
BITÁCORA DEL SOCIO

Lunes 02 de Marzo



MARZO 2026

INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	2
EFEMÉRIDES.....	7
El 05 de marzo de 1893, es inaugurada la Escuela Naval del cerro Artillería.	
SALUD.....	18
Astigmatismo.	
CARTAS AL DIRECTOR	24
Cartas no publicadas en medios de prensa	28
MEMORIA HISTÓRICA	29
Movimiento de Izquierda Revolucionaria MIR (1965).	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	33
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.....	37
Claves de la intervención militar de Estados Unidos en Irán.	
REPORTAJE HISTÓRICO	38
El incendio de la Fragata Lautaro.	
UNA MIRADA A LA HISTORIA	48
Así era el Santísima Trinidad: el mayor navío de línea de la armada española.	
HISTORIA MARINERA.....	54
Para un tsunami, ¡que más seguro que un submarino!.	
NOTICIA ARMADA.....	59
POSTALES DEL PASADO	62
VIDEOS	66

NOTICIAS ASOFAR



COMUNICADO DEL PRESIDENTE DE ASOFAR A LOS SOCIOS

Terminando el período estival en que, por lo general, tuvimos un clima bastante benigno y que nos permitió disfrutar de las actividades típicas de estos meses, volveremos este mes a la realidad propia de la navegación de un año, que se inicia con un cambio relevante en la rueda de gobierno y que genera grandes expectativas para todos los chilenos de corazón. Presentamos nuestra oración a Dios, porque bien sabemos que mucho necesitaremos de la ayuda divina para enfrentar los desafíos que se vienen por la proa.

En lo institucional que nos compete, próximamente celebramos nuestro 64° aniversario de la creación de nuestra asociación, además de la Asamblea Ordinaria Anual. Con el directorio nos encontramos en la preparación de estas actividades cuyo detalle informaremos oportunamente, a través de nuestros canales de comunicación.

Un tema que ha causado gran expectación, trata lo relacionado con el Sistema de Salud Naval y la entrega de los correspondientes servicios a nuestros socios. En la próxima Asamblea efectuaré una exposición detallada, no obstante, anticipo que este ha sido un tema de interés y de gestión de este directorio durante los últimos años.

Mediante documentos entregados al Director de Sanidad, al Director General del Personal de la Armada y, últimamente, la Comandante en Jefe de la Armada, hemos presentado nuestro diagnóstico respecto del funcionamiento del SISAN y del AFISAN, del impacto en algunas de las decisiones tomadas respecto de los servicios a pensionados, que se han agrupado en dos grandes ámbitos, Infraestructura y Gestión y se han propuesto medidas tendientes a paliar los efectos que se derivan.

Se han analizado detalladamente los aspectos legales relacionados con la Ley de Salud de las FF.AA., el desempeño del Sistema de Salud respecto de tiempos de espera para atención de especialidades, exámenes, procedimientos de diagnóstico, operaciones quirúrgicas, gestión de Convenios con clínicas privadas y otros hospitales institucionales y mecanismos de financiamiento, a modo ejemplo.

En ocasiones hemos tenido respuesta, en otra no, sin embargo, en esta oportunidad nos parece conveniente informar a nuestros socios que este directorio ha estado atento a los cambios que se han ido generando y ha planteado propuestas concretas para resolver algunas situaciones que atentan contra el nivel de servicios que esperamos. En este contexto, esperamos tener una pronta respuesta a nuestros planteamientos, de lo que informaremos prontamente a ustedes.

Valparaíso, 02 de marzo de 2026.

Marcos Gallardo Pastore – Presidente



POSTULACIÓN PARA INTEGRAR EL DIRECTORIO DE ASOFAR

Informamos a nuestros socios, que en abril del presente año se efectuará la Asamblea General Ordinaria de nuestra Asociación, en fecha que se informará oportunamente, oportunidad en la que, de acuerdo a la establecido en el Título cuarto de nuestros Estatutos, corresponde renovar en forma parcial el Directorio, “en elección directa e informada, en la cual cada socio sufragará por un número de candidatos igual al de vacantes disponibles, proclamándose Directores a aquellos que obtengan el mayor número de votos”.

Se invita a los socios que deseen postularse como candidatos al Directorio período 2026-2028, nos envíen un correo a la dirección asofar@gmail.com, hasta el 31 de marzo de 2026, con una breve reseña de sus actividades profesionales posteriores al retiro de la Armada de Chile, junto con expresar su interés de lo que desearían realizar como Director.



PROCEDIMIENTO PARA LAS VISITAS QUE SE REALIZAN A LOS PENALES

Actualmente hay 28 ex servidores de la Armada cumpliendo injusta prisión en cárceles del país, los que se concentran en los penales de Punta Peuco, Colina I y San Joaquín, a quienes se une un Camarada que está interno en la cárcel de El Manzano de Concepción. El detalle es el siguiente:

Punta Peuco: 09

Colina I: 11

San Joaquín: 07 (mujeres)

El Manzano: 01

Nuestra Asociación organiza visitas, una vez al mes y de manera secuencial, a las cárceles de Punta Peuco, Colina I y San Joaquín, donde se concentra la mayor cantidad de Camaradas. Lo anterior, con el propósito de llevarles compañía, una palabra de aliento y una demostración de que “no los hemos olvidado”.

El procedimiento para organizar estas visitas es el siguiente:

1) 15 días antes de la fecha de la visita, la que no siempre está confirmada, la secretaría envía un correo a los socios, invitándolos a participar y en el que se informa la fecha y horario de realización de la visita, más otros detalles.

Este correo se envía con tanta anticipación, porque la solicitud de autorización para realizar cada visita se debe enviar a cada penal entre 7 y 10 días antes.

2) En base a las respuestas de los socios y de acuerdo al estricto orden de llegada de los correos, se confecciona el listado de asistentes, según la cantidad máxima permitida en cada penal, la que varía entre 05 y 08 asistentes.

Tal como se informa en cada correo de invitación, una vez enviada la solicitud de autorización para realizar la visita, no hay forma de efectuar cambios, por lo que cuando un socio desiste de participar, se pierde definitivamente un calzo, en desmedro del interés de los socios que no pudieron integrar el listado.

3) ASOFAR contrata un minibús para el traslado, el que sale del Club Naval de Campo Las Salinas, regresando posteriormente al mismo lugar, por lo que los socios asistentes deben salir de este punto de encuentro.

Es importante aclarar que estas visitas, denominadas institucionales, en las que participan organizaciones de personal en retiro de las FF.AA. y Carabineros, no están reguladas legalmente, por lo que son de discrecionalidad absoluta de los alcaides de cada penal. De acuerdo con lo anterior, cada penal puede cambiar o suspender una fecha acordada o limitar finalmente la cantidad de participantes.

Se invita a los socios a participar en estas visitas, ya que además de acompañar a nuestros Camaradas prisioneros, es la oportunidad de conocer la realidad carcelaria que viven y comprobar que lejos de lo que se ha intentado hacer ver, ellos no gozan de ningún privilegio.

Por último, agradecemos a nuestros socios atenerse al procedimiento informado.



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 regalaremos nuestra nueva corbata

Contáctanos al +56942802522 - +56940999815, o escríbenos a asofar@gmail.com

¡Mis oficiales sabrán cumplir con su deber!

EFEMÉRIDES

EL 05 DE MARZO DE 1893, ES INAUGURADA LA ESCUELA NAVAL DEL CERRO ARTILLERÍA



La Casona Blanca del cerro Artillería

Francisco Le Dantec

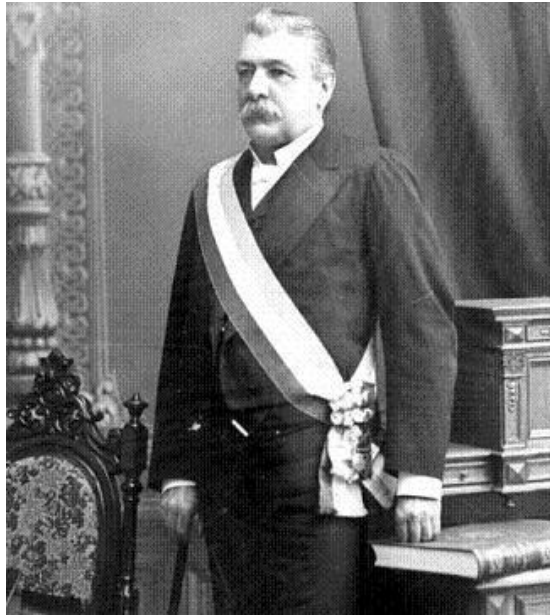
Publicado en Revista de Marina N° 4/1967, el 31 de agosto de 1967

En busca de un hogar definitivo

“La Escuela Naval es un establecimiento que es y será la expresión de los progresos que en el orden intelectual haga nuestra Marina”. Estas palabras corresponden a un discurso que Arturo Prat pronunció el 16 de mayo de 1873, cuando era teniente instructor de la Escuela que funcionaba a bordo de la corbeta “Esmeralda”. Ellas muestran el concepto que el héroe tenía acerca de la importancia de la adecuada formación de los futuros oficiales y de las condiciones que debía reunir el centro docente donde recibieran su formación profesional.

Este mismo concepto fue configurándose en los jefes de la Marina y en los hombres de gobierno, afirmado por las experiencias recientemente recibidas y por las exigencias de los progresos

técnicos que la construcción de buques de guerra, el armamento y las tácticas de guerra en el mar experimentaban en forma acelerada al finalizar el siglo pasado.



Presidente Domingo Santa María González

El presidente Santa María comprendió que era urgente satisfacer esa necesidad apremiante para la defensa marítima de Chile, y por iniciativa del ejecutivo el Congreso aprobó la inclusión en los presupuestos nacionales del año 1884 de la suma de \$ 100.000, para iniciar la construcción de un edificio propio para la Escuela Naval. Aunque, dadas las circunstancias cambiables de la economía chilena en el tiempo transcurrido desde 1884 es muy difícil establecer lo que significarían aquellos \$ 100.000 reducidos a nuestra moneda actual, su valor adquisitivo puede estimarse en forma estimada en E° 800.000.

El Ministro de Guerra y Marina subrogante, que lo era el titular de Justicia, Culto e Instrucción Pública, José Ignacio Vergara, designó una comisión para que estudiara la ubicación que se daría al futuro edificio de la Escuela Naval, y para que preparara las bases del concurso público de proyectos a que se llamaría para su construcción. La comisión quedó integrada por el capitán de navío Óscar Viel; el Inspector de Máquinas de la Armada, capitán de navío Javier Molinas; el Director de la Escuela Naval, capitán de navío Luis A. Castillo; el ingeniero Roberto Budgüe; y, el capitán de fragata Ramón Serrano Montaner.



Capitán de Fragata Luis Anacleto Castillo Goñi

Esta comisión se constituyó en los primeros días del año 1884 y comenzó su tarea con el estudio de los diversos terrenos donde era posible la instalación de la Escuela. Después de considerar las ventajas e inconvenientes de cada uno de ellos, se decidió por los terrenos en que estaba ubicado el antiguo cuartel San Antonio, en el que había tenido su sede el Batallón de Artillería Naval, que eran terrenos amplios y pertenecían desde antiguo a la Marina.

El actual Cerro Artillería llevó hasta avanzada la segunda mitad del siglo XIX el nombre de Cerro de San Antonio, debido a que al pie de sus acantilados, donde hoy se hallan los almacenes de la Aduana y de los arsenales de Marina se levantaba el castillo colonial de San Antonio, que defendía la entrada del puerto. La instalación del Batallón de Artillería Naval en los terrenos del cerro de San Antonio fue haciendo olvidar este nombre y el pueblo comenzó a llamarlo Cerro Artillería, denominación que conserva hasta ahora.

Se inicia la construcción

Decidida la ubicación del edificio, se llamó a un concurso de proyectos, al que se presentaron siete ponentes. La comisión consideró detenidamente cada uno de los proyectos presentados al concurso y se decidió por el que entregó el ingeniero arquitecto Carlos von Moltke.



Ingeniero arquitecto Carlos von Moltke Koefoed

El ingeniero von Moltke era un distinguido profesional alemán que se estableció en Valparaíso, donde realizó una fructífera, prolongada y amplia labor, especialmente en la reconstrucción de la ciudad después del terremoto de 1906. Todavía se conservan algunos edificios construidos por él. Aparte de la vieja Escuela Naval, puede mencionarse el que ocupa el Instituto Superior de Comercio en la calle Condell. La Municipalidad de Valparaíso rindió homenaje a la memoria del ingeniero von Moltke dando su nombre a una de las principales calles del Barrio O'Higgins.

Los planos aprobados contemplaban la construcción de un sólido edificio, construido en un solo cuerpo, con 100 metros de frente y 80 metros de fondo, con espaciosos corredores en su parte interior.

Este edificio estaba destinado exclusivamente a las necesidades de la Escuela en sí misma, y comprendía dormitorios, comedores; salas de estudio y de clases; gabinetes y laboratorios de física, química y de historia natural; biblioteca, sala de armas enfermería, salones de recibo y las oficinas para el Director, Sub-director, los Jefes de Departamento, profesores, etc. El plantel estaba calculado para albergar un máximo de 200 alumnos.

Se contemplaban, además, habitaciones del Mando, oficiales y servidumbre; pero como importaba una perturbación para el régimen interno de los alumnos se estimó conveniente modificar dichos planos, consultando por separado tales anexos para su construcción al finalizar las obras centrales; lo que realmente se cumplió en 1893.

En el trabajo ejecutado se cuidó de dar al edificio toda la solidez posible, empleando materiales de la mejor clase; los cimientos se profundizaron hasta el suelo firme;

Las murallas interiores, todas de arquería, fueron amarrada con barras de fierro apernadas en los macizos formando así una cadena continua. Dichas murallas con las exteriores fueron ligadas con vigas de fierro para darle más seguridad y evitar las cimbras de los pisos; la cornisa superior y el antetecho se construyeron empleando cemento en lugar de cal, a fin de evitar rasgaduras

que se producían en los fuertes terremotos; los marcos, pilares y limones de las escalas fueron de fierro batido, que las hizo sólidas y seguras¹.

Para obtener un mejor rendimiento de los fondos, y para ir introduciendo las mejoras que el desarrollo de las obras aconsejara, se decidió hacer la construcción por administración, bajo la dirección técnica del ingeniero von Moltke, y la inspección de una Junta Especial de Vigilancia, que fue integrada por el capitán de navío Enrique Simpson, el coronel Benjamín Viel, el sargento mayor del Cuerpo de Ingenieros Militares Enrique Munizaga, el ingeniero Pedro Ingles, y el capitán de fragata Luis Alfredo Lynch, que en 1885 fue designado nuevamente Director de la Escuela Naval, en reemplazo del comandante Luis A. Castillo, y que desempeñó el cargo hasta su fallecimiento en 1889.

Aprobados los planos y tomadas todas las disposiciones para la construcción se dio comienzo a la apertura de un camino de acceso, que siguió el trazado de la actual subida Artillería por la quebrada que entonces se llamaba del Taqueadero. Como este camino era indispensable para hacer llegar los materiales de construcción hasta la obra, en los primeros días de noviembre de 1884 estaban trabajando en abrirlo más de 400 obreros. En una de las ediciones de “El Mercurio” de noviembre de ese año se lee, a propósito de esta vía de acceso al cerro “El camino bajará por la quebrada Taqueadero para unirse al antiguo de Playa Ancha a la altura del Café de Villaseca, el de la buena cerveza”.

El famoso Café de Villaseca, cuyo nombre lleva el ascensor que parte desde la calle Antonio Varas, frente a los arsenales de Marina, era punto obligado de descanso para beber un refresco de los porteños que por aquellos años realizaban excursiones hasta Caleta del Membrillo.

En “El Mercurio” del 15 de noviembre de 1884 la Comandancia General de Marina comenzó a publicar un aviso llamando a propuestas públicas para el suministro de 500.000 a 700.000 ladrillos de primera calidad y para la demolición del Fuerte Ciudadela, que estaba ubicado más o menos donde hoy se halla el Cuartel Silva Palma, y cuyas piedras debían ser trasladadas al terreno del antiguo cuartel Artillería, en el cerro San Antonio, para utilizarlas como cimientos y sillares de la Escuela Naval que allí se construiría.

Terminadas las obras previas, y despejado el terreno que ocupaba el viejo cuartel Artillería de San Antonio, se dio comienzo a las obras de construcción ya bastante adelantado el año 1885. El avance de la construcción fue lento, debido en parte a las dificultades que la obra presentaba y más que nada a la dificultad para obtener los fondos necesarios en la oportunidad debida. No obstante, cuando los acontecimientos políticos que culminaron con la revolución de 1891 obligaron al cierre temporal de la Escuela Naval, y a la suspensión de la construcción de su nueva sede, ya se había realizado gran parte del programa proyectado al iniciarla.

Elevado a la primera magistratura el almirante Jorge Montt Álvarez, el distinguido jefe naval puso especial empeño en que el edificio para la Escuela Naval fuera terminado y comenzara a llenar

¹ 100 años Conmemoración edificio “Vicealmirante Luis Uribe Orrego” antigua Escuela Naval 1893-1993. Este párrafo y los dos anteriores fueron agregados al artículo de Revista de Marina, para complementar las características del edificio que se construiría.

el objetivo para el cual fue proyectado. Todo 1892 se trabajó activamente en las terminaciones, y al finalizar el año el nuevo edificio ya estaba en condiciones de ser ocupado.

Los 93 cadetes que formaron los cursos en 1892 fueron los últimos que recibieron instrucción en el local provisional del liceo de Hombres, en el que la Escuela había reanudado sus actividades el 1° de febrero de ese año, después de la suspensión motivada por la revolución de 1891.

Al iniciarse las actividades de la Escuela tenía la Dirección el contraalmirante Luis Uribe Orrego, compañero de gloria de Prat en la “Esmeralda”, cuyo mando asumió al caer herido de muerte de su heroico comandante.

La inauguración de la casa blanca del Cerro Artillería



Escuela Naval en 1893

En los primeros días de enero de 1893 los cadetes abandonaron el local del Liceo de Hombres y fueron trasladados al nuevo edificio, que comenzó a prestar servicios sin que se hiciera ceremonia alguna.

El acto oficial de inauguración se realizó el domingo 5 de marzo de 1893, junto con la repartición de premios correspondiente Al año anterior de estudios cumplidos en el local del Liceo de Hombres.

Es interesante leer lo que “El Mercurio” del lunes 6 publicó sobre el desarrollo de este trascendental acto. En columna tirada, y con un pequeño título de una columna de ancho, como era costumbre de la época, inserta el diario porteño la siguiente información:

“Repartición de premios de la Escuela Naval

Como en otras ocasiones, esta significativa fiesta escolar mereció ayer numerosa y acogida concurrencia atraída por la solemnidad que le daba la presencia del Jefe de Estado y la

circunstancia de inaugurarse propiamente el vasto edificio donde ha comenzado a funcionar la Escuela desde el presente año.

Uno de los patios interiores (parte del gran patio central dividido con un galpón que afea notablemente el edificio) había sido arreglado con banderas de todas clases, dándole un aspecto serio propio de las circunstancias. Bajo uno de los corredores, convenientemente preparado, se instalaron el Presidente de la República y su escogida comitiva, dejándose los corredores, incluso los altos, para la concurrencia compuesta, no solo de familias de los cadetes, sino de todos los que desearon concurrir, pues se dejó libre la entrada.

El señor Montt, acompañado de sus ministros, subió hasta la Escuela en un carruaje de plaza, porque los concurrentes obstruían el ascensor, que no daba abasto a un servicio extraordinario². Al penetrar al establecimiento se le hicieron los honores correspondientes, ejecutándose a la vez la canción nacional. En ese momento se lanzaron muchos vivas al primer mandatario que tiene la fortuna de hacerse cada día más popular. A los Almirantes francés e inglés se les hicieron también los honores ejecutándose igualmente los himnos de sus respectivas naciones.

Entre los asistentes a la hermosa fiesta notamos los siguientes:

Vicealmirante don Jorge Montt, Presidente de la República.

Don Ramón Barros Luco, Ministro del interior.

Don Isidro Errázuriz, Ministro de Relaciones Exteriores.

Don Francisco Antonio Pinto, Ministro de Marina.

Don Máximo del Campo, Ministro de Instrucción Pública.

Contraalmirante Mr. Parrayon, Jefe de la Escuadra Francesa del Pacífico, acompañado de su estado mayor.

Contraalmirante Mr. Hotham, Jefe de la Estación Naval inglesa en el Pacífico, acompañado también de su estado mayor.

Contraalmirante don Luis A. Castillo, Comandante General de Marina.

Contraalmirante don Luis Uribe O., Director de la Escuela Naval.

Don Osvaldo Renjifo, Intendente de la Provincia.

Y muchos jefes y oficiales del Ejército y de la Marina.

Llamó la atención que hubiera reunidos cinco almirantes entre ellos los tres chilenos, que por curiosa coincidencia habían sido cadetes de la Escuela Naval en el mismo curso de 1858, es decir, hace treinta y cinco años.

Minutos después de las tres y media de la tarde se dio principio a la simpática ceremonia co la distribución de premios a las cadetes que más se distinguieron en los dos semestres escolares del año pasado”

Terminada esta parte de la ceremonia, el Ministro de Marina, don Francisco Antonio Pinto, pronunció un discurso en el que entre otras cosas dijo:

² La instalación del ascensor fue una consecuencia de la construcción de la Escuela Naval. En el mes de febrero de 1893 se efectuaron los ensayos de funcionamiento y entró en servicio días antes de la inauguración oficial de la Escuela.

“El acto a que asistimos reviste hoy la solemnidad e importancia doble de aquella que de ordinario lo caracteriza y lo impone a nuestra atención,

“De año en año y desde hace un largo tiempo el pueblo de Valparaíso concurre a esta ceremonia, en crecido número, a presenciar satisfecho y a estimular con su aplauso y con sus votos a los jóvenes que en el comienzo de esta noble carrera del marino se han distinguido por su competencia y la labor en los estudios del año”.

Y más adelante:

“Por el proscenio de esta fiesta hemos visto pasar a Prat y Condell, a Orella y Thomson y a tantos otros que, sobreviviendo aún, han ligado ya su nombre a las mejores y más duraderas páginas de la historia patria.

“Ellos, como los que hoy se preparan a salir, abandonaron el patio de la Escuela para seguir en el mar la senda y el ejemplo que otros desde antes les habían señalado, con acciones heroicas y servicios meritorios.

“Los que hoy se preparan a salir, así lo creo, no habrán de extraviar el rumbo, y por nuestra parte el mejor voto que para ellos podemos formular es que en el camino que habrá de recorrer vuelvan con frecuencia los ojos al pasado y busquen sus lecciones y su ejemplo en las tradiciones de la Marina Nacional y la efigie de sus nobles servidores”.

Y en otro párrafo:

“Desde Cochrane y Blanco hasta el último de nuestros tenientes muertos en defensa de las instituciones patrias, el camino recorrido por la Armada de la República ofrece en la historia la fisonomía de una línea recta, que ha sido una vía de luz en nuestra existencia nacional.

Unos hombres han sucedido a otros hombres; pero la senda recorrida ha sido siempre la misma y las tradiciones de la Escuadra de Chile se han conservado inalterables desde el día en que izamos nuestra bandera, hace más de setenta años, sobre los palos del bergantín “Águila”, nuestro primer y más pobre buque de defensa.

La historia de nuestra Marina Militar forma, por eso, en la historia del país uno de los capítulos más considerables y de mayor interés”

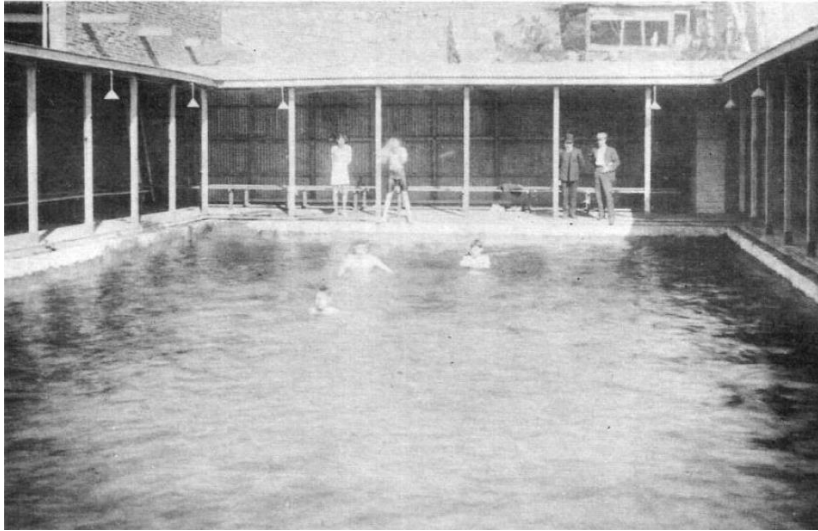
“A las cuatro y media de la tarde se dio comienzo al ejercicio de artillería con cuatro piezas, por los sesenta y tantos cadetes de los cursos anteriores l actual; siguió el de infantería en el que hubo una parte de esgrima con los rifles, y terminó con el de gimnasia muscular. Este último llamó especialmente la atención y fue muy aplaudido por los almirantes y los oficiales extranjeros por la variedad y conformidad de movimientos. Estos ejercicios, hechos sin interrupción, duraron más de una hora.

La concurrencia se retiró satisfecha, los cadetes han debido sentirse agradablemente estimulados en su brillante carrera por las manifestaciones de que fueron objeto los más empeñosos en el estudio que los prepara para ser mañana los celosos guardianes de nuestras naves y defensores de la Patria, que hoy los educa y premia cariñosamente”

Hasta aquí, resumida la crónica de “El Mercurio”.

El 9 de marzo, como Director de la Escuela, el Almirante Luis Uribe solicitaba al Ministro de Marina que “para proporcionar piscina a los cadetes de la Escuela Naval en el nuevo edificio del

cerro Artillería se hace necesario que V.S. se sirva disponer la construcción en el patio exterior de un baño para natación construido de ladrillo y cemento romano...”³



Piscina original al aire libre. La construcción de la piscina temperada y techada se realizó con posterioridad y fue inaugurada en 1929

El “no te muevas”

Una de las características de la educación náutica de hace tres cuartos de siglo era la importancia que se daba a la práctica velera.

Fue así como en uno de los patios de la nueva escuela fue instalada la sección de proa de un buque velero, compuesta del castillo y combés, con el trinquete y bauprés correspondientes. Los cadetes bautizaron el patio como “Patio del Buque”, denominación que ha seguido conservando, aunque el buque desapareció.

En una sabrosa crónica publicada por Scorpio, seudónimo de un viejo hombre de mar, en la “Revista de Marina”, volumen 66, N° 3, leemos: *“Nada faltaba a este buque para soltar el trapo; sus palos de vergas cruzadas se alzaban majestuosos, sus albas velas sacudidas por las brisas playanchinas, y al tope de sus mástiles flameando simbólico el gallardete y la estrella. Y como faltaba nombre, los cadetes lo bautizaron con el sugestivo de “No te muevas”.*

³ 100 años Conmemoración edificio “Vicealmirante Luis Uribe Orrego” antigua Escuela Naval 1893-1993. También agregado al artículo de Revista de Marina.



Proa de buque velero ubicado en el Patio del Buque, bautizado por los cadetes como “No te muevas”

Este barco fondeado en tierra firme tuvo un antecesor en el local en que funcionó la Escuela en la calle Colón. Era un enorme palo aparejado, que al mismo autor marino que hemos citado mereció en otra crónica un recuerdo lleno de reminiscencias: *“Las cofas y mastelerillos de este palo nunca negaron al cadete la oportunidad de atisbar desde lo alto a su ilusión, que al mismo tiempo suspiraba desde los balcones del “Colegio de las Monjas Francesas”*. Y Agrega la misma crónica que *“con los años, el bajel fue desguazado. No se sabe si por razones de orden técnico, o a petición expresa de alguna Madre Superiora”*.

El terremoto de 1906

La catástrofe del 16 de agosto de 1906, que azotó despiadadamente a la ciudad de Valparaíso, causó efectos desastrosos en el edificio de la Escuela Naval. En una publicación de la época, en que se señalan los daños que el terremoto provocó en los distintos barrios porteños y se detallan los edificios más afectados, leemos: *“El edificio en que funciona la Escuela Naval sufrió perjuicios de tanta consideración que será necesario reedificarlo casi por completo. A pesar de esto no hubo en la noche del terremoto desgracias que lamentar y las buenas medidas que tomó desde los primeros instantes el subdirector del establecimiento, capitán de fragata don Juan Schroders, contribuyeron a que el orden y la disciplina se guardaran con toda estrictez”*.

Muchos de los pabellones anexos a la Escuela se vinieron al suelo. La muralla que rodeaba todo el recinto fue destruida casi en su totalidad. Algunas secciones del edificio principal, especialmente en el segundo piso, quedaron en condiciones tan malas que la Dirección se vio en la necesidad de ordenar su inmediata demolición para evitar desgracias en el alumnado.

Además, la casa del Director quedó totalmente destruida y con menores daños la casa del Subdirector y la de oficiales⁴.

Además de estas pérdidas en el casco de la Escuela, hubo otras tanto más graves, por tratarse de un plantel de educación profesional, como fueron las que se produjeron en los laboratorios y gabinetes de Física, de Química y de otros ramos técnicos, en los que el instrumental de experimentación quedó destruido en su mayor parte.

Todos estos trastornos, y los trabajos inmediatos de seguridad que fue necesario realizar, obligaron a la suspensión de las clases de la Escuela, pero la dedicación del Director, subdirector, jefes, oficiales y profesores, que prestaron toda su cooperación en la difícil emergencia, permitió subsanar en forma rápida todos los inconvenientes. Se construyeron galpones provisionales donde fueron destinados los cadetes y en los primeros días del mes de septiembre la Escuela, mostrando aún abiertas las heridas recibidas en el sismo, reinició con mayor ardor y esfuerzos su marcha normal.

Ese año, el Director de la Escuela era el vicealmirante don Luis A. Castillo y el Subdirector, como se mencionó, era el capitán de fragata don Juan Schroders.



Nuevo frontis de la Escuela luego de los trabajos realizados con motivo del terremoto de 1906

Fuentes: Revista de Marina – Publicación Armada por el centenario de la Escuela – El Mercurio. Especial agradecimiento a la Biblioteca Histórica de la Armada.

⁴ Centenario del edificio de la antigua Escuela Naval – El Mercurio, 25 de febrero de 1993. Este párrafo fue agregado al artículo de Revista de Marina, para complementar la información de los daños sufridos.

ASTIGMATISMO

Escrito por el personal de Mayo Clinic

Descripción General

El astigmatismo es una imperfección común y, por lo general, tratable en la curvatura del ojo, que causa visión borrosa de lejos y de cerca.

El astigmatismo ocurre cuando la superficie frontal del ojo (córnea) o el cristalino en el interior del ojo tienen curvas dispares. En vez de tener una curva como una pelota redonda, la superficie tiene forma de huevo. Esto causa visión borrosa de todas las distancias.

El astigmatismo suele estar presente al nacer y puede ocurrir en combinación con miopía o hipermetropía. A menudo no es tan pronunciado como para requerir una medida correctiva. Cuando lo es, las opciones de tratamiento son lentes de corrección o cirugía.

Síntomas

Estos son algunos de los signos y síntomas del astigmatismo:

- Visión borrosa o distorsionada
- Cansancio o incomodidad ocular
- Dolores de cabeza
- Dificultad con la visión nocturna
- Ojos entrecerrados

Cuándo consultar al médico

Consulta con un oculista si tus síntomas oculares impiden que disfrutes de tus actividades o interfieren en tu capacidad para realizar las tareas cotidianas. Un oculista puede determinar si tienes astigmatismo y, de ser así, hasta qué punto. Este profesional podrá aconsejarte las opciones para corregir tu visión.

Niños y adolescentes

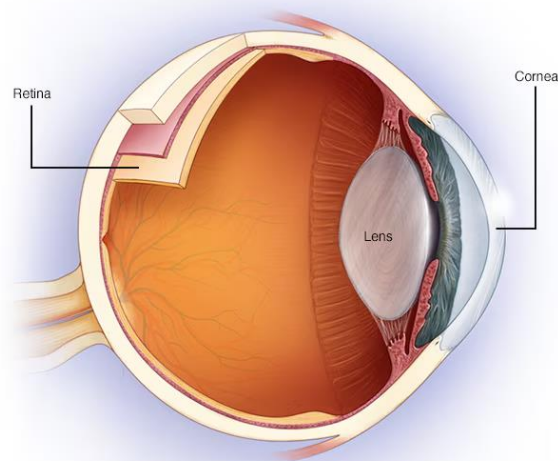
Es posible que los niños no se den cuenta de que su visión es borrosa, por lo que necesitan que un pediatra, un oftalmólogo, un optometrista u otro profesional capacitado les examine la vista para detectar enfermedades oculares en las siguientes edades e intervalos:

- En el período neonatal
- En las visitas del niño sano hasta la edad escolar
- Durante los años escolares, cada 1 o 2 años en visitas de niño sano, cuando visites al oculista o a través de exámenes de detección escolares o públicos

Causas

El ojo tiene dos estructuras con superficies curvas que desvían (refractan) la luz sobre la retina, lo cual produce las imágenes:

- La córnea, que es la superficie frontal transparente del ojo junto con la película lagrimal
- El lente, que es una estructura transparente dentro del ojo que cambia de forma para ayudar a enfocar los objetos cercanos



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

Anatomía simplificada del ojo

En esta ilustración simplificada del ojo, se pueden ver los elementos más afectados por el astigmatismo: la córnea y la lente.

En un ojo perfectamente formado, cada uno de estos elementos tiene una curvatura redonda, como la superficie de una bola lisa. Una córnea o un lente con esta curvatura desvía (refracta) toda la luz entrante por igual para formar una imagen nítidamente enfocada de manera directa en la retina, en la parte posterior del ojo.

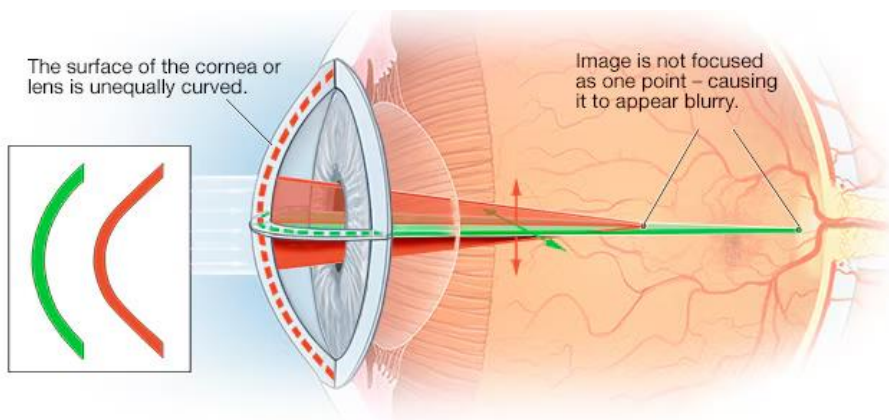
Defecto refractivo

Si la córnea o el cristalino tienen forma de huevo con dos curvas dispares, los rayos de luz no se desvían de la misma manera, lo que significa que se forman dos imágenes diferentes. Estas dos imágenes se superponen o combinan y, como resultado, producen una visión borrosa. El astigmatismo es un tipo de error de refracción.

El astigmatismo ocurre cuando la córnea o el cristalino se curvan más pronunciadamente en una dirección que en otra. Tienes astigmatismo corneal si tu córnea tiene curvas dispares. Tienes astigmatismo lenticular si tu cristalino tiene curvas dispares.

Cualquier tipo de astigmatismo puede causar visión borrosa. La visión borrosa puede ocurrir principalmente en una dirección: horizontal, vertical o diagonalmente.

El astigmatismo puede estar presente desde el nacimiento o puede desarrollarse después de una lesión, enfermedad o cirugía ocular. El astigmatismo no se debe a leer con poca luz, sentarse demasiado cerca de la televisión o entrecerrar los ojos, ni empeora por ello.



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

Astigmatismo

El astigmatismo es un tipo de error de refracción que ocurre cuando la córnea o la lente tienen curvas incompatibles. Esto hace que la visión sea borrosa porque hay dos puntos de imagen.

Otros errores refractivos

El astigmatismo puede ocurrir en combinación con otros errores de refracción, entre los que se incluyen los siguientes:

- **Miopía.** Esto ocurre cuando la curvatura de la córnea es muy grande o cuando el ojo es más largo de lo normal. En lugar de enfocarse precisamente en la retina, la luz se enfoca delante de la retina y hace que los objetos distantes parezcan borrosos.
- **Hipermetropía.** Esto ocurre cuando la curvatura de la córnea es muy pequeña o cuando el ojo es más corto de lo normal. El efecto es lo contrario a la miopía. Cuando el ojo está en un

estado de relajación, la luz nunca se enfoca en la parte posterior del ojo, lo que hace que los objetos cercanos parezcan borrosos.

Diagnóstico

El astigmatismo se diagnostica mediante un examen ocular. Un examen ocular completo incluye una serie de pruebas para comprobar la salud de tus ojos, y una refracción, que determina cómo los ojos desvían la luz. Es posible que el oculista use varios instrumentos, dirija luces intensas directamente a tus ojos y te pida que mires a través de varios lentes. El médico utiliza estas pruebas para examinar diferentes aspectos de los ojos y la vista, y para determinar la receta óptica necesaria para una visión clara con anteojos o lentes de contacto.

Tratamiento

La finalidad de tratar el astigmatismo es mejorar la claridad de la visión y brindar alivio a la vista. Los tratamientos son el uso de lentes correctivas o la cirugía refractiva.

Lentes correctivas

El uso de lentes correctivos trata el astigmatismo al contrarrestar las curvaturas desiguales de la córnea o el cristalino.

Los tipos de lentes correctivos comprenden los siguientes:

- **Anteojos.** Los anteojos están hechos con lentes que ayudan a compensar la forma desigual del ojo. Los lentes hacen que la luz se desvíe hacia el ojo correctamente. Los anteojos también pueden corregir otros errores de refracción, como la miopía o la hipermetropía.
- **Lentes de contacto.** Al igual que los anteojos, los lentes de contacto pueden corregir la mayoría de los casos de astigmatismo. Están disponibles en una variedad de tipos y estilos.

Las lentes de contacto también se usan en un procedimiento llamado ortoqueratología. En la ortoqueratología, se usan lentes de contacto rígidos durante la noche mientras duermes hasta que la curvatura del ojo se nivela. Luego, los lentes se usan con menor frecuencia para mantener la nueva forma. Si se suspende el tratamiento, el ojo vuelve a su forma anterior, con el mismo error de refracción.

El uso de lentes de contacto durante períodos prolongados aumenta el riesgo de sufrir una infección en el ojo.

Pregúntale a tu oculista acerca de las ventajas, las desventajas y los riesgos de los lentes de contacto y qué podría ser mejor para ti.

Cirugía refractiva

La cirugía refractiva mejora la visión y reduce la necesidad de usar anteojos o lentes de contacto. El cirujano ocular utiliza un rayo láser para remodelar las curvas de la córnea, lo que corrige el error de refracción. Antes de la cirugía, los médicos te evaluarán y determinarán si eres candidato para la cirugía refractiva.

Los tipos de cirugía refractiva para el astigmatismo incluyen los siguientes:

- **Queratomileusis in situ asistida por láser** (cirugía ocular LASIK). Con este procedimiento, el cirujano ocular crea un colgajo articulado delgado en la córnea. Utiliza un láser de excímeros para moldear la forma de la córnea y luego reposiciona el colgajo.
- **Queratectomía subepitelial asistida por láser** (cirugía ocular LASEK). En lugar de crear un colgajo en la córnea, el cirujano afloja la delgada cubierta protectora de la córnea (epitelio) con un alcohol especial. Luego, utiliza un láser de excímeros para cambiar la curvatura de la córnea y después reposiciona el epitelio aflojado.
- **Queratectomía fotorrefractiva**. Este procedimiento es similar a la cirugía ocular Queratectomía subepitelial asistida por láser, excepto que el cirujano extrae el epitelio. Este volverá a crecer naturalmente, adaptándose a la nueva forma de la córnea. Es posible que necesites usar un lente de contacto con vendaje durante unos días después de la cirugía.
- **Epi-Queratomileusis in situ asistida por láser**. Esta es una variación de la cirugía ocular Queratectomía subepitelial asistida por láser. El cirujano utiliza una hoja roma mecanizada especial, en lugar del alcohol, para separar una capa muy delgada de epitelio. Luego, utiliza un láser de excímeros para remodelar la córnea y reposiciona el epitelio.
- **Extracción lenticular por incisión pequeña**. Este nuevo tipo de cirugía refractiva remodela la córnea usando un láser para crear un fragmento de tejido en forma de lente (lentículo) debajo de la superficie de la córnea. Luego, se retira el lentículo mediante una incisión muy pequeña. Por ahora, el procedimiento Extracción lenticular por incisión pequeña solo está aprobado para el tratamiento de la miopía leve.

Otros tipos de cirugías refractivas incluyen la extracción del cristalino y la colocación de lentes de contacto implantables. No existe un método mejor para la cirugía refractiva, y solo debes tomar la decisión después de una evaluación completa y una consulta minuciosa con el cirujano.

Algunas de las posibles complicaciones que pueden aparecer después de la cirugía refractiva son las siguientes:

- Subcorrección o sobrecorrección del problema inicial
- Efectos secundarios en la visión, como ver halos o destellos alrededor de las luces
- Ojo seco
- Infección
- Cicatrices en la córnea
- En raras ocasiones, pérdida de la visión

Analiza con tu oculista los posibles riesgos y beneficios de estos procedimientos.

Fuente: Clínica Mayo.

CARTAS AL DIRECTOR

Librería Ateneo

● Ante el definitivo cierre de la librería Ateneo en la calle O'Higgins de Valparaíso y en pleno barrio cívico, no puedo dejar de expresar algunas palabras de reconocimiento a su dueño, Juan Benavente, quien, durante 60 años, la atendió personalmente.

Deseo reconocer su preocupación por encontrar un comprador que mantuviera la misma línea, manteniendo la venta de libros en una amplia gama, como fue la característica de Ateneo.

También permitírnos adquirir una serie de libros requeridos en los estu-

dios de nuestros hijos, tanto en el colegio, como en la universidad.

Y quizás lo más importante, su atención cordial y generosa cada día.

Al menos, reconforta saber que la librería continuará operando con el mismo nombre en calle Condell, aunque el sello de don Juan Benavente será difícil de emular.

Jorge Vidal Stuardo

Mercurio de Valparaíso
25 febrero 2026

Irónico legado

Señor Director:

Carabineros de Chile le ofreció un notable legado al Presidente Boric al distinguirlo como Alguacil Mayor, por su voluntad política —que trasciende lo material— en la consolidación de "una arquitectura estratégica que permite a la institución enfrentar, con solidez y resiliencia, los complejos e inéditos desafíos que impone la seguridad pública".

¿Alguien lo habría imaginado hace solo cuatro años?

MIGUEL A. VERGARA VILLALOBOS

Mercurio de Santiago
27 Febrero 2026

Pobre Valparaíso

● Por un trámite caí en las proximidades del Terminal de Buses de Valparaíso, frente al mismísimo Congreso Nacional. Sentí lástima y vergüenza por el estado deplorable en que se encuentra ese sector, invadido por el comercio ilegal y con veredas que claman por un barrido y un fregado con agua y jabón. Ojalá se pueda hacer algo antes del cambio de mando del 11 de marzo, más allá de meramente desalojar a los ambulantes.

Miguel A. Vergara Villalobos

Mercurio de Valparaíso
28 febrero 2026

TESTIMONIO EXPLOSIVO

SEÑOR DIRECTOR:

A los muchos problemas internos que heredará el próximo gobierno se suman dos situaciones de política exterior, irreflexiva o imprudentemente creadas: la postulación de la expresidenta Bachelet a la ONU y la concesión del cable submarino Valparaíso-Hong Kong. Cualquier solución será de alto costo.

Haciendo una analogía con una carrera de posta, en que el atleta entrega el testimonio a su relevo para que éste continúe corriendo hasta triunfar, pareciera que, en la posta política del 11 de marzo, el "testimonio" será un cartucho de dinamita con la mecha encendida, para asegurarse de que el relevo no llegue a la meta.

Miguel Ángel Vergara Villalobos

La Tercera
28 febrero 2026

Respeto

● Toda religión debe ser respetada y sólo un cómico en decadencia podría mofarse, pero nunca se atreverá con la religión musulmana. Es curioso, porque la esencia del contenido antropológico de la religión cristiana es el amor y no el miedo. Es cierto que Joseph Ratzinger llamó el canto del culto católico como “una forma sociológica de comprender la liturgia” porque existen sacramentos, sacramentales, gracias del creador y también oraciones elaboradas por el pueblo en un segundo plano, pero que se ejecutan durante la misa.

No cabe duda que la desaparición de valores religiosos tiende a debilitar los valores morales de una sociedad, como se experimenta hoy por hoy, lo que da motivo a la otra cita de Ratzinger: “Allí donde la moral y la religión son arrojadas al ámbito exclusivamente privado, faltan las fuerzas que pueden formar una comunidad y mantenerla unida”.

Iván Alviña Olavarría

CARTAS AL DIRECTOR



Posición de Chile

Señor Director:

Desde poco más de un año la entropía humana ha aumentado con la aparición de aranceles desmedidos, amenazas territoriales, incertidumbre bursátil, y en general con exigencias provenientes de la primera potencia militar y económica del mundo que pueden afectar la estabilidad política, económica, social y defensa del occidente. Ciertamente estamos presenciando un proceso complejo que transcurre en paralelo con más de 50 conflictos armados, involucrando cerca de 100 países. Tales exigencias pueden resumirse como avaricia por controlar gobiernos, territorios e infraestructura crítica asociada a tecnología y seguridad, con el fin de reducir riesgos y maximizar intereses propios. La invitación al Presidente electo, J.A. Kast a participar en el foro “Shield of The Americas” el 7 de marzo en Miami, es uno de los tantos ejemplos que llama a tomar conciencia y revisar la posición de Chile en relación con sus intereses no-negociables, tales como el control de recursos estratégicos, la libertad para diversificar alianzas económicas, y en general poder establecer acuerdos que nos abran alternativas sin afectar nuestras relaciones internacionales.

Gustavo M. Astorquiza (22 de febrero de 2026)

Fuente: Propios autores.

MEMORIA HISTÓRICA



MOVIMIENTO DE IZQUIERDA REVOLUCIONARIA MIR (1965)

Breve síntesis de su formación

Tras la derrota electoral del Frente de Acción Popular y de Salvador Allende Gossens (1908-1973) en los comicios de 1964, diversos partidos y grupos de la izquierda chilena, y específicamente de la "izquierda revolucionaria", buscaron desarrollar nuevos proyectos y coaliciones, desde los sindicatos, organizaciones poblacionales, campesinas y estudiantiles.

En ese sentido, entre algunas de estas colectividades políticas "se afianzó la decisión de que había que construir otro instrumento que asegurara un camino revolucionario acorde con la realidad nacional, una organización de nuevo tipo que integrara lo mejor de la experiencia de lucha de nuestro país y aprendiera de otras experiencias. Había que superar el fracaso a que llevaban las políticas de los partidos Comunista y Socialista; era el momento de romper definitivamente con el reformismo de izquierda" (Naranjo, Pedro, Ahumada, Mauricio, Garcés, Mario y Pinto, Julio. Miguel Enríquez y el proyecto revolucionario en Chile: discursos y documentos del Movimiento de Izquierda Revolucionario. Santiago: LOM, Centro de Estudios Miguel Enríquez, 2004, p. 41). Se vieron influidos, además, por el proyecto revolucionario en Cuba que triunfó en 1959 y que había comenzado su proyecto socialista de clase contra la burguesía nacional y el imperialismo norteamericano, junto con otros acontecimientos a nivel internacional que consolidaron el influjo del comunismo como sistema posible en Asia, Europa y América.

De tal modo, luego de discusiones tanto en la opinión pública como al interior de estos grupos, las que decantaron en la idea de que era necesario unificar a las tendencias revolucionarias chilenas, los días 14 y 15 de agosto de 1965 se realizó el Congreso de Unidad Revolucionaria en Santiago, del cual emanó luego el Congreso Constituyente para la conformación de un "partido revolucionario". En él participaron jóvenes estudiantes de la Universidad de Concepción que se habían retirado de la Federación Juvenil Socialista (FJS) el año 1964, para fundar la Vanguardia Revolucionaria Marxista (VRM). Luego, ésta se dividió en dos grupos distintos: el primero, que mantuvo el nombre de Vanguardia Revolucionaria Marxista, y el segundo se denominó Vanguardia Revolucionaria Marxista-Rebelde (VRM-R). Esta última facción fue integrada por Miguel Enríquez, Edgardo Enríquez, Luciano Cruz, Sergio Zorrilla, Bautista von

Schouwen, Jorge Fuentes, Andrés Pascal, Humberto Sotomayor y Nelson Gutiérrez, entre otros dirigentes políticos (Naranjo, p. 42-43).

Además de la VRM-R, en este Congreso participaron también algunos grupos identificados o declarados abiertamente como anarquistas -sobre todo el grupo "Libertario", encabezado por Ernesto Miranda-, militantes trotskistas del Partido Obrero Revolucionario (POR, 1937-1964) como Luis Vitale, Humberto Valenzuela y Enrique Sepúlveda, trabajadores sindicalistas del Movimiento de Fuerzas Revolucionarias (MFR, fundado a partir del Movimiento 3 de Noviembre -M3N), liderados por Clotario Blest Riffo (1899- 1990), militantes como Hernán Gamboa y Patricio Figueroa del Partido Socialista Revolucionario (PSR) e independientes cercanos a las ideas marxistas o revolucionarias de izquierda. Estos se plantearon responder a la "necesidad histórica de iniciar un reagrupamiento orgánico que se propuso levantar una genuina propuesta revolucionaria al movimiento popular y al pueblo chileno y, que se proponía disputar la conducción del movimiento de masas a la izquierda tradicional" (Naranjo, p. 44).

Fue durante esta importante reunión cuando se fundó el Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR) y que se establecieron su "Declaración de Principios", sus "Principios Programáticos" y la "tesis Político Militar: la conquista del poder por la vía insurreccional".

Declaración de principios del MIR

I

El MIR se organiza para ser la vanguardia marxista-leninista de la clase obrera y capas oprimidas de Chile, que buscan la emancipación nacional y social. El MIR se considera el auténtico heredero de las tradiciones revolucionarias chilenas y el continuador de la trayectoria socialista de Luis Emilio Recabarren, el líder del proletariado chileno. La finalidad del MIR es el derrocamiento del sistema capitalista y su reemplazo por un gobierno de obreros y campesinos, dirigido por los órganos del poder proletario, cuya tarea será construir el socialismo y extinguir gradualmente el Estado hasta llegar a la sociedad sin clases. La destrucción del capitalismo implica un enfrentamiento revolucionario de las clases anatómicas.

II

El MIR fundamenta su acción revolucionaria en el hecho histórico de la lucha de clases. Los exploradores, por un lado, asentados en la propiedad privada de los medios de producción y de cambio; y por otro, los explotados, mayoría aplastante de la población que sólo cuentan con la fuerza de trabajo, de los cuales la clase burguesa extrae la plusvalía. El MIR reconoce al proletariado como la clase de vanguardia revolucionaria que deberá ganar para su causa a los campesinos, intelectuales, técnicos y clase media empobrecida. El MIR combate intransigentemente a los explotadores, orientado en los principios de la lucha de clase contra clase y rechaza categóricamente toda estrategia tendiente a amortiguar esta lucha.

III

El siglo es el siglo de la agonía definitiva del sistema capitalista. El desarrollo de la técnica no ha servido para evitar las crisis periódicas, los millones de desocupados y la pauperización a causa de que en el régimen capitalista la producción es social, pero la apropiación es individual. El sistema capitalista en su etapa superior, el imperialismo, no puede ofrecer a la humanidad otra

perspectiva que no sea el régimen dictatorial y la guerra como un intento último para salir de su crisis crónica de estructuras. Pretende ocultar en determinados períodos, su régimen de dictadura burguesa, ejercido a través del Estado opresor, hablando en abstracto de la libertad, pero sus condiciones lo llevan inevitablemente al fascismo.

IV

El rasgo más sobresaliente de este siglo es el carácter mundial que ha adquirido el proceso revolucionario. Todos los continentes han sido sacudidos por la historia y la relación de fuerzas entre las clases ha cambiado en un sentido desfavorable al imperialismo. Un tercio de la humanidad -- más de mil millones de personas-- ha salido de la órbita del capitalismo y está construyendo el socialismo. El triunfo de la revolución en numerosos países atrasados ha demostrado que todas las naciones tienen condiciones objetivas suficientes para realizar la revolución socialista; que no hay proletarios "maduros e inmaduros". Las luchas por la liberación nacional y la reforma agraria se han transformado, a través de un proceso de revolución permanente e ininterrumpida, en revoluciones sociales, demostrándose así que sin el derrocamiento de la burguesía no hay posibilidades efectivas de liberación nacional y reforma agraria integral, tareas democráticas que se combinan con medidas socialistas.

La revolución en los países coloniales y semicoloniales no ha resuelto aún los problemas básicos del socialismo. Mientras la revolución no triunfe en los países altamente industrializados siempre estará abierto el peligro de una guerra nuclear y no se podrá alcanzar la sociedad sin clases. El imperialismo no será derrocado con la mera competencia económica entre los regímenes sociales opuestos en un mundo formal de coexistencia pacífica, sino por medio de la revolución socialista en los propios bastiones del imperialismo.

V

Las condiciones objetivas están más que maduras para el derrocamiento del sistema capitalista. A pesar de ello, el reformismo y revisionismo siguen traicionando los intereses del proletariado. De ahí que la crisis de la humanidad se concretiza en la crisis de dirección mundial del proletariado. Sin embargo, el proceso revolucionario de las últimas décadas ha producido una crisis en los partidos políticos tradicionales de izquierda, y han comenzado a surgir movimientos revolucionarios nuevos que abren la perspectiva histórica para la superación de la crisis de dirección del proletariado.

VI

Chile se ha convertido en un país semicolonial, de desarrollo capitalista atrasado, desigual y combinado. A pesar de su atraso, Chile no es un país agrario sino industrial y minero. En 150 años de desgobierno, las castas dominantes han retrasado la agricultura, la minería y la industria, han entregado nuestras principales fuentes de producción al imperialismo, hipotecado la independencia nacional con pactos y compromisos internacionales; han convertido a Chile en uno de los países con más bajo promedio de vida, de más alta mortalidad infantil, de mayor analfabetismo, déficit alimenticio y habitacional. La trayectoria de las clases dominantes desde la declaración de nuestra independencia en el siglo pasado hasta el presente, ha demostrado la incapacidad de la burguesía criolla y sus partidos para resolver las tareas democrático-burguesas que son, fundamentalmente, liberación nacional, la reforma agraria, la liquidación de los vestigios semifeudales. Rechazamos por consiguiente, la "la teoría de las etapas" que establece

equivocadamente, que primero hay que esperar una etapa democrático-burguesa, dirigida por la burguesía industrial, antes de que el proletariado tome el poder.

Combatiremos toda concepción que aliente ilusiones en la "burguesía progresista" y practique la colaboración de clases. Sostenemos enfáticamente que la única clase capaz de realizar las "democráticas" combinadas con las socialistas, es el proletariado, a la cabeza de los campesinos y de la clase media empobrecida.

VII

Las directivas burocráticas de los partidos tradicionales de la izquierda chilena defraudan las esperanzas de los trabajadores; en vez de luchar por el derrocamiento de la burguesía, se limitan a plantear reformas al régimen capitalista, en el terreno de la colaboración de clases, engañan a los trabajadores con una danza electoral permanente, olvidando la acción directa y la tradición revolucionaria del proletariado chileno. Incluso, sostienen que se puede alcanzar el socialismo por la "vía pacífica y parlamentaria", como si alguna vez en la historia de las clases dominantes hubieran entregado voluntariamente el poder.

El MIR rechaza la teoría de la "vía pacífica" porque desarma políticamente al proletariado y por resultar inaplicable, ya que la propia burguesía es la que resistirá, incluso con la dictadura totalitaria y la guerra civil, antes de entregar pacíficamente el poder. Reafirmamos el principio marxista-leninista de que el único camino para derrocar al régimen capitalista es la insurrección armada.

VIII

Frente a estos hechos, hemos asumido la responsabilidad de fundar el MIR para unificar, por encima de todo sectarismo, a los grupos militantes revolucionarios que estén dispuestos a emprender rápida, pero seriamente, la preparación y organización de la Revolución Socialista Chilena. El MIR se define como una organización marxista-leninista, que se rige por los principios del centralismo democrático.

Septiembre de 1965

Fuentes:

Página web Memoria chilena – Biblioteca Nacional de Chile.

Página web Centro de Documentación de los Movimientos Armados

CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

CRÓNICAS DEL MES DE FEBRERO

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 130: ANÁLISIS ESPECIALISTIVOS

1 de febrero de 2026

Balistarío

Es 1 de febrero. Faltan 40 días para el cambio de gobierno, así es que me permito algunas reflexiones dentro de lo posible y desde este recinto cerrado a todo, excepto a las tonterías de la televisión chilena tan escasa de analistas políticos que, por lo demás, no nos servirían de mucho, ya que lo que nos inquieta realmente es sectorial y de eso nadie habla al menos públicamente.

En nuestro penal, abundan los grupos de estudio, que siguen inconfesas metodologías, entre los que podemos mencionar los siguientes:

Está el grupo de los pocos que se han definido “con contactos políticos”. Una llamada al senador “X”, o al diputado “Y” e, incluso, a “José Antonio”, si no soluciona nuestro encierro en 24 horas y “yasta”. Se les mira sin simpatía y no se les cree nada.

Pero está el grupo, bastante extenso más asociado a los suboficiales más viejitos y más enfermos, que declaran enfáticamente que el día 11 de marzo hacen las maletas y el 12 van marchando con himnos y todo.

Haciendo una simplificación excesiva, quizás, está el grupo de “los escépticos” (¿?), en el cual las preguntas recurrentes son:

- 1) ¿Qué porcentaje de preocupación siente JAK por 400 viejos militares, dentro del tremendo desafío de problemas que tiene por delante? ¿Un 0,1%?
- 2) ¿Qué podemos esperar de la “Ley Humanitaria”, si nos faltan votos en la Cámara de Diputados y, en el Senado donde los votos están, ya los corrieron para marzo? ¿Antes del 11 o después del 11 que serán minoría?

Y en un plano muy local, ya asoma sobre los muros internos la inmensa superestructura de lo que ha sido definido, hasta ahora, como el lugar de las visitas con acceso por el lado norte del penal. Seguro que el inefable Boric querrá inaugurararlo como parte de su “legado” y después qué (¿?). Será la respuesta: VOLVER a (1).

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 131: AL OTRO LADO DEL ESPEJO

8 de febrero de 2026

Balistario

En medio de la febril actividad de la empresa constructora, en orden a cumplir con los plazos para las construcciones de nuevas dependencias para más internos, y así permitir que nuestro inefable presidente saliente pueda inaugurarlas y darse así un gustito final, una noticia sacudió al penal.

El jueves ingresó un nuevo camarada: un suboficial mayor de Carabineros, de 83-85 años, en muy malas condiciones de salud, ciego o casi ciego, terminal, quien sin duda debiera haber sido dejado en su casa a cumplir lo que le reste de vida.

El caso no es más impactante que otros similares del penal, una muestra más del respeto a la dignidad y derechos humanos de los internos de la tercera y cuarta edad, quienes tienen menos derechos que un gato. Lo notable es que el anciano es padre de un suboficial mayor de Gendarmería de este centro, por lo que debió ser trasladado a una cárcel vecina. Su padre será acogido y cuidado como corresponde.

Volviendo a la inauguración, dicen que la fecha está fijada para el 3 de marzo, con todas las autoridades del caso (medio partido comunista y medio frente amplio), ignoro si será con banda o nó, pero que estará bueno es seguro. ¿Nos invitarán a esta magna ceremonia? Difícil, serían muchas las cosas duras y desagradables que se le dirían a éste, el peor presidente de Chile. Lo más probable es que nos dejen a todos encerrados en los respectivos módulos y que el acto se realice (¿) al fondo, donde construyeron un enorme edificio (de 1 piso, pero con una especie de domo) donde se agruparán a las visitas, me figuro que en sendas y alargadas mesas, igual que en las películas gringas.

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 132: UN POCO DE HISTORIA

15 de febrero de 2026

Balistario

Hoy domingo 15 de febrero, cantamos el “Feliz cumpleaños” al Brigadier de Ejército (R) Miguel Krassnoff Martchenko al cumplir su 80° aniversario de vida. Posteriormente, en algún momento de la mañana él me compartió una hermosa foto (regalo de su hijo en la visita de ayer sábado), con 3 figuras muy próximas: un oficial de ejército cosaco en un impecable uniforme de salida y una bella mujer muy joven, sus padres y Miguel de uniforme militar. La foto, en realidad 3 fotos, de muy diferentes momentos de la vida de los 3 personajes, en un conjunto muy armonioso (producto de la IA).

Como se sabe, la vida no fue nada fácil para la familia Krassnoff: padre y abuelo combatieron, junto a miles de cosacos, al lado los alemanes en la 2° Guerra Mundial y fueron ejecutados en la Plaza Roja después de ser entregados por los aliados occidentales a Stalin. La joven madre debió huir, primero a Austria y luego a Sudamérica con un Miguel recién nacido.

Hoy, celebró su 80° cumpleaños, rodeado de sus Camaradas en la lucha frente al enemigo común.

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 133: ARMA DE DOBLE FILO

22 de febrero de 2026

Balistarío

Faltan poco más de 2 semanas para el cambio de gobierno y todos esperamos que la capacidad del equipo presidencial esté realmente a la altura del desafío. Viene difícil la cosa y las nuevas revelaciones respecto al estado de las finanzas aparece angustiante.

Lo anterior es olvidado un poco frente a la situación internacional con Estados Unidos. ¡Lo logró Boric! Era lo único que faltaba. Me recuerdo a ese chico en el colegio que molestaba y molestaba al matón del curso, hasta que este se cabreaba y le sacaba la c... al molesto, quien pedía ayuda a los mismos que lo incitaban antes y ahora miraban para el otro lado.

Volvamos a nuestro metro cuadrado. Dentro de los múltiples alegatos judiciales que nuestra abogada estrella, Carla Fenández, ventiló frente a Gendarmería el lunes pasado, se dio el hecho poco usual que no se presentara el abogado de la institución. Conforme a lo anterior, el tribunal dio por ganadora la posición de Carla y ordenó LA INTERRUPCIÓN DE LOS TRABAJOS DE AMPLIACIÓN que Boric inauguraría la próxima semana.

Saltan las interrogantes: ¿Inaugurarán parcialmente lo ya construido? ¿Vendrá Boric? ¿Se picarán las altas autoridades salientes (ministro de justicia, directores nacionales y regionales) y nos inventarán algo que moleste u hostigue?

Por de pronto, los Camaradas que duermen en los comedores en los módulos 1 al 4, ven alejarse sus esperanzas de ser trasladados a las nuevas dependencias. Costo colateral lamentable.

CRÓNICA DE ESTA SEMANA

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 134: HARTAS COSAS PARA UNA SEMANA

1 de marzo de 2026

Balistarío

Nadie podrá quejarse de haberse aburrido esta semana que terminó ayer. Es como que todos los actores posibles de una enorme representación hubieran decidido darnos tema de conversación. Hubo de todo: grandes personajes consagrados a nivel internacional y, también, una gama infinita de rasquerío particularmente en la escena nacional.

Veamos, no necesariamente en orden cualitativo ni cronológico.

- Estados Unidos N.A. y su mascota Israel hicieron zumbar a Irán, gran ingrediente, **mientras estaban negociando**. Mataron al líder Ayatola Jamenei, a muchos de sus colaboradores más cercanos y también a gente que no tenía nada que ver. Se consolida así según la modesta opinión de este cronista, el cambio del paradigma existente respecto al orden mundial y las relaciones entre los Estados. Daba pena ver reunido el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, después da risa.
- Cable sumergido Valparaíso - Hong Kong: las explicaciones de las autoridades de gobierno recuerdan a la fallida venta de la casa de Allende y otras turbias maniobras destinadas a ocultar la verdad. En esto nos hemos convertido los chilenos, como que se ha transformado una costumbre nacional que los avivados nos metan el dedo en la boca (hay otro dicho más marino que es sinónimo, pero omitiré).
- Gendarmería de Chile sube 2 o más puestos en el ranking nacional del carerajismo (excusen). Los malos salen vestidos de buenos (término relativo) bajo las propias narices de estos. Parece que se están optimizando los ingresos personales por corrupción. Qué injusticia más grande esta disparidad frente a los gendarmes que nos custodian, quienes no agarran nada con estos viejos enfermos y miedosos que somos nosotros.
- Huelga de hambre en el penal. Pa'la risa. Seis internos de un módulo emprendieron esta manifestación de rebeldía por motivos que ellos conocen y que a nadie le importan. Como son integrantes del grupo de "los iluminatti" tienen medios y aparecen en la televisión, donde ocurre lo mismo: a nadie le interesa.
- Ayer estuvo aquí Johannes Kaiser, visitando a un amigo junto a su familia, nada especial.

Faltan 11 días para que se corra la gran cortina que nos permitirá conocer si pasará algo con nosotros o si, una vez más, nuestras esperanzas fueron desmedidas (por no decir ingenuos).

Fuente: Propio autor.

ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL



CLAVES DE LA INTERVENCIÓN MILITAR DE ESTADOS UNIDOS EN IRÁN
Documento N°2 AthenaLab – Seguimiento de la evolución del conflicto
John Griffiths Spielman
28 de Febrero de 2026



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

Fuente: Página web Athenalab.

REPORTAJE HISTÓRICO



EL INCENDIO DE LA FRAGATA LAUTARO

Reportaje histórico⁵

Publicado en Revista de Marina N° 1/2005, el 1 de febrero de 2005



Fragata "Lautaro" navegando con todo el aparejo cazado.

(Foto no es del presente reportaje y fue tomada de artículo de Revista de Marina N° 970)

Navegando en la fragata Lautaro, el 28 de febrero de 1945, L= 14° 25' Sur y G= 82° 00' Weste, a las 11:05 horas, se da la alarma de "incendio en la bodega de proa", en circunstancias que se estaba afirmando barlovento, pues se acababa de dar la vela.

La reacción general fue rápida y enérgica y a los pocos instantes se encontraban alrededor de la escotilla casi todos los elementos contra incendio con que el buque contaba: mangueras, extintores de mano, botellas y baldes de agua madre que habíamos embarcado en Tocopilla. Encontrándome en el puente volante del combés, el 2º Comandante ordenó abrir los cuarteles

⁵ Del Cuaderno de Apuntes del Subteniente Hugo Alsina Calderón.

de la escotilla de la bodega N° 1, y al hacerlo se comprobó que en el interior de la bodega no existía el menor indicio de fuego, ni siquiera olor a humo.

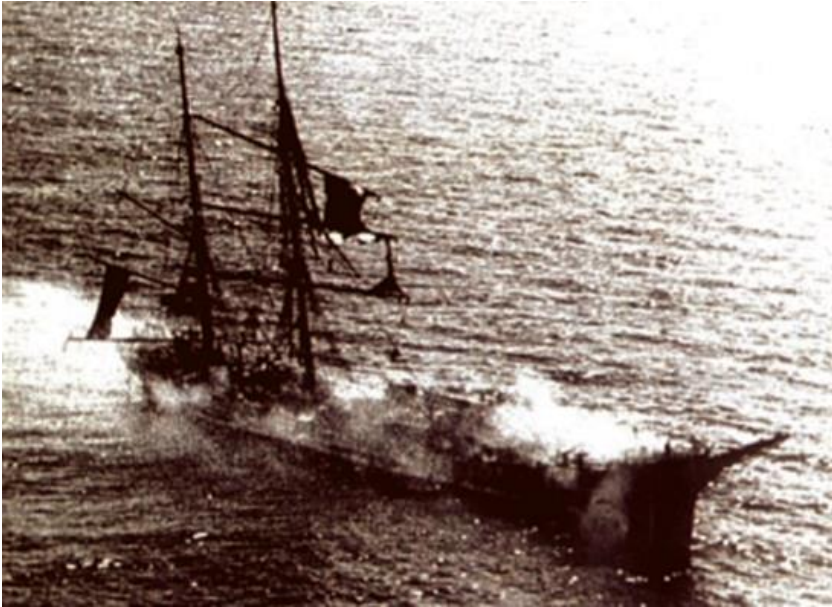
Al bajar el 2° Comandante a la bodega, seguido de la gente allí reunida, en la mayor parte voluntarios, solicitó linternas y me ordenó personalmente que fuese a buscar la mía. Acudí en el acto al departamento de guardiamarinas, regresando a la escotilla para bajar a la bodega con la linterna y cooperar en lo que fuese necesario como ayudante del 2° Comandante. Al intentar descender por la escala de la escotilla, un hombre desde el interior me solicitó baldes con agua madre, pues había empezado salir humo desde el interior. Al pasar hacia abajo el balde solicitado, vi una enorme llamarada y una densa humareda que salió desde el rincón de popa babor de la bodega y rápidamente lo envolvió todo.

Comprendiendo la gravedad de la situación y lo innecesario que sería bajar a la bodega, activé la colocación de escalas y cabos para facilitar la evacuación de la gente que se encontraba en el interior de la bodega, salida que cada segundo se hizo más desesperada, debido a la violencia de las llamas y a los gases tóxicos desprendidos del salitre.

Junto con el guardiamarina Jorge Skarmeta nos cupo la misión de rescatar 3 hombres que asomaron de la inmensa hoguera en que se convirtió la bodega. A un cuarto hombre lo tuvimos en nuestras manos, pero debido a los resbaloso de su cuerpo a causa de las graves quemaduras que tenía, no pudimos asirlo por ningún medio. Cayó al fondo de la bodega a pesar de nuestros inhumanos esfuerzos por salvarlo. Abajo se oían los más terribles gritos de dolor y desesperación y era tristemente doloroso para nosotros no tener ningún medio para auxiliarlos.

Esperamos unos minutos al borde de la escotilla tan cerca como permitía el calor de las llamas; pero viendo que allí no quedaba nada por hacer me dirigí a popa por la banda de babor.

En el puente, ya el humo y las llamas silbaban como un soplete al salir con inmensa presión por la trágica cachimba de ventilación de la bodega. Traté de introducir una manguera con toda la presión de agua que daba la bomba, pero la fuerza de los gases la lanzó lejos.



Fragata “Lautaro”, incendiándose frente a Pisco, Perú.

Al oír en ese preciso instante, la orden del comandante de “¡Abandonar el buque!”, continué hacia popa donde ya se trabajaba para echar los botes al agua. Con mi cortaplumas que casualmente tenía en el bolsillo, fue posible cortar las brazas de babor del mayor de popa, para facilitar la arriada del motor de madera.

Encontrándose el comandante en toldilla, se le propuso la idea de bracear el aparejo del palo mayor de proa, para detener el buque sin necesidad de aproarlo al viento y para impedir el sofocamiento del personal al salir el humo hacia popa. Con su autorización, reuní unos 8 hombres y tratamos de hacer girar los carros de braceo, lo que fue imposible debido a que el arraigado y maniobra de la amura de la mayor no era posible alcanzar, por estar esa parte del buque totalmente en llamas.

Regresando a toldilla, cooperé en la arriada de la chalupa tinglada, donde nuevamente el cortaplumas sirvió para cortar las tiras, por haberse enredado en el molinete de maniobra. Se apreció una vez más la utilidad y necesidad del cuchillo mariner, que muy pocos tenían.

En esos momentos, todo el puente estaba en llamas y el buque tiritaba convulsivamente como anunciando una explosión.

Me encontré en toldilla con el subteniente Eduardo Allen, compañero de curso mío, y después de cambiar algunas ideas, estuvimos de acuerdo en que lo más razonable era abandonar el buque, pues ya no quedaba nada por hacer a bordo y existía el peligro inminente de la explosión de los estanques de petróleo.

Después de sacarnos los zapatos para poder nadar mejor, nos descolgamos por una de las brazas cortadas, lentamente, para no sufrir lesiones por golpes contra numerosos objetos y pedazos de madera que flotaban por todas partes.

El agua estaba tibia y agradable, pero nos hacía recordar que era la temperatura preferida de los tiburones, y que ante ese verdadero festín, no tardarían en aparecer. Afortunadamente, no se tuvo noticias de ellos.

No podría precisar cuánto tiempo estuve en el agua, no fue mucho. Tuve la suerte de ser recogido por el motor grande, al cual se transbordó poco después el comandante desde la chalupa.

A bordo del motor, me di cuenta que tenía una quemadura en la mano derecha y que al descolgarme, la herida se había abierto, por lo que me vi obligado a hacer una venda con un pedazo del pañuelo. Habiendo una buena cantidad de petróleo en los estanques, se procedió a poner en marcha el motor y dar algunas vueltas alrededor del buque que ya ardía totalmente, excepto una parte de la toldilla.

Comprobando que ya no quedaba nadie a bordo, pusimos proa a la inmensa reguera de náufragos que había dejado el buque, desde que se ordenó su abandono, hasta su detención al quemarse todo el trapo. Era una columna de unas cuatro millas de largo.

Durante esta travesía, y a medida, que nos encontrábamos con los grupos que se habían formado, notamos la ausencia de los que siempre más se caracterizaban: Capitán García, Teniente Navarro, Teniente Frodden, etc., y fue precisamente en esos momentos cuando comprendimos realmente la gravedad y magnitud de la catástrofe de la que habíamos sido actores y testigos.

Encontramos en el trayecto dos heridos graves (los que habíamos sacado de la bodega) que se izaron a bordo envolviéndose con mantas y dejándolos totalmente inmóviles, pues no contábamos con ninguna clase de medicamentos. El médico, que también se encontraba en nuestra embarcación, había sufrido una profunda herida en ambas manos, al descolgarse violentamente por una de las brazas.

Serían más o menos las 18:00 horas cuando llegamos al fin de la columna, es decir, a los primeros que habían abandonado el buque y se encontraban en una situación desesperada por no tener esperanzas de ayuda, debido a la gran distancia que se encontraba de ellos el casco humeante, único punto de referencia visible a la distancia.

Casi al final, encontramos flotando el cadáver del marinero Alex Cornejo, que se lanzó al agua en su desesperación al salir ardiendo de la bodega. Su cuerpo, y especialmente su rostro, estaban totalmente desfigurados.

Debiendo remolcar hasta el casco a un gran número de hombres que flotaban tomados de tablonces y puertas, fue imposible rescatar el cadáver.

Con un largo remolque, de más de 30 hombres, emprendimos el regreso al casco, donde llegamos alrededor de las 20:00 horas.

Se contaba con las siguientes embarcaciones: un bote a motor grande de madera, en buen estado, con capacidad para 35 personas, y en el cual permanecimos 72 hombres durante 36 horas; un bote a motor salvavidas metálico, sin baterías, con capacidad para 25 personas, en el

que permanecimos 45 hombres; una chalupa tinglada, en mal estado, por estar ese día en reparaciones con capacidad para 25 personas -habían 40 en ella- y dos balsas salvavidas de estructura metálica y forradas con corcho, en cada una de las cuales había 18 personas. Las dos mejores embarcaciones salvavidas metálicas y el motor de oficiales, se perdieron en el incendio.

En total, había aproximadamente 190 hombres en las embarcaciones y 30 flotando en el agua, tomados de maderas sueltas y protegidos por sus respectivos salvavidas de corcho. A propósito de esos salvavidas, hubo muchos heridos en el cuello por saltar desde la borda con ellos puestos.

El remolque humano fue entregado a las otras embarcaciones y con el motor emprendimos una ronda ordenando que todo el mundo tratara de acercarse al casco a una distancia prudente, pues el incendio a bordo continuaba con toda violencia y todavía se esperaban explosiones de los estanques de petróleo y de la santabárbara.

Dimos varias vueltas alrededor del casco y comprobamos que ardía desde el bauprés a la toldilla, por ambas bandas. El palo mayor de proa, fundido en su fogonadura, cayó como a las 17:00 horas quebrando el mastelero del mayor de popa. El palo quedó colgando de las burdas y obenques por la banda de estribor, lo que provocó una escora del casco de unos 10° a esa banda.

Durante toda la noche nos mantuvimos a remo para economizar petróleo y distante unos 300 metros del casco, no sin gran esfuerzo, pues se levantó viento que además de hacer abatir la embarcación, hizo bajar considerablemente la temperatura ambiente.

El marullo levantado por el viento aumentaba las molestias, pues al romper la ola contra la borda, mojaba el interior contribuyendo a un mayor descenso de la temperatura. Después se ideó colocar un collar de salvavidas de corcho alrededor de la borda, con lo que se logró evitar las salpicaduras.

Aproximadamente a las 02:00 horas del 1 de marzo, comenzaron a hacer explosión las cargas antisubmarinas ubicadas en las chilleras de los cañones de 47 mm. Una extraña casualidad hizo que las explosiones fueran exactamente 21.

Con la aurora, el viento amainó y el oleaje suavizó, pasando lentamente del frío de la noche al calor sofocante del día.

La toldilla había terminado de quemarse y empezaron los preparativos para subir a bordo.

En esos momentos se produjo otro hecho, producto sin duda de la casualidad, pero que nos llenó a todos los presentes de intensa emoción. El pabellón nacional, que hasta ese momento estaba intacto, izado en lo más alto del pico de mesana, descendió lentamente hasta media asta, donde permaneció como en señal de duelo, cerca de un minuto, para seguir arriándose hasta quedar enredado en la botavara.

Continuando con los intentos para subir a bordo, un contramaestre con algunos hombres alcanzó a tomarse de varias brazas cortadas que afortunadamente no se habían quemado. Lograron

subir a pulso y después de más de una hora pudieron fabricar una escala de gatos con algunos cabos que milagrosamente encontraron intactos y las cabillas que aún estaban calientes.

Por esta escala de gatos subieron a bordo uno 15 hombres, casi la mayoría de los que no estaban en las embarcaciones. En el departamento de motores encontraron un poco de agua dulce, de la refrigeración de los generadores. Trataron de abrir el frigorífico, pero fue imposible por las deformaciones de la puerta debido al calor.

En esas circunstancias, y aproximadamente a las 09:30 horas del 1 de marzo, apareció por el Este un pequeño punto negro que muy pronto se convirtió en la alentadora silueta de un avión Catalina. Su primera intención fue amarizar, pero debido a la mar boba, no le fue posible hacerlo. Comenzó entonces a explorar los alrededores del casco y viendo la falta apremiante de embarcaciones, lanzó desde baja altura una balsa de goma que al contacto con el agua quedó automáticamente inflada. Con el motor la remolcamos hasta el grupo más numeroso de los que permanecían en el agua. Esta balsa, construida según especificaciones para cuatro personas, soportó perfectamente 14, más un herido que se acomodó en el fondo de la parte central.



Esta foto fue tomada desde el avión Catalina que sobrevoló el lugar del incendio el día 1 de marzo de 1945, aproximadamente a las 10:30 horas.

El Catalina continuó sobrevolando los restos del naufragio hasta cerca de las 13:00 horas, sin duda para obtener una mejor latitud por meridiana.

Antes de regresar a su base, pasó a baja altura y lanzó un mensaje dentro de una lata de bencina, en que decía que había establecido comunicación con un buque situado a 110 millas de distancia de nosotros y que se acercaba a toda velocidad. Nos deseaba buena suerte y firmaba, festivamente, "El Gringo".

El sol quemaba ya con todas sus fuerzas y hasta el momento no habíamos probado una gota de agua. La sed se dejaba sentir y alguien dijo haber leído que colocándose un botón en la boca,

producía salivación y aminoraba la sed. Este consejo se puso en práctica y se comprobó que realmente surtía buenos efectos.

Dada la seguridad de auxilio que nos comunicó el avión, se procedió a repartir una botella de agua dulce, a la cual se le agregó un poco de “chica”. Esta botella de menos de un litro, fue repartida entre los 72 hombres que estábamos en la embarcación de lo que se puede deducir la cantidad que nos correspondió a cada uno. Sólo sirvió para remojar un poco los labios que ya empezaban a sentirse resecos y ardientes.

El resto de la mañana y esa tarde, más o menos hasta las 17:00 horas, se empleó en continuar los esfuerzos para obtener agua dulce a bordo o abrir la puerta del frigorífico. A la hora antes indicada, comenzó a quemarse el pañol de pinturas produciéndose un denso y sofocante humo blanco que obligó a abandonar el buque. Hubo hombres que debieron lanzarse por la borda y nadar para no sufrir asfixia a causa de esos gases. El humo duró poco y ya al atardecer fue posible subir de nuevo a bordo.

Los botes y balsas se mantuvieron casi toda la tarde por la popa del casco, tomados en serie, y el primero unido al casco por un alambre de la antena que casualmente colgaba por la popa.

Alrededor de las 21:00 horas, se levantó una brisa del norte que fue paulatinamente en aumento, refrescando hasta alcanzar fuerza 3 a 4. Las molestias por las salpicaduras de las olas disminuyeron con el collar de salvavidas que colocamos alrededor de la borda.

Comenzaron también los chubascos y los que nos mojábamos con las olas recibimos, además, el agua de la lluvia. Serían más o menos las 21:30 horas del jueves 1 de marzo de 1945, cuando con entusiasmo oímos vivas gritados por el personal que estaba a bordo del casco. El motivo de su alegría era el avistamiento de una luz en el horizonte, hacia el SE y que se trataba, sin duda, del buque anunciado por el catalina. Se procedió entonces a lanzar uno de los tres cohetes que quedaban en los botes. Su dispositivo no funcionó correctamente y a pesar de que la mezcla luminosa encendió, por falla del paracaídas fue muy poco visible.

En esos instantes comenzó a llover intensamente y disminuyó mucho la visibilidad, perdiéndose de vista la luz, hasta cerca de las 22:15 horas, en que se vio mucho más cerca, distinguiéndose sus luces verde y roja de posición. Repentinamente el buque cambió su rumbo, alejándose, lo que lógicamente produjo gran inquietud y ansiedad, sobre todo en el personal que se encontraba a bordo del casco todavía humeante.

Cabe hacer notar que el casco, aunque continuaba incendiándose, no era un punto de referencia para el buque que se acercaba, ya que no era posible ver las llamas desde el exterior.

En vista de este acontecimiento inesperado, se ordenó disparar el penúltimo cohete de señales, el que funcionó muy bien y tuvimos la seguridad de haber sido vistos, pues el buque continuó su caída y nuevamente nos puso proa, al mismo tiempo que hacía señales de luces que fueron contestadas con nuestras linternas, entre las cuales estaba la que me había salvado la vida.



El “Río Jachal” cuyo capitán, Ángel Raygada, fue condecorado por Chile en reconocimiento de las atenciones que brindó a los náufragos

Con la seguridad completa de nuestro rescate, procedimos a abrir algunos tarros de conserva que teníamos en el bote y que habíamos guardado para el último momento. Este bocado fue muy bien recibido, pues no habíamos probado alimento desde el día anterior, al desayuno, o sea, unas 40 horas.

A medida que el buque se acercaba, se fue distinguiendo su enorme silueta y sus bien iluminadas cubiertas. Encontrándose ya a poca distancia, pusimos el motor en marcha con el petróleo que quedaba y arrumbamos a la escala real que había arriado para recibirnos.

Este acercamiento fue para todos de vibrante emoción. No sabíamos de qué buque se trataba; creímos, al principio, que se trataba del Rancagua, pero al estar más cerca, vimos izada en el asta de mar la bandera argentina. Casi al mismo tiempo pudimos leer en grandes letras blancas en sus costados el nombre de nuestro salvador: Río Jachal.

Seríamos recogidos por el barco más grande y más cómodo que surcaba las aguas del Pacífico Sur. Nuestra alegría no tenía límites.

Al estar a pocos metros de distancia, vimos como todos los pasajeros se agrupaban curiosos en la borda. Al atracar a la escala real, se oían gritos de alegría, gritos de aliento y sonoros vivas para Chile y para Argentina. Esta fue una de esas escenas que quedan grabadas en bronce en la memoria de los hombres, y en esos instantes sentíamos la extraña sensación de tener “los pelos de punta”.

Atracado el motor a la escala, empezó el desembarco poco después de las 23:00 horas, y en perfecto orden de antigüedad, conforme a Ordenanza. Arriba, en el portalón, fuimos cariñosamente recibidos con nuevas palabras de aliento y con un buen vaso de aguardiente para el frío.

Fue necesario solicitar ayuda para subir a los heridos y algunas mantas para el personal que había perdido toda su ropa.

Terminado el desembarco, se envió el motor a buscar al personal que se encontraba a bordo del casco. Una a una fueron atracando las embarcaciones y las balsas. A medida que llegaba el personal, fue formando por divisiones, a sotavento, y una vez todos a bordo, se pasó lista para establecer definitivamente las bajas. Los heridos fueron llevados directamente a la enfermería y se pasó una lista con el nombre de todos ellos.

El silencio y la sorda emoción que reinaba en esos momentos es algo difícil de describir. Sólo se oía el zumbido del viento y el ruido del mar.

Me cupo, como ayudante del 2º Comandante, recibir las relaciones de las divisiones y ser, por lo tanto, el primero en confeccionar la lista total de las bajas. Se estableció que ascendían a 20, entre los que figuraban 7 oficiales: Capitán García, Tenientes Navarro y Frodden y Guardiamarinas Ossandón, Paul, Ugalde y Barahona.

Esta lista fue enviada inmediatamente por radio a la Comandancia en Jefe de la Armada de Chile.

A continuación, pasamos a los comedores, oficiales, suboficiales y sargentos al de primera clase y el personal de chompa al de segunda clase. Extraño era el espectáculo que presenciaron los pasajeros del Río Jachal esa noche, al ver el lujoso comedor ocupado por hombres barbudos, descalzos y semidesnudos. La comida especial que nos habían preparado consistió en una sopa de crema y un plato de carne, papas doradas, ensaladas de verdura, grandes jarros de agua fría, pan y cigarrillos.

Terminada la cena, que casi nadie pudo comer íntegra, por una curiosa falta de apetito, pasamos a la enfermería para un examen médico general. La mayor parte de las heridas fueron las producidas por el sol. También hubo afecciones a la piel por estar mucho tiempo en el agua especialmente los pies.

Casos de quemadura por fuego, aparte del personal que salió de la bodega y que ya estaba hospitalizado, hubo muy pocos, entre los que figuré yo con una leve quemadura en la mano derecha.

A medida que se efectuaban las curaciones, los oficiales del buque iban dando alojamiento a los que estaban listos. Tuve suerte de que me tocara la atención del 2º sobrecargo, quien gentilmente y en un gesto muy humanitario, me cedió su excelente camarote con toda clase de comodidades. Me acosté cerca de las 3 de la mañana del viernes 2 de marzo. Por más de una hora traté de conciliar el sueño, pero apenas cerraba los ojos, venía a mi mente una visión dantesca de fuego, humo y llamas, oyendo los gritos más espantosos de sufrimiento y dolor. El cansancio terminó por vencerme y tuve un reponedor descanso.

El Río Jachal permaneció toda la noche sobre las máquinas a corta distancia del casco aún humeante. Temprano, en la mañana, llegó el vapor peruano Ucayali, para cooperar al salvamento de lo que quedaba del velero.

Después de transbordarse al mencionado buque el Comandante con su ayudante y el ingeniero de cargo el Río Jachal zarpó alrededor de las 09:00 horas con rumbo al Callao.

A bordo del Río Jachal nos informamos de que nuestro primer cohete fue visto por un pilotín, y que el brusco cambio de rumbo fue con el objeto de examinar unos restos náufragos encontrados al aproximarse.

A medida que nos alejábamos con 15 nudos del Río Jachal, se perdía en el horizonte la antes gallarda silueta de nuestra Lautaro, trasformada, ahora en una masa informe de hierros ennegrecidos por el fuego; de su altiva arboladura sólo quedaba el mesana, y su bauprés impertérrito, indicaba siempre horizonte y cielo, símbolos eternos de los ideales de los hombres de mar.

Al terminar este relato, quiero expresar mi sincero agradecimiento al capitán, oficiales y tripulantes del Río Jachal, por todas las atenciones y gentiles cuidados que nos ofrecieron en tan difíciles momentos.

Igualmente, deseo agradecer a la Armada peruana su hospitalidad en el cómodo casino del Arsenal Naval del Callao, y las atenciones recibidas por parte de los oficiales peruanos que convivieron esos días con nosotros.

Finalmente, y para ser justo, debo reconocer que el comportamiento de nuestros compañeros de armas que nos fueron a buscar en el BMS Araucano fue inmejorable, y en todo momento comprendieron nuestro estado de ánimo y trataron de hacernos lo más agradable posible nuestro regreso a la patria.



Curso de Guardiamarinas embarcado en la Fragata “Lautaro”.
(Foto no es del presente reportaje y fue tomada de artículo publicado por biobiochile.cl, 21 octubre de 2018)

Fuente: Revista de Marina.

UNA MIRADA A LA HISTORIA

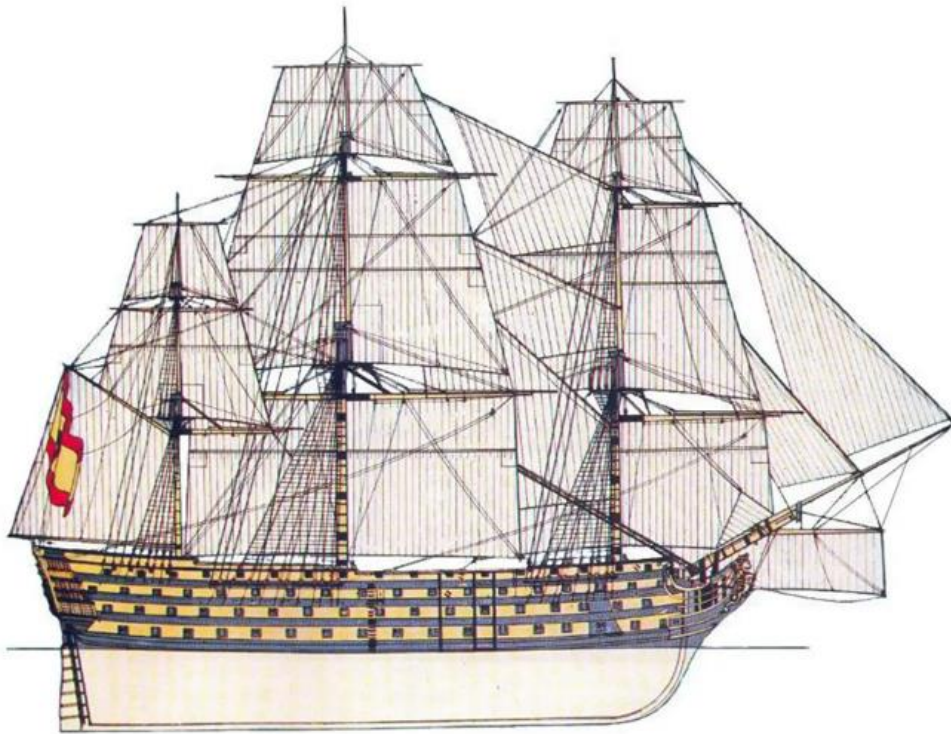
HISTORIA  NATIONAL
GEOGRAPHIC

ASÍ ERA EL SANTÍSIMA TRINIDAD: EL MAYOR NAVÍO DE LÍNEA DE LA ARMADA ESPAÑOLA

Por Francesc Cervera

11 de julio de 2025

Terminado en 1769 en el astillero de la Habana, este buque de guerra fue el más poderoso de su tiempo, participando en batallas como el sitio de Gibraltar y Trafalgar



Recreación del Santísima trinidad por Rafael Berenguer. Museo Naval, Madrid. [wikimedia commons](#)

Con 59 metros de eslora, una tripulación de más de mil hombres y 140 bocas de fuego, **el Santísima Trinidad fue el mayor barco de guerra de su época**, y también el único que contaba con cuatro cubiertas armadas con cañones. Convertido en el orgullo de la armada

tras su botadura en 1769, la nave participó en las principales batallas de la segunda mitad de siglo.

La creación de tan formidable buque fue propuesta en 1766 por Mateo Mullan, un constructor naval de origen irlandés **reclutado en Londres por el espía y oficial español Jorge Juan**, como respuesta a las nuevas naves de tres puentes (cubiertas de cañones) construidas recientemente por los ingleses, quienes **disputaban a la corona el dominio de los mares** y las colonias americanas.

Al contrario que estos, armados con unos 90 cañones, **la nave tendría un tamaño mucho mayor y sería equipada con 112 piezas de artillería** con el objetivo de derrotar a cualquier enemigo con su superior potencia de fuego. **Carlos III** vio con buenos ojos el proyecto y le asignó un cuantioso presupuesto, pero el tamaño de la nave era tal que **solo se podría construir en los astilleros de La Habana en Cuba**, instalación que además contaba con fácil acceso a excelentes maderas americanas como el cedro o la caoba.

La construcción de un coloso

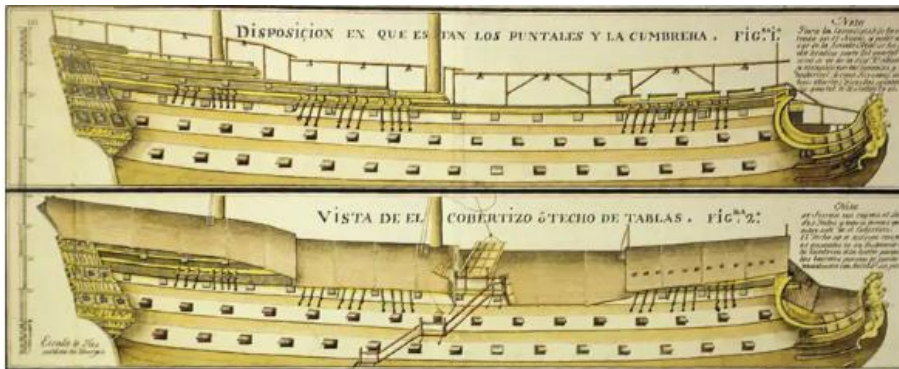
Así Mullan se embarcó hacia Cuba junto a su familia, llegando a la Habana el 30 de agosto de 1767. Con carta blanca del rey el irlandés se puso inmediatamente manos a la obra, **movilizando una ingente mano de obra formada por esclavos y calafates cualificados** al tiempo que llegaban al puerto cubano envíos de hierro, madera, cuerdas de cáñamo y lona desde todos los rincones de las indias occidentales.



El navío fue construido en los astilleros de La Habana en Cuba, dentro de una ensenada protegida por el castillo de El Morro (arriba). iStock

Desgraciadamente el tórrido clima caribeño fue demasiado para Mullan, quien **murió al cabo de solo dos meses de fiebre amarilla**, dejando la construcción del navío a su hijo Juan, quien tuvo que dividir responsabilidades con el español Juan de Acosta por orden del virrey. Pese a la pérdida de su arquitecto la construcción de la nave prosiguió con buen ritmo, quedando **terminada en marzo de 1769 con el nombre de Santísima Trinidad**.

Con todo un mar de velas desplegadas y 56 poderosos cañones por borda la nave presentaba sin duda un aspecto formidable, sin embargo, **desde el momento mismo de hacerse a la mar los problemas de navegación de la nave fueron ya evidentes**. La excesiva altura de sus bordas y el peso sin precedentes del casco hacían que fuera un navío lento y difícil de maniobrar, que además se escoraba peligrosamente dejando a la batería inferior bajo el agua si se levantaba un viento fuerte.



Planos del Santísima Trinidad antes de su reconversión en un navío de cuatro puentes. Ilustración de Auguste Mayer, 1836. [wikimedia commons](#)

Por ello a su llegada al puerto gallego de El Ferrol, **el Trinidad fue sometido a una reforma a conciencia para paliar en lo posible estos fallos de diseño** alargándose la quilla y el timón tres metros para que girara un poco más; reformas a las que se les añadieron en Cádiz unas vergas más largas para aumentar ligeramente su velocidad al llevar velas más anchas.

Una vida de servicio

Pese a su poca calidad marinera el navío seguía siendo la mayor nave de guerra de su tiempo, y pronto sus cañones se estrenarían contra el enemigo inglés con ocasión de la guerra de independencia americana. Deseoso de desquitarse por **las pérdidas sufridas frente a Gran Bretaña en conflictos anteriores** Carlos III se unió a la contienda en 1779, despachando al Trinidad al mando de Luis de Córdova junto con una flota de 20 naves para **apoyar a los franceses en una invasión conjunta de Inglaterra**.



Bajo el mando de Luis de Córdova el Trinidad tomó parte en el sitio de Gibraltar, capturando un rico convoy con destino a América y la India. [wikimedia commons](#)

Fue durante ese crucero por el canal de la Mancha que la nave tuvo su bautismo de fuego en el apresamiento del navío Ardent, pero **pese a barrer los ingleses del mar la invasión fracasó por los temores franceses**, y Córdova navegó de vuelta a España para participar en el asedio de Gibraltar. Durante las operaciones de sitio el Trinidad tomó parte en la captura de un convoy inglés cargado con millón y medio de libras esterlina y **se enfrentó al HMS Victory británico en la batalla del cabo Espartel**, encuentro que terminó en tablas.

Tras un breve crucero por las islas baleares, en el que bombardeó el fuerte de San Felipe como parte de **la reconquista de Menorca**, la nave fue puesta en dique seco con la llegada de la paz. Ese breve período de tranquilidad fue aprovechado por los ingenieros navales para **añadirle una cuarta batería que elevó el número de cañones hasta 140** y forrar el casco con una segunda capa de madera, para compensar así el aumento de peso resultante.



El navío Pelayo acude al rescate del Santísima Trinidad durante la batalla del Cabo San Vicente. Pintura al óleo de Antonio de Brugada, 1858. Museo Naval, Madrid. [wikimedia commons](#)

Convertido pues en **una verdadera fortaleza flotante**, el Santísima Trinidad se enfrentó primero a los revolucionarios franceses en 1792, luchando luego junto a ellos cuando Godoy se pasó de bando ante la amenaza de una invasión a través de los Pirineos. De nuevo en guerra contra los británicos, **el Trinidad habría de tomar parte en la desastrosa batalla del Cabo San Vicente**, donde tras quedar pasado a balazos se rindió al enemigo siendo recuperado in extremis por el resto de la flota española.

Gravemente dañado el navío fue remolcado hasta Cádiz, donde sería reparado antes de partir a su última batalla: **Trafalgar**. En ese último canto de cisne de la armada española el navío luchó junto a la nave insignia francesa Bucentaure en el centro de la línea de batalla, donde **fue rodeado por cuatro buques británicos** que con su fuego le arrancaron todos los mástiles y mataron a 200 tripulantes junto con cientos de heridos. Tras cinco horas de lucha, completamente desarbolado y con la batalla perdida, el Santísima Trinidad se rindió al enemigo.



El Trinidad a la deriva en los últimos momentos de la batalla. El navío naufragaría al poco a causa de las numerosas vías de aguas abiertas en su casco. Óleo de Richard Ball Spencer, colección privada. [wikimedia commons](#)

Convertido en un pecio que hacía aguas, **el destino del navío quedó sellado por la tormenta que se levantó a continuación**, cuyas olas anegaron su destrozado casco hundiendo la nave pese a todos los intentos de los británicos por salvarlo y añadirlo a su flota.

Con el Trinidad se fueron a pique 80 de los heridos más graves, que todavía descansan hoy junto a los restos de la nave en algún punto del golfo de Cádiz a la espera de ser descubiertos por los arqueólogos.

Fuente: Página web National Geographic.

HISTORIA MARINERA

HISTORIA MARINERA



PARA UN TSUNAMI, ¿QUE MÁS SEGURO QUE UN SUBMARINO!

Javier Medina Cardo

Teniente 1º SM

Revista de Marina N° 4/2013, publicada el 1 de agosto de 2013



Habíamos llegado hace algunas horas después del entrenamiento de principios de año. Pensaba que era un ejercicio más, pero rápidamente me di cuenta de que no. Tenía la experiencia de 25 años antes, del atardecer del 3 de marzo de 1985; supe que ese movimiento no era un temblor más, era un terremoto aún más fuerte del que mi infancia recordara. Ahora estaba completamente solo en el camarote del Casino de Oficiales, sin saber qué pasaría. Hice lo que la intuición indicaba, pararse dentro de lo posible de la cama y acudir hacia la puerta para permanecer en su marco esperando que parara, aunque eso nunca pasó. Segundos interminables transcurrían mientras todo se movía bajo los pies y las cosas se caían dejando un

desorden inimaginable. Nunca me sentí tan solo como esa noche en el marco de la puerta del camarote, mientras todo se caía sin poder hacer algo.

Al detenerse el movimiento principal, a pesar de las violentas réplicas que se siguieron sucediendo en ese día y hasta bastantes meses después, lo primero que hice fue buscar unas zapatillas y el celular, y bajar al estacionamiento. Solo existía la luz de la luna llena que nos alumbraba esa sombría noche, que marcaba el camino en medio de vidrios rotos y voces lejanas que sin duda realizaban las mismas acciones.

Encontrándome en el estacionamiento comenzaron a llegar otros ocupantes del casino que iniciaron los vanos intentos por realizar una llamada con celular y aprontarse a ejecutar alguna acción. Algunos con la intención de subir hacia el Hospital Naval a lo alto; otros, de acudir hacia la Base. Ya se empezaba a hablar de un posible maremoto, yo no lo creía en lo más mínimo a pesar de la violencia del sismo, teniendo en cuenta la seguridad que presentaba el puerto y la bahía en general frente a malas condiciones del tiempo. Aún así, otros optamos por bajar hacia la Base de Submarinos para verificar cómo se encontraba el submarino y si la guardia necesitaba algún apoyo del personal franco.

Pasaban autos por la avenida Jorge Montt en dirección a la Puerta Los Leones, pero fuera de eso no había mucho movimiento, quizás porque sólo habían pasado unos diez o quince minutos.

El “negro” estaba bien, con movimiento incesante de la guardia por la cubierta y por la balsa. Todos se preparaban para amarrarse al muelle, el que finalmente resultó no serlo, en atención a que era en realidad un molo por el que nadie daba un peso.

Las circunstancias permitieron que el submarino se quedara atracado en su sitio con la decisión de reforzar todas las estaciones dejando las espías con seno. Todo era ayudado por personal anexo a la guardia, que todavía a esa hora, se encargaba de la preparación para el zarpe contemplado para el domingo 28. Nunca se realizaría esa salida, tendría que esperar un tiempo más.

Partirían los zarpes del resto de las unidades, mientras el “negro” permanecía en su sitio. No obstante, igual la guardia se preparaba para zarpar, y por eso, ya habiendo tres oficiales a bordo, se distribuyeron tareas en la maniobra y con el control del submarino.

Fue en el preciso momento en que empezábamos a alivianar las espías de proa cuando escuchamos un sonido que nunca se nos olvidaría. La larga data del 180 había dejado sectores con espacios por donde se colaba el mar de lado a lado en su base, eso es lo que escuchamos. El sonido era del nivel del mar bajando en un lado, todos los mitos, películas e historias se hacían realidad, la Dársena se secaba con nosotros ahí.

Rápidamente reforzamos nuevamente las espías y pasamos al interior, la cosa se venía, aunque todavía no lo creyéramos, habría que cerrar la escotilla. No había tiempo de zarpar.

En el interior el movimiento todavía era incesante mientras se preparaban máscaras y elementos en los departamentos, porque ahora sí se sabía lo que venía aunque nadie supiera exactamente como sería. En el canal VHF marítimo se empezaba a escuchar la información que entregaban

todas las embarcaciones que se encontraban en la Bahía de Concepción o que salían de ella. El mar se estaba secando decían algunos por la línea, mientras en el momento más crítico se escucharon gritos casi desesperados informando que venía la ola y que había que protegerse. Mientras tanto, los buques de la Armada aceleraban el andar para alcanzar a salir de la bahía.

Para los que se encontraban al interior de la Dársena la situación era delicada y lo sería mucho más en los siguientes minutos. Rápidamente comenzó a aumentar la escora del submarino a tal punto de tener que afirmarse de lo que uno tuviera más cerca. Sin duda había sido la mejor opción haber dejado las espías con seno ya que de lo contrario se hubieran cortado haciendo más complicada la situación.

Con la Dársena ya seca sólo esperaba lo incierto de qué tan grande sería la ola, por lo que para todos era algo desconocido, pero con la adrenalina reinante no había peligro que se sintiera, porque para un tsunami, ¡que más seguro que un submarino!

No sabemos si la ola fue fuerte o no, pero al subir el nivel del mar nuevamente, el submarino recuperó su adrizamiento. Durante largo tiempo habría un sucesivo ir y venir de las aguas, mientras el “negro” con su gente protegida se mantenía sin problemas cosido al 180 y con ancla fondeada.

Casi no había variación de la profundidad que marcaba el ecosonda, pero igual éste estaba en servicio permanente mientras poco a poco se empezaba a escuchar los sonidos que el mar producía sobre todo lo que se encontraba en la Dársena de reparaciones, a través del teléfono submarino y directamente a través del acero del casco de presión.



Submarino “Simpson” recalando a Hawaii en junio de 2004

Eran sonidos cada vez más estridentes los que se oían, que junto con las violentas subidas y bajadas del nivel de las aguas por el maremoto, se había producido una gran corriente a través del acceso a la Dársena entre los muelles 180 y 120. Esto producía un remolino en su interior

que sacaba todo lo amarrado a navegar; saliendo y entrando con riesgo de colisionar con el resto. Así es como se podía ver un dique flotante con sus planchas de la Segunda Guerra Mundial, a merced de las aguas que indicaban cual sería su próxima ruta o fin.

A estas alturas había bastante más claridad, por lo que se empezaba a observar bien desde el puente y por periscopio. Es así como tal como hacía bastante tiempo, en uno de los incesantes movimientos de las aguas, uno de los diques flotantes más grandes inició su recorrido incontrolable con dirección a nuestra popa; la que se libró por algunos metros con un gran estruendo y destrucción, el 180 había perdido su extremo, felizmente las circunstancias permitieron que no hubiera ningún buque atracado en sus cercanías.

Por largo rato se mantuvo el ir y venir de las aguas, lo que provocó mucha destrucción en el interior de la Dársena y otros sectores debido al movimiento incontrolable de los artefactos navales. Hasta que hubo más quietud.

A estas alturas la aurora nos entregaba algo de claridad, lo que sirvió para darnos cuenta de un panorama devastador. Las fotografías y videos de ese momento lo pueden demostrar en parte. La realidad era más impresionante y los pensamientos respecto al futuro se hacían confusos.

Desde el 180, todavía por periscopio se podía apreciar cierta parte de la Bahía de Concepción correspondiente a las cercanías del puerto. Prácticamente no había sitio en el mar que no tuviera un elemento flotando o a media agua; como techos de casas, autos, containers y basura. Aún la observación era por periscopio, dado que el nivel de las aguas todavía no se estandarizaba, lo que provocaba una amplitud de marea considerable en cosa de minutos, provocando el desborde hacia molos y muelles de la Base Naval, haciendo impracticable el tránsito por la cubierta sin riesgo de ser arrastrado por el mar.

Mientras tanto, ya se veía gente en las cercanías de la Base de Submarinos y a bordo se repartía alimentos para el personal que se encontraba aún apostado. Sin duda, la Base Naval estaba destruida o muy dañada, la gravedad de la situación general aún no la podíamos palpar, pero intuíamos que sería de consideración. Lo poco que se alcanzaba a ver indicaba una gran destrucción de las instalaciones inmediatas.

Con el correr del día se iniciarían las acciones tendientes a mantener al submarino lo más seguro posible; con sus amarras acomodándose al continuo ir y venir de las aguas, con amplitudes que hasta por lo menos un día después producían el desborde del mar donde antaño también lo estuviera. La sirena de la destruida compañía de bomberos lo indicaba. Cada vez que el mar salía de su sitio, la alarma avisaba para protegerse y poder ver desde sitio seguro cómo los buques atracados subían hasta la altura del borde de la tierra y bajaban de nuevo.

Sin duda lo acontecido la madrugada del sábado 27 de febrero de 2010 fue una muestra impresionante del poder de la naturaleza, que nos golpeó fuertemente y que dejó claramente vulnerable la seguridad del personal y material naval. Esa eterna frase cliché que indica “no somos nada” presta clara relevancia en esta situación, porque exactamente eso es lo que nos hicieron entender.

La siempre tranquila Bahía de Concepción no lo sería tanto en esta ocasión, en que los bravos marinos de ayer, hoy y siempre; lograron mantener a salvo sus unidades y poder construir desde ellas, un nuevo futuro desde lo más bajo.

Fuente: Revista de Marina.



ARMADA DE CHILE DESTACA A MAGALLANES COMO POLO ESTRATÉGICO DEL PLAN NACIONAL CONTINUO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

Viernes 27 de febrero de 2026

¿Puede la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena consolidarse como un centro de servicios navales e industriales? Esta fue la reflexión que reunió a autoridades, sectores productivos y a la Institución para proyectar el desarrollo de la industria naval en esta estratégica región del país.



Punta Arenas. Autoridades regionales, representantes de sectores productivos y actores vinculados a la industria naval participaron en el “Encuentro de Construcción Naval”, desarrollado en el auditorio de la sede regional de INACAP. La instancia, organizada por el Comité CORFO de Construcción Naval, tuvo como objetivo analizar cómo la región más austral del país puede consolidarse como un polo de servicios navales e industriales.

Durante la jornada, la Armada de Chile cumplió un rol protagónico al exponer los principales lineamientos del Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN), iniciativa estratégica que busca fortalecer las capacidades del país en materia de construcción naval, promoviendo el desarrollo industrial, tecnológico y regional con una visión de largo plazo.

En este contexto, el Capitán de Navío Enzo Tesser, de la Dirección de Programas, Investigación y Desarrollo de la Armada, presentó los ejes centrales del plan, detallando la hoja de ruta institucional que considera la implementación de una política pública y un plan continuo de construcción naval, orientado a asegurar capacidades estratégicas para el país y a potenciar la industria nacional.

El Oficial destacó que este plan contempla un marcado enfoque regional, subrayando que la construcción naval “se desarrolla en las regiones”, promoviendo un crecimiento sostenible que integra dimensiones económicas, sociales y medioambientales. Asimismo, señaló que el PNCCN avanza desde su definición estratégica hacia una fase de implementación concreta, lo que demuestra un trabajo sistemático de planificación y generación de capacidades. “Este es un esfuerzo que requiere compromiso y propósito. El desarrollo del país no tiene atajos y demanda que todos estemos dispuestos a trabajar para alcanzarlo”, señaló el Capitán de Navío Tesser, invitando a los distintos actores a sumarse activamente a este desafío estratégico.



En una segunda exposición, el Administrador de la Planta ASMAR Magallanes, Capitán de Navío Juan Guillermo Callejas, abordó los roles y capacidades del astillero más austral del mundo, destacando su potencial para integrarse a los proyectos estratégicos del PNCCN y aportar al fortalecimiento de la industria naval en la zona sur austral.

En su intervención, enfatizó la importancia de impulsar la infraestructura terrestre y portuaria, así como de enfrentar los desafíos logísticos propios de la región, relevando que la Planta de ASMAR en Punta Arenas cuenta con capacidades para realizar labores de mantenimiento y construcción, en sintonía con otros desarrollos industriales que se proyectan en la región.

Para cerrar la jornada, el Teniente Primero Rodolfo Martínez, Jefe de Proyecto del Centro de Aseguramiento Energético de la Dirección de Programas, Investigación y Desarrollo de la Armada, participó en un conversatorio donde analizó las oportunidades que el PNCCN podría generar para la región, especialmente en relación con los desafíos energéticos y marítimos asociados al tránsito internacional y al crecimiento industrial de Magallanes.



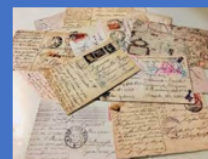
En este espacio se abordó la necesidad de desarrollar proyectos que integren la construcción naval con soluciones logísticas, contribuyendo a consolidar una industria en desarrollo que responda a las exigencias estratégicas del país.

De esta manera, la Armada de Chile, a través del Plan Nacional Continuo de Construcción Naval y su participación activa en instancias de articulación público-privada, reafirma su compromiso con el desarrollo regional y con el fortalecimiento de Punta Arenas como un polo estratégico y de servicios navales a nivel global, desde el sur del mundo.

Fuente: Página web Armada de Chile.

POSTALES DEL PASADO

Postales



Valparaíso, en 1910
(Pinterest)

La foto muestra la plaza Sotomayor, con el Monumento a los Héroes de Iquique en primer plano. Justo detrás del monumento a Prat, se ve el antiguo edificio del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso. A la izquierda del monumento, se observa la antigua Estación de Trenes de Valparaíso. Al fondo se alcanza a apreciar la esquina de calle Tomás Ramos del actual Edificio Armada de Chile, con su arquitectura tan característica.

Recordemos que el edificio fue inaugurado en 1910, durante las fiestas del Centenario de la Independencia de Chile y reemplazó al antiguo Edificio de la Intendencia, destruido por el terremoto de 1906.

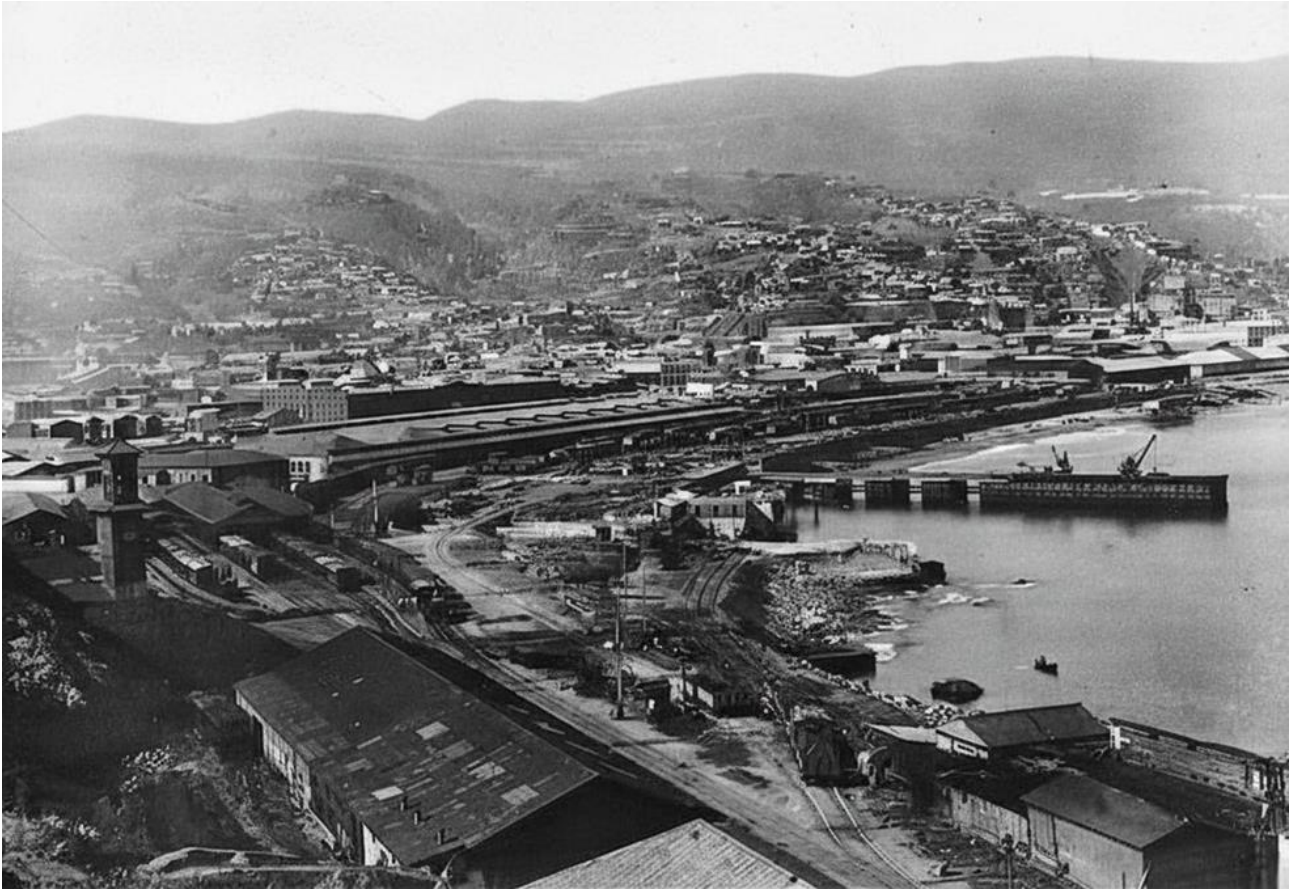


Viña del Mar, en 1935

(Facebook Viña del Mar del recuerdo)

Otra foto panorámica del sector de la Plaza de Viña del Mar (Plaza José Francisco Vergara) a la derecha con sus frondosos árboles. Al frente y a la izquierda de la foto se observa la escalinata de acceso al Teatro Municipal, a continuación se ve el Hotel Español y al fondo está el Club Viña del Mar. También al fondo y a la derecha de foto, se alcanza a ver la Parroquia de Viña del Mar (Iglesia de Nuestra Señora de Dolores).

Es interesante apreciar los cerros que cierran la imagen, con abundante vegetación nativa y completamente vacíos de urbanización.



Valparaíso, en 1915

(Facebook La Historia de Valparaíso)

Una impresionante foto panorámica del sector Barón de Valparaíso. Se observa el Muelle Barón durante su construcción. El muelle Barón fue construido como parte de los trabajos de las actuales obras portuarias, que se iniciaron en 1912 y que finalizaron el 2 de abril de 1930, con la construcción de la última sección del Molo de Abrigo. Este muelle debió haber sido entregado en julio de 1916, pero finalmente fue entregado en 1917 con casi un año de retraso.

A la izquierda de la foto se observa la Estación Barón del ferrocarril Valparaíso-Santiago, con la característica torre del reloj, que es lo único que sobrevive de aquellas instalaciones.



Viña del Mar, en 1940
(Pinterest)

La foto muestra el Hotel y Restaurante Cap Ducal, poco tiempo después de haber sido construido, con su estructura original proyectada por el arquitecto Roberto Dávila en un estilo moderno con su característica forma de barco. Con el tiempo fue modificado, agregándosele pisos y terrazas. Al fondo se ve el icónico Castillo Wulff; y en primer plano, el tránsito de vehículos y personas.

Fuentes: Según se indica en cada foto.

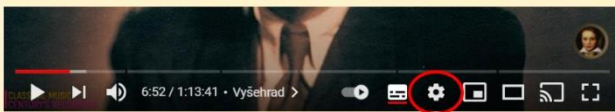
VIDEOS

INSTRUCCIONES PARA HABILITAR SUBTÍTULOS EN ESPAÑOL EN VIDEOS DE YOUTUBE

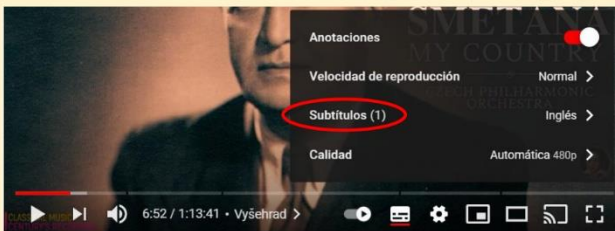
1) En la parte baja haga clic en “**Subtítulos**” (Aparecerá una raya roja bajo el ícono).



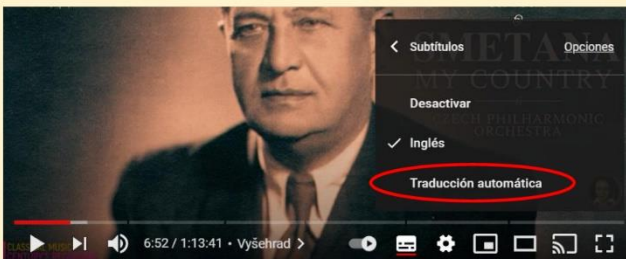
2) Haga clic en “**Configuración**”.



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.



RECUERDOS DE UNA TRAGEDIA

Catástrofe del Lautaro 1

https://www.youtube.com/watch?v=V_cgKVs0K0A&t=388s

Catástrofe del Lautaro 2

<https://www.youtube.com/watch?v=4Th40DMheDo>

La Fragata Lautaro: La tragedia más desconocida de la Armada nacional

<https://www.youtube.com/watch?v=7N3c0N1dGdk>

Sobreviviente de la Lautaro

https://www.youtube.com/watch?v=35Jdh_CCXfw&t=61s

VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

Marzo de 2026 un mes de grandes expectativas para Chile - Programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

<https://www.youtube.com/watch?v=35uE-nGBleY>

1 de marzo de 1781 recordamos el natalicio de Doña Javiera Carrera Verdugo - Carlos Valdenegro Oyaneder, historiador

<https://www.youtube.com/watch?v=IYOdAk1yiro>

Homenaje de director general a pdte. Boric es un acto de traición a los Carabineros de ayer y de hoy – Pedro Vera Diabuno, ex presidente de Multigremial FACIR

<https://www.youtube.com/watch?v=tdBKz93umIA>