

---

# BITÁCORA DEL SOCIO

---

Lunes 09 de Marzo



MARZO 2026

# INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	2
EFEMÉRIDES.....	6
El 14 de marzo de 1915 se produce el hundimiento del crucero alemán SMS "Dresden" en Juan Fernández.	
SALUD.....	18
Ataque cardiaco	
CARTAS AL DIRECTOR .....	24
Cartas no publicadas en medios de prensa .....	27
MEMORIA HISTÓRICA .....	29
El proceso de reforma agraria en Chile: un análisis crítico de la revolución.	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	30
Crónica de Punta Peuco N° 135: ¡Qué nos pasó esta semana!	
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.....	31
La trama de la guerra.	
REPORTAJE HISTÓRICO.....	34
El caso de la PTF Quidora en Ushuaia.	
UNA MIRADA A LA HISTORIA .....	46
El fracaso de la “Operación Valquiria”: una bomba en un portafolio en la Guarida del Lobo para matar a Hitler y negociar la paz.	
HISTORIA MARINERA.....	55
Guatitas.	
NOTICIA ARMADA.....	57
POSTALES DEL PASADO .....	59
LA CAÍDA DEL MURO .....	63
El Fin de la II Guerra Mundial y la Cortina de Hierro	
VIDEOS .....	64

# NOTICIAS ASOFAR



## VISITA DE SOCIOS DE ASOFAR A LA CÁRCEL DE COLINA I

El sábado 7 de marzo de 2026, ocho socios de ASOFAR participaron en la visita programada por nuestra Asociación al Centro de Cumplimiento Penitenciario de Colina I, donde están sometidos a injusta prisión 11 ex servidores de la Armada.

Como de costumbre, se llevaron los alimentos para compartir con los Camaradas un desayuno, compuesto por tortas, sándwiches, empanaditas de cóctel, jugo, café y te, actividad que se desarrolló en un muy grato ambiente de camaradería.

La importancia para estos ex marinos que sean visitados, queda de manifiesto en la forma como fueron recibidos nuestros socios, a quienes esperaban con gran alegría y una mesa preparada y adornada para compartir el desayuno.

Desgraciadamente uno de los Camaradas está internado en el Hospital Militar, debido a una complicación derivada de la amputación de un dedo del pie derecho a que fue sometido el año 2025. Los demás Camaradas están bien, por supuesto cada cual sobrellevando patologías propias de la edad, pero sin problemas específicos que los tengan demasiado limitados. Participaron los dos Suboficiales de mayor edad internos en esta cárcel: uno de 93 años y el otro de 91 años. Ambos están en buen estado físico y anímico.

Como ha sido la constante en los otros penales, están expectantes por el cambio de gobierno y por la tramitación de la llamada "Ley Humanitaria", aunque muy cautos con relación a su futuro. En general, lo que más les preocupa es estar tranquilos y que los familiares que los visiten tengan el máximo de facilidades. Recordemos además, que esta cárcel es la que tiene el más alto grado de hacinamiento, ya que los comedores de los cuatro pabellones están siendo utilizados como dormitorios.



## INFORMACIONES GENERALES PARA LOS SOCIOS

Se recuerda a nuestros socios las siguientes informaciones:

- 1.- La invitación a postularse como candidatos al Directorio período 2026-2028, elección que se efectuará en la Asamblea General Ordinaria del mes de abril, en fecha que se informará oportunamente. Los postulantes deben enviar un correo a la dirección [asofar@gmail.com](mailto: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
- 2.- Está en proceso de confección de la Tarjeta de Identificación ASOFAR "TAS", para lo cual les solicitamos enviarnos una fotografía donde se vea claramente la cara, que puede ser tomada con el celular, con la única salvedad que tiene que ser con un fondo blanco, para luego agregar el fondo rojo estándar. Posteriormente enviar el archivo o la imagen al correo [asofar@gmail.com](mailto:asofar@gmail.com) o al WApp del celular +56 9 4280 2522.  
Para los socios que ya hicieron entrega de la fotografía, les informamos que debemos esperar tener un número significativo de fotos para solicitar la confección de la TAS. Una vez que estén confeccionadas, se coordinará con ellos la entrega.





# 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](mailto:asofar@gmail.com)

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

## EFEMÉRIDES

### EL 14 DE MARZO DE 1915 SE PRODUCE EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO ALEMÁN SMS "DRESDEN" EN JUAN FERNÁNDEZ



#### El fin del SMS “Dresden”

Eduardo Aranda Mora

Capitán de Navío IM

Publicado en Revista de Marina N° 2/2015, el 1 de abril de 2015

Una breve pero intensa bitácora marinera tuvo el crucero ligero SMS<sup>1</sup> “Dresden”, en sus casi seis años y medio de servicio, mostrando el pabellón del Imperio Alemán en lugares tan famosos como el río Hudson, integrando una flotilla durante una conmemoración en la ciudad de Nueva York, en tiempos de paz, como recónditos, en la isla Picton, canal Beagle, en los inicios de la Primera Guerra Mundial.

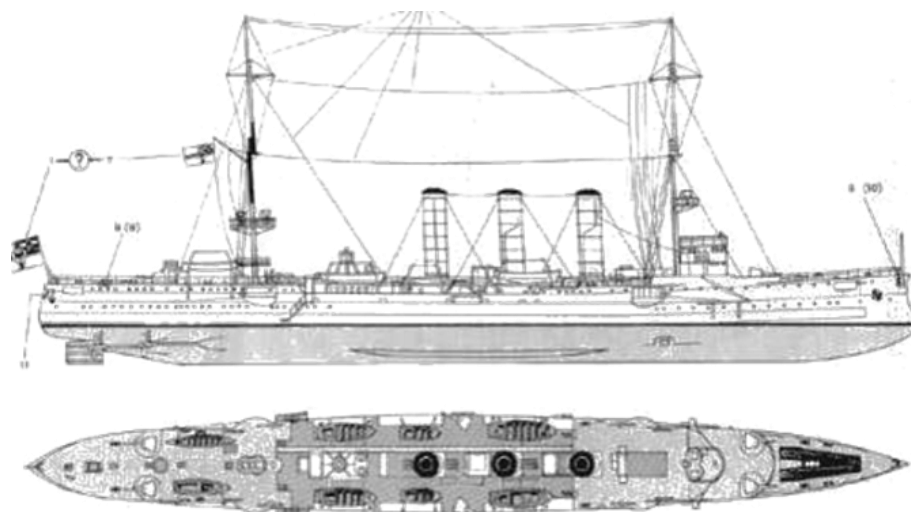
Diseñado para operaciones de exploración de la Flota de Alta Mar y Guerra de Corso, no poseía armamento de gran calibre y un blindaje que le permitiera soportar castigo y enfrentarse a buques capitales enemigos, lo anterior era contrarrestado por su gran andar que podía desarrollar y que lo salvó de ser hundido como el resto del Escuadrón del Sudeste Asiático de la Marina Imperial Alemana, durante el Combate Naval de las islas Falklands.

<sup>1</sup> Sein Majestät Schiff. Buque de su Majestad.

Fueron casi cien días durante los cuales se escabulló por los canales sureños de sus perseguidores, hasta que finalmente sucumbió en Bahía Cumberland, en la isla Robinson Crusoe, Archipiélago de Juan Fernández.

## Kleiner Kreuzer<sup>2</sup>

Construido en los astilleros Blohm&Voss, de la ciudad de Hamburgo, en el año 1906, fue puesto en servicio en 1908. Desplazaba 3.544 toneladas a plena carga y tenía una capacidad en sus bodegas de 850 toneladas de carbón. Su eslora era de 118,3 metros y su manga de 15,3 metros. Su dotación estaba compuesta por 18 oficiales y 343 gente de mar. El blindaje en la cubierta principal era de 2", en su puente de mando de 4" y 19" en las placas de los cañones. Su propulsión estaba dada por dos juegos de turbinas Parsons con 12 calderas SchulzThornycroft. Lo anterior, le permitía desarrollar una potencia de 13.500 HP y un andar máximo de 25 nudos, alcanzando una distancia de 3.600 millas náuticas a 14 nudos.



El armamento principal eran diez cañones de 105 milímetros con un alcance de 12.200 metros y el secundario eran ocho cañones de 52 milímetros. Poseía además, dos tubos lanzatorpedos de 500 milímetros y varias ametralladoras de calibre menor.

## Mostrando el pabellón

El 14 de noviembre de 1908 se integra a la Flota de Alta Mar, cuyo puerto base era la ciudad de Kiel. Su primera comisión al extranjero fue entre el 25 de septiembre al 9 de octubre de 1909, como integrante de una flotilla compuesta además por los cruceros SMS "Hertha", SMS "Victoria Louise", buque insignia, y el crucero ligero SMS "Bremen", al mando del Gran Almirante<sup>3</sup> Hans von Koester, que representó al Imperio Alemán en la actividad denominada "Hudson-Fulton Celebration", en la ciudad de Nueva York, y que conmemoraba los 300 años del descubrimiento

---

<sup>2</sup> Crucero Ligero.

<sup>3</sup> Großadmiral.

del río Hudson y los 100 años del uso comercial del sistema de propulsión ideada por Robert Fulton.



El 16 de febrero de 1911, producto de una falla de gobierno, colisiona con el crucero SMS “Königsberg”, sin que se produjeran heridos, pero sí daños de consideración.

A finales del año 1912 y después de obtener la preciada “Copa del Kaiser” por eficiencia artillera para pequeños cruceros de la Flota de Alta Mar, efectúa una visita a los países ribereños del Mar del Norte, Báltico y Noruega.

Producto de la Primera Guerra Balcánica, que enfrentó al Imperio Otomano con Grecia, Serbia, Bulgaria y Montenegro, es desplegado al Mediterráneo Oriental, para reforzar las unidades germanas ya destacadas y proteger los intereses del Imperio Alemán. El 6 de abril de 1913, al mando del Capitán de Fragata<sup>4</sup> Fritz Emil Lüdecke, se une al crucero de batalla SMS “Goeben” y al pequeño crucero SMS “Breslau”, bajo el mando del Contraalmirante Konrad Trummler en la denominada “División Mediterránea”<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Fregattenkapitän.

<sup>5</sup> Mittelmeerddivision. Hall P. Owen. The Last Battlecruiser. SMS Goeben. Operations in the Mediterranean and Black Sea. 1914-1918. P.19.



**Capitán de Fragata Fritz Emil Lüdecke**

La travesía no fue fácil, ya que las reparaciones que estaban siendo llevadas a efecto fueron interrumpidas y no completadas, produciendo durante el viaje un excesivo consumo de combustible, obligando a efectuar una recalada fuera de programa en Gibraltar para efectuar reaprovisionamiento de carbón. Además, averías a las turbinas disminuyeron su andar hasta tal punto, que quedó sin gobierno antes de los campos minados en los Dardanelos. Con gran esfuerzo de su dotación logró recalcar a Constantinopla, integrándose a las restantes unidades alemanas. Durante el verano de ese año, el escuadrón alemán se dirigió a la principal base naval del Imperio Austro-Húngaro de Pola, en el Mar Adriático, en donde se le efectuaron reparaciones al crucero SMS “Goeben”.

A principios de septiembre el SMS “Dresden”, retorna a Alemania vía Malta, Sicilia, Gibraltar y Cádiz. En Kiel, después de la recalada, se produce el cambio de mando, recibándose como comandante el Capitán de Fragata<sup>6</sup> Erich Köhler.

## **Cautelando los intereses en México**

En el que sería su último zarpe desde un puerto en Alemania, el 27 de diciembre de 1913, deja la Base Naval de Kiel y después de casi un mes de navegación, recalca a la base naval mexicana de Veracruz, el 21 de enero de 1914, relevando al crucero ligero SMS “Bremen”, en tareas de protección de los alemanes residentes.

La guerra civil había estallado, enfrentando a las fuerzas del Presidente Victoriano Huerta en contra de Pancho Villa, Venustiano Carranza y el General Álvaro Obregón. A principios de febrero y debido al sitio de Tampico, efectuado por fuerzas rebeldes, puerto ubicado en el Golfo de México, el SMS “Dresden” debió efectuar varios viajes<sup>7</sup> para evacuar a los alemanes residentes

---

<sup>6</sup> Fregattenkapitän.

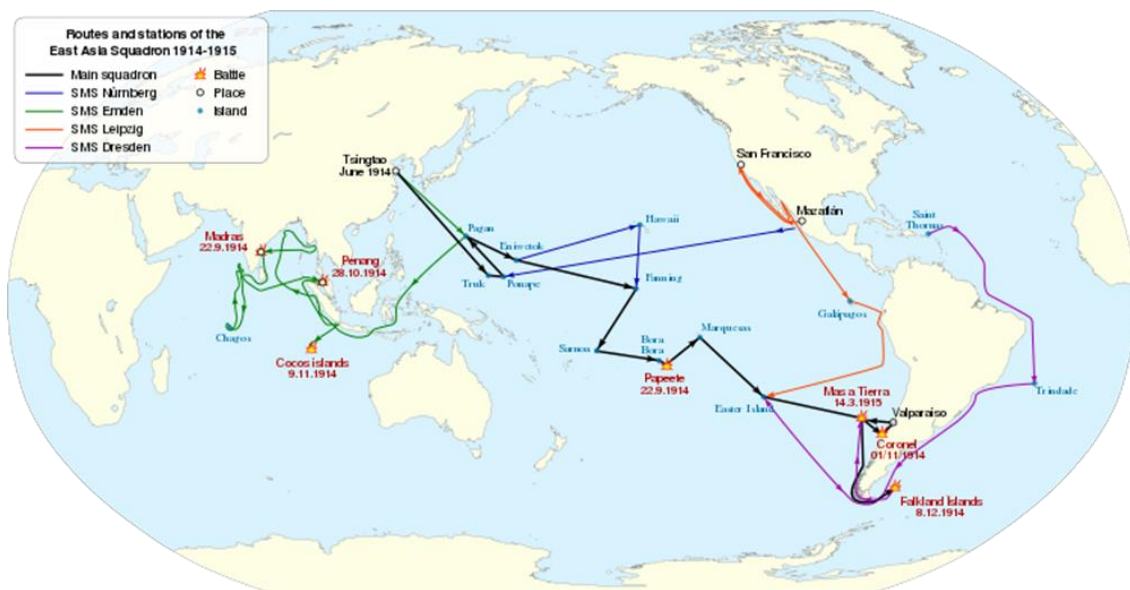
<sup>7</sup> Parker de Bassi. María Teresa. Tras la estela del Dresden. P.28.

y trasladarlos a Veracruz, siendo el único buque autorizado a efectuar esta tarea, evacuando finalmente a extranjeros de todas las nacionalidades, hasta la caída de Tampico, a principios de mayo.

Con la caída de Huerta, se ordena evacuar al derrocado presidente a Kingston, Jamaica, lo que se lleva a efecto el 16 de julio de 1914, embarcándolo en Puerto México con su familia y una numerosa comitiva, zarpando finalmente el día 20 para recalar el 23 en Jamaica. Después de reaprovisionarse de carbón, el buque se dirige a Puerto Príncipe, Haití, para encontrarse con el SMS “Karlsruhe”, crucero que viene de reemplazo y efectuar cambio de Comandante. Reasume el mando nuevamente el Comandante Lüdecke, con la tarea de regresar rápidamente a Alemania. El 26 de julio de 1914, se inicia la navegación rumbo a la isla de Santo Tomás, para reaprovisionamiento, previo al viaje de regreso a la patria.

Las noticias del viejo continente no son alentadoras, Austria dio un ultimátum a Serbia por apoyar el complot de asesinato del Archiduque Francisco Fernando y su esposa en Sarajevo, produciendo la escalada y activando las diferentes alianzas.

## Guerra de corso y victoria en Coronel



Viajes de los buques de guerra alemanes en el Pacífico y el Atlántico Sur.  
La ruta del “Dresden” se muestra en púrpura

En la tarde del 31 de julio de 1914, el comandante Lüdecke recibió las siguientes instrucciones, “No regrese a casa, prepárese a efectuar guerra de corso conforme a las órdenes de movilización”<sup>8</sup>. Lo anterior, obligó al comandante del buque a requerir aprovisionamiento de carbón frente a la costa del estado brasileño de Rio Grande do Norte, en el pequeño Atolón de las Rocas.

<sup>8</sup> Muellen, Michael. Canarias. The Life and Death of Hitler’s Spymaster. P. 11.

En Europa, el 1 de agosto de 1914, Alemania declara la guerra a Rusia y lo mismo hace con Francia el 3 del mismo mes, invadiendo Bélgica esa noche para cruzar hacia el país galo y destruir su ejército. Inglaterra se apresura en declarar la guerra a Alemania el 4 de agosto. El Imperio Austro-Húngaro a Rusia, dos días después y Japón a Alemania el día 23.

El 6 de agosto de 1914, cerca del delta del río Amazonas, detuvo al vapor inglés "Drumeliff". Éste había zarpado antes de la movilización general y su capitán sostuvo que no sabía acerca de la declaración de guerra, aun cuando poseía un equipo de comunicaciones inalámbrica a bordo. Lüdecke finalmente lo dejó ir, amparado en la Conferencia de La Haya de 1907<sup>9</sup>.

Debido al mal tiempo y complicaciones con la identificación de los carboneros, el reaprovisionamiento se efectúa frente a la costa de Jericoacoara en el estado de Ceará, Brasil, embarcando 515 toneladas de carbón. Después de intentar buscar buques mercantes en esa área sin resultados positivos, regresa al Atolón de Rocas para efectuar nuevamente faena de carbón, juntándose con los carboneros "Persia" y "Prussia". El 14 de agosto de 1914, navega hacia la isla de Trinidad, capturando al vapor británico "Haydes", el cual es hundido, después de embarcar su tripulación en el "Prussia". La dotación es desembarcada en Río de Janeiro, informando de las actividades del SMS "Dresden". El 24 del mismo mes hunde al carbonero británico "Holmwood", colocando a salvo su dotación. Estos hundimientos produjeron el envío de los cruceros HMS "Good Hope" y HMS "Monmouth" y el mercante armado HMS "Otranto", para ubicar y destruir al crucero alemán.



**SMS "Dresden" siendo reaprovisionado en los canales magallánicos**

Lüdecke necesitaba una bahía protegida para reparar averías producidas durante un reaprovisionamiento en la superestructura, eligiendo los canales australes chilenos para ese efecto. El 5 de septiembre de 1914, recalca a Bahía Orange, en la Península Hardy de la isla Hoste, para un período de reparaciones de diez días, junto al carbonero "Baden". El 11 de ese

---

<sup>9</sup> Dispone que no se puede capturar o hundir un barco mercante, si su capitán no está al tanto del estado de beligerante de su país. EAM.

mes, arriba el carbonero “Santa Isabel” con noticias de la intensa búsqueda por parte de los buques británicos, lo anterior sumado a que el barco “Ortega” de la PSNC<sup>10</sup> lo divisó, lo obligó a zarpar el 16 de septiembre, para efectuar un rendez vous con el SMS “Leipzig” y dirigirse posteriormente a Isla de Pascua. El 11 de octubre de 1914, llegan a esta lejana isla. Al día siguiente, recalán los cruceros SMS “Scharnhorst” y SMS “Gneisenau”, lo que sumado a los carboneros, elevaba a doce los buques alemanes en esa neutral posesión chilena. Después de informar la situación, al Vicealmirante Maximilian Graf von Spee, Comandante del Escuadrón del Sudeste Asiático, decide que había que destruir a las fuerzas inglesas antes que éstas aumentaran su potencia con el arribo de más unidades. El SMS “Leipzig” zarpa para hacer creer a los ingleses que estaba operando individualmente. En la mañana del 1 de noviembre de 1914, von Spee recibe un mensaje que informa de un “pequeño crucero británico anclado en la rada de Coronel el 31 de octubre a las 07:00 horas”<sup>11</sup>. Ambos comandantes creían que habían ubicado a un solitario buque enemigo, pero a contar de las 16:20 horas del 1 de noviembre esa duda se disiparía.

El Combate Naval de Coronel fue una inesperada victoria para la Marina Imperial Alemana y para la Royal Navy, la peor derrota sufrida desde los días de Nelson. La pérdida de dos buques, el HMS “Good Hope” y el HMS “Monmouth” con más de 1.660 hombres, incluyendo al Contraalmirante sir Christopher Cradock, fue un duro golpe al prestigio del Reino Unido y a su armada.

## **Holocausto en las Falklands y hundimiento en Juan Fernández**

Posterior al combate, el escuadrón alemán se dirige a Valparaíso donde recalán el 3 de noviembre. El SMS “Dresden” y SMS “Leipzig” toman rumbo a Juan Fernández. Después de apresar al vapor “Sacramento” y confiscar su cargamento de carbón, relevaron por 24 horas a los buques que venían de ese puerto, recalando el 13 de noviembre de 1914.

Navegando nuevamente en demanda al sur, el 15 de noviembre se apresa al “Newcastle”, barco de apoyo de los buques británicos, confiscando su carga y algunos documentos. Los prisioneros fueron trasladados al “Racote” de la línea alemana Kosmos. Posteriormente se reúnen con el resto de los buques del escuadrón y se dirigen a la bahía San Quintín donde se efectuó reabastecimiento por parte de varios buques auxiliares, permaneciendo por cinco días. Previo al combate de las islas Falklands, existen versiones que cinco buques fondearon en Rada Picton por tres días, efectuaron faena de carbón y hundieron dos vapores y un velero<sup>12</sup>, los cuales habían sido capturados previamente. Posteriormente se dirigieron a Port Stanley, dejando aguas chilenas en la noche del 7 de diciembre para atacar las instalaciones británicas. Los comandantes del SMS “Dresden”, SMS “Gneisneau” y SMS “Leipzig” protestaron por este plan, pero von Spee mantuvo su resolución<sup>13</sup>.

Terminada la destrucción del Escuadrón del Sudeste Asiático de la Marina Imperial Alemana, el SMS “Dresden” logró escapar debido a su andar, forzando sus máquinas al máximo, llegando a

---

<sup>10</sup> Pacific Steam Navigation Company.

<sup>11</sup> Muellen, Michael. Canaris. The Life and Death of Hitler’s Spymaster.P. 13.

<sup>12</sup> Bravo Valdivieso, Germán. La Primera Guerra Mundial en la costa de Chile. Una neutralidad que no fue tal. P.71.

<sup>13</sup> Muellen, Michael. Canaris. The Life and Death of Hitler’s Spymaster.P. 15.

obtener 27 nudos con las calderas a punto de reventar. Se dirigió a los canales Cockburn y Magdalena, fondeando en Bahía Scholl con muy poco carbón y la necesidad urgente de reparar sus máquinas. El día 11 de diciembre de 1914, el cazatorpedero “Almirante Condell” le informó que debía abandonar ese lugar dentro de las 24 horas debido a la condición neutral de Chile. El comandante Lüdecke solicitó permiso para dirigirse a Punta Arenas y alargar su estadía a cincuenta horas. Recaló a esta ciudad el sábado 12 de diciembre a las 15:00 horas, siendo recibido por el Cónsul Rodolfo Stubenrauch.

El Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Contraalmirante Arturo Cuevas Briones, debía decidir sobre esta petición que personalmente fue efectuada por Lüdecke y el Teniente<sup>14</sup> Wilhelm Canaris, ambos en compañía del Cónsul. Autorizada inicialmente, el Ministro de Marina envió un cable el día 13 de diciembre, prohibiendo el reabastecimiento de carbón ya que se tenía conocimiento de las recaladas en Isla de Pascua y Juan Fernández. Afortunadamente para el buque alemán, ya se había efectuado la faena del vapor alemán “Turpin” entregándole 750 toneladas. El 14 de diciembre de 1914, abandona Punta Arenas después de 31 horas de estadía, internándose en los canales y librándose de los cruceros ingleses que ese mismo día arribaban en su búsqueda.

Fondea en Bahía Hewett, al surweste del canal Bárbara, para esperar un carbonero, el que apareció el 19 de diciembre de 1914, con Albert Pagels trayendo noticias y provisiones. Se cambia de fondeadero a Bahía Christmas. Un mes después, Pagels reaparece nuevamente en el “Sierra de Córdova”. Dos días después, instrucciones de Berlín disponían regresar a Alemania por el Atlántico, utilizando la ruta de los veleros. Lüdecke respondió que por la situación de sus máquinas y el reabastecimiento del vital carbón, prefería la ruta del Índico. Aprovechando la presencia del práctico alemán Harry Rothemburg se cambia de fondeadero la última semana de enero de 1915 a la caleta de la isla Santa Inés que no figuraba en las cartas de navegación.

El 14 de febrero de 1915, el SMS “Dresden” y el “Sierra de Córdova” decidieron abandonar los canales australes y pusieron rumbo al norte. El 27 de febrero apresan al velero “Conway Castle”, que transportaba 2.500 toneladas de cebada, después de hundirlo y transferir su tripulación, avista el 7 de marzo la barca peruana “Lertón”, trasladando los prisioneros y correspondencia para el Cónsul en Valparaíso. Al atardecer de ese día es avistado por el crucero HMS “Kent”, quien no lo persiguió para abastecerse en Coronel de carbón, lo que hizo creer al comandante que habían sido confundidos por un buque de guerra chileno, por el color de la pintura que tenía. Pero no fue así, comunicó al crucero HMS “Glasgow” y al mercante armado HMS “Orama” que se dirigieran a Juan Fernández ya que habían descifrado un mensaje del crucero alemán al buque de abastecimiento “Gotha”, para que se encontraran en esa isla.

El 9 de marzo de 1915, el SMS “Dresden” recalca en Bahía Cumberland, fondeando a 400 metros de la costa y solicitando permanecer ocho días para reparar sus máquinas. Se le respondió que solamente tenía 24 horas, pero Lüdecke hizo caso omiso y cumplido el plazo se mantuvo en la bahía. La carencia de carbón era tal, que la tripulación bajó a tierra en busca de leña para la cocina.

---

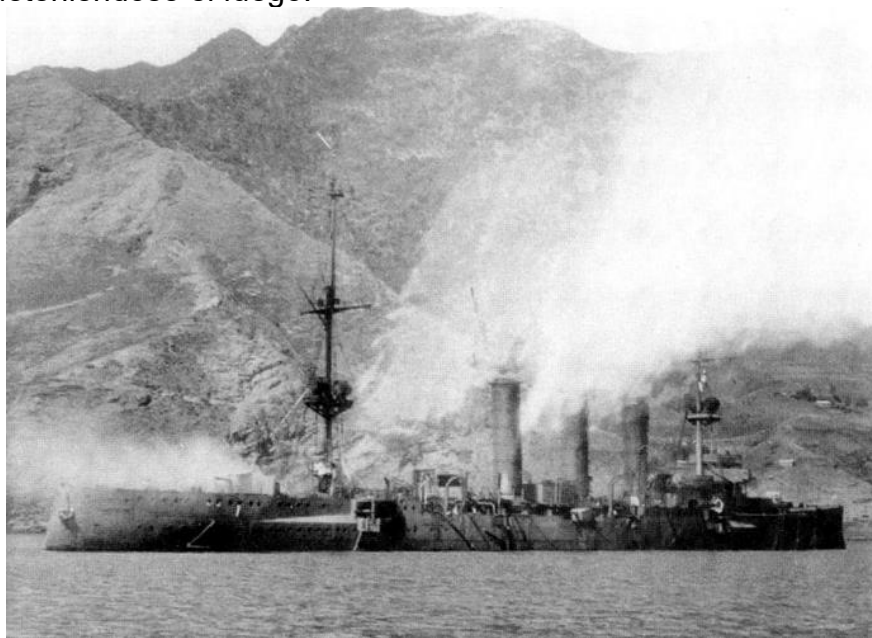
<sup>14</sup> Oberleutnant zur See.



**SMS "Dresden" fondeado en Bahía Cumberland**

El Gobernador Marítimo Natalio Sánchez, notificó por escrito al comandante de la internación provisoria del buque, mientras el gobierno resolvía en definitiva su petición y en consecuencia debía de cambiar de fondeadero, lo que fue rechazado por el comandante. El domingo 14 de marzo de 1915 a las 08:30 horas, el Teniente<sup>15</sup> Böker reportó que se acercaban los cruceros británicos HMS "Kent" y HMS "Glasgow". Se envió a todo el personal no indispensable a tierra y se comunicó que el buque estaba "hors de combat"<sup>16</sup>.

Al iniciar los disparos los buques británicos, el buque alemán izó la señal "estoy enviando un parlamentario", deteniéndose el fuego.



**El "Dresden" en Bahía Cumberland, recibiendo el bombardeo británico**

---

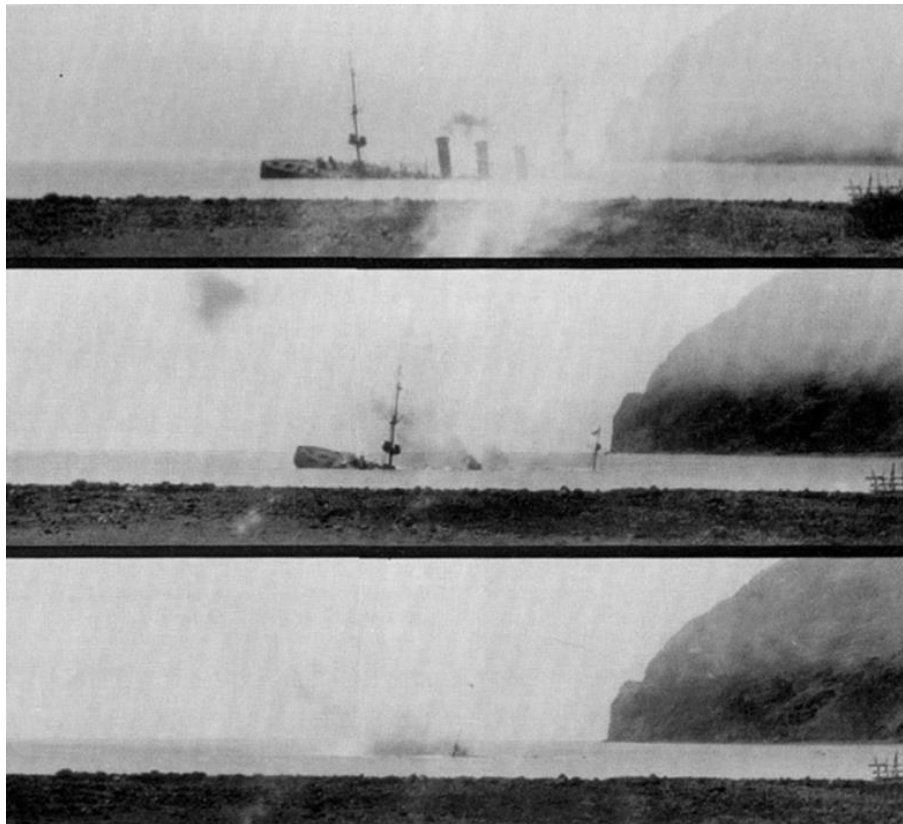
<sup>15</sup> Leutnant zur See.

<sup>16</sup> Fuera de combate.

Fue enviado el Teniente Canaris al HMS “Glasgow”, quien protestó, indicando que estaban en aguas neutrales y que el buque y su tripulación estaban temporalmente internados. El Comandante John Luce<sup>17</sup> respondió que “él tenía sus órdenes y la diplomacia haría el resto”. Se negociaría con los alemanes con la condición de rendición incondicional o se reanudaría el fuego.

Con dos santabárbaras de munición inundadas, muertos y heridos en cubierta y sin capacidad de mover el buque para hacer uso del resto de su artillería, Lüdecke hizo abrir las válvulas y detonar cargas explosivas para evitar su captura, yéndose el buque a pique a las 11:34 horas. Cuando el agua cubrió totalmente el buque, sus hombres desde la playa gritaron los usuales ¡Hurra! por el Kaiser.

Cuatro marineros, dos fogoneros y un aspirante a ingeniero resultaron muertos, el ayudante del contador desaparecido y tres oficiales y nueve marineros heridos.



Secuencia fotográfica del hundimiento del “Dresden”

## Lüdecke y el “Dresden”

El destino del SMS “Dresden” estuvo directamente vinculado a las resoluciones adoptadas por su último comandante, el Capitán de Navío, ascendido después del Combate Naval de Coronel, Fritz Emil Lüdecke. Fue definido como “un hombre tranquilo, de pocas palabras, caballeroso y

<sup>17</sup> Contraalmirante John Luce 1870 – 1932. Su hijo John David Luce fue First Sea Lord entre 1963 – 1966. EAM.

buen marino". Edwin P. Hoyt, lo describe como "un oficial profesional, reflexivo, pero sin la agresividad o audacia necesaria" para convertirse en un legendario comandante de la Marina Imperial Alemana. Finalmente, Geoffrey Bennett, historiador naval británico, se refiere a él como "un oficial capaz pero sin talento para el combate en el mar". Con todo, el comandante Lüdecke llevó a cabo su tarea con profesionalismo, destreza y gran sentido humanitario.

El SMS "Dresden" y su dotación no estaban preparados ni entrenados para desarrollar guerra de corso. Debieron enfrentar obstáculos insuperables, considerando que el buque se encontraba desplegado en México, previo al inicio de las hostilidades y necesitaba un período completo de reparaciones. Además, después de Coronel, la munición existente a bordo, alcanzaba el 50% del nivel máximo.

La preocupación permanente del comandante fue el bienestar de su personal y la seguridad de su buque. Con respecto a los barcos mercantes enemigos capturados, se preocupó de la vida de las tripulaciones y siempre evitó víctimas innecesarias.

Terminada la guerra, Lüdecke fue repatriado a Alemania en 1919, asumiendo labores en el Comando del Báltico, ejecutando tareas administrativas del antiguo Escuadrón del Sudeste Asiático y el desmantelamiento de los corsarios alemanes. Fue promovido al grado de contraalmirante en 1920, retirándose posteriormente, sin escribir sus experiencias de su época como comandante durante la guerra. Vivió sus últimos años en forma privada y silenciosa, falleciendo en el año 1931.

Juan Fernández fue el último capítulo del Combate Naval de las islas Falklands. Con el hundimiento del SMS "Dresden", el prestigio de la Royal Navy quedó reivindicado y la afrenta de Coronel, resarcida.

Finalmente, según Decreto Supremo N° 396 de fecha 24 de junio de 1985, los restos del buque son declarados Monumento Nacional, con la denominación oficial de "Restos del crucero alemán Dresden", siendo un Patrimonio Cultural Subacuático.

**Bibliografía:**

1. Mueller, Michael. Canaris. The Life and Death of Hitler's Spymaster. 2007. Naval Institute Press.
2. Owen P., Hall Jr. The Last Battlecruiser. SMS Goeben. Operation in the Mediterranean and Baltic Sea. 1914 – 1918. 2009. Merriam Press.
3. Parker de Bassi, María Teresa. Tras la Estela del Dresden. 1987 Ediciones Tusitala.
4. Bravo Valdivieso, Germán. La Primera Guerra Mundial en la costa de Chile. Una neutralidad que no fue tal. 2005. Ediciones Altazor.
5. Almirantes de la República de Chile. 1810 – 2010. Tomo I 1810 - 1952. 2009. Museo Naval y Marítimo.
6. Jannings M., Christopher. SMS Dresden's: The Benefits of Protracted Evasion Over Spirit of Enterprise, 1914- 1915. 2011.

---

**Fuentes:** Revista de Marina.

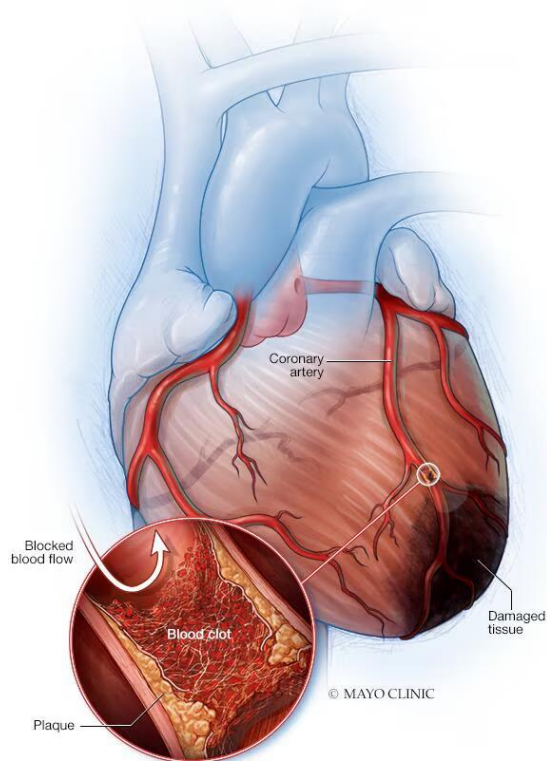
## ATAQUE CARDÍACO

Escrito por el personal de Mayo Clinic

### Descripción General

El ataque cardíaco se produce cuando se bloquea o se reduce gravemente el flujo de sangre que va al corazón. Por lo general, la obstrucción se debe a una acumulación de grasa, colesterol y otras sustancias en las arterias del corazón (coronarias). Los depósitos de grasa que contienen colesterol se llaman placas. El proceso de acumulación de placas se llama aterosclerosis.

A veces, una placa puede romperse y formar un coágulo que bloquea el flujo de sangre. La interrupción del flujo de sangre puede dañar o destruir una parte del músculo cardíaco.



### **Ataque cardíaco**

El ataque cardíaco ocurre cuando se obstruye una arteria que lleva sangre y oxígeno al corazón. Los depósitos de grasa, que contienen colesterol, se acumulan con el tiempo y forman placas en las arterias del corazón. Si una placa se deteriora, puede formarse un coágulo de sangre. Los coágulos pueden obstruir las arterias y provocar un ataque cardíaco. Durante un ataque cardíaco, el tejido del músculo del corazón muere por la falta de flujo sanguíneo.

El ataque cardíaco también se conoce como infarto de miocardio.

Si se produce un ataque cardíaco, es necesario recibir tratamiento de inmediato a fin de evitar la muerte. Llama al 911 o busca atención médica de emergencia si crees que estás teniendo un ataque cardíaco.

### **Síntomas**

Los síntomas de un ataque cardíaco varían. En algunas personas, estos síntomas son leves. Otras personas tienen síntomas graves. Algunas personas no presentan síntomas.

Los síntomas frecuentes de un ataque cardíaco incluyen:

- Dolor en el pecho que puede sentirse como presión, opresión, dolor, o sensación opresiva o de dolor.
- Dolor o molestias que se propagan al hombro, al brazo, a la espalda, al cuello, a la mandíbula, a los dientes o, a veces, a la parte superior del abdomen.
- Sudor frío.
- Fatiga.
- Acidez estomacal o indigestión.
- Aturdimiento o mareos repentinos.
- Náusea.
- Falta de aire.

Las mujeres pueden tener síntomas atípicos, como dolor punzante o breve en el cuello, el brazo o la espalda. A veces, el primer síntoma de un ataque cardíaco es un paro cardíaco repentino.

Algunos ataques cardíacos se producen de repente, pero muchas personas tienen signos y síntomas de advertencia horas, días o semanas antes. El dolor en el pecho o la presión (angina) que persiste y no desaparece con el descanso puede ser un signo de alarma temprano. La angina de pecho es el resultado de un descenso temporal del flujo sanguíneo hacia el corazón.

### **Cuándo consultar al médico**

Busca ayuda de inmediato si crees que estás teniendo un ataque cardíaco. Adopta las siguientes medidas:

- **Llama a emergencias.** Si crees que estás teniendo un ataque cardíaco, llama inmediatamente al 911 o al número de emergencia local. Si no tienes acceso a servicios médicos de urgencia, pídele a alguien que te lleve al hospital más cercano. Conduce solamente si no queda otra opción.

- **Toma nitroglicerina si te la recetó el proveedor de atención médica.** Tómala según las instrucciones mientras esperas la ayuda de emergencia.
- **Toma aspirina, si el médico lo recomienda.** El consumo de aspirina durante un ataque cardíaco podría reducir el daño cardíaco al evitar que la sangre forme coágulos.

La aspirina puede interactuar con otros medicamentos, así que no la tomes a menos que el proveedor de atención médica o el personal médico de emergencia te lo indiquen. No retrases la llamada al 911 para tomar aspirina. Llama primero al número de emergencias.

### **Qué hacer si ves que una persona podría estar teniendo un ataque cardíaco**

Si una persona está inconsciente y piensas que está teniendo un ataque cardíaco, primero llama al 911 o al número local de emergencias. Luego, verifica si la persona está respirando y si tiene pulso. Si la persona no respira o no le encuentras pulso, comienza a realizarle reanimación cardiopulmonar.

- **Si no has recibido capacitación para la reanimación cardiopulmonar,** realiza la reanimación cardiopulmonar solamente con las manos. Es decir, presiona el pecho de la persona con firmeza y rapidez (entre 100 y 120 compresiones por minuto).
- **Si has recibido capacitación para la reanimación cardiopulmonar** y te sientes seguro de poder hacerlo, comienza con 30 compresiones en el pecho antes de hacer dos respiraciones de rescate.

### **Causas**

La enfermedad de las arterias coronarias causa la mayoría de los ataques cardíacos. En la enfermedad de las arterias coronarias, una o más de las arterias del corazón (coronarias) están obstruidas. Esto usualmente se debe a los depósitos de colesterol llamados placas. Las placas estrechan las arterias y disminuyen el flujo sanguíneo al corazón.

Si se rompe una placa puede ocasionar un coágulo sanguíneo en el corazón.

Se puede producir un ataque cardíaco por una obstrucción total o parcial de una arteria del corazón (coronaria). Una forma de clasificar los ataques cardíacos es si un electrocardiograma (o electrocardiografía) muestra algún cambio específico (elevación del segmento ST) que requiera un tratamiento invasivo de emergencia. El proveedor de atención médica puede usar los resultados del electrocardiograma para describir estos tipos de ataque cardíaco.

- **Una obstrucción completa aguda** de una arteria del corazón mediana o grande generalmente significa que has tenido un infarto agudo de miocardio con elevación del segmento ST.

- **Una obstrucción parcial** generalmente significa que has tenido un infarto de miocardio sin elevación del segmento ST. Sin embargo, algunas personas con un infarto de miocardio sin elevación del segmento ST tienen una obstrucción total.

No todos los ataques cardíacos se deben a obstrucciones en las arterias. Otras causas incluyen las siguientes:

- **Espasmo de la arteria coronaria.** Consiste en una constricción grave de un vaso sanguíneo que no está obstruido. La arteria generalmente tiene placas de colesterol o hay un endurecimiento prematuro del vaso sanguíneo por causa de fumar u otros factores de riesgo. Otros nombres para los espasmos de las arterias coronarias son angina de Prinzmetal, angina vasoespástica o angina variante.
- **Determinadas infecciones.** La COVID-19 y otras infecciones virales pueden dañar el músculo cardíaco.
- **Disecación espontánea de la arteria coronaria.** Esta afección que pone en riesgo la vida se debe a una rotura en el interior de una arteria del corazón.

## **Factores de riesgo**

Entre los factores de riesgo de un ataque cardíaco, se incluyen los siguientes:

- **Edad.** Los hombres mayores de 45 años y las mujeres mayores de 55 años tienen una mayor probabilidad de tener un ataque cardíaco que los hombres y las mujeres más jóvenes.
- **Consumo de tabaco.** Se incluye fumar y la exposición por largo tiempo al humo de segunda mano. Si fumas, deja de hacerlo.
- **Presión arterial alta.** Con el tiempo, la presión arterial alta puede dañar las arterias que conducen al corazón. Cuando la presión arterial alta se produce junto con otras afecciones, como la obesidad, el colesterol alto o la diabetes, aumenta aún más el riesgo.
- **Niveles elevados de colesterol o triglicéridos.** Es muy probable que un nivel alto de colesterol de lipoproteínas de baja densidad (el colesterol "malo") estreche las arterias. Un nivel alto de ciertas grasa en la sangre, denominadas triglicéridos, también aumenta el riesgo de sufrir un ataque cardíaco. El riesgo de tener un ataque cardíaco puede descender si los niveles de colesterol de lipoproteínas de alta densidad (el colesterol "bueno") se mantienen dentro del rango normal.
- **Obesidad.** La obesidad está asociada con la presión arterial alta, la diabetes, niveles altos de triglicéridos o colesterol malo y niveles bajos de colesterol bueno.
- **Diabetes.** Los niveles de glucosa sanguínea aumentan cuando el cuerpo no produce una hormona denominada insulina o cuando no puede usarla correctamente. Los niveles altos de glucosa sanguínea aumenta el riesgo de tener un ataque cardíaco.

- **Síndrome metabólico.** Este síndrome combina, al menos, tres de estas características: cintura ensanchada (obesidad central), presión arterial alta, niveles bajos de colesterol bueno, niveles bajos de triglicéridos y niveles altos de glucosa sanguínea. El síndrome metabólico hace que seas dos veces más propenso a tener una enfermedad cardíaca que las personas que no tienen este síndrome.
- **Antecedentes familiares de ataques cardíacos.** Si tu hermano, tu hermana, uno de tus padres o tus abuelos han tenido un ataque cardíaco a una temprana edad (antes de los 55 años en los hombres y antes de los 65 años en las mujeres), puedes correr un mayor riesgo.
- **Falta de ejercicio.** La falta de actividad física (estilo de vida sedentario) está relacionada con un mayor riesgo de sufrir ataques cardíacos. Hacer ejercicio de forma regular mejora la salud del corazón.
- **Dieta no saludable.** Llevar una dieta con alto contenido de azúcar, grasas animales, alimentos procesados, grasas trans y sal aumenta el riesgo de tener un ataque cardíaco. Come mucha cantidad de frutas, verduras, fibra y aceites saludables.
- **Estrés.** El estrés emocional, como la ira extrema, puede aumentar el riesgo de tener un ataque cardíaco.
- **Consumo de drogas ilícitas.** La cocaína y las metanfetamina son estimulantes. Pueden provocar un espasmo de la arteria coronaria y ocasionar un ataque cardíaco.
- **Antecedentes de preeclampsia.** Esta afección también provoca presión arterial alta durante el embarazo y aumenta el riesgo de padecer una enfermedad cardíaca alguna vez en la vida.
- **Una afección autoinmunitaria.** Las afecciones como la artritis reumatoidea o el lupus pueden aumentar el riesgo de tener un ataque cardíaco.

## Complicaciones

Las complicaciones por un ataque cardíaco suelen deberse a daños en el músculo cardíaco. Estas son algunas de las posibles complicaciones de un ataque cardíaco:

- **Ritmos cardíacos irregulares o inusuales (arritmias).** Los daños por un ataque cardíaco pueden afectar el desplazamiento de las señales eléctricas en el corazón y producir cambios en los latidos cardíacos. Algunos cambios pueden ser graves y mortales.
- **Choque cardiogénico.** Esta afección poco frecuente ocurre cuando el corazón, de manera repentina, no puede bombear sangre.
- **Insuficiencia cardíaca.** Si el tejido del músculo cardíaco se ha dañado gravemente, es posible que el corazón no pueda bombear sangre. La insuficiencia cardíaca puede ser temporal o de larga duración (crónica).

- **Inflamación del tejido en forma de saco que rodea al corazón (pericarditis).** A veces, el ataque cardíaco desencadena una reacción defectuosa del sistema inmunitario. Esta afección puede llamarse síndrome de Dressler, síndrome posterior a un infarto de miocardio o síndrome de lesión poscardíaca.
- **Paro cardíaco.** El corazón se detiene sin señales previas. Un cambio repentino en las señales cardíacas provoca un paro cardíaco repentino. Un ataque cardíaco aumenta el riesgo de sufrir esta afección mortal, que si no se trata de forma inmediata, puede provocar la muerte (muerte cardíaca súbita).

## **Prevención**

Nunca es demasiado tarde para tomar medidas para prevenir un ataque cardíaco, incluso si ya has tenido uno. A continuación, te presentamos maneras de prevenir un ataque cardíaco.

- **Mantén un estilo de vida saludable.** No fumes. Mantén un peso saludable con una dieta saludable para el corazón. Haz ejercicio con regularidad y controla el estrés.
- **Controla otras afecciones médicas.** Algunas afecciones, como la presión arterial alta y la diabetes, pueden aumentar el riesgo de sufrir ataques cardíacos. Consulta al proveedor de atención médica con qué frecuencia debes controlarte.
- **Toma los medicamentos según lo indicado.** El proveedor de atención médica puede recetar medicamentos para proteger y mejorar la salud del corazón.

También se recomienda aprender a hacer reanimación cardiopulmonar correctamente para que puedas ayudar a una persona que está teniendo un ataque cardíaco. Considera hacer un curso acreditado de primeros auxilios en el que te enseñen a hacer reanimación cardiopulmonar y a utilizar un desfibrilador externo automático.

---

**Fuente:** Clínica Mayo.

## CARTAS AL DIRECTOR

### Zapato chino

Señor Director:

En la trama del cable chino se dijo que el Decreto firmado para su realización se había anulado por un "error de tipeo".

Ahora, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones indica que el proyecto sigue en evaluación, en espera de mayores informes de seguridad.

O sea que se firmó un decreto para un proyecto de esa envergadura que ni siquiera estaba totalmente evaluado.

Menos mal que los redactores cometen "errores de tipeo", sino quién sabe en qué otro zapato chino estaríamos metidos.

HARRY KLENNER F.

**Mercurio de Santiago**  
**3 marzo 2026**

## **Morosidad**

● La alcaldesa de Viña del Mar, Macarena Ripamonti, informó haber reducido el déficit del municipio al nivel más bajo en dos décadas. No obstante, por otro lado, esta misma casa edilicia se ubica entre las comunas con mayor morosidad al cierre del año pasado, afectando con ello seriamente a sus proveedores e incumpliendo lo dispuesto en la ley número 21.131 sobre el pago a 30 días.

En verdad, si deseamos mostrar eficiencia en la gestión pública, es necesario abarcar todos los aspectos relacionados.

*Jorge Vidal Stuardo*

Mercurio de Valparaíso  
7 marzo 2026

## Reforma procesal penal

● Es realmente increíble que a pocos meses de que la Reforma Procesal Penal cumpla 25 años de vigencia, hasta el día de hoy a militares y carabineros les esté siendo aplicado el sistema de procedimiento penal inquisitivo antiguo, que les vulnera el derecho a un debido proceso, a una adecuada defensa y a un tribunal imparcial.

Se les aplica tal sistema sobre la base del artículo 483 del Código Procesal Penal, una norma legal que es total y absolutamente inconstitucional, porque vulnera la igualdad ante la ley y el derecho humano a un debido proceso penal.

Dicha norma establece: “Aplicación de las disposiciones del Código. Las disposiciones de este Código sólo se aplicarán a los hechos acaecidos con posterioridad a su entrada en vigencia”.

Al respecto, el Tribunal Pleno de la Corte Suprema de Justicia expresó: “En un Estado Democrático de Derecho no resulta concebible que sus ciudadanos se encuentren sometidos a dos clases distintas de justicia”.

Sin embargo, lo inconcebible está ocurriendo a vista y paciencia de jueces, congresistas, ministros de Justicia, Colegio de Abogados, académicos de las facultades de derecho y, en general, de todos los chilenos.

En los países civilizados del mundo basta acreditar que una sentencia judicial condenatoria fue dictada sin respetar las normas del debido proceso para que sea declarada nula.

*Adolfo Paúl Latorre*

Mercurio de Valparaíso  
7 marzo 2026

## CARTAS AL DIRECTOR



### ¿Berrinche?

Señor Director:

El lector Jorge Correa Sutil -en su carta de ayer titulada "Primero el interés de Chile"- calificó como "berrinche" del Presidente electo su molestia porque no fue informado debidamente por el presidente Boric de un tema relevante, sobre el cual el ministro de Transportes y Telecomunicaciones saliente nada le informó al entrante durante las conversaciones bilaterales entre ministros sostenidas con motivo del traspaso de mando.

A mi juicio, la reacción del Presidente electo es una molestia muy fundada; no un "berrinche", que es una expresión de frustración, ira o inmadurez emocional en niños de 1 a 4 años, caracterizados por llantos, gritos o pataleos.

**Adolfo Paúl Latorre (5 de marzo de 2026)**

-----

### Cumplimiento alternativo de las penas

Señor Director:

Me opongo al proyecto de ley de cumplimiento alternativo de las penas -actualmente en trámite- en lo que respecta a los militares y carabineros, porque ellos no deben estar privados de libertad. Fundo este aserto porque están libres de culpa o exentos de responsabilidad criminal; han sido condenados vulnerando sus derechos humanos al debido proceso y a la igualdad ante la ley; sobre la base de presunciones o ficciones jurídicas; por sentencias dictadas contra leyes expresas y vigentes; y sin pruebas que acrediten, más allá de toda duda razonable, que realmente cometieron el hecho punible y que hayan tenido una participación culpable y penada por la ley.

**Adolfo Paúl Latorre (6 de marzo de 2026)**

-----

## **Conmutación de penas**

Señor Director:

En relación con el proyecto de ley de cumplimiento alternativo de las penas, el senador Chauhán afirmó: “el proyecto es perfectible, hay que corregir algunos aspectos”.

Pienso que tal proyecto puede ser mejorado fácilmente. Para ello bastaría excluir de él a dos grupos de personas: a) a quienes hayan cometido crímenes atroces, tales como el caso de Hugo Bustamante -“la niña Ámbar”-; y b) a los militares y carabineros quienes deberían ser indultados y dejados en libertad o, en el peor de los casos, en libertad condicional; porque ellos en su gran mayoría son inocentes -como es el caso de los condenados por “secuestro permanente”; un delito imaginario e imposible de cometer-; están libres de culpa o exentos de responsabilidad criminal; han sido condenados vulnerando sus derechos humanos a un debido proceso y a la igualdad ante la ley; por sentencias dictadas contra leyes expresas y vigentes; sobre la base de presunciones o de ficciones jurídicas y sin pruebas que acrediten, más allá de toda duda razonable, que realmente cometieron el hecho punible y que hayan tenido una participación culpable y penada por la ley.

**Adolfo Paúl Latorre (7 de marzo de 2026)**

-----

## **Condenas por delitos de lesa humanidad**

Señor Director:

En Chile no hay militares o carabineros condenados por delitos de lesa humanidad, establecidos en la ley 20.357; todos lo están por delitos comunes tipificados en el Código Penal, que prescriben.

**Adolfo Paúl Latorre (8 de marzo de 2026)**

---

**Fuente:** Propios autores.



## EL PROCESO DE REFORMA AGRARIA EN CHILE: UN ANÁLISIS CRÍTICO DE LA REVOLUCIÓN

**Julio Alvear Ravanal**  
**Historiador**

El estudio aborda el proceso de Reforma Agraria en Chile desde el punto de vista jurídico y social. Mediante el análisis en paralelo de los orígenes político-partidistas del proceso, sus impulsores y las contradicciones ideológicas de la reforma, plantea cómo las normas jurídicas fueron primero forzadas, mal interpretadas y finalmente cambiadas hasta ser desconocidas por los mismos que las habían dictado, en un proceso que se encuadra dentro de la noción de “Revolución”.

EL PROCESO DE REFORMA AGRARIA  
EN CHILE:  
UN ANÁLISIS CRÍTICO DE LA REVOLUCIÓN

THE PROCESS OF AGRARIAN REFORM  
IN CHILE:  
A CRITICAL ANALYSIS OF THE REVOLUTION

*Julio Alvear Ravanal*

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

**Fuente:** Página web Revistas UDD.

# CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



## CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

---

### CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 135: ¡QUÉ NOS PASÓ ESTA SEMANA!

7 de marzo de 2026

**Balistarío**

Nos habían anunciado que se iba a votar en el Senado la así llamada “Ley Humanitaria”, en algún día de esta semana. Curiosamente así ocurrió y, como una Caja de Pandora, se desataron todas las fuerzas del averno y pasamos a convertirnos en el golpe noticioso de todos los canales de TV nacionales.

En forma muy honesta, este cronista se permite confesar que no entiende nada, al igual que la gran mayoría de los MPP, lo que no es de extrañar ya que el texto del proyecto de ley recién lo recibiremos hoy. Porque, si es por tratar de entender algo entre los periodistas absolutamente cargados al rojo, más las declaraciones de algunos congresistas que escupen espuma de odio por la boca, más los llamados casi históricos de Boric y su ministro de justicia, y nadie de nuestro lado, forzosamente debiéramos conformarnos con dejar nuestros huesos en esta cárcel de Tiltill “for ever and ever”.

Ente todo este pandemónium agradecemos la visita de ASOFAR. Pero nos están obligando a deshacernos de nuestros refrigeradores, gustito que se dio el recientemente removido de su cargo, director regional de Gendarmería quien salió por los escándalos en su servicio, con los “chicos malos” (los verdaderamente malos) haciendo de las suyas. Las construcciones de nueva habitabilidad avanzan sin interrupciones. Parece que serán inauguradas las instalaciones antes que se vaya Boric. ¿Vendrá? Difícil.

Estaremos atentos al desarrollo de toda esta situación, con todas las esperanzas puestas en un resultado favorable de la iniciativa legal, pero al mismo tiempo con frialdad y paciencia, esperando lo mejor, pero preparándose para lo peor. Somos soldados.

---

**Fuente:** Propio autor.

### LA TRAMA DE LA GUERRA

Fernando Schmidt

7 de marzo de 2026

*La realidad del ataque preventivo de EE.UU. e Israel lo fomentó la incapacidad del derecho y la diplomacia para generar los cambios que demandaba el poder regional. Se impusieron las reglas de la política.*



Credit: <https://www.whitehouse.gov/>

**Hoy se cumple una semana del estallido de la guerra en el Golfo, donde Estados Unidos e Israel persiguen la estabilidad de la región bajo sus condiciones.** Esto implica la eliminación del actual régimen en Teherán y de sus grupos aliados, principal factor de riesgo político y estratégico. Esa percepción es compartida con énfasis diversos en las monarquías encabezadas por Arabia Saudita y por otros países de la región que bendicen a Washington con su silencio.

Mientras escribimos estas líneas la guerra continúa y los mercados están inquietos. **El poder aéreo, balístico y naval iraní ya no tiene fuerza. Sin embargo, su capacidad para infligir**

**daño está en “tirar del mantel”**, lo que se traduce en bloquear el estrecho de Ormuz y afectar el suministro mundial de hidrocarburos para generar una crisis económica global; o atacar con drones a terceros para involucrarlos. Quieren prolongar el conflicto todo lo posible, esperando que la impopularidad de la guerra en Occidente y el shock de los chiitas (190 millones que perdieron a su líder espiritual) hagan su efecto de revancha y dolor.

Aunque gran parte de las capacidades aéreas y navales de Irán están aniquiladas o hundidas, el desembarco no es posible. De este modo, EE.UU. maneja dos alternativas principales. Por un lado, alentar la insurgencia de los kurdos en el noroeste agrupando a sus cuatro facciones; la del Baluchistán en el sureste; la de los árabes del Juzestán en el suroeste y la de los azeríes en el norte. Por otro, “cocinar” una solución política moderada dentro del régimen. **Para Washington, las lecciones de Vietnam, Afganistán, Libia, Irak o Siria están frescas y no tolerarían bajas propias, menos cuando Trump se presentó al electorado como el campeón de la paz.** Los países de la región tampoco pueden permitir que se instale en Irán un vacío de poder. Así las cosas, hoy el dilema para EE.UU. y sus aliados es más político y económico que militar.

Suponiendo que la guerra acabe de aquí a 5 a 6 semanas y que se logre un arreglo político en Teherán (federación, teocracia controlada, dictadura militar) ¿qué viene después? Lo lógico sería pensar, a mediano plazo, que se reanuden las conversaciones para resucitar los Acuerdos de Abraham (estrategia auspiciada por Washington que conduce a la apertura de relaciones diplomáticas entre Israel y diversos países árabes). Esa arquitectura sólo es posible si se involucran Arabia Saudita y Siria, en primer lugar; y luego Irak, Kuwait y El Líbano. Cumplido ese sueño, EE.UU. podría rediseñar su relación con Israel y el mundo árabe evitando que la superioridad militar de los primeros se convierta en un factor desestabilizador. Más adelante, se podrían concentrar en sus prioridades y desafíos asiáticos, procurando que Ucrania sea asunto de los europeos.

**A largo plazo, ¿qué lectura de la guerra puede extraer China, el verdadero rival de EE.UU.? ¿Qué lecciones quedan para nosotros?** Para Beijing, es evidente que, hoy día, una prolongación de las hostilidades en el Golfo distrae la atención norteamericana de sus intereses en Asia, pero la excesiva duración y extensión del conflicto tampoco les interesa.

China estaba desilusionada de Irán. Confió mucho en ellos al crear juntos una Asociación Estratégica Integral el 2021, que incluía US\$ 400.000 millones de inversión en sectores estratégicos, que no se concretaron. Igualmente, promovió la reanudación de relaciones entre Irán y Arabia Saudita y los integró a la Organización de Cooperación de Shanghai y a los BRICS. Sin embargo, los ayatolas fueron más allá de lo que China consideró razonable y se preparó para depender menos de sus hidrocarburos. Con una visita de Trump a China a la vuelta de la esquina (31 de marzo al 2 de abril) tal vez veamos algunas claves adicionales del divorcio.

Durante años Beijing se benefició de descuentos obtenidos por el crudo iraní (1,4 millones de barriles diarios, pagados al margen del sistema *Swift*, y en *renmimbi*, lo que forzó a Teherán a comprar en China). No obstante, a comienzos del 2025, oliendo ya el conflicto, se hizo de enormes inventarios para cubrir entre 4 y 5 meses de consumo de petróleo. Después de la guerra se acabarán los precios especiales, las importaciones del crudo estarán más vigiladas por EE.UU. y tendrán que asumir los costos económicos derivados del enfrentamiento (una deflación dañina, presión sobre la balanza de pagos, freno al consumo interno).

**China también diversificó sus importaciones de hidrocarburos aumentando sus compras en Rusia, países africanos y latinoamericanos. Además, está reemplazando aceleradamente la energía fósil por renovables y nuclear.** Hoy día su tasa general de electrificación representa entre el 32 y 34% del consumo. Para el 2060 espera que las energías fósiles no superen el 5% del total de sus necesidades.

Paralelamente, han acelerado sus proyectos de rutas comerciales alternativas hacia sus principales mercados de consumo, como las del Ártico, las terrestres por Asia Central y la ruta del Corredor Económico China – Pakistán, que una vez terminada les permitirá sortear el sudeste asiático usando el puerto paquistaní de Gwadar (hoy en riesgo por la guerra en Afganistán). Se trata de una ruta de 3 mil kilómetros que uniría directamente el Xinjiang, al interior de China, con el Mar Árabe.

En resumen, **el desmantelamiento de la amenaza política y nuclear de Irán, que un día fue funcional a los intereses globales y de largo plazo de China, se esfumaron.** Su antiguo socio tendrá una capacidad más limitada en el juego de poder en su región (sería irreal no dejarle un espacio a una civilización milenaria) y el término del conflicto jugará a favor de EE.UU.

**Para nosotros, la guerra está vinculada, hoy, a sus efectos económicos por el mayor precio internacional del crudo.** Esto repercute sobre la inflación, los tipos de interés, la política monetaria, las exportaciones, las primas de seguros, los pasos australes. Para una economía como la nuestra, tensada por desequilibrios fiscales heredados de la desastrosa administración saliente, los coletazos son una pésima noticia. Mientras menos dure el conflicto, mejor.

Además, es una mala señal el **nuevo quiebre del derecho internacional** que, en palabras de la excanciller española Ana Palacio (PP), constituye “nuestra fundamental línea de defensa frente a la arbitrariedad”. Sin embargo, hay que aceptar que **la realidad del ataque preventivo de EE.UU. e Israel lo fomentó la incapacidad del derecho y la diplomacia para generar los cambios que demandaba el poder regional. Se impusieron las reglas de la política.**

Sin embargo, es un alivio que tengamos una amenaza nuclear menos. Es un respiro para nuestros servicios de inteligencia la previsible desarticulación de Hezbollah en Iquique o en la triple frontera (Argentina, Paraguay y Brasil) para el combate a las redes de crimen organizado que arrasan en nuestra región. Es alentador observar la disminución de la influencia de Hamas.

A largo plazo, esta guerra generará un declive de la presencia iraní en América Latina. El apoyo que Teherán le dio a Venezuela para sostener su infraestructura petrolera, a Bolivia para su equipamiento militar, la alianza con Cuba para evitar las sanciones, son historias que quedan en el pasado. **Plataformas como HispanTV y centros culturales financiados por Teherán van a perder sus recursos mermando la narrativa anti-occidental que promueven.** Lo anterior no quita que, en aras de la defensa de nuestros valores, pertenencia cultural y por simple honestidad seamos constructivamente críticos ante el poder hegemónico.

## REPORTAJE HISTÓRICO



### EL CASO DE LA PTF QUIDORA EN USHUAIA

Luis Escobar Doxrud

Capitán de Navío

Publicado en Revista de Marina N° 5/2019, el 1 de octubre de 2019



Se describe en detalle la situación acontecida en noviembre de 1967 en el área austral; el autor, con el grado de subteniente, conformaba la dotación de la PTF. Quidora.

El 07 de diciembre de 1962 se firmó un contrato entre la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A. de España y el Gobierno de Chile para construir y vender cuatro lanchas rápidas para la Armada de Chile.

El capitán de fragata Hugo Alsina Calderón, con residencia en Cádiz, sede de los astilleros de la mencionada empresa fue designado como inspector jefe de la construcción de las lanchas.

## **Las cuatro torpederas**

El 12 de noviembre de 1963 se puso la quilla a las dos primeras y los días 25 y 26 de agosto de 1964 eran lanzadas al agua Guacolda y Fresia, respectivamente.

El mismo día 26 de agosto de 1964 se colocaron las quillas de las lanchas rápidas Quidora y Tegualda. El 29 y 30 de abril de 1965 se lanzaban al agua estas últimas, en el orden indicado.

Con fecha 30 de julio de 1965 se efectuó la ceremonia de entrega y recepción de la Guacolda, izando el pabellón nacional, y al día siguiente se hacía a la mar con dotación chilena, llevando a su bordo al embajador a fin de esperar al buque escuela Esmeralda a su recalada a Cádiz, en viaje de instrucción. El 25 de agosto fue embarcada, con destino a Chile, en el mercante alemán Stuttgart recalando en Talcahuano el 21 de setiembre.

Las restantes torpederas fueron trasladadas a Chile en el mismo mercante, arribando al país en 1966: Fresia, el 25 de enero, Quidora, el 11 de mayo y Tegualda el 18 de agosto.

Sus características: Eslora 36 m, manga 5,6 m, calado 2,2 m, desplazamiento 134 ton, armamento: 4 tubos lanzatorpedos para torpedos Weymouth MK IV, dos cañones de 40 mm Bofors. Propulsadas por dos motores Maybach Mercedes Benz Diesel con una potencia de 2.400 HP cada uno, eran capaces de desarrollar 32 nudos.

Después de un período de alistamiento y entrenamiento en Talcahuano, las torpederas se desplazaron a la zona austral, primero la agrupación de Guacolda y Fresia y un par de meses después, Quidora y Tegualda.

Finalmente, la flotilla de torpederas inició su operación desde su base en Puerto Williams, al mando de su primer comodoro, Hugo Alsina.



Las PTF Fresia, Guacolda, Tegualda y Quidora navegando en el canal Beagle, al fondo la isla Gable.

## Situación en el área austral

Tratado de Límites con Chile de 1881:

*Artículo Tercero.- En la Tierra del Fuego se trazará una línea que, partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud cincuenta y dos grados cuarenta minutos, se prolongará hacia el Sur, coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich, sesenta y ocho grados treinta y cuatro minutos hasta tocar en el Canal "Beagle". La Tierra del Fuego dividida de esta manera será Chilena en la parte occidental y Argentina en la parte oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al Oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia; y pertenecerán a Chile todas las islas al Sur del Canal "Beagle" hasta el Cabo de Hornos y las que haya al Occidente de la Tierra del Fuego.*

Considerando que el artículo tercero al describir el límite decía textualmente "hasta tocar en el Canal Beagle", la Armada de Chile consideraba chilenas todas las islas e islotes que se encontraban en las aguas del mencionado canal, sin excepción. Ushuaia constituía un puerto seco, sin soberanía sobre las aguas adyacentes.

En la época en que iniciaron las operaciones las torpederas desde Puerto Williams, se sostenía que la isla Gable, que por estar al sur de la ribera sur de Tierra del Fuego debía ser chilena, había sido unida a esta última mediante movimientos de tierra realizados por Argentina para transformarla en una península.

Asimismo, todas las islas e islotes existentes al sur de la bahía y península de Ushuaia eran reconocidos como territorios chilenos ocupados por Argentina.

Ushuaia es una ciudad argentina capital de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur, fundada el 12 de octubre de 1884, como Fuerte Ushuaia sobre el asentamiento de la antigua misión anglicana de Thomas Bridges. La ciudad se ubica en las costas de la Isla Grande de Tierra del Fuego que dan a la bahía de Ushuaia en el canal Beagle. El objetivo de su creación fue reafirmar la soberanía argentina en la zona, después del tratado Austral con Chile de 1881.

Puerto Williams es una ciudad y puerto chileno, situado en la ribera norte de la Isla Navarino, y en la orilla sur del Canal Beagle. Es la capital tanto de la agrupación de comunas de Cabo de Hornos y Antártica como de la provincia Antártica Chilena, perteneciente a su vez a la región de Magallanes y Antártica Chilena. Es considerada la ciudad más austral del mundo, fundada el 21 de noviembre de 1953 con el nombre de Puerto Luisa. El 22 de agosto de 1956 se cambió el nombre a Puerto Williams, en conmemoración al marino británico John Williams, quien al mando de la goleta Ancud efectuó, a nombre del Gobierno de Chile, la toma de posesión del Estrecho de Magallanes, el 21 de septiembre de 1843.

Antes de la llegada de las torpederas a Puerto Williams, sólo existían dos embarcaciones, bastante precarias, el cutter Beagle, un moto velero comprado a ENAP en 1954, de 40 ton de desplazamiento y un motor de 60 HP que le permitía una velocidad máxima de 5 nudos, dado de baja en enero de 1965, y la lancha patrullera Ortiz, construida en los astilleros Las Habas de Valparaíso e incorporada al servicio en 1958, de 31 ton de desplazamiento y un motor de 900 HP que le permitía una velocidad máxima de 12 nudos, armada con una ametralladora de 20 mm. Esta patrullera dejó de prestar sus servicios después de varar en caleta Las Casas en isla Nueva, antes de la llegada de las torpederas a la zona.

Ante esta pobre presencia naval chilena, nuestra soberanía era continuamente atropellada por unidades navales argentinas basadas en Ushuaia, que navegaban nuestras aguas jurisdiccionales y fondeaban en nuestros puertos. La reacción de Chile ante estos atropellos consistía en entregar al comandante del buque argentino, que cometía la violación de soberanía, una carta de protesta. Con la llegada de la flotilla de torpederas a la zona, la potencia relativa de combate cambió radicalmente, y tuvimos más elementos de fuerza naval para hacer frente a las violaciones de nuestros espacios territoriales.

## **Política vecinal del gobierno de Frei Montalva**

La política exterior con los países vecinos durante el periodo de gobierno de Eduardo Frei Montalva, 1964-1970, estuvo determinada por los constantes problemas limítrofes. El 6 de noviembre de 1965 tropas de gendarmería argentina dispararon contra una patrulla de carabineros de Chile en la zona de Laguna del Desierto dando muerte al teniente Hernán Merino Correa. El opositor Partido Nacional acusó al gobierno de descuidar la soberanía nacional y debilitar las fuerzas armadas por la tendencia internacionalista de la Democracia Cristiana. Esta opinión era compartida por un importante sector de las fuerzas armadas y era estimulada por diferentes organizaciones nacionalistas. La objetiva debilidad del potencial bélico chileno confirmaba dicha creencia.

La política internacional del presidente Frei Montalva, dejó en vastos sectores de las fuerzas armadas y en especial en la Armada, la percepción de que el sentido americanista e internacionalista dado a ésta, iba en desmedro de la capacidad de reaccionar ante una situación delicada con los países vecinos.

## **Reglas de enfrentamiento**

Cuando las torpederas arriban a Magallanes, la comandancia en jefe de la Tercera Zona Naval entrega a los comandantes de estas unidades, al igual que a todos sus mandos dependientes, una carpeta secreta con tapas de color rojo llamada carpeta Gloria. Esta contenía instrucciones precisas para actuar ante diferentes situaciones, particularmente enfrentados a violaciones de nuestra soberanía por parte de unidades navales argentinas, que antes de la llegada de las torpederas habían hecho una costumbre fondear en rada Picton y navegar aguas indiscutiblemente chilenas. Estas actividades provocativas disminuyeron considerablemente después del arribo de las torpederas a Puerto Williams.

## **Los días previos**

El año 1967 la Escuadra desarrolló dos periodos de ejercicios en la zona austral, el primero en los meses de agosto-setiembre, y el segundo en los meses de noviembre-diciembre.

A mediados de noviembre y después de operar las torpederas con la Escuadra, se desarrolló un ejercicio anfibia de gran magnitud en la Isla Dawson. Participaron en éste, las unidades de la Escuadra, del Comando Anfibia, de la Tercera Zona Naval y la Flotilla de Torpederas. Fueron varios días de práctica, con la participación de todas las fuerzas, previo al asalto final.

Las torpederas debían navegar entre la playa y las olas de desembarco, tendiendo una cortina de humo para ocultar el avance de éstas.

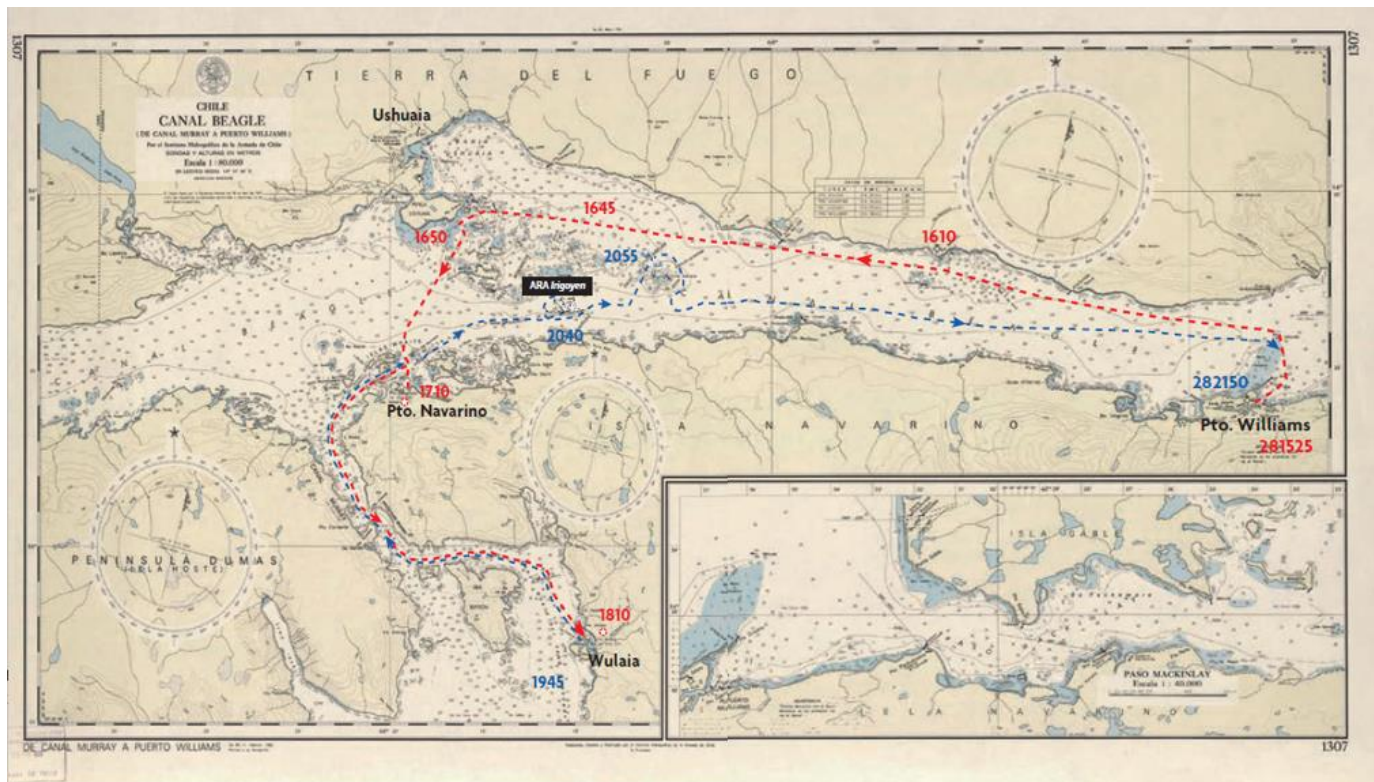
Terminado el ejercicio que fue presenciado por el comandante en jefe de la Armada, almirante Ramón Barros González, se desarrolló una reunión en Puerto Harris, presidida por el almirante, a la que asistieron todos los comandantes de las unidades participantes en el ejercicio, oportunidad en que, al final, les comentó que el Gobierno preparaba una presentación unilateral ante la Corona británica basada en el Tratado General de Arbitraje de 1902, debido a las continuas violaciones a la soberanía nacional por parte de Argentina en la zona austral, y por tal motivo solicitaba a los comandantes, abstenerse de provocar situaciones que podrían llegar a entorpecer esta negociación (los oficiales de la Quidora nunca supimos de estas instrucciones hasta mucho tiempo después del incidente).

Después de esta reunión, las torpederas zarparon al sur, a su puerto base, mientras la Escuadra enfiló al norte.

## **28 de noviembre de 1967**

Ese día recibimos instrucciones para una comisión que, circunnavegando la isla Navarino, duraría varios días. Embarcamos personal de infantería de marina y nos acompañaría el segundo

comandante de la Estación Naval de Puerto Williams, capitán de corbeta Mario Ibarra Valenzuela, quién aprovecharía esta navegación para conocer a los pobladores que habitaban diferentes lugares de la isla. La idea era regresar después de unos tres o cuatro días de navegación.



A las 12:30 horas se inicia el calentamiento de los motores; a las 13:30 horas, después de la llamada, el personal alista el buque para zarpar; a las 15:25 horas, repetido y zarpe. Asume como oficial de guardia el suscrito. El comandante, teniente 1º Leonardo Prieto imparte instrucciones para navegar el canal Beagle hacia el Weste próximo a Isla Grande de Tierra del Fuego. A las 16:00 horas entrego la guardia al segundo comandante teniente 2º Jorge Román Fariña.

El buque continúa navegando hacia el Weste y a las 16:10 horas se encuentra entre el arrecife Lawrence y la ribera sur de Tierra del Fuego, y luego, a las 16:30 horas inicia el reconocimiento de la bahía de Ushuaia. Mientras me encontraba en cubierta mirando hacia el puerto, se me acerca el segundo ingeniero, sargento Castillo y me comenta que recién ha escuchado en la radio AM que “la base de Ushuaia, que se encuentra en ejercicio de defensa, ha avistado a una nave enemiga que se aproxima al puerto sin autorización y ha despachado aviones para repeler esta intrusión”(jamás supimos de este ejercicio hasta este momento). Me dirijo al puente de mando y comunico esta novedad al comandante y al oficial de guardia.

A las 16:45 horas se avistan dos aviones de combate argentinos efectuando ejercicio de tiro sobre islotes Bridges. Enfrentados a esta realidad el comandante ordena establecer primer grado de alistamiento, y designa un avión a cada uno de los cañones del buque, los que se trincan en sus respectivos blancos y proceden a seguirlos, en espera de la orden de romper el fuego. Los

aviones se dirigen hacia la península Ushuaia y luego de orbitar en sus proximidades, aterrizan. La torpedera continúa en demanda de Puerto Navarino, navegando el Paso Chico, entre la isla Rabbit y la península Ushuaia a las 16:50 horas.

A las 17:10, gobierna para entrar a Puerto Navarino, donde embarca un buzo, y continúa hacia la bahía de Wulaia, navegando el canal Murray. A las 18:10 horas toma la boya en Wulaia y arría el bote de goma para desembarcar a los infantes de marina y al capitán Ibarra.

En el intertanto, la radio comercial de Ushuaia daba cuenta que “mientras se encontraban en ejercicio de defensa de la base, aviones de combate ametrallaron a un buque enemigo”, noticia que fue interceptada en Puerto Williams y comunicada al comandante de la flotilla capitán de fragata Mario Macchiavello Vásquez.

El almirante Ismael Huerta en su libro *Volvería a ser Marino* (Tomo1, página 351) escribe:  
*La orden del día emitida por el comando del Área Naval de Ushuaia, digna de figurar en una antología de hipérbolos grandilocuentes, habla de la emoción en la defensa de la soberanía ante un contendiente veloz y poderosamente armado, de la acción insólita, inexplicable e irresponsable que obliga a emplear las armas para exigir a un osado extranjero el abandono inmediato de aguas jurisdiccionales argentinas, etc...*

Ante esta arenga transandina magnificando una situación que no aconteció, en Puerto Williams el comandante Macchiavello, probablemente preocupado con la descripción del incidente, intentó comunicarse por HF con el comandante de la Quidora, comunicación de mala calidad que no permitió explicar lo realmente sucedido, y que culminó con la cancelación de la comisión y la orden de regresar a puerto base.

A las 19:45 horas embarcamos los infantes de marina y pasajeros, cubrimos repetido y zarpamos de regreso a Puerto Williams.

A las 20:00 horas asumí como oficial de guardia de la torpedera, navegué el canal Murray y a las 20:25 horas el paso del Weste e inmediatamente el Canal Beagle, al avistar un patrullero argentino, en el centro de éste. 20:40 horas, a la cuadra del patrullero que navega de vuelta encontrada. La Quidora cubre primer grado de alistamiento, el comandante en el puente asume el mando y evoluciona alrededor del ARA Irigoyen. El suscrito manifiesta al comandante “no ganamos nada con seguir jugando al corre que te pilló”, y le sugiere ajustar máxima velocidad para llegar a comer al buque madre, Covadonga. A las 20:50 horas la Quidora continúa a Puerto Williams y trinca el primer grado de alistamiento. A continuación el vigía informa que el patrullero argentino ha izado una señal “Int-HA” que significa “el paso está infranqueable”. Informé al comandante que se encontraba en su cámara. Subió inmediatamente y al verificar que aun estábamos al Oeste del islote Eclaireurs, ordenó babor la caña e iniciamos la navegación del paso Eclaireurs en dirección norte. Cuando navegábamos al través de islote Eclaireurs, el vigía informa que el buque argentino estaba destellando, y casi simultáneamente sentí el ruido de proyectiles pasando por sobre la torpedera y dos de estos incrustándose en la superficie del mar, por ambas bandas y a unos 40 m de distancia (los destellos eran disparos y en este tipo de cañones de control manual, los primeros tiros tienden a levantar el punto de mira; la ráfaga, experimentó una figura similar a una campana, y la Quidora quedó en la parte inferior). En el bitácora quedo registrado: “20:55 horas ATF Irigoyen rompe fuego sobre Quidora,

aproximadamente seis tiros de 40 mm. Los piques y trazadores pasan a corta distancia.” También nos dimos cuenta, por la distancia a que nos encontrábamos del buque agresor, que su munición no tenía autodestrucción y consecuentemente tenía bastante mayor alcance, en superficie, que la nuestra que si tenía autodestrucción.

El comandante, ante esta situación, ordena establecer primer grado de alistamiento; la situación del buque respecto de los islotes Eclaireurs no permitía retromarchar de inmediato y tuvimos que navegar alrededor de éstos, dejándolos por estribor para tomar nuevamente rumbo weste por el canal Beagle y acortar distancia para castigar la agresión. En el intertanto, el segundo comandante que a su vez era el oficial de armamentos y el suscrito representamos al comandante que por el mayor alcance apreciado a la munición del Irigoyen, durante nuestra aproximación estaríamos durante un tiempo, expuestos al fuego del enemigo sin que pudiéramos replicar ese ataque; adicionalmente, nuestros torpedos, arma principal del buque, estaban con conos de ejercicio lo que los convertía en un artefacto inútil ante este escenario. El capitán Ibarra que se encontraba también en el púlpito, sugirió al comandante no agravar la situación y dirigirnos a Puerto Williams, a donde llegaríamos en menos de una hora, para recibir instrucciones.

El comandante ordena continuar a puerto. A las 21:12 horas informa sobre la agresión y a las 21:50 horas el buque atraca al costado de la PTF Tegalda.

Toda la flotilla se encontraba en alistamiento para el combate, de manera que la Quidora inició de inmediato faena de relleno de combustible y munición, y el alistamiento de los torpedos, con cono de combate, mientras el comandante concurría a dar cuenta de lo sucedido al comandante de la flotilla de torpederas.

Terminado el alistamiento, las torpederas reciben instrucciones de desplegarse a los atracaderos de guerra.

## **29 de noviembre**

La Quidora zarpó hacia el Este, navegando el paso Mackinlay, para tomar el atracadero Guillermo, donde se cubrió con la red de camuflaje.

En la madrugada, se nos aproximó la PTF Tegalda, y su comandante, capitán de corbeta Carlos Tapia Barrios, informó a nuestro comandante que lo venía a relevar con su buque para que regresara con la Quidora a Puerto Williams.

Ya de regreso, atracamos al costado de la Covadonga y el comandante Prieto debió abordar un avión de la Fuerza Aérea que lo esperaba para trasladarlo a Punta Arenas y desde esa ciudad debía volar a Santiago.

## **Epílogo**

Un par de días después de permanecer con el buque en Puerto Williams, el segundo comandante Jorge Román recibió orden de llevar el buque a Punta Arenas e iniciar el periodo de feriado anual

y transbordos. La razón que nos dieron fue que la tripulación podría estar intranquila debido al incidente.

A Jorge Román y al suscrito nos llamó poderosamente la atención, que en un momento en que la Marina se aprestaba para enfrentar un posible conflicto que se desarrollaría en el área austral, primero, dejaran a una valiosa unidad de combate sin su comandante, y segundo, que la retiraran del la zona de operaciones.

Ya con el buque en Punta Arenas, recuerdo que nuestro comandante, teniente Prieto, a su regreso de Santiago y estando en la oficina del comandante en jefe de la Tercera Zona Naval se sorprendió al saber que su torpedera Quidora se encontraba en Punta Arenas y no en Puerto Williams donde él la había dejado.

No recuerdo que hubiéramos cumplido alguna comisión desde Punta Arenas, salvo una salida a la mar en el Estrecho de Magallanes para que el recién asumido comandante, capitán de corbeta John Howard Balaesque se ambientara con el buque.

Posteriormente cumplí transbordo al CI Prat.

## **Repercusiones políticas y ciudadanas**

La ciudadanía, instituciones nacionalistas y partidos políticos no fueron indiferentes a estos acontecimientos y se produjo un nutrido intercambio de opiniones por la prensa de la época.

Mi abuela paterna Domitila Urrutia Manzano, viuda del contraalmirante Luis Escobar Molina, y gran impulsora de mi vocación de marino, guardó recortes de diarios relacionados, los que entrego a la Revista de Marina para su publicación.

### **Bibliografía:**

1. "La Armada de Chile", desde el sesquicentenario (1968) hasta el final del siglo XX (2000), Carlos Tromben Corbalán, hojas
2. "La Armada de Chile", desde el comienzo de la guerra civil (1981) hasta el sesquicentenario de la marina (1968), Rodrigo Fuenzalida Bade, hojas 1289-1280.
3. "Volvería a ser Marino", Ismael Huerta Díaz.
4. Recortes de diarios de la época efectuados por Doña Domitila Urrutia Manzano, viuda del Contraalmirante Luis Escobar Molina.

----- O -----

**PUBLICACIÓN REALIZADA EN EL MERCURIO, EL 31 DE DICIEMBRE DE 1968**  
(No es parte del artículo de Revista de Marina)

**LA VERDAD SOBRE EL CASO “QUIDORA”**

1.- He esperado en silencio durante un año que se aclaren y definan, por medio de un sumario, las causas que motivaron mi retiro de las filas de la Armada, dispuesto por el Supremo Gobierno a fines del año pasado.

Durante el mismo tiempo he aguardado con paciencia una entrevista con el Presidente de la República, solicitada por conducto regular y reiterada numerosas veces, a través del Comandante en Jefe de la Armada, senadores y edecanes del Primer Mandatario.

Ha transcurrido demasiado tiempo y no he sido escuchado ni se me ha hecho justicia, después de haber tomado una medida arbitraria en contra mía, que afecta mi nombre y el prestigio de mi familia.

Para mi, el tema tiene permanente actualidad, y hoy, hastiado de tramitaciones y esperas, deseo aclarar algo acerca del tan bullado y tergiversado incidente ocurrido en el canal Beagle, el 28 de noviembre de 1967, durante un patrullaje de rutina efectuado por la torpedera “Quidora”, en aquel entonces bajo mi mando.

2.- El día 28 de noviembre zarpé con la torpedera para cumplir una serie de tareas.

Como podía elegir libremente la ruta, decidí navegar el paso Eclaireurs o el paso Romanche, los cuales indudablemente se encuentran en aguas chilenas. Elegí esta ruta con fines de patrullaje, lo que se verá fue muy oportuno.

3.- Desde la distancia observé que aviones argentinos efectuaban ejercicios de bombardeo en el canal Beagle. Me acerqué para investigar y verificar este insólito hecho y comprobé que efectivamente dos aviones de la Armada argentina practicaban puntería contra los islotes chilenos Bridges y Despard. Con esto, la navegación por los pasos que yo había elegido estaba interrumpida. Quedaba entonces sólo dos caminos a seguir: devolverme o continuar en la dirección previamente decidida. Elegí, por lógica y dignidad, seguir adelante, a pesar de que eso involucraba acercarse a Ushuaia.

Ordené alistar, por precaución, los cañones antiaéreos y seguí navegando en la dirección que llevaba, hasta que terminó el ejercicio. El imperativo de las circunstancias me obligó a acercarme a Ushuaia, pero en ningún momento entré en la bahía de Ushuaia a ver una supuesta novia, como se ha dicho estúpidamente, SIEMPRE NAVEGUÉ POR AGUAS CHILENAS.

4.- Posteriormente se continuó la travesía. Los aviones sobrevolaron las cercanías del buque, alejándose definitivamente a su aeropuerto cuando se les apuntó con los cañones.

5.- La parte fundamental, importante y grave de todo esto y que no ha sido mencionado en la prensa, radio ni televisión, es que las aeronaves argentinas violaron abiertamente el statu quo y el acuerdo suscrito por Chile y Argentina de no efectuar demostraciones bélicas en el canal, mucho menos haciendo ejercicios de combate.

6.- Cuando regresaba a Puerto Williams, en la noche del mismo día, avistamos al patrullero argentino “Irigoyen”, lo cual no fue novedad, ya que en muchas ocasiones anteriores nos habíamos encontrado con este patrullero y otros buques argentinos en el área. En esta

*oportunidad trató de seguirme, aunque por su poca maniobrabilidad no pudo hacerlo. Luego de navegar nosotros en círculo alrededor de él, decidí continuar mi travesía considerando que no habría novedades.*

*Al encontrarnos nuevamente frente al paso Eclaireurs, el señalero me indicó que el otro buque tenía izada una señal internacional que significa “paso infranqueable”. Como esto venía a constituir una afrenta y yo no podía obedecer sus pretendidas imposiciones, decidí cruzar este paso.*

*7.- Cuando iniciaba el cruce, el “Irigoyen” disparó al aire, pretendiendo según supuse, obligarme a no franquear el paso. Inmediatamente ordené alistamiento para el combate y continué navegando por donde me había propuesto, para demostrar mi derecho a emplear estas aguas. Una vez franqueado el “paso infranqueable”, continué en dirección a la base naval de Puerto Williams y dimos por terminada una misión más de rutina.*

### LO QUE OCURRIÓ DESPUÉS

*Informé a mis superiores de lo ocurrido. Al día siguiente un avión de la FACH fue a buscarme para conducirme a Santiago con el objeto de aclarar la situación.*

*Después de declarar ante la superioridad de la Armada, el Comandante en Jefe me ordenó: “Restituirme a mi buque y reasumir el mando, dándose por terminadas las investigaciones”. Se me confirmó en mi cargo con todas las prerrogativas y honores del rango.*

*Un mes más tarde, luego de haber continuado normalmente como comandante de la “Quidora”, navegando por la zona y cumpliendo diversas misiones, recibí orden de entregar el mando del buque.*

*En Santiago, el mismo Comandante en Jefe de la Armada que me había confirmado en mi puesto, me comunicó que por orden del Presidente de la República se disponía mi retiro de las filas de la Armada, y se me mostró, como confirmación, un decreto ya firmado y tramitado. No hubo sumario ni mayores investigaciones.*

*No viene al caso entrar en detalles sentimentales sobre la impresión que me causó esta inesperada resolución, totalmente contraria a lo que se había dispuesto y contra todo principio de nobleza y justicia.*

*Inmediatamente pedí permiso para hablar con el Presidente de la República, pues se me informó que él había dispuesto mi retiro. Hasta la fecha no he logrado ser recibido aunque he concurrido personalmente a La Moneda en cinco oportunidades. Tampoco se ha efectuado el sumario correspondiente.*

*Al Ministro de Defensa Nacional, señor Juan de Dios Carmona, le pedí aclararme los cargos específicos en mi contra que justificaran mi retiro. Me manifestó que yo había desobedecido instrucciones pertinentes de evitar roces e incidentes con Argentina. Eso no es efectivo. Había instrucciones al respecto y yo las obedecí hasta los límites máximos aceptables.*

*El Ministro, después de escucharme, se comprometió a disponer una revisión del caso, manifestándome que se trataba de un retiro temporal. Hasta el momento no se me ha citado para obtener mayores informaciones.*

*Se me recomendó, además, no asistir a manifestaciones que se estaban organizando en la Armada, en el comité Patria y Soberanía y entre civiles que demostraban su adhesión. Acepté esta recomendación por lealtad, estimando que no debía dársele mayor publicidad a este asunto. Comencé a esperar confiado en una pronta reincorporación.*

*Como ha transcurrido un año y no he sido llamado a servicio, me considero a partir de hoy, 22 de diciembre de 1968, definitivamente fuera de las filas de la Armada.*

*He hecho las anteriores declaraciones hablando con especial cuidado en primera persona, para dejar claramente establecido que tengo la responsabilidad absoluta de las resoluciones tomadas en el canal Beagle, el día 28 de noviembre de 1967.*

*Para terminar, quiero agregar lo siguiente:*

*a) Fui enviado a Europa, en 1965, para vigilar la construcción de la torpedera “Quidora”. En Chile navegué veinte mil millas a su bordo, durante dos años, con una excelente dotación de oficiales y tripulación, a los que tuve el privilegio de conducir en las permanentes y delicadas labores que cumple la Flotilla de Torpederas, navegando por los mares más tormentosos del mundo.*

*b) El año 1967 estuve calificado en Lista 1 sobresaliente.*

*c) El resumen de mi hoja de servicios fue el siguiente: “Oficial que ha tenido un excelente desempeño como comandante de torpedera. Se distingue por su iniciativa, sentido del deber y vocación profesional”.*

*d) Para el año 1968 estaba nombrado ayudante del Comandante en Jefe de la Escuadra.*

*Leonardo Prieto Vial, ex comandante de la torpedera “Quidora”.  
Santiago, 22 de diciembre de 1968.*

---

**Fuente:** Revista de Marina.

## UNA MIRADA A LA HISTORIA

infobae

---

### **EL FRACASO DE LA “OPERACIÓN VALQUIRIA”: UNA BOMBA EN UN PORTAFOLIO EN LA GUARIDA DEL LOBO PARA MATAR A HITLER Y NEGOCIAR LA PAZ**

**Por Daniel Cecchini**

**20 de julio de 2025**

*Poco después del mediodía del 20 de julio de 1944, el coronel Claus von Stauffenberg dejó un portafolios con explosivos al lado del führer mientras se desarrollaba una reunión. Matar al dictador era el primer paso para dar un golpe de Estado e instalar un nuevo gobierno pudiera sacar a Alemania de la guerra. El hecho fortuito que salvó a Hitler y los conspiradores que traicionaron a sus propios compañeros.*



Cinco días antes de sufrir el atentado, Hitler recibió a varios oficiales en Rastenburg. Parado en posición de firme a la izquierda está Stauffenberg, quien colocaría la bomba.

Para mediados de 1944 el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial había dado un vuelco que podía medirse en los territorios europeos ocupados que, paso a paso, el Reich que debía durar mil años iba perdiendo. Desde hacía tiempo, algunos de los altos mandos del ejército alemán estaban convencidos de que **la única manera de evitar la destrucción total de Alemania era sacar a Adolf Hitler del medio**. El proyecto de los complotados era matar al dictador para tomar el poder y construir una “democracia a la alemana” y hacer una propuesta de paz. Sabían también que tenían muy poco tiempo para hacerlo, porque si la guerra se prolongaba no tendrían nada para ofrecer en una negociación y deberían rendirse de manera incondicional.

Sin embargo, **matar a Hitler parecía una misión casi imposible**. Desde su llegada al poder en 1933 había escapado a decenas de complots y atentados. El último databa de un año antes. El 13 de marzo de 1943, un grupo de conspiradores intentó hacer estallar en pleno vuelo el avión que lo llevaba a hacer una inspección de tropas. Subieron el explosivo en una caja que supuestamente llevaba dos botellas de cointreau, pero el mecanismo de la bomba falló.

Les quedaba poco tiempo y no podían fallar. Los conspiradores sabían que sin la muerte de Hitler cualquier intento de tomar el poder estaba condenado al fracaso. Una vez muerto el dictador, los militares buscarían el apoyo de la sociedad civil para formar un gobierno que encarara las negociaciones para una salida pactada de la guerra. Por eso, el coronel Claus Philipp Maria Justinian Schenk Graf von Stauffenberg, adscrito al Estado Mayor de Hitler, decidió tomar el asunto en sus propias manos.



El coronel Claus von Stauffenberg se cargó sobre los hombros dos de las máximas responsabilidades del plan: matar a Hitler y después liderar el golpe de Estado en Berlín.

## Un héroe de guerra

El coronel había llegado al Estado Mayor después de haberse desempeñado valerosamente en el frente de batalla. Nacido el 15 de noviembre de 1907 en el castillo de su tío, el conde Berthold von Stauffenberg, en Jettingen, en Baviera, Claus era el hijo menor del matrimonio del conde Alfred Schenk von Stauffenberg y la condesa Caroline von Üxküll-Gyllenband. Estudió en Stuttgart y se unió al ejército alemán en 1926, a los 18 años. Aunque no se opuso a la llegada de los nazis al poder en 1933, empezó a despreciarlos en 1938, después de la Noche de los Cristales Rotos, cuando vio las atrocidades que cometían contra los judíos. En este rechazo influyó su cuñada, la aviadora Melitta Schenk Gräfin von Stauffenberg, que era de ascendencia judía y estuvo a punto de ser internada en un campo de concentración. Claus estaba casado con la baronesa Nina Freiin von Lerchenfeld en Bamberg, con la que tuvo cinco hijos.

**Ese secreto desprecio por Hitler, sus políticas y sus ideas, no le impidió desarrollar una carrera militar brillante**, que le permitió ser ascendido a capitán cuando llevaba once años de servicio, cuando lo normal era alcanzar ese grado después de por lo menos quince años. El comienzo de la guerra, lo encontró en la Sexta División Panzer, con la que participó en la

ocupación de los Sudetes y en las campañas de Polonia y Francia. En 1940 fue condecorado con la Cruz de Hierro de Primera Clase.

Había sido parte de la invasión a la Unión Soviética en 1941 y allí, además de horrorizarse por las matanzas de las SS comenzó a dudar de la capacidad de Hitler para conducir la guerra. La catastrófica derrota en la batalla de Stalingrado lo convenció de que Alemania sería derrotada tarde o temprano. En enero de 1943 fue ascendido a teniente coronel y transferido a la campaña del Norte de África como oficial de una unidad especial de tanquetas del general Erwin Rommel, “el Zorro del desierto”, dedicada al reconocimiento del terreno y a la observación de la fuerza, la posición y los movimientos del enemigo.

Durante una incursión de reconocimiento en la batalla del paso de Kasserine, en Túnez, el 7 de febrero de 1943 su vehículo fue atacado por un avión británico. **Quedó gravemente herido, con la pérdida de un ojo, la mano derecha y dos dedos de la mano izquierda.** Cuando se recuperó, fue ascendido a coronel e, impedido de seguir combatiendo, lo asignaron al Estado Mayor bajo las órdenes del del general Friedrich Olbricht, uno de los ideólogos de lo que sería la “Operación Valquiria”.



Von Stauffenberg tenía treinta y seis años, había participado de la campaña del norte de África, en batalla había perdido su ojo izquierdo, su mano derecha y dos dedos de la izquierda.

## El complot definitivo

Para acabar con Hitler y hacerse del control del Reich, **los conspiradores adaptaron un plan que ya existía, pero lo dieron vuelta.** Se trataba de la Operación Valquiria, ideada por los nazis para movilizar el Ejército de Reserva en situaciones donde fuera necesario reprimir posibles disturbios o rebeliones provocados por los millones de trabajadores forzados que existían en Alemania y en los territorios ocupados. Von Stauffenberg propuso que, después de que los conspiradores mataran a Hitler, esas tropas fueran utilizadas para neutralizar a las SS, la Gestapo y las unidades militares que se mantuvieran adictas al Reich.

Von Stauffenberg y el general Henning von Tresckow se perfilaron desde el principio como los líderes de la conspiración, mientras que otros altos mandos, al ser sondeados, decidieron mantenerse al margen, aunque sin delatar a los complotados. Fue el caso del mariscal Günther von Kluge, uno de los más prestigiosos jefes del ejército, que les respondió: “Los mariscales de campo prusianos no se amotinan”.

El escaso apoyo por parte de los generales no desanimó a los conspiradores y el complot siguió adelante buscando otro tipo de aliados. “Puesto que los generales no han hecho nada hasta ahora, tendrán que entrar en acción los coroneles”, les dijo von Stauffenberg a sus compañeros. El coronel, además, se cargó sobre los hombros dos de las máximas responsabilidades del plan: matar a Hitler y después liderar el golpe de Estado en Berlín. Solo debía esperar que se le presentara una oportunidad propicia.



En el bunker de Hitler, donde había veinticuatro personas, la escena era demencial. Los únicos que no recibieron el impacto directo fueron Hitler y Keitel

## Un portafolios y dos bombas

La ocasión no demoró en llegar. Von Stauffenberg fue convocado a participar de una reunión en la Guarida del Lobo, el bunker subterráneo que servía de cuartel general en Rastenburg, en los bosques de Prusia Oriental. La fecha fijada era el 20 de julio de 1944 y, a último momento, el lugar de la reunión fue cambiado del búnker subterráneo a un barracón de madera en la superficie, debido al calor.

El líder de los conspiradores llegó acompañado por su ayudante, el teniente Werner von Haefen, que llevaba dentro de **un portafolio dos explosivos a los que había que activar mediante un temporizador**. Poco antes del comienzo de la reunión, von Stauffenberg y su auxiliar se encerraron en un baño para activar los temporizadores con un plazo de diez minutos. Pudieron hacerlo con una sola de las bombas porque fueron interrumpidos y debieron salir del lugar para no despertar sospechas.

El coronel entró a la sala de reuniones con el maletín en la mano y **pidió sentarse cerca de Hitler para poder escucharlo bien ya que estaba parcialmente sordo**. Con esa excusa logró que le ofrecieran una silla junto al führer, que estaba empezando a analizar la difícil situación de las tropas alemanas en el frente del Este. Von Stauffenberg dejó la cartera en el suelo y luego la empujó con un pie para dejarla lo más cerca posible del dictador. Cuando lo logró – contrarreloj– **dijo que saldría un momento porque tenía que hacer una llamada urgente**. Afuera lo esperaba el teniente von Haeften con el auto oficial en el que se alejaron disparados del lugar.

Exactamente a las 12.42, como estaba programado en el temporizador, escucharon la explosión y siguieron a toda velocidad hasta el aeropuerto para volver a Berlín y poner en marcha la segunda parte del plan. **En ningún momento dudaron que Hitler estaba muerto**. No podían saber que, apenas von Stauffenberg se alejó de la sala, alguien había movido sin querer el maletín, dejándolo detrás de una de las gruesas patas de madera de la mesa, lo que evitó que la onda expansiva alcanzara de lleno a Hitler, que sólo sufrió una herida en el brazo y algunos rasguños. El führer fue el más afortunado de los que estaban en el lugar. **Once oficiales resultaron gravemente heridos y varios de ellos murieron poco después**. Los únicos que quedaron casi ilesos fueron Hitler y el mariscal Wilhelm Keitel.



Frente al pelotón de fusilamiento y antes de morir ejecutado, von Stauffenberg gritó sus últimas palabras: “¡Viva la santa Alemania!”

## El miedo y la traición

La milagrosa salvación del dictador cambió todo. Al saber que Hitler había sobrevivido, en Berlín, uno de los complotados, el general Friedrich Fromm, jefe del Ejército de Reserva, se negó a continuar con el plan. En un primer momento, los generales Beck y von Witzleben intentaron tomar el mando y lo encerraron en una habitación, pero fue rápidamente liberado por un grupo de oficiales.

Sin perder un minuto, Fromm ordenó la detención de todos los conjurados. Stauffenberg, su asistente von Haeften y el general Olbricht fueron fusilados esa misma noche. Al general Beck le dieron la oportunidad de suicidarse, pero luego de dos intentos fallidos fue asesinado de un tiro en la cabeza por un oficial. Frente al pelotón de fusilamiento, **von Stauffenberg gritó sus últimas palabras: “¡Viva la santa Alemania!”**.

El apuro de Fromm por matarlos obedecía a una razón: quería evitar que fueran interrogados y rebelaran su papel en el complot frustrado. La traición no le sirvió para salvar su vida. Apenas llegó a Berlín, Heinrich Himmler, nombrado comandante del Ejército de Reserva, lo detuvo y lo condenó sumariamente a la horca.

La cacería se prolongó por semanas, durante las cuales **fueron detenidas más de cinco mil personas, entre militares y civiles**. Algunas estaban comprometidas con el intento de golpe de Estado, muchas otras ni siquiera conocían la existencia de la conspiración. Una simple sospecha equivalía a la pena de muerte.



La misma tarde del atentado, Hitler recibió a Mussolini en su bunker de Rastenburg. "Me han querido matar", le dijo mientras le mostraba el estado en había quedado la oficina. Cuatro oficiales cercanos murieron y él sólo sufrió rasguños

## El relato al Duce

Curado rápidamente de heridas leves que había recibido, ese 20 de julio Hitler siguió con las actividades que tenía programadas para el día. **La más importante era un encuentro con el dictador italiano, Benito Mussolini**. Lo recibió en la barraca donde pocas horas antes había explotado la bomba. Se sentó en un cajón dado vuelta e hizo un gesto que abarcaba el lugar. "Aquí fue. Aquí, junto a esta mesa, estaba yo de pie. Así me hallaba, con el brazo derecho apoyado en la mesa, mirando el mapa, cuando de pronto el tablero de la mesa fue lanzado contra mí y me empujó hacia arriba el brazo derecho. Aquí, a mis propios pies, estalló la bomba", le dijo a Mussolini. Y siguió, convencido: "Después de librarme hoy de este peligro de muerte tan

inmediato, estoy más convencido que nunca que mi destino consiste en llevar a cabo felizmente nuestra gran causa común”.

El atentado de Claude von Stauffenberg fue el último intento conocido de matar a Adolf Hitler y terminar con la guerra. Al fallar, el plan se desmoronó como un castillo de naipes. “Todo se basó en el asesinato de Hitler. Tan pronto como esta premisa fue desafiada y luego anulada, el improvisado golpe de Estado pronto se derrumbó. Ante la falta de confirmación de la desaparición del Führer, el elemento crucial fue que había demasiados leales, demasiados vacilantes, demasiadas personas que tenían mucho que perder al ponerse del lado de los conspiradores”, resumió el historiador Ian Kershaw en su biografía sobre el líder nazi.



“Después de librarme hoy de este peligro de muerte tan inmediato, estoy más convencido que nunca que mi destino consiste en llevar a cabo felizmente nuestra gran causa común”, le dijo a Mussolini.

### “Una obligación moral”

En 2007, en coincidencia con el anuncio del estreno de *Operación Valquiria*, la película sobre el atentado contra Hitler protagonizada por Tom Cruise, el medio alemán *DW-World* entrevistó a Berthold María Schenk Graf von Stauffenberg, el hijo del hombre que más cerca estuvo de matar al líder nazi. La entrevista fue publicada el 20 de julio de ese año, cuando se cumplían 63 años del intento.

“Tenía 10 años cuando perdí a mi padre, por lo que lo conocí muy poco. Mi madre estaba encinta de su quinto hijo en el momento de ser detenida por la Gestapo. Ella admiraba mucho a mi padre. Fui a parar a un orfanato, hasta junio de 1945, y entonces me reencontré con mi madre en la cárcel de Ravensburgo. **Mi padre hizo algo muy valiente y positivo... porque no todos los alemanes eran nazis**”, contó.

Recordó también que, en los primeros años de la posguerra, su padre siguió siendo considerado un traidor por haber llevado a cabo el atentado, y que llevó mucho tiempo que se lo viera de otra manera. “No quiero aleccionar ni a los alemanes ni al resto del mundo, pero tal vez sí se pueda decir algo, y es que si uno siente una obligación moral, entonces hay que ser coherente con ella.

No se trata de si lo que hizo mi padre fue políticamente bueno o no; no es una cuestión de política. Tampoco es cuestión de si uno es demócrata o no. Es una cuestión moral. ¿Puede uno tolerar, si se tiene la posibilidad de evitarlo, que un pueblo viva gobernado por criminales?”, explicó.

---

**Fuente:** Página web Infobae.

# HISTORIA MARINERA

## HISTORIA MARINERA



### **GUATITAS**

**Hugo Alsina Calderón**

**Capitán de Navío**

**Revista de Marina N° 1/2002, publicada el 1 de febrero de 2002**

En 1945, el remolcador de alta mar que acompañaba a la Escuadra, era el Sibbald, una vieja nave a carbón muy notable por sus dos altas chimeneas. Allí llegué transbordado después del incendio de la fragata Lautaro, frente a la costa del Perú, y de haber hecho algunos días de permiso para pasar el tremendo shock emocional derivado del accidente.

Me correspondió el cargo de 2º Comandante y encargado del rancho del buque, así es que llamé al cocinero y le di las instrucciones del caso: comida buena; sana, lo suficientemente abundante para que nadie quedara con hambre, muy bien preparada y ... especialmente que no fuera a cocinar guatitas, porque no las podía tolerar, debido a su aspecto y olor característico.

Zarpamos con la Escuadra al norte, a las famosas "escuadrillas" en puerto Aldea, dos meses de monótona rutina sin bajar a tierra. Todo el mundo ya andaba con una fuerte dosis de "cafar", como se llamaba a bordo al ahora conocido "estrés".

Llegó la hora de almuerzo de un día normal, y para mi desgracia, el plato principal eran las aborrecidas guatitas. A la llamada de las 13,30 horas para trabajos, llamé al cocinero y después de recordarle mi capricho, se le aplicó 48 horas de arresto, las que cumplió efectivamente por continuar el buque en puerto Aldea, localidad deshabitada donde no se bajaba a tierra. Después de retirarse el cocinero se devolvió y me dijo: mi teniente y si yo le preparo las guatitas de manera que Ud. no se dé cuenta ¿qué me toca? Yo le contesté muy serio, aunque en el fondo me sonreía: 48 horas de permiso. Me miró y agregó con picardía; muy bien, pero en Valparaíso, a lo que asentí con la cabeza.

Siguieron los duros días de entrenamiento, zarpes a ejercicios, inclinación y control de tiro con tubos sobre blanco remolcado, y la infaltable entrega de agua dulce a todos los buques, por lo que este episodio pasó al olvido.

Sin embargo, llegó el día en que con voraz apetito nos sentamos a almorzar y el plato de fondo era una hermosa y sabrosa torta pascualina de espinacas con carne molida. Me repetí con gusto un segundo plato y a la llamada llamé al cabo cocinero para felicitarlo.

Me miró y me dijo: ¿le gustaron las guatitas, mi Teniente? Ante mi asombro me explicó que había molido las guatitas, las había desaguado para quitarles ese olor característico y las había mezclado, bien condimentadas, con espinacas, para despistar. Lo volví a felicitar por su ingenio, me miró con cara de inocente y me recordó las 48 horas de permiso, agregando: eso sí que en Valparaíso. El cocinero se había ganado muy merecidamente esas 48 horas de permiso en Valparaíso, las que disfrutó cuando fondeamos en el puerto base. Fue un verdadero agrado, cumplir en esta forma, con la palabra empeñada.

---

**Fuente:** Revista de Marina.



## NOTICIA ARMADA

### CONSEJO DIRECTIVO DEL COMITÉ DE CONSTRUCCIÓN NAVAL SE REÚNE PARA DEFINIR HOJA DE RUTA DEL PRIMER SEMESTRE 2026

Viernes 6 de marzo de 2026

*“Esta iniciativa permite combinar innovación, ingeniería y capacidades productivas, posicionando a Chile como un país capaz de diseñar, construir y mantener su propia flota”, detalló el Vicepresidente de la CORFO, José Miguel Benavente.*



Santiago. La Dirección de Programas, Investigación y Desarrollo de la Armada (DIPRIDA), a través de su Director, Contraalmirante Alberto Guerrero, junto al representante de la Armada

para la mesa intersectorial, Almirante Juan Andrés De La Maza, participaron en la primera reunión del Consejo Directivo del Comité de Construcción Naval.

En el encuentro -liderado por su Directora Ejecutiva, Elizabeth Zapata- participaron actores clave del Ministerio de Defensa Nacional, de Economía, Fomento y Producción, y de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), el que estuvo centrado en la planificación del primer semestre 2026 en materias relacionadas al incremento del desarrollo tecnológico, la colaboración público-privada e iniciativas de fomento industrial para la producción de unidades de superficie requeridas por la Armada de Chile, todo enmarcado en la Política y el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN).

El Comité, según detallaron de CORFO, “aprobó el plan de trabajo del Comité para los próximos seis meses, destacando la entrega en mayo de este año de la Hoja de Ruta para la implementación de la Política de Construcción Naval; la elaboración de propuestas de acción tempranas en las áreas de inversión y financiamiento, innovación y manufactura, normas y estándares, capital humano y sustentabilidad y economía circular; y la puesta en marcha de un Programa Estratégico Mesoregional de CORFO que integrará a las regiones de Valparaíso, Biobío, Los Ríos, Los Lagos y Magallanes”.

Para el Vicepresidente de CORFO, José Miguel Benavente, “esta iniciativa permite combinar innovación, ingeniería y capacidades productivas, posicionando a Chile como un país capaz de diseñar, construir y mantener su propia flota. Cada buque construido en Chile es también una plataforma para el aprendizaje, la innovación y la transferencia tecnológica, que permitirá generar encadenamientos productivos, proveedores locales, empleo de calidad y oportunidades para pymes y startups tecnológicas”.

A su vez, cada uno de los puntos acordados durante la sesión serán acompañados por actores privados y entidades estatales, entre ellas, las gobernaciones regionales, que tendrán un rol preponderante en la promoción del desarrollo local.

Consultado al respecto, el Contraalmirante Guerrero afirmó que “estamos convencidos que la implementación del PNCCN tendrá múltiples beneficios para el país, tanto a nivel nacional como regional incorporando a la academia, industria nacional y a los distintos actores relacionados a la construcción naval”.

Con todo, este comité tendrá la responsabilidad de llevar adelante los programas vinculados al fomento de la producción y desarrollo en las regiones de Chile y poner al país como un referente a nivel mundial en la construcción de unidades de superficie y multipropósito, tal como se llevó el proyecto Antártica I (Rompehielos “Almirante Viel”) y el actual Escotillón IV.

---

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

## POSTALES DEL PASADO

# Postales



**Valparaíso, en 1918**  
(Pinterest)

La foto muestra el edificio de la Intendencia de Valparaíso, que recordemos fue construido luego de que el antiguo edificio fuera destruido por el terremoto de 1906. Fue obra del arquitecto Ernesto Urquieta y aquí residía el Intendente y también había un sector destinado a residencia de verano del Presidente de la República.

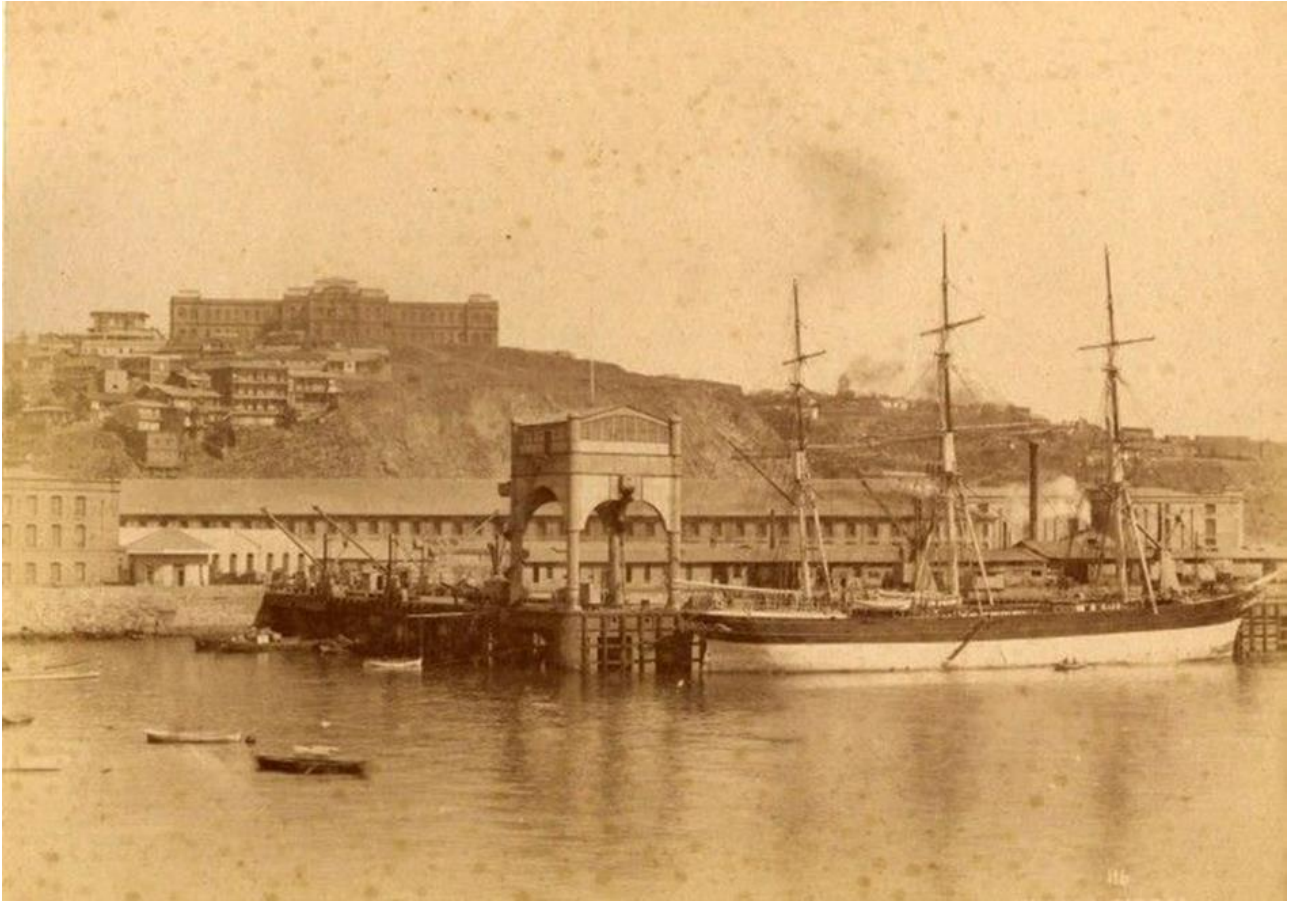
A la izquierda de la foto se aprecia el antiguo edificio de Correos, en una configuración de la Plaza Sotomayor en donde el actual edificio de la Armada de Chile quedaba parcialmente oculto, de igual forma como se ve a la derecha, donde circula el tranvía.



**Viña del Mar, en 1950**  
(Pinterest)

Una hermosa foto de la Avenida Perú de la “ciudad jardín”. Fue una de las obras impulsadas por la Sociedad Pro Balneario, de la que fueron grandes impulsores los Alcaldes Gastón Hamel y Manuel Ossa.

En esta época, Viña del Mar ya se había consolidado como una ciudad turística, con obras como el Casino Municipal y los hoteles Cap Ducal y Miramar que se aprecian en la foto.



**Valparaíso, en 1900**  
(Pinterest)

Una magnífica panorámica del Muelle Fiscal, que fue inaugurado en 1883, siendo la primera obra portuaria de importancia en Valparaíso y que prestó servicios hasta 1919, cuando fue demolido para dar paso a las obras del nuevo puerto. Atracado se ve a un hermoso velero de tres palos y al fondo, sobre el cerro Artillería, el imponente edificio de la Escuela Naval.



**Viña del Mar, en 1935**  
(Pinterest)

A pesar de que en la foto se lee “camino plano”, lo que vemos es la Avenida España.

En 1906 se inauguró un camino que unía Valparaíso y Viña del Mar, por el plan, que recibió el nombre de “Camino Plano”, que era muy precario. Debido a la necesidad de mejorar las condiciones de este camino, se realizaron los trabajos de ampliación y pavimentación, obras que finalizaron en 1922, cuando se inauguró la nueva vía urbana, que recibió el nombre de Avenida España.

En la foto se aprecia la “Bajada Bustos” en el sector de Recreo, con una construcción que aún existe. Y en la avenida, circulando, se ven un tranvía y tres autos de la época.

---

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

# LA CAÍDA DEL MURO

El Fin de la II Guerra Mundial y la Cortina de Hierro - Red Cultural - Magdalena Merbilháa

<https://www.youtube.com/watch?v=KNvICL364EI>

# VIDEOS

## VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

Conversando con diputado electo Sebastián Zamora, un carabinero al Congreso - Programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

<https://youtu.be/l4cipMxyAKg>

La mujer chilena, pilar fundamental en el desarrollo de nuestra Patria - Carlos Valdenegro Oyaneder

<https://youtu.be/Ax3xBnw5CV4>

Terminando un mal gobierno que ha destruido a Chile – Pedro Veas Diabuno ex presidente de Multigremial

<https://youtu.be/wjy6Tz3no-Y>