
BITÁCORA DEL SOCIO

Lunes 23 de Marzo



MARZO 2026

INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	2
EFEMÉRIDES.....	7
El 24 de marzo de 1846 nace el Vicealmirante don Juan José Latorre Benavente.	
SALUD.....	19
Autolesiones/cortes.	
CARTAS AL DIRECTOR	24
Cartas no publicadas en medios de prensa	27
MEMORIA HISTÓRICA	29
Estatizando a toda máquina.	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	30
N° 137: visita de intercambio.	
COLUMNA.....	31
Restauración patrimonial, Valparaíso y DUOC UC.	
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.....	32
Frank Zimmerman, experto en Cuba: “La pregunta decisiva no es si cae Díaz-Canel, sino si empieza a resquebrajarse el verdadero sistema de mando”.	
REPORTAJE HISTÓRICO	36
Salvataje de la barcaza “Águila”.	
UNA MIRADA A LA HISTORIA	49
Los hermanos Lumière y el nacimiento del cine.	
HISTORIA MARINERA.....	54
El rayo que mató a un buque.	
NOTICIA ARMADA.....	56
POSTALES DEL PASADO	60
LOS SOCIALISMOS DE OWEN A MARX	64
VIDEOS	64

NOTICIAS ASOFAR



INVITACIÓN DE LA CORPORACIÓN "11 DE SEPTIEMBRE"

Informamos a nuestros socios que la Presidenta de la Corporación "11 de Septiembre", Abogada Sra. Carla Fernández Montero, ha extendido la invitación a adherirse a un vino de honor para testimoniar los deseos de éxito al nuevo gobierno y a sus colaboradores, en el que participará S.E. el Presidente de la República don José Antonio Kast Rist y su distinguida esposa Sra. María Pía Adriasola de Kast.

En esta ocasión se incorporará a la Corporación el General Inspector de Carabineros de Chile, don Gabriel Ormeño Melet y, además, los exiliados cubanos entregarán el manto de la Virgen de la Caridad del Cobre, patrona de Cuba, donado a los veteranos del 73.

Esta solemne convocatoria se realizará el sábado 11 de abril de 2026, a las 11.30 hrs., en el "Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Armada Caleuche", ubicado en Avda. Pedro de Valdivia 942 Providencia – Santiago. El valor de la Adhesión es de \$15.000, que se deberá transferir oportunamente a la cuenta RUT 7932569 de BancoEstado, a nombre de la tesorera Sra. Patricia López, RUN 7.932.569-4, mail: plopez555@yahoo.com

Estacionamiento en la Municipalidad de Providencia tiene un valor de \$3.000.

Coordinadora de este evento, Sra. Marcela Cobo, Gerente de Comunicaciones, +56932266247 - difusion@corporacion11deseptiembre.cl.

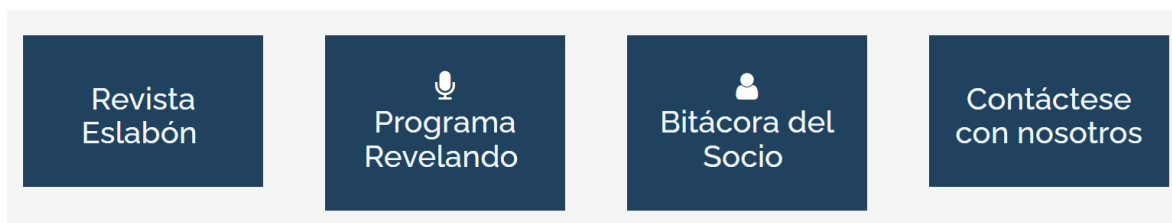


CONOZCAMOS Y VISITEMOS LA PÁGINA WEB DE ASOFAR

Le recordamos a nuestros socios que ASOFAR posee la página web www.asofar.cl, un magnífico sitio que se mantiene actualizado y en el que encontrarán informaciones de gran interés general, por lo que los invitamos a visitarla regularmente, ya que es un medio muy efectivo para estar al tanto de las actividades que realiza nuestra Asociación y de conocer los beneficios que tienen nuestros socios.

A modo de ejemplo, en la página principal, encontrarán los siguientes links, a través de los cuales podrán acceder a.

- 1) Todas las ediciones de la revista “Eslabón”, que ya cumplió su quinto año de circulación y que tal como indica la nota editorial del último número, se ha robustecido tanto en cantidad como en calidad de sus publicaciones.
- 2) Los programas “Revelando” que se transmiten en Radio Portales de Valparaíso. Iniciativa de nuestra Asociación, para transmitir a la ciudadanía cultura y actualidad, iluminados por los principios y valores de nuestra Asociación. Todos los programas se suben a la “play list” de youtube de ASOFAR, por lo que están disponibles para ser reproducidos en cualquier momento por nuestros socios.
- 3) Todas las ediciones del “Bitácora del Socio”, que es la publicación semanal, que mantiene a los socios informados del quehacer de ASOFAR y que incluye interesantes secciones con informaciones y artículos para nuestros socios.



En la sección “Publicaciones destacadas”, podrán conocer las actividades que realiza ASOFAR o en las que participa como invitado. Se trata de las noticias de las actividades recientes o más destacadas, redactadas por nuestro periodista, a través de las cuales podrán conocer el día a día de ASOFAR.

PUBLICACIONES DESTACADAS

Revisa los últimos artículos e información relevante integrada a nuestro sitio



Publicado El 23/08/2025 Comments Off

ASOFAR celebra los 207 años de la Escuela Naval Arturo Prat con exposición: "Liderazgo en un mar de tormentas"



Publicado El 12/08/2025 Comments Off

Ceremonia del 46° aniversario de la Legión de Infantería de Marina

El sábado 8 de agosto, nuestro Presidente



Publicado El 12/08/2025 Comments Off

Gala musical organizada por el Círculo de Oficiales de Mar

El jueves 7 de agosto, y respondiendo a la gentil

Y más abajo, encontrarán la sección "Convenios", en donde está la información actualizada de los convenios que mantenemos vigentes. Interesantes y muy convenientes convenios que ASOFAR ha suscrito en beneficio de nuestros socios, con una serie de instituciones de diversas áreas, tales como salud, educación, alimentación, seguros y otros.

CONVENIOS INSTITUCIONES

Con el objetivo permanente de asegurar el bienestar de nuestros socios, ASOFAR A.G. ha gestionado una serie de Convenios con Instituciones de diversas áreas, tales como Salud, Educación y Aseguradoras, entre otras.

[CONOCE MÁS](#)



A lo anterior, se agrega el menú principal que se encuentra al comienzo de la página, donde podrán acceder a un sin número de información institucional, como nuestra historia, los directorios, memorias y balances, trámites de defunción, etc.

Telefono: +56 9 4280 2522

Email: contacto@asofar.cl



[Inicio](#)

[Nuestra Asociación](#)

[Publicaciones](#)

[Informaciones](#)

[Multimedia](#)

[Contacto](#)

[Noticias ASOFAR](#)

Visiten regularmente la página web y manténganse informados del quehacer de nuestra Asociación.





Únete a la Campaña



de ASOFAR

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

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

¡Mis oficiales sabrán cumplir con su deber!

EFEMÉRIDES

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



El Almirante don Juan José Latorre B.

Rodrigo Fuenzalida Bade

Capitán de Navío

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

Este ilustre marino, figura señera en nuestra historia naval, nació en Santiago, el 24 de marzo de 1846. Sus padres fueron don Elías de Latorre, Encargado de Negocios de Bolivia ante el Gobierno de Chile y la noble dama penquista doña Nicomedes Benavente Valenzuela, nieta del que fue Intendente de Concepción en 1813, don Pedro José Bustamante Roa e hija de don Juan

José Benavente Bustamante, y en consecuencia, sobrina de los nobilísimos militares de las guerras de la Independencia y después magistrados don Diego José y José María Benavente, todos ellos descendientes de los duques de San Carlos, de la primera nobleza de España.

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

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



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

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

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

Rendidos los exámenes de competencia correspondientes, fue designado en la dotación permanente de la corbeta "Esmeralda", el 2 de mayo de 1865. En este buque, a las órdenes del Capitán de Navío don Juan Williams Rebolledo, le tocó participar activamente en el combate de Papudo, el 26 de noviembre de ese año, cuando tenía todos sus requisitos para ascender. En el

combate señalado, que dio por resultado la captura de la "Covadonga", actuó junto con sus compañeros Arturo Prat y Carlos Condell y bajo las órdenes directas de un gran segundo comandante, Manuel Thomson; todos ellos, así como él mismo, llamados a ser héroes epónimos ante la posteridad.

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



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

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

Asciende a Capitán de Corbeta graduado el 12 de febrero de 1873. Ese mismo año, en julio, después de permanecer dos años y tres meses en la "O'Higgins", es nombrado ayudante del Comandante General de Marina, puesto que sirve hasta diciembre, siendo designado

comandante del vapor de ruedas "Toltén". En él permanece sólo un mes y pasa, en 1874, como Capitán de Corbeta efectivo a prestar servicios como ayudante en los arsenales de Marina y luego de poco más de un año, como Gobernador Marítimo de Valparaíso, para poco después, el 10 de abril de 1875, tomar nuevamente el mando del "Toltén" y ocuparse de trabajos hidrográficos en los ríos Valdivia e Imperial. En septiembre de 1876 toma el mando de la cañonera "Magallanes", quedando de estación en el Estrecho en comisiones hidrográficas.

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



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

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

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

El 12 de abril de 1879, comandando la "Magallanes", fue despachado como correo de gabinete hacia Iquique, donde debía entregar al Ministro de Guerra en Campaña don Rafael Sotomayor una comunicación importante del Gobierno. En su ruta, frente a la caleta de Chipana, se encontró sorpresivamente con las corbetas peruanas "Unión" y "Pilcomayo", destacadas allí con el propósito de interceptar al transporte "Copiapó", que el Gobierno de Prado sabía había zarpado de Valparaíso hacia Iquique con soldados, víveres y carbón.

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



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

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

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

El 10 de julio de aquel primer año de la guerra, realizó una hazaña que tuvo eco en el país. Se hallaba en Iquique sosteniendo el bloqueo en compañía del "Cochrane", la corbeta "Abtao" y el vapor carbonero "Matías Cousiño". Estos buques, siguiendo la costumbre, salían diariamente, al oscurecer, a cruzar fuera de la bahía. Tal día quedaron en el puerto la "Abtao", cuyas máquinas estaban en reparaciones, y el "Matías Cousiño".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

El 6 de junio de 1884 fue ascendido a Contraalmirante.



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

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

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

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

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

Venía después la enumeración de sus hazañas. Otros diarios parisienses le tributaron análogos honores. El Gobierno de Francia lo condecoró como Comendador de la Legión de Honor y el de Rusia con la Cruz de Santa Ana, tan apreciada y poco común, no concedida sino a grandes personajes en premio de señalados servicios o de méritos muy sobresalientes. Así mismo se le hizo miembro honorario del Real Club Naval de la Corte de St. James.

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

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

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

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

El mismo año 1897 fue nombrado Consejero de Estado.

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

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

asegurada la solución pacífica de un litigio cuyas últimas incidencias tanto habían agitado los ánimos de los dos pueblos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuentes: Revista de Marina.

AUTOLESIONES/CORTES

Escrito por el personal de Mayo Clinic

Descripción General

La autolesión no suicida, a menudo llamada simplemente autolesión, es el acto de lastimarse el propio cuerpo a propósito, por ejemplo, con cortes o quemaduras. Por lo general, no es un intento de suicidio. Este tipo de autolesión es una forma dañina de afrontar el dolor emocional, la tristeza, la ira y el estrés.

Si bien la autolesión puede generar una breve sensación de calma y aliviar la tensión física y emocional, después suele ocasionar culpa y vergüenza, y las emociones dolorosas tienden a regresar. Las personas no suelen provocarse lesiones mortales, pero pueden ocurrir autolesiones más graves que, incluso, pongan en riesgo la vida.

Con el tratamiento adecuado, puedes aprender formas positivas de afrontar la situación.

Síntomas

Los síntomas de autolesión pueden incluir los siguientes:

- Tener cicatrices, a menudo en patrones.
- Tener cortes, arañazos, moretones, mordeduras u otras heridas recientes.
- Frotar de manera excesiva una zona para producir una quemadura.
- Tener a mano objetos filosos u otras cosas que se utilizan para autolesionarse.
- Usar mangas o pantalones largos para ocultar la autolesión, incluso cuando hace calor.
- Hacer informes frecuentes de lesiones accidentales.
- Tener dificultades para relacionarse con los demás.
- Presentar conductas y emociones que cambian rápidamente y que son impulsivas, intensas e inesperadas.
- Hablar de impotencia, desesperanza o inutilidad.

Formas de autolesión

Las autolesiones suelen producirse en privado. Normalmente, se hacen de forma controlada o de la misma manera cada vez, lo que deja un patrón en la piel. Algunos ejemplos de autolesiones incluyen:

- Cortarse, rasparse o pincharse con un objeto punzante. Este es uno de los métodos más comunes.
- Quemarse con fósforos, cigarrillos o con objetos punzantes calientes, como cuchillos.
- Tallarse palabras o símbolos en la piel.
- Darse golpes o puñetazos a sí mismo, morderse, golpearse la cabeza.
- Perforar la piel con objetos punzantes.
- Insertar objetos debajo de la piel.

Los brazos, las piernas, el pecho y el abdomen son las zonas más frecuentes de autolesión. Pero cualquier zona del cuerpo puede ser objeto de autolesión. A veces, se usa más de un método.

Si la persona se altera, esto puede desencadenar el impulso de autolesionarse. Muchas personas se autolesionan solo algunas veces y luego dejan de hacerlo. Pero para otras, autolesionarse se puede convertir en una conducta repetida y de largo plazo.

Cuándo debes consultar con un médico

Si te autolesionas, incluso de manera leve, o si piensas en lastimarte, pide ayuda. Cualquier tipo de autolesión es un signo de factores de estrés más importantes que necesitan atención.

Habla con alguien de confianza, como un amigo, miembro de la familia, proveedor de atención médica, líder espiritual o un consejero escolar, miembro del personal de enfermería o maestro. Ellos pueden ayudarte a dar los primeros pasos para que el tratamiento sea exitoso. Aunque te sientas avergonzado por tu comportamiento, puedes encontrar apoyo y ayuda de personas que no te van a juzgar.

Cuando un amigo o miembro de la familia se autolesiona

Si tienes un amigo o miembro de la familia que se autolesiona, es posible que te sientas conmocionado y asustado. Tómalo en serio cualquier conversación sobre las autolesiones. Aunque es posible que sientas que estarías traicionando la confianza de alguien, las autolesiones son un problema demasiado grave como para ignorarlo o afrontarlo en solitario. Aquí tienes algunas maneras de ayudar.

- **A tu hijo.** Puedes comenzar por hablar con el pediatra u otro proveedor de atención médica que pueda hacer una evaluación inicial o remitirte a un profesional de salud mental. Expresa tu preocupación, pero no le grites a tu hijo ni lo amenaces o acuses.
- **A un amigo preadolescente o adolescente.** Sugierele a tu amigo que hable con los padres, un maestro, un consejero escolar u otro adulto de confianza.

- **A un adulto.** Expresa tu preocupación con cautela y anima a la persona a buscar tratamiento médico y de salud mental.

Cuándo obtener ayuda de emergencia

Si te has lesionado gravemente o crees que la lesión puede ser mortal, o si crees que podrías lastimarte o intentar cometer suicidio, llama al 911 o al número de emergencias local de inmediato.

Además, considera estas opciones si tienes pensamientos suicidas:

- Llama a tu profesional de atención para la salud mental si tienes uno.
- Llama a la línea directa para prevención del suicidio. En EE. UU., llama o envía un mensaje de texto al 988 para comunicarte con la Línea de Prevención del Suicidio y Crisis, disponible las 24 horas, los 7 días de la semana. También puedes usar el chat de ayuda en línea Lifeline Chat. Los servicios son gratuitos y confidenciales. La Línea de Prevención del Suicidio y Crisis de los Estados Unidos cuenta con una línea telefónica en español: 1-888-628-9454 (llamada gratuita).
- Pide ayuda al personal de enfermería o al consejero escolar, a un maestro o a un profesional de atención médica.
- Comunícate con un amigo o un familiar cercano.
- Ponte en contacto con un líder espiritual u otra persona de tu comunidad religiosa.

Causas

No existe una causa única o simple que lleve a alguien a autolesionarse. En general, las autolesiones pueden deberse a lo siguiente:

- **Falta de capacidad para afrontar una situación difícil.** Las autolesiones que no están relacionadas con el suicidio suelen ser el resultado de no poder afrontar el estrés y el dolor emocional de una forma saludable.
- **Dificultad para gestionar las emociones.** Tener dificultades para controlar, expresar o comprender las emociones puede llevar a la autolesión. La mezcla de emociones que desencadena la autolesión es compleja. Por ejemplo, puede haber sentimientos de inutilidad, soledad, pánico, ira, culpa, rechazo y autodesprecio. Haber recibido acoso o tener dudas sobre la identidad sexual puede ser parte de la mezcla de emociones.

La autolesión puede ser un intento de lograr lo siguiente:

- Gestionar o reducir un sufrimiento emocional o ansiedad extremos y brindar una sensación de alivio.
- Distraerse de las emociones dolorosas a través del dolor físico.
- Sentir control sobre el propio cuerpo, sentimientos o situaciones de la vida.
- Sentir algo (lo que sea), aunque sea dolor físico, cuando la persona se siente vacía emocionalmente.
- Externalizar sentimientos internos.

- Comunicar sentimientos de estrés o depresión al mundo exterior.
- Castigarse a uno mismo.

Factores de riesgo

Si bien los adolescentes y los adultos jóvenes tienen más probabilidades de autolesionarse, hay personas de otras edades que también lo hacen. Las autolesiones suelen comenzar en la preadolescencia o en los primeros años de la adolescencia, cuando hay cambios emocionales rápidos, frecuentes e inesperados. Durante este tiempo, los adolescentes enfrentan una mayor presión de grupo, soledad y conflictos con los padres u otras figuras de autoridad.

Estos son algunos de los factores que pueden incrementar el riesgo de autolesiones:

- **Tener amigos que se autolesionan.** Tener amigos que se lesionan intencionalmente hace que sea más probable que una persona comience a hacerlo.
- **Problemas en la vida.** Las experiencias pasadas de descuido, abuso emocional, físico o sexual u otros eventos traumáticos pueden incrementar el riesgo de autolesiones, al igual que crecer y permanecer en un entorno familiar inestable. Otros factores de riesgo son cuestionarse la identidad personal o sexual y el aislamiento social.
- **Problemas de salud mental.** Ser demasiado autocrítico y tener dificultades para resolver problemas aumentan el riesgo de autolesiones. Además, las autolesiones suelen vincularse con determinadas enfermedades de salud mental, como trastorno límite de la personalidad, depresión, trastornos de ansiedad, trastorno por estrés postraumático y trastornos alimentarios.
- **Consumo de alcohol o drogas ilícitas.** Estar bajo la influencia del alcohol o las drogas ilícitas recreativas puede aumentar el riesgo de autolesiones.

Complicaciones

Las autolesiones pueden causar complicaciones, como las siguientes:

- Intensificación de los sentimientos de vergüenza, culpa y baja autoestima
- Infección, ya sea debido a las heridas o por compartir instrumentos
- Cicatrices u otros daños permanentes en el cuerpo
- Intensificación de afecciones y problemas subyacentes, si no reciben el tratamiento adecuado
- Lesiones graves que podrían llevar a la muerte

Riesgo de suicidio

La autolesión no suele ser un intento de suicidio, pero puede aumentar el riesgo de suicidio debido a los problemas emocionales que la desencadenan. Además, el patrón de dañar al cuerpo en momentos de aflicción puede aumentar la probabilidad de cometer suicidio.

Prevención

No hay una forma segura de prevenir la conducta de autolesión de una persona. Sin embargo, hay estrategias para reducir el riesgo de autolesión que involucran a las personas y las comunidades. Los padres, familiares, maestros, personal de enfermería escolar, entrenadores o amigos pueden ayudar.

- **Identifica una persona en riesgo y ofrece tu ayuda.** Una persona en riesgo puede aprender cómo manejar mejor el estrés y afrontar los problemas de la vida. La persona puede desarrollar la capacidad de afrontar una situación difícil de manera saludable durante períodos de sufrimiento emocional.
- **Promueve redes sociales de contención.** Sentirse solo y desconectado pueden ser parte de la autolesión. Ayudar a una persona a establecer conexiones saludables con personas que no se autolesionan puede mejorar las habilidades para relacionarse y comunicarse.
- **Crea consciencia.** Infórmate sobre las señales de advertencia de la autolesión y qué puedes hacer cuando sospechas que está ocurriendo.
- **Anima a tus amigos a buscar ayuda.** Los amigos suelen ser leales. Anima a los niños, adolescentes y adultos jóvenes a evitar los secretos y a buscar ayuda si les preocupa un amigo o un familiar.
- **Habla sobre la influencia de los medios de comunicación.** Las noticias de medios de comunicación, la música y otras fuentes de información altamente visibles que muestran casos de autolesión pueden impulsar a los niños y los adultos jóvenes con problemas mentales o emocionales a experimentar. Enseñarles a los niños a desarrollar su pensamiento crítico sobre las influencias de su entorno podría reducir la repercusión perjudicial.

Fuente: Clínica Mayo.

CARTAS AL DIRECTOR

Control

●Una falta de control o autocontrol es dañina para cualquier persona o institución. La satisfacción del instinto exige la intervención de la razón. Si esto no se cumple, no es posible controlarse de ninguna manera. Un gobierno de emergencia requiere entonces un control permanente y visitas intempestivas que no requieren avisos ni saludos protocolares.

Iván Alviña Olavarría
Mercurio de Valparaíso
18 marzo 2026

Visión de Estado

● En el marco del reciente cambio de mando, quisiera destacar un anuncio de profunda relevancia estratégica realizado por el Presidente José Antonio Kast: la invitación extendida a su majestad el rey Felipe VI para visitar el territorio antártico chileno.

Esta iniciativa no es sólo un gesto de cortesía diplomática, sino un acto de alta política que refuerza la posición de Chile como país puente y plataforma logística esencial en el marco del Tratado Antártico. La presencia de un jefe de Estado europeo en dichas latitudes, bajo el amparo de la hospitalidad chilena, subraya nuestra vocación soberana y científica en el Continente Blanco.

Es oportuno recordar el valioso precedente de hace algunos años, cuando en 2004 el entonces monarca español, el rey Juan Carlos I, recorrió la península antártica a bordo del rompehielos Almirante Viel. Retomar esa tradición hoy, en un escenario global donde la geopolítica polar adquiere un peso renovado, es un acierto que debe ser celebrado.

Felicito al Presidente por esta invitación, que proyecta a Chile con seriedad y visión de Estado ante la comunidad internacional.

Jorge Chubretovich Soffía

Mercurio de Valparaíso
19 marzo 2026

Indultos I

● La facultad del Presidente de la República para otorgar indultos particulares se justifica por razones humanitarias, a fin de abrir espacio a la clemencia y a la misericordia, para corregir errores judiciales y para dejar sin efecto penas establecidas en sentencias dictadas contra leyes expresas y vigentes.

Adolfo Paúl Latorre

Mercurio de Valparaíso
19 marzo 2026

CARTAS AL DIRECTOR



Proyecto de conmutación de penas

Señor Director:

El profesor José Ignacio Escobar dice que el Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional “excluye los indultos”, una expresión que lleva a confusión, puesto que no los excluye; no se refiere específicamente a ellos, lo que es diferente.

Sea como fuere, dicho Estatuto es inaplicable a conductas anteriores a su entrada en vigor (el 1 de julio de 2002 y, para Chile, el 1 de septiembre de 2009).

Sí comparto con él lo dicho en el sentido de que resulta arbitrario “dar el mismo trato a quienes se encuentran en situaciones diversas”.

Por ello no se le debe dar el mismo trato a criminales peligrosos —que aún no se han readaptado socialmente— y a militares y carabineros que, después de varias décadas de ocurridos los supuestos hechos delictivos, han observado una conducta intachable. Sus antecedentes personales, su conducta anterior y posterior al hecho punible y la naturaleza y móviles determinantes de los delitos —políticos, de contexto social histórico— permiten presumir que no volverán a delinquir y que la peligrosidad como reincidentes es inexistente.

Por otra parte, es preciso tener en consideración el principio de necesidad de la pena. La pena de cárcel es innecesaria para quienes no representan peligro, además de su alto costo.

Adolfo Paúl Latorre (17 de marzo de 2026)

Indulto judicial

Señor Director:

No estoy de acuerdo con la objeción de Hernán Larraín Fernández a la facultad que tradicionalmente ha tenido el Presidente de la República para otorgar indultos particulares — porque “altera la separación de los poderes”— y con su idea de avanzar hacia un “indulto judicial”.

En tal caso, probablemente la autoridad judicial correspondiente otorgaría indultos por razones humanitarias; posiblemente los concedería en el caso de errores judiciales; y muy difícilmente los otorgaría para dejar sin efecto sentencias condenatorias dictadas contra leyes expresas y vigentes, especialmente si una prevaricación tal hubiese sido cometida por ministros de ese Alto Tribunal.

Adolfo Paúl Latorre (18 de marzo de 2026)

Indultos particulares

Señor Director:

Numerosas personas opinan que la facultad que tradicionalmente ha tenido el Presidente de la República para conceder indultos particulares afecta el principio de separación de poderes y que ellos deberían ser otorgados por un órgano del Poder Judicial.

Si así fuere, un órgano tal probablemente concedería indultos por razones humanitarias; posiblemente por errores judiciales; y, muy difícilmente, para dejar sin efecto penas dispuestas en sentencias condenatorias dictadas contra leyes expresas y vigentes por ministros de la Corte Suprema.

Adolfo Paúl Latorre (19 de marzo de 2026)

Fuente: Propios autores.

MEMORIA HISTÓRICA



ESTATIZANDO A TODA MÁQUINA

Especial de Revista Ercilla: Chile bajo la Unidad Popular



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

Fuente: Revista Ercilla.

CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 137: VISITA DE INTERCAMBIO

22 de marzo de 2026

Balistarío

Descansando un poco de la desinformación, confusión y fomedad relacionadas con el incierto destino que nos espera a los “viejos soldados”, este cronista se dedicó a entrevistar a algunos pasantes con experiencia en Colina 1.

Como ustedes saben, Colina 1 es el otro resort de varones donde el Estado de Chile asumió la responsabilidad de internarnos y darnos el trato y cuidados que las leyes nacionales e internacionales prescriben. La segunda parte es un chiste de este anciano.

Realmente, resulta interesante comprobar que el grado de insensatez y hostigamiento hacia los MPP es peor que acá. Sabíamos, por supuesto de las condiciones existentes, de habitabilidad y espacio, en Colina 1, pero tendía a pensar que Gendarmería trataba de mitigar esta situación con a los menos criterio. ¡Nop!

Para muestra dos botones:

Un interno fue sancionado en Punta Peuco por digamos, mal genio. Fue trasladado a Colina 1 y acomodado para que durmiera dentro del baño general, en un espacio que quedaba y dejaban las 2 duchas y 3 WC ahí existentes.

A una visita le prohibieron ingresar 5 jugos de estos individuales, con la pajita plástica pegada a la cajita. El motivo de la negativa: los jugos no deben ser ingresados en cajas, si no en una bolsita ziploc (?). ¡Ah! y no se le vaya a ocurrir mezclarlos todos e ingresarlos en bolsa ziploc (?). ¡No señor! Cada jugo en su respectiva bolsa.

¡Así, no hay salud que resista!

Fuente: Propio autor.

EL MERCURIO DE VALPARAÍSO

Sábado, 21 de marzo de 2026



Columna



Contraalmirante IM (r) Cristián del Real Pérez
Director ejecutivo de la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile

Restauración patrimonial, Valparaíso y Duoc UC

Se entiende por restauración patrimonial el “conjunto de técnicas y acciones destinadas a conservar, recuperar y proteger bienes culturales que tienen valor histórico, artístico o social”. En Valparaíso, ciudad declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2003, esta definición no es una abstracción académica, es una necesidad diaria y urgente para resguardar la memoria y la materialidad de una ciudad que se deteriora ante nuestros ojos.

En ese marco, la carrera de Restauración de Bienes Patrimoniales de Duoc UC, sede Valparaíso, ha sido más que un programa de estudios: ha sido un pilar al servicio de la ciudad. Sus estudiantes y docentes han trabajado en la recuperación de edificios, espacios y monumentos públicos, en coordinación con organismos del Estado y con la comunidad porteña. Sin esa presencia profesional en terreno, numerosos proyectos no habrían visto la luz o habrían quedado inconclusos.

Basta recordar intervenciones recientes: la restauración de las sillas históricas de la Biblioteca Santiago Severin y los trabajos sobre los monumentos públicos a Cristóbal Colón, Simón Bolívar, El Comercio y el moái “Homenaje a Pascua”. Cada una de estas acciones ha devuelto dignidad a piezas que no son meros objetos, sino hitos del paisaje emocional de Valparaíso.

Por ello resulta sorprendente que una institución que marcó un antes y un después en la restauración porteña, al transformar el edi-

ficio abandonado conocido como “la Ratonera” en un centro educativo que hoy da vida a la avenida Errázuriz, deje de ofrecer la especialidad que Valparaíso más necesita. Una ciudad bella en su fragilidad, y con un patrimonio en constante riesgo, no puede darse el lujo de perder la carrera que forma, con rigor técnico y compromiso humano, a quienes custodian aquello que nos hace reconocibles ante nosotros mismos y ante el mundo.

Más desconcertante aún es el escaso eco público que esta decisión ha encontrado. Cuesta aceptar que no se hayan alzado con fuerza las voces ciudadanas frente a una medida tan lesiva para Valparaíso y para los usuarios de este patrimonio vivo, o que simplemente no hayan sido escuchadas. Porque restaurar no es sólo recomponer ladrillos, madera, piedra o bronce: es preservar el alma de una ciudad que la comunidad internacional reconoce como Patrimonio de la Humanidad.

Como usuarios y servidores del patrimonio, habituado a entender el valor de la historia, de los símbolos y de los lugares que encarnan la identidad de una nación, expresamos una profunda preocupación ante el cierre de una carrera que ha actuado como línea de defensa avanzada de nuestro patrimonio porteño. Desmantelar esa capacidad instalada es dejar un flanco abierto en la custodia de nuestra memoria material y espiritual, y hay flancos que un país no debería permitirse abandonar.

FRANK ZIMMERMAN, EXPERTO EN CUBA: “LA PREGUNTA DECISIVA NO ES SI CAE DÍAZ-CANEL, SINO SI EMPIEZA A RESQUEBRAJARSE EL VERDADERO SISTEMA DE MANDO”

Por Renato Gaggero

21 de marzo de 2026

De visita en Chile para presentar su libro “12 mitos sobre Cuba: del relato al dato”, el asesor senior del Adam Smith Center for Economic Freedom señala que la situación que atraviesa la isla “es la expresión más cruda de un colapso estructural incubado durante décadas” de dictadura y que el Presidente Donald Trump “está actuando como un factor de aceleración, y hay que reconocerle el mérito”. Eso sí, sostiene que la presión que está ejerciendo por estos días Estados Unidos debe ir acompañada de “una visión seria del día después”.



Frank Zimmerman nació en Cuba en 1957, poco más de un año antes del derrocamiento de **Fulgencio Batista** por parte de las fuerzas comandadas por **Fidel Castro**.

Su familia nunca acompañó el proceso revolucionario y, cuando tenía 22 años, pudo salir de la isla rumbo a Estados Unidos. Luego residió en España, Israel y Argentina, en lo que él describe

como un período de “**desintoxicación de todo lo mal aprendido cuando uno es criado en estos laboratorios**”. Actualmente vive en Miami, es máster en Lengua y Literatura del City College de Nueva York y se desempeña como asesor estratégico senior en el **Adam Smith Center for Economic Freedom** de la Florida International University.

De visita en Chile hace unos días, Zimmerman presentó su libro “**12 mitos sobre Cuba: del relato al dato**”, que cuenta con un prólogo del ex canciller **Roberto Ampuero**, recientemente nombrado por el Presidente José Antonio Kast como embajador de Chile ante las Naciones Unidas.

La obra, que ya va en su tercera edición, desmonta las narrativas que han sostenido al régimen cubano durante más de seis décadas. Los mitos que aborda son: *Colonia de Estados Unidos; Fidel: redentor de los pobres; Che Guevara: héroe de los oprimidos; La revolución de los humildes... para los humildes; Cuba es una democracia... ¡diferente!; Educación gratuita y universal; La revolución impulsó la cultura; La isla de la igualdad; Potencia médica solidaria; El bloqueo, principal obstáculo al desarrollo; Faro antiimperialista; y País en ruinas, no una amenaza.*

En conversación con **El Líbero**, Zimmerman analiza la situación que atraviesa la isla tras 67 años de dictadura marxista-leninista, el agudizamiento de la crisis energética luego de la caída de Nicolás Maduro en Venezuela —principal sostén económico y energético de Cuba por más de dos décadas—, y las negociaciones de Miguel Díaz-Canel con Estados Unidos en un escenario de creciente presión interna y externa.

-¿Cómo está viendo la crisis actual de Cuba con los apagones y escasez de los últimos meses?

-La veo como **la expresión más cruda de un colapso estructural incubado durante décadas**. Los apagones no son una falla pasajera, sino el resultado de más de medio siglo de destrucción de incentivos, desinversión, centralización extrema y una economía subordinada a la supervivencia política del régimen. El apagón nacional del 16 de marzo, el tercero de gran magnitud en cuatro meses, confirma que **el sistema ya no puede sostener funciones básicas de una sociedad moderna. Cuba no vive una coyuntura: vive el agotamiento de un modelo.**

-¿A qué puerto cree que llevarán las conversaciones que están teniendo Cuba y EE.UU.?

-Creo que, por ahora, **esas conversaciones no apuntan a una normalización, sino a una negociación bajo presión**. El régimen necesita tiempo, combustible y margen de maniobra. **Washington parece entender que la vulnerabilidad del sistema es real y que este es el momento de exigir más**. No se trata de un diálogo técnico, sino de una pulseada política: Estados Unidos busca cambios y La Habana procura oxígeno sin ceder poder. Si algo emerge, será una descompresión táctica o una apertura condicionada.

-¿Cómo evalúa el rol que está teniendo el Presidente Donald Trump en esto?

-**Trump está actuando como un factor de aceleración, y hay que reconocerle el mérito. No creó la crisis cubana, porque esa crisis es hija directa del castrismo, pero sí ha elevado de**

forma estratégica el costo de la supervivencia del régimen. Hasta ahora, ha sido el único Presidente que ha abordado el tema con una visión más clara e informada, en gran parte por la presencia clave de Marco Rubio, una figura sin precedentes al frente de esa política por su conocimiento de la región y, en especial, de Cuba. **Esa presión es necesaria, aunque deberá ir acompañada de una visión seria del día después.**

-¿Cree que estamos cerca de ver el derrumbe de Miguel Díaz-Canel?

-Algo importante a tener en cuenta es que el problema no es Díaz-Canel. **Díaz-Canel es una figura sin poder real, prescindible, colocada ahí -puesto a dedo como le dicen-, para absorber desgaste y, si hace falta, ser sacrificada sin poner en riesgo al sistema.** En Cuba, el poder efectivo no está en la presidencia visible, sino en el núcleo duro del régimen, encabezado por Raúl Castro y sostenido por mandos históricos, redes familiares, el partido y las Fuerzas Armadas. **La pregunta decisiva no es si cae Díaz-Canel, sino si empieza a resquebrajarse el verdadero sistema de mando.**

-¿Si hay un derrumbe sería como lo que vimos en Venezuela o algo más radical?

-**Si hay un movimiento en la cúpula, lo más probable al inicio no es una ruptura limpia, sino un recambio controlado,** como quitar una cara visible para preservar la estructura real del poder. Sacrificar a Díaz-Canel sería fácil, precisamente porque no encarna el sistema, apenas ponen su cara al frente como quien lo administra. **El riesgo es confundir ese relevo con un cambio real, cuando podría ser solo continuidad maquillada.** Solo creería que está ocurriendo algo radical si viéramos fractura militar-partidista, quiebre entre clanes y presión social sostenida imposible de contener.

-¿Qué escenarios de transición política ve posibles para Cuba en los próximos años?

-**Veó cuatro escenarios posibles: una continuidad agónica del régimen; un recambio interno con maquillaje reformista; una apertura económica controlada, sin pluralismo real; y, como opción deseable, una transición auténtica,** con liberación de presos políticos, incluida la de figuras como Luis Manuel Otero Alcántara y Maykel Castillo, sin forzarlos al exilio. Estas dictaduras funcionan como máquinas de encarcelamiento: siempre conservan miles de presos como reserva de chantaje y canje. A eso habría que sumar oposición legal, apertura del espacio cívico, garantías jurídicas y elecciones libres. El problema es que el régimen solo ha aceptado cambios para durar, no para transformarse. **La cuestión no es si habrá transición, sino si será real o solo otro teatro con caras nuevas.**

-¿Qué lo motivó a escribir 12 mitos sobre Cuba?

-Me motivó la **necesidad de desmontar una gran estafa narrativa de alcance universal.** Durante décadas, **Cuba ha sido presentada al mundo como símbolo romántico, reserva moral y mito exportable.** Pero detrás de esa escenografía hay represión, ruina, miedo, exilio y un aparato de propaganda extraordinariamente eficaz. **Quise escribir este libro para contrastar relato y realidad, mito y dato, y para mostrar cómo una dictadura ha logrado venderse durante tanto tiempo como epopeya.**

La semana pasada tuve la oportunidad de presentarlo en Chile, en medio de un contexto de gran interés por las ideas de la libertad y el cambio político. Participé en distintos eventos que se realizaron alrededor del cambio de poder y en el evento de la creación de la Cátedra Sebastián Piñera en la UDD.

Finalmente, el viernes 13 de marzo, presenté mi libro en la Fundación para el Progreso, con su apoyo y de la Red de Jóvenes Cubanos por Cuba Democrática. Fue un evento muy concurrido, con una audiencia mayoritariamente joven, y algo para mi especialmente significativo fue contar con la presencia de Roberto Ampuero, ex canciller de Chile y autor del prólogo. Eso confirma que este no es solo un tema cubano, sino latinoamericano.

-¿Cuál de los mitos que se exponen en su libro cree que ha sido el más eficaz para sostener al régimen durante más de seis décadas y tener la simpatía de la izquierda regional y mundial?

-Creo que **los mitos más decisivos son los que definen la esencia misma del régimen que ellos llaman “revolución”**: la idealización de Fidel Castro y del Che Guevara, la supuesta excelencia de la educación y la salud, y, sobre todo, el mito del “bloqueo” como explicación universal de todos los males cubanos. Ese ha sido el relato más eficaz, porque le ha permitido al régimen convertir cada fracaso interno en agresión externa, cada escasez en excusa, cada crítica en conspiración y cada protesta en traición.

Mientras el mundo discute el embargo, el castrismo evita rendir cuentas por la destrucción de la economía, la persecución política y la expulsión sistemática de millones de cubanos. Incluso hoy, cuando existe una presión externa más severa que en otros momentos, eso no explica siete décadas de crisis.

La economía cubana no ha sido solo mal gestionada: ha sido deformada por diseño, porque **estos sistemas necesitan administrar pobreza, dependencia y miedo para poder mantenerse en el poder.**

-¿Qué le diría a los jóvenes latinoamericanos que aún ven a Cuba como un símbolo romántico?

-Les diría que **desconfíen de toda épica que necesita censura, policía política y presos para sostenerse.** Desde lejos, una dictadura puede parecer un símbolo atractivo; desde dentro, es apagón, racionamiento, vigilancia, miedo y falta de futuro.

Cuba no necesita admiradores a distancia, sino gente dispuesta a mirar la realidad sin filtros ideológicos. Que romanticen menos el uniforme y escuchen más a quienes han vivido bajo ese sistema. Porque **cuando una revolución necesita prohibir para sobrevivir, deja de ser promesa y se convierte en cárcel.**

Fuente: Página web El Líbero.

REPORTAJE HISTÓRICO



SALVATAJE DE LA BARCAZA “AGUILA”

Eduardo Angulo Budge

Capitán de Navío

Publicado en Revista de Marina N° 3/1980, el 1 de junio de 1980



Introducción

La barcaza “AGUILA” de la Armada (LST.91) enfrentó uno de los peores temporales que han azotado nuestras costas, en la amanecida del día 10 de Abril último, cuando maniobraba desde su fondeadero para capear ml tiempo dirigiéndose hacia afuera de la bahía de Valparaíso. Por causas hasta la fecha desconocidas, el buque sufrió el desperfecto de su máquina de estribor al

trabarse su propulsor en el momento crítico, cuando viraba para aproarse a la mar. La fuerza del viento y el inmenso oleaje hicieron derivar al buque en cuestión de minutos, hasta estrellarlo contra la costa del puerto, frente a la Universidad Santa María, en fondo disparejo de rocas y arena.

El casco plano de la barcaza fue perforado inicialmente al tocar fondo en un bajío de rocas cien metros afuera de la costa. En estas circunstancias, los departamentos de máquinas y de generadores se inundaron antes de que el buque llegase a la posición en la cual quedó definitivamente varado, de costado, con proa 050° y una escora a babor de 60°.

En dicha posición, el buque continuó destrozándose al soportar los golpes de olas enormes que chocaban como ariete a lo largo de su costado de babor, levantándolo y dejándolo caer sobre el fondo rocoso, hasta que el temporal dio muestras de amainar 15 horas después del accidente.

Averas sufridas

Todos los departamentos y estanques de lastre del buque quedaron inundados. Sólo algunos de la banda de babor presentaban posibilidades de ser recuperados mediante reparaciones de emergencia; los demás, en su gran mayoría, evidenciaron estar directamente abiertos al mar, soplando constantemente cuando bajaba la marea, lo cual hacía imposible su inspección con buzos desde el interior.

El buque quedó encabuzado y apoyado en dos grandes masas de rocas. A popa la más alta y de mayor tamaño y la otra a un tercio de su proa. Al subir la marea se inundaba la cubierta de tanques, sumergiéndola hasta un metro en dicha porción de proa. El agua no sólo penetraba por las averías del casco, sino que también por rajaduras y aberturas de planchas del costado de babor, que se produjeron por impactos directos de las olas que causaron combaduras de hasta 15" de flecha. No obstante, la cubierta y superestructura del buque y en general todos los equipos y armamentos pudieron soportar bien el embate de las olas, con excepción de la embarcación tipo LCVP que estaba izada en sus calzos de popa babor, la que fue de averiada seriamente en el temporal Abril y posteriormente destruida completamente en un segundo temporal el 22 de Abril, cuya marejada fue tan violenta como la primera.

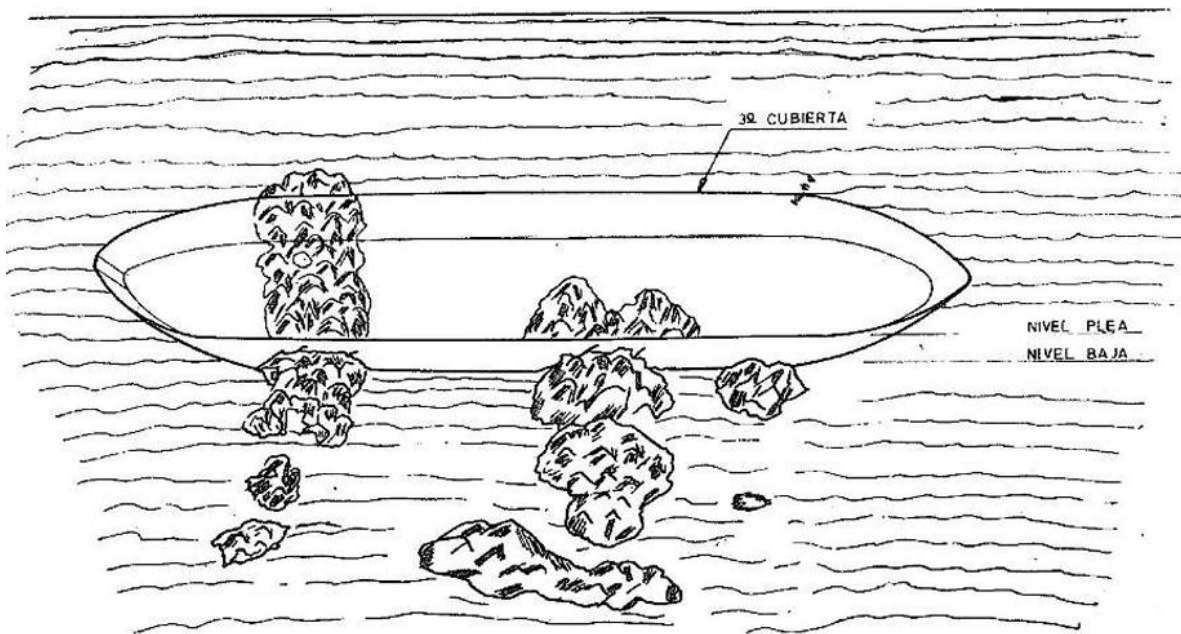


Fig. 1. Croquis con las rocas que averiaron el casco y donde se asentó el buque avarado.

La barcaza quedó con todos sus sistemas propulsión y poder eléctrico inutilizados e inundados; sin embargo, poseyendo el buque las características adicionales de una unidad de reparaciones (ARVE), se pudo contar con la planta de poder auxiliar, la caldera y otras maquinarias auxiliares de la cubierta principal, que fueron puestas en funcionamiento para mantener los servicios mínimos e imprescindibles a bordo para las operaciones previas al saltavataje. Esta circunstancia favorable permitió mantener a bordo una parte de su dotación para todos los trabajos y servicios de guardia.

Situación el del buque varado

El desplazamiento del buque antes de varar era de 3.080 tons, con un calado de 6" a proa y 11" a popa. Al quedar con los departamentos centrales y estanques de lastre inundados este desplazamiento aumentó virtualmente hasta 6.266 tons, lo que estaba muy por encima del desplazamiento normal a plena carga, que es de 3,980 tons para una barcaza tipo LST.

La estabilidad del buque varado de costado se estimó aceptable; más aún después de haber sorteado en esta situación el segundo temporal ya citado, oportunidad en la que se tomó decisión de inundar los departamentos de ambas bandas sobre la tercera cubierta, mayor peso con el cual el buque pudo resistir la fuerte marejada sin cambiar su posición.

Se estableció que muy pocos pesos eran susceptibles de ser removidos de a bordo, no siendo posible el acceso hasta su costado de elementos portátiles de descarga para levantar grandes masas. En consecuencia, se consideró armar una cabria en tierra y por medio de una galgandarivel se pudo sacar todo el material de armamento, munición, equipos y material almacenado en los pañoles y talleres y todo lo que pudiera alivianar pesos que fuera posible con dicho sistema.

El lecho donde quedó apoyado el buque era de roca y arena. La pendiente de la playa (8%) se consideró alta, pudiendo establecerse que ésta era limpia, excepto en dos picachos de rocas a pocos metros del casco y en otros bajos de rocas más afuera. Por estribor se determinó una gran cantidad de rocas submarinas y afloradas, que fueron las que averiaron el casco e incluso abrieron boquetes de consideración por el costado de esta misma banda.

Después de 15 días de varamiento del buque las fuertes marejadas y las grandes olas que lo golpearon en los temporales del 10 y 22 Abril hicieron cambiar el relieve submarino del lecho rocoso donde se apoyaba. El buque, al ser levantado y caer con fuerza en cada ola fue socavando la roca de consistencia más bien blanda hasta hacerse su propia cama, especie de dique donde quedó asentado su tercio de popa. Esta circunstancia obligó, posteriormente, a demoler la pared de roca que se formó al costado de popa babor, como única forma de sacarlo.



Fig. 2. El “AGUILA” varado en la bahía de Valparaíso, frente a la Universidad Santa María.

Organización para el rescate

La Comandancia en Jefe de la Primera Naval dispuso, desde el primer día del accidente, que se constituyera el Comando de Rescate y Salvataje, dependiente de la Comandancia de la Base Naval Valparaíso, para iniciar los trabajos previos a bordo para rescatar y zafar el buque de su posición. Al mismo tiempo, entregó a la Base Naval de Valparaíso la responsabilidad de iniciar las operaciones previas y preparatorias para reflotar el “AGUILA”.

Posteriormente, se dispuso la constitución de un Comando de Grupo de Tarea para preparar y coordinar los trabajos preliminares y ejecutar la maniobra de zafada, mando que recayó en el propio Comandante de la Base Naval de Valparaíso, subordinándosele los buques y medios necesarios para ello, como asimismo todo el apoyo logístico de la Base que le es propio, así como también la asesoría y apoyo de las Direcciones Técnicas en las áreas de Ingeniería y Maniobras.

Organizado el equipo para efectuar los trabajos de reflotamiento se continuó con las tareas que a cada uno le correspondía, en el siguiente orden de prioridades:

- Barcaza “Águila”** : - Recuperar el compartimentaje del buque.
- Aligerar pesos.
- Desembarcar armamento.
- Embarcar maniobra y elementos de salvataje.
- Comando de rescate y salvataje** : - Plan de Apuntalamiento.
- Investigación interior y exterior.
- Pla de Estiva.
- Plan de Ganancia de Boyantez.
- Buques de salvataje** : - Preparar maniobra remolque y aparejo de playa para tracción.
- Partida de playa** : Preparar trabajos de playa y demoler rocas por ambos costados del buque
- Partida de buzos** : Demoler picacho de rocas por babor e investigar el fondo marino en las proximidades del área de salvataje.
- Instituto Hidrográfico** : Levantar Carta Detalle 1 : 1.000 del área de maniobra para el salvataje.

Cálculos preliminares

La posición del buque en el fondo rocoso y la marejada que constantemente se hizo presente en la bahía hicieron casi imposible una inspección detallada de todas las averías por parte de los buzos. Peor aún era la situación en el interior del buque para inspeccionar los daños en los estanques centrales, alejando, además, toda posibilidad de efectuar en la posición varado una reparación provisoria para ganar boyantez. Esta debería ser obtenida por medio de otro agente externo, ya fuera inyectando aire a presión dentro de los estanques para desalojar el agua o bien inyectando otro elemento liviano que pudiera cumplir similar rol.

La idea de inyectar aire empleando el sistema usado en otros salvatajes, como en el caso del “NAGUILAN” en 1963, fue desechada por la superficie libre que se originaba dadas las características del buque (tipo LST), en el que los departamentos inundados lo están prácticamente de banda a banda y por su difícil impermeabilización.

Se comenzó, entonces, la búsqueda de una solución alternativa que no contempla uso de aire y es así como surgió la idea de emplear partículas de un material plástico granulado llamado poliestireno, siguiendo la información que aparecía en la revista “SALVAGE OF MARTINS”

donde se describía sucintamente el salvataje del buque mercante de nacionalidad danesa “MARTINS”, en 1967, en el que se empleó esa sustancia para reflotarlo. Dicha materia había que ubicarla en Chile, probarla y verificar su consistencia física y su reacción química en el medio líquido, mezcla de agua y petróleo, en que tendría que trabajar.

Efectuadas las averiguaciones para ubicar un tipo material similar, se tomó contacto con la firma “AISLAPOL S.A.” de Santiago, que fabrica, con dicho nombre, un producto químico plástico derivado del petróleo, conocido en Chile como “plumavit”, y que con tiene múltiples usos, especial- mente como elemento aislante. Se le hicieron las pruebas de resistencia a la contaminación con petróleo y absorción de agua, que fueron satisfactorias, y los ensayos para encontrar la forma como inyectarlo en un departamento inundado y bajo el nivel del mar; también se efectuaron experiencias para determinar su actitud física como elemento semi sólido que proporcione boyantez, con el fin de conocer su comportamiento dentro de un departamento sometido a escora y con movimiento permanente.

Los resultados de los ensayos y pruebas fueron satisfactorios. Estos, sumados a los datos proporcionados por la propia firma en cuanto a que este elemento no absorbe agua en más de un 2%, hicieron prever la posibilidad de su empleo en el salvataje, decisión que adoptó después de un estudio de factibilidad que entregó la Dirección de Ingeniería de Armada, en el que se estipulaba el volumen aproximado de 1.800 m³ de poliestireno.

La disposición de cálculos para establecer los volúmenes requeridos para obtener la boyantez fue la siguiente:

a) Peso del buque

Buque vacío	: 2.350 tons
Peso agua embarcada	: <u>3.916 tons</u>
Desplazamiento virtual	: 6.266 tons

Desplazamiento virtual, es el desplazamiento que tendría el buque si estuviera flotando en las condiciones en que quedó después del accidente.

b) Reacción del fondo (con marea 1,81 m)

Cálculos medidos para la marea 1,81 m:	
	Proa, 12'9"
	Popa, 15'3"
Desplazamiento virtual:	6.266 tons
Menos desplazamiento para esos calados:	
	- <u>4.880 tons</u>
Reacción del fondo:	1.466 tons

Para desvarar el buque había que vencer esa reacción de fondo de 1.466 toneladas.

c) Fuerza disponible para desvarar

Coefficiente de fricción estimado: 0,9

Buques disponibles: 2 remolcadores de flota (ATF) con aparejo de playa y 3 remolcadores de puerto.

1 ATF arrastra 30 tons	x	2	=	60 tons
1 Aparejo de playa 30 tons	x	2	=	60 tons
3 Remolcadores			=	<u>44 tons</u>
Arrastre total				164 tons

$$\text{Fuerza de tracción} = \frac{\text{Arrastre}}{\text{Coef.}} = \frac{164}{0,9} = 182 \text{ tons}$$

d) Reacción de fondo residual

Reacción de fondo según marea

	1,81 m	=	1.466 tons
Fuerza tracción disponible		=	182 tons
Reacción de fondo disminuida		=	1.284 tons

La única forma de reducir más la reacción de fondo de 1.284 tons que aún restaba, era aligerar el buque sacándole pesos, parchando los estanques y departamentos averiados y, finalmente, inyectarles una cantidad de esferas y bloques de poliestireno para ganar boyantez. Por las condiciones en que quedó varado el buque era imposible lograr cifras significativas con los dos primeros métodos. Se consideró, en consecuencia, realizar la operación mediante la inyección de esferas y colocación de bloques de poliestireno en aquellos estanques abiertos al mar. Las cantidades mínimas a emplear fueron las siguientes:

Se consideró un coeficiente 0,85 para bloques y 0,7 para las esferas inyectadas.

	<u>Capacidad disponible</u>		<u>Coef.</u>	=	<u>Boyantez ganada</u>
Instalación de bloques	200 m ³	x	0,85	=	170 tons
Inyección esferas	1.600 m ³	x	0,7	=	1.120 tons
Ganancia boyantez por poliestireno :					<u>1.290 tons</u>
Ganancia boyantez por aligeramiento de pesos :					100 tons
Boyantez total :					<u>1.390 tons</u>

La cantidad de bloques era fija y estaba determinada por el número de estanques recuperables por estribor, que no fue superior a 100 toneladas. Esa misma cantidad debería ser recuperada por babor, en forma de igualar la boyantez de la otra banda para que el buque flotara adrizado.

En cuanto a la inyección de esferas se debería respetar la cantidad mínima a inyectar, como condición para flotar. En consecuencia, se verificó y aseguró que esta cantidad pudiera ser realmente inyectada, quedando abierta la posibilidad de incrementarla, lo que, desde luego, mejoraría la boyantez haciendo que el buque flotara antes de lo previsto.

Trabajos de alistamiento

Los trabajos para alistar el buque centrándose, en lo principal, en recuperar el máximo de estanques por babor y realizar un completo plan de apuntalamiento para hacer que la cubierta de tanques fuera la que resistiera el empuje de flotabilidad hacia arriba. Esto se logró con puntales de madera que fueron traídos de Talcahuano e instalando estanches metálicos de proa a popa en crujía, entre la cubierta principal y la de tanques, con lo cual se le proporcionó la rigidez necesaria a la tercera cubierta, que sería la que reemplazaría al casco para flotar; además, esta cubierta debió quedar absolutamente estanca.

En otras áreas del alistamiento se continuó descargando el máximo de equipos de a bordo, incluido todo el armamento y embarcaciones; se realizó un intenso trabajo de demolición submarina para hacer volar las rocas aguja que estaban por babor a 20 metros del buque y para demoler los obstáculos de rocas que aprisionaban el casco a popa babor.

Esta última tarea fue difícil debido a que se requería días de relativa calma y buena visibilidad bajo el agua, que no se presentaron. El buzo debía trabajar eludiendo las corrientes que se producían por el movimiento del casco con las olas.

Junto a los trabajos de a bordo, se realizó en tierra la construcción de tolvas metálicas de 1,5 metros de diámetro en su extremo superior, las que se instalaron en diferentes puntos de la tercera cubierta con el objeto de inyectar las esferas de poliestireno. Estas tolvas fueron ideadas y diseñadas especialmente para este trabajo, no habiéndose tenido información anterior de la metodología empleada para inyectar estas esferas plásticas (ver figura 3 para observar sus componentes y funcionamiento).

Por estribor del buque la marejada comenzó a embancar la playa cubriéndose totalmente el espacio entre los dos grandes macizos de rocas. Esta situación obligó a considerar la necesidad de despejar nuevamente la arena para abrir una pequeña ensenada hacia tierra y admitir un flujo de agua por estribor en pleamar. Esta pequeña ensenada permitiría, finalmente, emplear explosivos para producir una ola artificial para ayudar a desvarar el buque en caso que las puntas de rocas fueran mayores que lo que se previó.

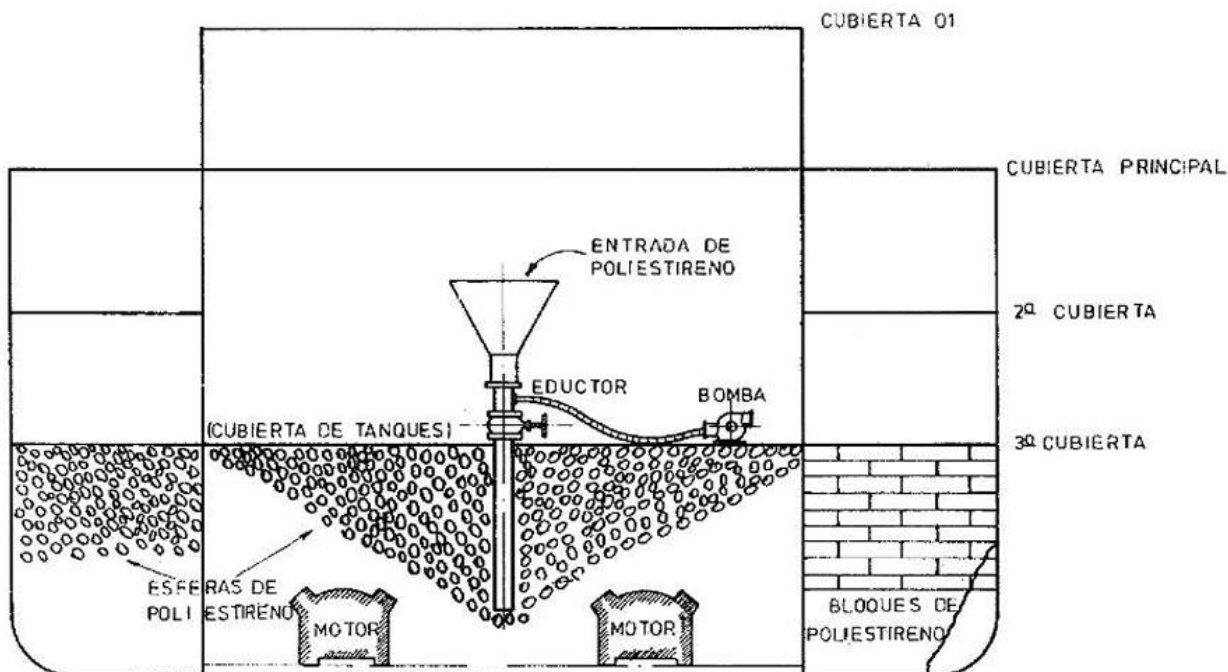


Fig. 3. Corte transversal esquemático que indica el sistema de inyección de esferas de poliestireno y colocación de bloques por estribor.

En los almacenes del establecimiento terrestre de la Base Naval se inició el bodegaje de los 1.800 metros cúbicos de poliestireno, que fue llegando de la fábrica en Santiago en bolsas plásticas de fácil manipulación; desde allí se fue embarcando en todos los espacios disponibles del buque que pudiesen ser despejados. La tarea de estiba interior fue altamente compleja, debido a que era menester que todo este material quedase almacenado a bordo como requisito previo a su inyección en los estanques y departamentos inundados, lo que estaba reservado a la etapa final de este proceso.

Plan de salvataje

La maniobra de zafar debería realizarse con la pleamar más alta posible. Dicha condición se presentaba entre los días 14 al 18 de Mayo inclusive, considerando las más altas mareas que fluctuaban entre 1,79 a 1,85 m. Todos los trabajos se orientaron para lograr esta meta, siendo el tiempo disponible bastante estrecho. Fue necesario e indispensable estudiar una detallada planificación de todas las actividades a realizar en la acción de salvataje.

Una semana antes del 14 de Mayo se efectuó una reunión final para definir fechas y metas y a la vez revisar todas las acciones en ejecución. Se definió el día "D" para el 17 de Mayo y a la hora de pleamar máxima para ese día, que se presentaba para las 12.20 horas.

Los eventos principales del Plan de Salvataje fueron los siguientes:

- D - 5: Iniciar colocación de bloques en estanques de estribor.
- D - 4: Preparación de la playa, voladuras de rocas y aclarar maniobra no necesaria.
- D - 4: Terminar apuntalamiento.

- D - 3: Meteorología. Análisis y decisión.
- D - 3: Terminar acopio de productos químicos.
- D - 2: Buques de salvataje “YELCHO” y “ALDEA” en sus puntos asignados, con aparejo de playa listo.
- D - 2: Prueba general. Ensayo.
- D - 1: Cubierta de tanques seca. Se establece condición estanca bajo la tercera cubierta.
- D - 1: Se instalan circuitos de alumbrado de emergencia, bajo cubierta.
- H - 36: Inicia achique de estanques recuperados de babor.
- H - 30: Inicia inyección de esferas de estanques de babor.
- H - 24: Termina inyección de esferas de estanques de babor.
- H - 18: Templado de remolques de los ATF.
- H - 18: Establece condición estanca sobre la tercera cubierta del “AGUILA”.
- H - 18: Termina colocación de bloques de poliestireno en estanques por estribor.
- H - 12: Aclara personal y elementos de maniobra no necesarios.
- H - 10: Inicia primera inyección de esferas en departamentos centrales.
- H - 6: Termina primera inyección de esferas.
- H - 6: Los ATF comienzan a virar, manteniendo teso el remolque.
- H - 5: Remolcadores de puerto pasan remolque.
- H - 4: Remolcadores inician la tracción.
- H - 3: Termina segunda inyección de esferas. Se aclara de a bordo todo el personal no necesario.
- H - 3: Los ATF y remolcadores con toda fuerza.
- H - 1: Explosar manguera explosiva para producir una ola artificial y cargas ubicadas en profundidad del suelo para remover rocas debajo del casco.
- H: Buque desvara y flota.
- H + 2: Inspección bajo el casco.
- H + 2: Preparación remolque a Talcahuano.

La ubicación inicial de los buques de salvataje (ATF) y remolcadores de puerto para tracción se estableció como se indica en la figura 4, considerando que el buque debería salir por donde mismo entró, aplicándose la fuerza en sentido transversal hacia babor y desde allí verificar cual era la tendencia para desvarar.

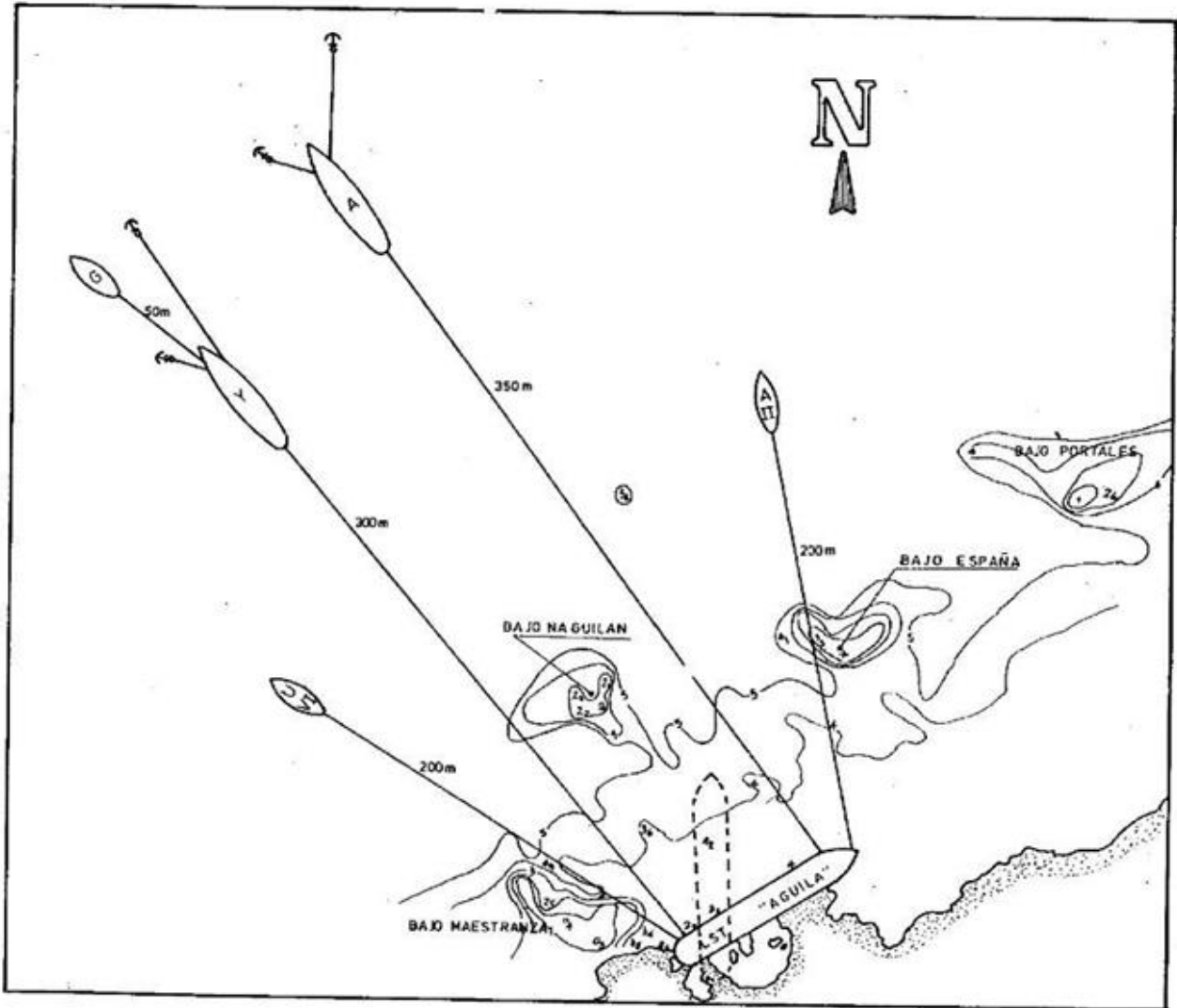


Fig. 4. Ubicación de los buques de salvataje “YELCHO” y “ALDEA” y remolcadores “ULTRAMAR VI”, “AGUILA II” y “GALVEZ”. En línea punteada la posición en que giró el buque antes de la desvarada.

Ejecución de la maniobra

Puesto en vigencia el Plan de Salvataje, se fue dando ejecución a los diferentes eventos hasta llegar al día D - 1 en que se inicia la maniobra de desvarar. A la hora H - 10 se da comienzo a la primera inyección de esferas para quedar terminada a la hora H - 6, es decir, con la baja inmediatamente anterior. Esta primera etapa se logró sin mayor contratiempo, aunque el ritmo de carga obtenido fue ligeramente más lento que el cálculo teórico; en un chequeo se constató que a esa hora (bajamar) se habían logrado 700 toneladas de boyantez.

La inyección de la segunda etapa de esferas de poliestireno fue francamente más lenta por haberse saturado las tolvas. Un nuevo recuento de material inyectado entregó un cálculo optimista de 900 toneladas de boyantez a las 08.00 horas del 17 de Mayo, restando 4 horas para la hora H. Desde ese instante la inyección de esferas fue muy lenta y a través de sólo algunas de las tolvas; esta tarea se continuó hasta las 10.00 horas.

El buque comenzó a levantar con la marejada que llegaba, pero volvía a caer en su mismo punto. Los remolques de alambre trabajando a toda tensión hacían un todo rígido que al levantarse con la ola se giraba para salir de popa, efecto que cambiaba en sentido contrario al bajar el buque, produciéndose un nuevo giro y deshaciéndose el movimiento inicial.

En esta situación, con todos los remolcadores dando su máximo poder y manteniendo los aparejos de playa del "YELCHO" y "ALDEA" a su máxima tensión, se notó a las 10.30 horas que la proa comenzó a quedar más afuera, girando casi imperceptiblemente. A eso de las 11.00 horas el buque había caído a babor unos 8 grados, verificándose que la tendencia era salir de proa. Se ordenó, en consecuencia, al remolcador "AGUILA II" que tirara con todo a babor, pasando incluso sobre el bajo, y al "GALVEZ" que cambiara su posición para pasar remolque corto por la proa del "AGUILA" para tirar entre el "ALDEA" y el "AGUILA II", En esta forma el buque cayó 50 grados a babor, quedando aproado al Norte entre los bajos en posición excelente para desvarar en esa dirección.

Por la popa se apreciaba el buque montado sobre una gran roca que no lo dejaba moverse; fue entonces, a las 11.20 horas, que se dio la orden de explosar la manguera explosiva, al mismo tiempo que las cargas que se habían instalado en la profundidad del macizo de rocas.

Al producirse la explosión, que se sintió con gran estrépito, se ordenó al "ALDEA" y al "YELCHO" caer el máximo a estribor y lo mismo al "ULTRAMAR", quedando todos los buques endentados tirando hacia proa del "AGUILA" en la dirección Norte. Entonces el buque desvaró y con gran velocidad, como lanzado por un poderoso resorte, pasó raudo entre los dos peligrosos bajos hasta quedar a buena distancia de la costa, flotando y completamente adrizado. Eran las 11.40 horas, adelantada en 40 minutos a la hora "H".



Fig. 5. Se hace explosar las cargas en la playa y bajo las rocas, produciéndose una ola artificial.

Los espectadores, que desde toda la mañana se habían aglomerado en los faldeos de cerros, en los edificios, en las playas y en la Avenida España, irrumpieron en grandes demostraciones de júbilo.

La maniobra había terminado y el “AGUILA” volvía a flotar. La gente del puerto Valparaíso, de antigua raigambre marinera, no se perdió la oportunidad para apreciar y verificar al detalle esta maniobra que, junto a otros hechos notables, quedará grabada para siempre en la de historia de Valparaíso. El buque fue llevado al interior de la poza de abrigo, donde se le practicaron las inspecciones del casco y se le preparó para llevarlo a remolque a Talcahuano. El día 19 de Junio, a las 05.00 horas, la barcaza “AGUILA”, remolcada por el “YELCHO”, entró a la bahía de Concepción, arribando esa misma mañana al puerto de Talcahuano donde se encuentra en estos momentos.

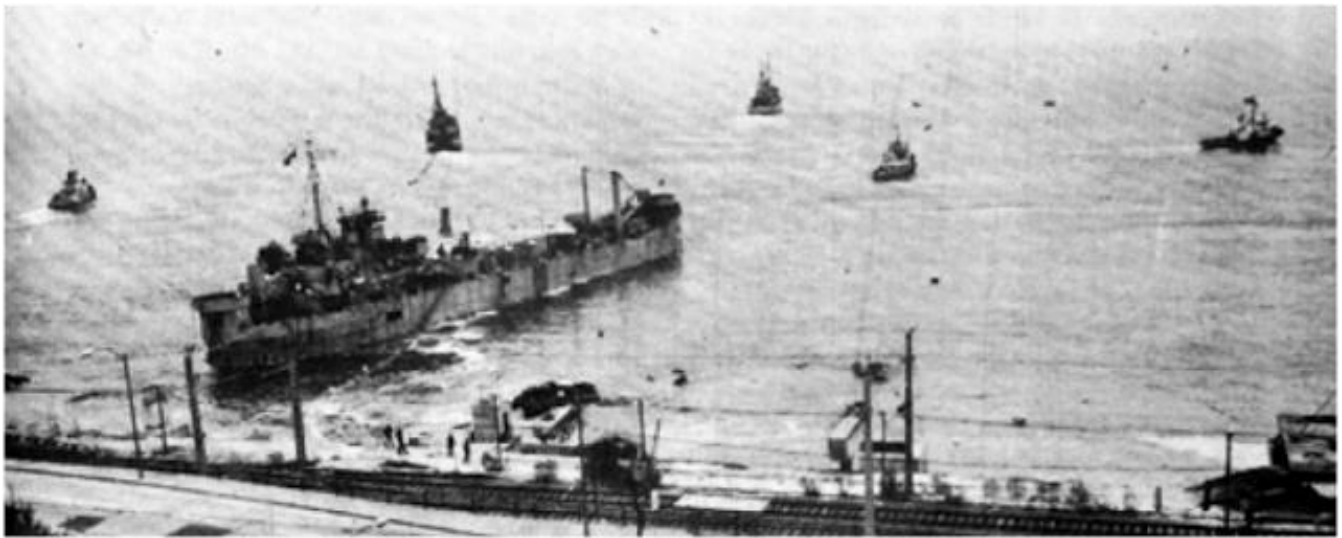


Fig.6. El “AGUILA” zafa y sale con velocidad entre los dos bajos a babor y estribor que tiene por ambas amuras.

Conclusión

Por los calados obtenidos con el buque flotando, se verificó que la boyantez lograda fue exactamente la cantidad calculada, quedando el buque con 5.000 toneladas de desplazamiento, lo que indica que la boyantez ganada fue del orden de las 1.300 toneladas.

Fuente: Revista de Marina.

UNA MIRADA A LA HISTORIA

HISTORIA  NATIONAL
GEOGRAPHIC

LOS HERMANOS LUMIÈRE Y EL NACIMIENTO DEL CINE

Por García Martín

9 de abril de 2025

Louis y Auguste Lumière revolucionaron la industria y el arte de la imagen con sus inventos sucesivos de la foto instantánea, las películas de cine y el autocromo en color.



Los Lumière fueron una familia de apellido premonitorio. La luz en todas sus formas estuvo detrás de sus inventos. Sin embargo, su historia arrancó en una **Francia** ensombrecida por la invasión prusiana de 1870. A la humillación de la derrota se sumó además la sangrienta revolución de la Comuna de **París**.

Para huir de estos peligros, el matrimonio formado por Antoine Lumière y Jeanne-Joséphine Costille decidió cambiar de hogar. La pareja abandonó la fronteriza Besançon y se asentó en

la ciudad interior de Lyon. **Aquí empezaría una dinastía de burgueses emprendedores, el arquetipo social de una élite, cuya alegría de vivir culminará en la Belle Époque.**

El padre, Antoine, era un retratista con gran visión de negocio. **Tras asentarse en Lyon, abrió un estudio fotográfico en el centro de la ciudad, donde ganó clientela entre todo tipo de público.** Atrajo a la burguesía acomodada de la plaza Bellecour exponiendo sus retratos en el escaparate.

Y a los vecinos más populares del barrio de Guillotière les sedujo mediante la oferta de fotografías de pequeño tamaño, como de carnet, que vendía por un franco la docena. En medio del escaparate lucía un autorretrato en el que se apoyaba en su cámara y equipo fotográfico.

Sus hijos Auguste y Louis aprendieron a leer con los títulos señeros de la literatura infantil y los *Viajes extraordinarios de Julio Verne*. En 1877 se matricularon en la escuela técnica de La Martinière, donde, mediante una férrea disciplina, se educaban los futuros empresarios de la industria.

Mientras Auguste mostraba interés por la medicina y la biología, Louis compaginaba su aprendizaje de física y química con su afición al piano, recibiendo clases en el conservatorio. Esta formación les dotó de un espíritu ilustrado y de una lógica científica.

Captar un instante

En 1881, **con apenas dieciséis años, Louis había hecho algunas pruebas para detener el movimiento en las fotos:** el humo de una lumbre de rastrojos en el jardín, su hermano lanzando un cubo de agua, saltando sobre una silla o arrojando un palo al perro de la casa.

Acababa de inventar la instantánea que, como habían hecho los pintores impresionistas una década antes, captaba el instante y su luz fugaz. Este hallazgo fue divulgado en el Boletín de la Sociedad Francesa de Fotografía y suscitó gran admiración entre los colegas de medio mundo.



Cinematógrafo inventado por los hermanos Lumière, 1895. El aparato consistía en una caja de madera con un objetivo y una película perforada de 35 milímetros. Ésta se hacía rodar mediante una manivela para tomar las fotografías instantáneas que componían la secuencia (que no duraba más de un minuto) y proyectar luego la filmación sobre una pantalla. Foto: Sspl / Getty images

Poco después, el patriarca de la familia compró un terreno en el barrio de Monplaisir, situado en las afueras, lo que permitía la manipulación de productos químicos. En apenas una década, **los Lumière construyeron la mayor fábrica de fotografía de Europa y crearon una marca de placas fotográficas con su nombre**, que recibió el nombre de "Etiqueta Azul" por el color de la caja.

La venta masiva de sus productos les hizo rápidamente ricos y permitió a los hermanos dedicarse a la investigación. En 1883, a la par que se expandían sus negocios, **los Lumière convocaron un concurso público a fin de contratar investigadores para sus laboratorios**; aunque se presentaron universitarios laureados, los Lumière prefirieron emplear a técnicos instruidos en el liceo de La Martinière.

La creación de la sociedad Antoine Lumière e Hijos acarreó cambios sustanciales en sus vidas. **Desde el viejo estudio a orillas del Ródano se mudaron a una villa modernista que bautizaron como Château Lumière.** Gracias a su patrimonio, la familia fue haciéndose un hueco en la alta sociedad local. Pero no todos los Lumière reaccionaron igual a su recién adquirida riqueza: mientras que el padre padeció el "mal de piedra", esto es, se hizo construir varias casas, **los hijos, en cambio, heredaron los valores de la filantropía y la fe en el progreso.**

Con la proliferación de los artilugios ópticos, los espectáculos audiovisuales se pusieron de moda y se registraron patentes de investigadores como Louis Leprince y Thomas Edison, lo que aceleró la carrera hacia el cine. Y de nuevo **Louis Lumière dio con la solución: el "cinematógrafo". El aparato consistía en una caja de madera con un objetivo y una película perforada de 35 milímetros.**

Ésta se hacía rodar mediante una manivela para tomar las fotografías instantáneas que componían la secuencia (que no duraba más de un minuto) y proyectar luego la filmación sobre una pantalla.

Desde principios de 1894, los hermanos Lumière empezaron a ensayar rodajes con su nueva cámara, que, plantada delante de la entrada principal de su propia fábrica, trataba de retratar a golpe de manivela el fin de la jornada laboral. De manera que de la película *Salida de la fábrica Lumière* realizaron tres versiones antes de proyectarla en la primera sesión pública, que se celebró el 28 de diciembre de 1895 en el conocido Salón Indio del Gran Café de París.

En busca del cine en color

Tras el éxito de público, los Lumière encargaron al ingeniero Jules Carpentier fabricar un gran número de cámaras, nombraron a agentes de la empresa en las principales capitales de Europa y América, y **formaron a jóvenes operadores dispuestos a viajar por los cinco continentes para rodar escenas de los pueblos locales.**

La selección de personal resultó fácil y barata: entrevistaron a los recién licenciados de las facultades y escuelas técnicas de Lyon más capaces para el oficio y les impartieron un curso acelerado de filmación y proyección. Asimismo, les proporcionaron un equipo técnico y las credenciales necesarias para realizar su trabajo por todo el mundo.

Así recalaron en la empresa un estudiante de farmacia como Gabriel Veyre, que pronto zarpó hacia América Latina; el veterano soldado Félix Mesguich, encargado de abrir una sucursal en Estados Unidos; el jefe mecánico Charles Moisson, que cubrió en Rusia la coronación del zar, y un antiguo alumno de La Martinière, Alexandre Promio, a quien la regente de España, doña María Cristina, autorizó a filmar algunas escenas de la guardia y la armada reales. Todo **un equipo técnico que, en una diáspora planificada desde los despachos de las fábricas Lumière, contribuyó a una globalización sin precedentes de las imágenes del planeta.**



Tras el éxito de su primera proyección en Lyon, los hermanos Lumière abrieron un teatro para exhibir sus películas en París, en 1897. De la película *Salida de la fábrica Lumière* realizaron tres versiones antes de proyectarla en la primera sesión pública, que se celebró el 28 de diciembre de 1895 en el conocido Salón Indio del Gran Café de París. Foto: Rue des archives / Album

Mientras tanto, los hermanos Lumière, además de administrar los asuntos empresariales, **proseguían con sus investigaciones para obtener una fotografía en color en un solo cliché**. Sus investigaciones incluían desde la técnica de coloreado a mano empleada por los japoneses en sus estampas –como las que coleccionaba Claude Monet– hasta las placas de vidrio traslúcido que se podían proyectar en una pantalla.

De hecho, consiguieron en sus fábricas de Monplaisir un procedimiento bautizado como "tricromía", que los camarógrafos de la empresa presentaron como pruebas fotográficas en color tras las sesiones de cine. **La pintura, la fotografía y el cine compartían un mismo lenguaje, pues todos reflejaban los cambios de la Naturaleza**, encuadraban el tiempo detenido y atrapaban la luz fugaz del paisaje. Sólo faltaba que compartiesen una mirada en colores.

La placa autocroma de los Lumière, patentada en 1903 y comercializada en 1907, maravilló a los especialistas por su extrema sensibilidad y fue el único procedimiento en color hasta 1935. Los autocromos entusiasmaron a los críticos por las mismas razones que la instantánea y el celuloide cautivaron a sus predecesores: reproducían la realidad y vencían a la muerte. De modo que tanto políticos como millonarios se retrataron en colores para pasar a la posteridad. La Gran Guerra devolvería la realidad al blanco y negro.

Fuente: Página web National Geographic.

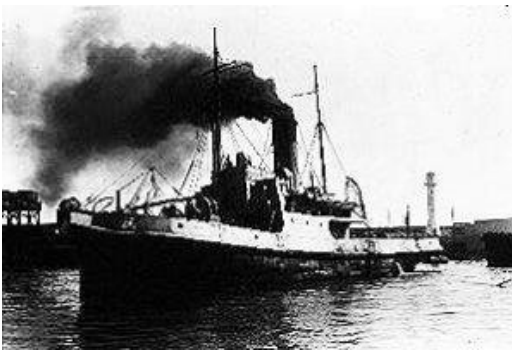


EL RAYO QUE MATÓ A UN BUQUE

Hugo Alsina Calderón

Capitán de Navío

Revista de Marina N° 4/1998, publicada el 1 de agosto de 1998



En junio de 1944, el antiguo remolcador "Janequeo" a carbón (el cuarto buque en llevar ese nombre), acababa de terminar los ejercicios de tiro de la Escuadra en el golfo de Arauco, remolcando el blanco de superficie. Se dirigía de regreso a Lota con mal tiempo, viento fuerte del noroeste, lluvia y tormenta eléctrica. Cerca del buque se vieron surtidores de vapor, causados por descargas eléctricas que caían al mar. Se ordenó a la radio conectar las antenas directamente a tierra y verificar la conexión del pararrayos.

Habrían pasado tan sólo 20 minutos, cuando a bordo se sintió una terrible explosión, similar a la producida por el disparo de un cañón de 6". Los oficiales que iban de vigías en las alas del puente cayeron a cubierta. El Comandante se aferró a un pasamanos y el timonel comenzó a gritar: "¿Para dónde vamos?". El Comandante miró el compás de gobierno y comprobó que éste giraba más rápido que una ruleta de casino de juego.

De inmediato se paró la máquina para evaluar los daños. La tremenda descarga eléctrica había caído, una parte en la proa, al lado del gaviete, sin producir más daño que quemar la pintura; y la otra parte a través del palo y la antena de la radio. El potencial eléctrico fue tan elevado que

hizo saltar una chispa de 3 centímetros en el switch que conecta la antena con tierra, y entró al equipo de radio del buque, un antiguo pero eficiente TR3, famoso por los valiosos servicios que prestó en la Armada. El transmisor quedó totalmente quemado, el transformador casi fundido, las válvulas derretidas, lo mismo que el amperímetro de salida. Fue tan fuerte la conmoción, que saltó el vidrio del reloj naval de la radio y golpeó en el mamparo del frente, dejando su marca redonda. Afortunadamente en la máquina, generador y banco de baterías no pasó nada.

Sin embargo, lo más inquietante era lo que ocurría con el compás de gobierno, que había perdido totalmente su fuerza directriz y marcaba cualquiera dirección. Al subir al púlpito para verificar el compás magistral, sucedía lo mismo. Ya no cabía ninguna duda. El golpe de electricidad del rayo había sido tan potente y extraño que imantó completamente al buque, dejándolo como un imán permanente, donde no era posible que entraran las débiles señales del magnetismo terrestre para orientar a la aguja del compás.

Como no había guía direccional y tampoco la visibilidad permitía ver la costa, fue necesario guiarse por la dirección del viento, dejándolo ligeramente abierto por la banda de babor, igual que antes de la caída del rayo. Al cabo de poco más de una hora de navegación, se empezó a distinguir la costa y fue fácil reconocer la entrada a Coronel donde estaba fondeado un destructor. El “Janequeo” fue prolijamente examinado por expertos especialistas en electricidad y navegación, sin encontrar ninguna otra explicación, ni mucho menos una solución.

Se navegó después en convoy con la Escuadra hasta Talcahuano, donde el buque entró a dique. El casco fue calentado por cerca de un centenar de sopletes y golpeado por otro centenar de operarios del Arsenal Naval, ahora ASMAR. Este método es el que recomienda la Ingeniería de la Construcción Naval para desimantar cascos. Pero el fuerte magnetismo sólo disminuyó en parte. Los compases indicaban el norte magnético en forma muy débil y únicamente cuando todos los metales del buque estaban en la misma posición que tenían cuando cayó el rayo, lo que se controló por medio de marcas de pintura.

Una tarde, navegando de puerto Aldea a Valparaíso, con buen tiempo y excelente visibilidad, de pronto el buque a rumbo según el compás, quedó navegando directamente hacia la costa frente a Los Vilos. ¿Qué había pasado? Sencillamente, un fogonero que tenía mucho calor en la caldera, movió la pipa o cachimba metálica para que entrara el fresco viento del sur, olvidándose de avisar al puente. Si esto hubiese sucedido de noche, podría haber ocurrido un grave accidente.

Todos los estudios, experiencias y posibles soluciones, no dieron resultado y como la nave era ya muy antigua y vieja, no valía la pena modernizarla instalándole motores diesel, alternadores y girocompás.

Finalmente, la Superioridad de la Armada decidió darla de baja y desguazarla.

Y fue así como un rayo, mató a un buque.

Fuente: Revista de Marina.



NOTICIA ARMADA

AUTORIDAD MARÍTIMA ENTREGA BALANCE Y REFUERZA LLAMADO AL AUTOCUIDADO

Viernes 20 de marzo de 2026

Las cifras entregadas dan cuenta de que, pese a la disminución en las emergencias, la cifra de fallecidos aumentó y se concentra en playas no aptas para el baño.



Con motivo del término del período estival 2025-2026, la Autoridad Marítima dio a conocer el balance de las emergencias registradas en playas, ríos y lagos del país, junto con el despliegue operativo y las principales cifras en materia de fiscalización a nivel nacional.

El período, comprendido entre el 15 de diciembre de 2025 y el 15 de marzo de 2026, finalizó con un total de 125 emergencias asociadas a bañistas, lo que representa una disminución del 33% en comparación con la temporada anterior.

No obstante, y pese a esta disminución, el análisis de las cifras da cuenta de un escenario que mantiene elementos de preocupación. El 21,6% de estas emergencias tuvieron consecuencias fatales, registrándose un total de 27 personas fallecidas, nueve más que en el período estival 2024-2025.

Un aspecto particularmente relevante es que el 88,8% de los casos fatales ocurrió en playas no aptas para el baño. Este antecedente permite identificar un patrón asociado a la exposición voluntaria a situaciones de riesgo, evidenciando la persistencia de conductas temerarias y una insuficiente percepción del peligro por parte de quienes concurren a las playas y balnearios.

En este contexto, la Autoridad Marítima enfatizó que una parte importante de estos accidentes es evitable, en la medida en que se respeten las condiciones de seguridad, la señalización vigente y las indicaciones del personal de la Policía Marítima.

Fiscalización y despliegue operativo



En el ámbito de la fiscalización, entre el 15 de diciembre de 2025 y el 28 de febrero de 2026, se cursaron 780 infracciones por consumo de alcohol en playas, lo que representa un aumento del 15,2% respecto del período anterior.

Asimismo, las infracciones por fumar en playas alcanzaron 103 casos, registrando un incremento del 232%, lo que refuerza la necesidad de fortalecer el cumplimiento de la normativa vigente y promover conductas responsables en espacios de uso público.

En otro punto, la Policía Marítima efectuó 28.055 horas hombre de patrullajes en playas a nivel nacional, cifra que representa un aumento del 5,06% en comparación con la temporada anterior, consolidando una mayor presencia preventiva.

Información oportuna para la toma de decisiones



Como parte de las herramientas disponibles para la ciudadanía, la Autoridad Marítima destacó la aplicación “Playas Chile”, plataforma que permite acceder a información actualizada sobre el estado de las playas en todo el país.

A través de esta aplicación, es posible conocer si una playa es apta o no para el baño, la presencia de señalización de seguridad, avisos de marejadas y otras condiciones relevantes, facilitando una toma de decisiones informada antes de ingresar al mar.

Un llamado que trasciende la temporada



Finalmente, la Autoridad Marítima reiteró que la seguridad en el borde costero es una responsabilidad compartida, donde el comportamiento individual resulta determinante.

En este sentido, se hizo un llamado a la ciudadanía a informarse, respetar la señalización dispuesta en balnearios y sectores del borde costero, elegir lugares habilitados para el baño y actuar con prudencia en todo momento. La Institución enfatizó que cada decisión cuenta y que optar por un lugar no apto, ignorar una advertencia o subestimar las condiciones del entorno puede tener consecuencias irreversibles.

El resguardo de la vida humana en el mar, ríos y lagos no depende únicamente del despliegue institucional, sino también del compromiso de cada persona. La prevención, el autocuidado y la responsabilidad individual son, en definitiva, las principales herramientas para evitar tragedias y avanzar hacia un uso seguro del borde costero durante todo el año.

Fuente: Página web Armada de Chile.

POSTALES DEL PASADO

Postales



Valparaíso, en 1880
(Pinterest)

La foto muestra parte de la actual plaza Sotomayor. Al frente se ve la calle Cochrane, con los rieles de la línea de tranvías. A la derecha se ve el hermoso edificio del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, que data de mediados del siglo XIX.

A la derecha y frente al edificio, se alcanza a ver el monumento a Lord Cochrane, que fue inaugurado el 12 de febrero de 1873 y que se mantuvo en este lugar hasta 1895, cuando fue trasladado a su actual ubicación en Avenida Brasil.



Viña del Mar, en 1935
(Viña del Mar del recuerdo)

La foto muestra la terraza del Balneario de Recreo en un día de verano.

La piscina de Recreo tuvo su origen en 1910, cuando un grupo de vecinos rellenó la zona costera y realizó una construcción de madera para habilitar los paseos y baños de mar, la que fue modificada por una obra de mayor envergadura en 1924.

La Junta Pro-Balneario de Viña del Mar, formada en 1928, fue la promotora de este hermoso balneario, que fue inaugurado el 10 de octubre de 1930, convirtiéndose en un gran atractivo recreativo para la comuna. Funcionó hasta principios de 1980, cuando se construyó la ampliación de la avenida España.



Valparaíso, en 1892
(Pinterest)

Esta hermosa panorámica del puerto de Valparaíso muestra varios detalles, como el monumento a los Héroes de Iquique, el techo y torre del edificio del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso y el edificio de la Comandancia General de Marina, conocido como edificio de la Gobernación Marítima.

En la bahía, se aprecian los diques flotantes de madera “Valparaíso”, que entró en servicio el 29 de marzo de 1864 y el dique “Santiago” que entró en servicio un año después. Fueron el segundo y tercer dique flotante que tuvo Valparaíso y prestaron servicios por poco más de 50 años.



Viña del Mar, en 1933
(Viña del Mar del recuerdo)

Una hermosa foto panorámica del Balneario Las Salinas, que también fue una de las obras de la Junta Pro-Balneario de Viña del Mar, que impulsó su condición de ciudad turística. Los autos de quienes asistían a esta playa se estacionaban en la Avenida Borgoño, por supuesto en una época en que el tránsito de vehículos entre Viña y Reñaca era muy bajo.

Fuentes: Según se indica en cada foto.

LOS SOCIALISMOS DE OWEN A MARX

LOS SOCIALISMOS DE OWEN A MARX - Magdalena Merbilhaa

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

VIDEOS

VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

Saludamos a la Fuerza Aérea de Chile 96 años desde el aire sirviendo a Chile - programa
Una Sola Voz en radio Portales de
Valparaíso

<https://youtu.be/8HtSdbPvTyc>

21 de marzo saludamos a la Fuerza Aérea de Chile en ruta a su Centenario - Carlos
Valdenegro Oyaneder,
historiador

<https://youtu.be/8VgrMKviQEk>

El peligro del "fuego amigo" Pedro Veas Diabuno ex presidente de la Multigremial
FACIR

https://youtu.be/S_EloG0PJw

En Chile no existen condenados por delitos de lesa humanidad - Carlos Fica Cisternas
Presidente Multigremial FACIR

<https://youtu.be/P2b-USkd5N8>