturo Prat.



**Palacio Vergara, en 1913**  
(Biblioteca Nacional de Chile)

Una magnífica foto panorámica de las dependencias del palacio de la señora Blanca Vergara de Errázuriz y sus jardines.

Luego de que el terremoto de 1906 derrumbara la mansión familiar, Blanca Vergara mandó a construir un nuevo edificio sobre los cimientos del anterior a los arquitectos Ettore Petri y Alejandro Petri, inspirada en la Ca' d'Oro de Venecia. El palacio se inauguró en 1910.

---

**Fuentes: Según se indica en cada foto.**

# VIDEOS

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

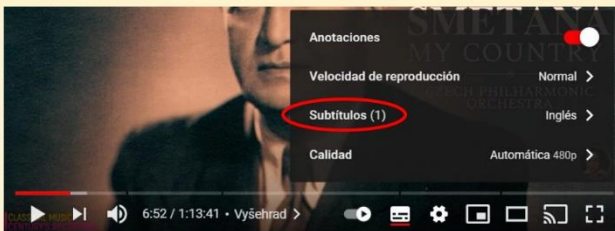
1) En la parte baja haga clic en “**Subtítulos**” (Aparecerá una raya roja bajo el ícono).



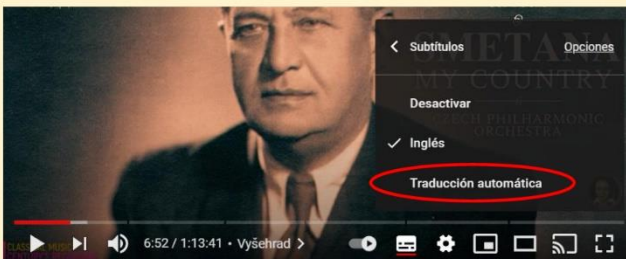
2) Haga clic en “**Configuración**”.



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.



## **VIDEOS MUY ESPECIALES**

Las mejores películas, series, música, reportajes y marchas militares, de hoy y de todos los tiempos.

## **CONTINUAMOS CON LOS MISTERIOS POLICIALES**

**Muerte a la media noche**

[https://www.youtube.com/watch?v=eYWnuL1\\_be8](https://www.youtube.com/watch?v=eYWnuL1_be8)

## **NUESTRA MÚSICA FOLCLÓRICA**

**Chamal - Tierra de Alerces**

<https://www.youtube.com/watch?v=lcfgeJftA-I&list=PLB6PJ8qTrvJeSmrLbeTPNZQInGESAi5Z>

## **MÚSICA CLÁSICA DE TODOS LOS TIEMPOS**

**Handel in Versailles**

<https://www.youtube.com/watch?v=ISzaUNStg18>

## **GRANDES HOMBRES DE NUESTRA HISTORIA CONTEMPORÁNEA**

**Documental de Neil Armstrong**

<https://www.youtube.com/watch?v=vrSZ1S9mqAk>

## **UNA OBRA DESLUMBRANTE QUE ES UNA LEYENDA**

**El misterioso castillo de Neuschwanstein**

<https://www.youtube.com/watch?v=SxGNJMSEAf4>

## **RECORDANDO LA MÚSICA DE LOS 70's**

**The Bread Special – 1978**



<https://www.youtube.com/watch?v=vilcluSwvYg&t=425s>

## **GRANDES MARCHAS MILITARES DE TODOS LOS TIEMPO**

**Famous Marches by John Philip Sousa**

<https://www.youtube.com/watch?v=h8RnD9Qz1tl>

## **VIDEOS MULTIGREMIAL**

Videos publicados la presente semana

Agradecemos a quienes apoyan a nuestros camaradas, hombres y mujeres Militares Prisioneros Políticos, que cumplen injustas y desproporcionadas condenas - Programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

<https://youtu.be/KYuPeFfwAc8>

Los órganos del estado deben garantizar el orden institucional de la República de Chile - Pedro Veas Diabuno ex presidente de Multigremial FACIR

<https://youtu.be/JeE5zHBIfm4>

Saludamos a la Escuela Militar, y a sus cadetes de ayer y de hoy, 208 años formando oficiales para Chile y su Ejército - Carlos Valdenegro Oyaneder, Historiador

<https://youtu.be/DTqnJ8Fe8es>