
BITÁCORA DEL SOCIO

Martes 08 de Junio



JUNIO 2026

INDICE

NOTICIAS ASOFAR	2
EFEMÉRIDES.....	6
SALUD	16
CARTAS AL EDITOR	20
CARTAS NO PUBLICADAS EN MEDIOS DE PRENSA	22
MEMORIA HISTÓRICA.....	23
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	25
HUMOR GRÁFICO	26
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.....	27
REPORTAJE HISTÓRICO.....	31
UNA MIRADA AL PASADO	39
HISTORIA MARINERA.....	44
NOTICIA ARMADA	45
POSTALES DEL PASADO.....	48
CITA CON LA HISTORIA.....	52
VIDEOS	52

NOTICIAS ASOFAR



PARTICIPACIÓN EN SESIÓN SOLEMNE DEL CLUB DEL SUBOFICIAL MAYOR NAVAL

El viernes 5 de junio, el Director CF Marcos Gallardo participó, en representación del Presidente de ASOFAR, en la Sesión Solemne en celebración del sexagésimo noveno aniversario del Club del Suboficial Mayor Naval, que se realizó en la sede de esta corporación.

Esta sesión solemne, contó con la participación del Director General del Personal de la Armada, Vicealmirante Sr. Mauricio Arenas Menares, quien asistió en representación del Sr. C.J.A.; del Almirante Sr. Rodolfo Codina Díaz; además de otros integrantes del Alto Mando Naval, invitados especiales y socios del club.

En la oportunidad se impusieron distintivos por 25, 30 años y 50 años como socios activos; se realizó el nombramiento de los Socios Honorarios que cumplieron 50 años; y, se entregaron galardones especiales a la trayectoria y compromiso.

Durante la sesión solemne, el SOM Sr. Ibes Urzúa Rodríguez, entregó la Presidencia de la Institución al SOM Sr. Héctor Guerra Pulgar, procediéndose a tomar juramento a la directiva que lo acompañará en el período 2026-2028.

Terminada la ceremonia, se compartió un coctel, en un muy grato ambiente de camaradería.



VISITA DE SOCIOS DE ASOFAR A LA CÁRCEL DE COLINA I

El sábado 6 de junio recién pasado, un grupo de socios de nuestra Asociación participó en la visita programada por ASOFAR a la cárcel de Colina I, donde están cumpliendo prisión 11 ex servidores de la Armada.

Como de costumbre, se compartió con nuestros Camaradas, en un cálido ambiente de alegría y fraternidad, un desayuno compuesto por sándwiches, queques, galletas, jugo, café y té, que llevaron los socios visitantes.

Nuestros socios tuvieron la oportunidad de compartir con los 11 Camaradas, quienes estaban en buen estado de salud y como siempre, demostrando buen ánimo, gran entereza y una fuerza de voluntad admirable. Pero por sobre todo, expresando inmensa alegría y gratitud por nuestra presencia como Asociación. Es importante recordar que en esta cárcel están internados dos de los ex servidores de la Armada de mayor edad que están cumpliendo prisión en distintas cárceles: un Suboficial Mayor IM de 93 años y un Suboficial de 91 años.

Se entregó a nuestros Camaradas monedas de \$ 100, reunidos por quienes participaron en la visita. Además, se entregaron cuatro chalecos donados por la esposa del fallecido Almirante Pedro Anguita (QEPD), además de libros, cigarros, bufandas y Revistas de Marina y Vigía que llevaron de manera personal algunos de los visitantes.





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 8 DE JUNIO DE 1813, LOS PATRIOTAS CAPTURAN LA FRAGATA
"THOMAS" FRENTE A TOMÉ**



Velas inglesas en los mares del sur: la captura de la Thomas y la fuga de la Betsy (1804-1814)

Ángelo Castro González, Magister en Historia UC

Extracto de este artículo, publicado en “Perspectivas de Historia Militar”, de la Academia de Historia Militar

Julio 2023

Resumen inicial

Carlos IV declara la guerra a Gran Bretaña el 12 de diciembre de 1804 y ordenaba el embargo, arresto y captura de todo buque inglés y sus tripulaciones que tocasen puerto en sus posesiones, la Thomas y la Betsey se hallaban de pleno en los Mares del sur y muy cercanas a los puertos chilenos. Ambas naves balleneras inglesas recalaron en la Bahía de Concepción, pese al riesgo de no ser bien recibidas por las autoridades españolas, procediendo a desembarcar a fin de conseguir pertrechos y realizar algunas reparaciones.

Los dos navíos echaron anclas a un cuarto de milla de las baterías (San Agustín y Gálvez), mientras que Tomás de Figueroa y Caravaca, capitán de la guarnición de Talcahuano, se acercaba a los buques en pequeñas lanchas a fin de ofrecer la ayuda y asistencia requerida. Tanto los capitanes Richards como Moody habrían aceptado tal invitación, no sin antes advertir a sus respectivos oficiales que no dejaran que ningún español subiera, pues sospechaban de la amabilidad de sus anfitriones. Una vez en el puerto, ambos capitanes fueron llevados a la guarnición, donde, rodeados de soldados, fueron informados de las discrepancias y estallido de la guerra entre sus respectivas naciones y que, en razón de ello, se apoderarían de sus naves.

El combate comenzó con la negativa de los dos capitanes por rendirse, ante lo cual Figueroa, junto a sus hombres, abordaron las lanchas cañoneras del puerto a fin de rendir las naves. Desde los fuertes San Agustín y Gálvez se abrió nutrido fuego de artillería, el cual prontamente fue respondido por los barcos. Tras el acoso de la artillería de los fuertes, la Thomas se rinde, pero la Betsey consigue huir cortando amarras y zarpando fuera de la bahía.

El camino de la Thomas

Pero si la Betsey pudo volver a Inglaterra, lo que podemos considerar una verdadera hazaña teniendo en cuenta el estado en el que se encontraba tras el combate en Talcahuano, el derrotero que seguiría la Thomas sería totalmente contrario. Recordemos que la Thomas no pudo huir del combate, puesto que Figueroa la había abordado junto a sus hombres, por lo que el navío quedó en posesión de los españoles en el puerto.

Ahora bien, una práctica más que común en la época era la posterior subasta del navío en cuestión, el reacondicionamiento, el cambio de nombre y bandera. De hecho, la misma Betsey nos da prueba de ello. En la América española tampoco era algo extraño; es más, por ejemplo, la Oneco, capturada en Valparaíso en 1802 sería posteriormente subastada, lo mismo con la Tryal que posteriormente fue rebautizada como Prueba¹. Otras en cambio, eran reacondicionadas y utilizadas para las labores castrenses, tal sería el caso de la Castor². Siendo ese el escenario, no nos debe sorprender que el navío en cuestión fuera subastado en el Puerto de Talcahuano el 26 de noviembre de 1805 por el precio de \$16.320 a Antonio García. Aquello no era de extrañar, pues, tal como lo ha ejemplificado Armando Cartes Montory, el remate estatal de las naves confiscadas era por demás cotidiano³. Ahora, lo interesante de esta transacción es que quien figura como fiador de dicha compra no es otro que Francisco Xavier Manzanos y Guzmán, comerciante acaudalado de la zona y quien hipoteca sus vastas posesiones para ello:

Las haciendas de su dominio, Magdalena y Torreón, compuestas de cuatro mil seiscientas veinte y media quadras de tierra con lo edificado y plantado ubicadas en el partido de Itata; además, una bodega que posee en el puerto de Talcahuano y su casa que tiene en la esquina

¹ Jorge ORTIZ SOTELO: La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824, Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones históricas, Ciudad de México, 2015, pp. 461-463.

² Ibidem, p. 269.

³ Armando CARTES MONTORY: Concepción contra Chile: Consensos y Tensiones Regionales en la Patria Vieja, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2016, p. 70.

*de la plaza la cual linda por su frente calle de por medio con sitio y casa del finado don José Urrutia y Mendiburu... y por su esquina con el palacio de los Hermanos SS: Obispos de esta Diócesis Parroquia de la Catedral*⁴.

El hipotecar tales posesiones, las cuales no eran para nada despreciables, nos puede dar una idea del tonelaje, cargamento y condiciones en las que el navío quedaría tras el combate. Paralelamente, por documentación posterior, la propiedad del buque sería traspasada al mismo Manzanos y sería rebautizada bajo el nombre de Santo Domingo de Guzmán, aunque posteriormente se le seguiría llamando Tomas o Thomas⁵.

Al igual que el cambio de nombre, le siguió el cambio de rubro. Esto en gran parte debido a que su nuevo propietario, tal como lo sostiene Arnoldo Pacheco Silva, se entrelaza entre los rubros mercantiles y las labores de terrateniente⁶, aquello al punto de que Francisco Xavier Manzanos figura como uno de los terratenientes y mercantes más importantes de Concepción, junto a los Urrutia, los Urrejola, los Pantoja y los Urmeneta⁷. Así, de la caza de ballenas, pasó directamente al comercio de exportaciones e importaciones, generándole una pequeña fortuna a su nuevo propietario⁸. Las bodegas de la Thomas o Santo Domingo, otrora atiborradas de aceite de ballena, ahora transportaban hacia el Callao productos propios de Chile, tales como trigo, vinos y maderas⁹, para retornar posteriormente al puerto de Talcahuano, mismo en el que fuera capturada, con productos que escaseaban o derechamente no podían producirse en la zona: azúcar, miel, algodón, tocuyos, pabilos y cacao, entre muchos otros¹⁰. Por los datos aportados por Nicolás de la Cruz y Bahamonde, sabemos que esta línea sería seguida hasta 1813, pues la Santo Domingo aún figuraba como navío de transporte en Concepción. Lo interesante en este punto, y muy probablemente para ajustarse al nuevo rubro, es que la Thomas figura con un tonelaje de 469 toneladas¹¹.

Esta última fecha es de suma importancia, no solo para el comercio entre el Callao y Talcahuano, sino también para el destino del otrora buque inglés. Y es que desde 1810, la antigua Capitanía General de Chile iniciaba un largo proceso que conllevaría el desencadenamiento de la lucha por la emancipación, primeramente, con pasos muy tímidos; sin embargo, desde 1811, y especialmente en 1812 con el Reglamento Constitucional al

⁴ Citado por Arnoldo PACHECO SILVA: "Los Comerciantes de Concepción, 1800-1820", en Revista de Historia, Año 9-10, Vol. 9-10, 1999-2000, p. 209.

⁵ Diego José BENAVENTE: Primeras Campañas en la Guerra de Independencia, Imprenta Chilena, Santiago. 1856, p. 68.

⁶ Arnoldo PACHECO SILVA: Economía y Sociedad de Concepción: Siglo XIX: sectores populares urbanos, 1800-1885, Universidad de Concepción, Concepción, 2003, p. 30.

⁷ Jay KINSBRUNER: "The Political Status of the Chilean Merchants at the End of the Colonial Period: The Concepcion Example, 1790-1810", The Americas, Vol. 29, n°1, 1972, p. 33.

⁸ Cristóbal GILLET DEL SOLAR: Las agrupaciones familiares de Concepción y su influencia política (1808-1851), Archivo Histórico de Concepción, Concepción, 2022, p. 87.

⁹ Minerva Peruana, n°41, 16 de octubre de 1806.

¹⁰ Luis DE LA CRUZ: Descripción de la naturaleza de los terrenos que comprenden en Los Andes, poseídos por los pehuenches, Imprenta del Estado, Buenos Aires, 1835, p. 5.

¹¹ Nicolás DE LA CRUZ Y BAHAMONDE: Viage de España, Francia, é Italia, Tomo XIV, En la Imprenta de D. Manuel Bosh, Cádiz, 1813, s.p.

afirmar la autonomía y rechazar cualquier autoridad foránea¹², la cuestión era bastante clara. Evidentemente, tales normativas, sumadas a otras como la libertad de comercio (1811), provocarían una radicalización del movimiento autonomista y un choque directo con el poderío español, representado en estos lares a través de la autoridad del Virrey Fernando de Abascal. Tampoco era de extrañar que prontamente se decidiera poner fin al experimento chileno al enviar una expedición armada al mando de Antonio Pareja, desembarcando en San Vicente (bahía aledaña a Talcahuano) en marzo de 1813, dando inicio así a la Guerra de Independencia de Chile.

Es en este contexto que la Santo Domingo nuevamente entra en juego, cambiando otra vez sus banderas. Frente a la falta de información, pues ni las crónicas ni misivas especifican lo sucedido con el navío al inicio de la guerra, resulta incierto establecer el momento en que comienza a servir bajo la bandera realista, esto en consideración de que su propietario y su clan familiar fueron acérrimos defensores de la causa patriota¹³. Ahora, gracias al testimonio del brigadier Simón Díaz de Rávago, quien fuera embarcado y enviado a Chile, tenemos certeza de que el navío se hallaba en el Callao al momento de iniciarse las hostilidades y que, por orden del 29 de abril, el Virrey Abascal estipulaba que los oficiales del Callao se embarcasen a Chile en él a fin de socorrer a las fuerzas de Antonio Pareja. El zarpe desde el Perú se haría el 12 de mayo¹⁴ bajo la capitanía de Pedro Ignacio Colmenares. En otras palabras, la fragata sería confiscada cuando estaba en El Callao.

Mientras la gran parte de la población criolla se enfrentaba bajo el rojo monárquico y el tricolor independentista, la Santo Domingo emprendía una larga travesía desde El Callao hasta Talcahuano enarbolando la bandera realista a fin de socorrer a los defensores del rey que se hallaban sitiados en Chillán, sin saber que Concepción y Talcahuano habían caído en poder patriota el 27 y 29 de mayo respectivamente. Según el informe levantado por José Miguel Carrera el 8 de junio de 1813, y publicado en El Monitor Araucano el 15 del mismo mes, el 7 de junio se había avistado el mencionado buque en la bahía de Talcahuano, aunque la guarnición del puerto no llegó a tener noticia de que se trataba de la Santo Domingo hasta el momento en que capturaron un pequeño bote que fondeaba en Tumbes (pequeña caleta pesquera a 12 km al norte de Talcahuano). Fueron capturados cuatro marineros al mando del teniente de la Marina Real Felipe Villavicencio y, por las informaciones entregadas, se supo que la nave había finalmente fondeado en Tomé (pequeña ciudad al noroeste de Talcahuano, a unos 32 km.)¹⁵. Con tal información, José Miguel Carrera nuevamente ordenó el apresamiento de la nave:

*En aquella hora monté á caballo y vine á tomar todas las providencias necesarias para que no se volviese del tomé donde estaba fondeada. Ya habían salido las cañoneras y varias falúas armadas. Hoy al amanecer intimaron la rendición, á la que se convinieron sin perder momento, bien es que no había otro arbitrio*¹⁶.

¹² Véase artículo el artículo V. en Reglamento Constitucional Provisorio del Pueblo de Chile, En la Imprenta del Gobierno, Santiago, 1812, p. 5

¹³ 54 Cristóbal GILLET DEL SOLAR: Las agrupaciones familiares de Concepción y su influencia política, pp. 87-88.

¹⁴ "Manifiesto que da al público el Brigadier de los Reales Ejércitos, don Simón Díaz de Rávago, del Orden de Santiago, del viaje que hizo a la Concepción de Chile". CHDICH, Tomo IX, 1903, pp. 386-390.

¹⁵ Diego BARROS ARANA: Historia General de Chile, Tomo IX, Rafael Jover Editor, Santiago, 1888, p. 116.

¹⁶ El Monitor Araucano, 15 de junio de 1813.



José Miguel Carrera

En efecto, se despacharon dos lanchas cañoneras al mando de Nicolás García, hábil y experimentado piloto, y Ramón Freire, quien más tarde destacase como general patriota en la Guerra, y otras lanchas equipadas ligeramente¹⁷. Rodearon la nave e intimaron la rendición con disparos de salva. Los tripulantes, sin los medios para la defensa, no tuvieron otra opción. Rávago, quien además fuera elegido por el Virrey para asumir el mando del ejército realista, diría sobre el hecho:

Se subieron al alcázar los más de los oficiales [...] subí prontamente arriba, porque ya empezaba a rayar el día i me encontré con que Colmenares estaba hablando con los que venían en una chalupa, que estaba sobre los remos al costado, i que la intimación que le hicieron de que la fragata se rindiese a las armas de la patria, contestó que estaba rendida, porque ni viento ni armas para su defensa tenía¹⁸.

Rendida la nave, vino la cuestión de qué hacer con los pertrechos que tenía. En palabras de Carrera, la nave transportaba *“mas de 50.000 pesos con bastante tabaco en polvo y rama”*¹⁹; Diego José Benavente nos aporta la cifra de 51.000 pesos en plata²⁰; sin embargo, José Rodríguez Ballesteros, oficial realista, asciende la cantidad a *“cien mil pesos fuertes, parte en dinero i resto en azúcares”*²¹. Todo ello sería empleado por las fuerzas patriotas para apertrechar, alimentar y socorrer a sus menguados ejércitos.

Además de ello, estaban las pertenencias de los oficiales a bordo, las cuales eran bastante considerables. Rávago, preso en Concepción, describió el estado de su equipaje y los

¹⁷ Diego José BENAVENTE: Primeras Campañas en la Guerra de Independencia, p. 68.

¹⁸ Manifiesto que da al público el Brigadier de los Reales Ejércitos, don Simon Díaz de Rávago, pp. 395396.

¹⁹ El Monitor Araucano, 15 de junio de 1813.

²⁰ Diego José BENAVENTE: Primeras Campañas en la Guerra de Independencia, p. 121.

²¹ José RODRÍGUEZ BALLESTEROS: Revista de la Guerra de Independencia, Tomo II. CHDICH, Tomo VI, 1900, p. 101.

elementos sustraídos del mismo: 4 mil pesos en plata labrada, un sable de plata, un cutó de oro (pequeña daga), bastón, alhajas, dos catres y “*otras muchas cosas para que así fuese el quebranto i persecución extensiva a nuestros intereses*”²². La correspondencia fue arrojada por la borda antes de que llegasen los oficiales patriotas²³. Ahora estaba la cuestión de los prisioneros, los que llegaron a ser 32 oficiales destinados a Chile y asumir cargos en el Ejército Real:

Prisioneros de la Santo Domingo de Guzmán (Thomas) 8 de junio de 1813			
Nombre	Cargo	Nombre	Cargo
Simón Díaz de Rávago	Brigadier de los Reales Ejércitos - Secretario del Virrey Abascal	Juan Muñoz	No figura
Manuel Olaguer	Coronel de Ingenieros	Antonio Rubio	No figura
Pedro Ignacio Colmenares	Capitán de Fragata	Lorenzo Ugalde	No figura
Francisco Marín	Ministro de Hacienda	Juan Díaz	No figura
Bernardo Montuel	Teniente Coronel de Artillería	Juan Antonio Osorio	No figura
Tomás Marchante Rondón	No figura	Juan Bautista Eguía	No figura
Manuel Mata	No figura	Juan Xalavera	No figura
Ramón de Torres	No figura	Juan Larra	No figura
Juan del Río	No figura	Antonio Ayo	No figura
Vicente Navas	No figura	Manuel Julián Grajales	Cirujano
Valentín Monteverde	No figura	Esteban Tramón	No figura
José Arriagada	No figura	Felipe Villavicencio	Alférez
José Fernández	No figura	Blas Ballesteros	Hijo de José Rodríguez Ballesteros
José Sumalacareguir	No figura	Enrique Olaguer	No figura
Silberio Marino	No figura	Manuel Riveros	Capellán
José Villalobos	No figura	Domingo Iribar	Capellán

Fuente: El Monitor Araucano, 15 de julio de 1813

Muchos de estos oficiales fueron destinados a las prisiones de Concepción y Talcahuano, muchos otros a Talca y Santiago. Aquí es cuando surge un tema generador de debate, pues, tras la captura, venía la cuestión de los prisioneros. Y es que, dependiendo de la fuente consultada, se podrían alegar buenos o malos tratos. Por ejemplo, la Gaceta de Lima denunciaba las vejaciones a las que eran sometidos los oficiales: “*De los prisioneros que hicieron en la Fragata Tomas, a su capitán lo han azotado por las calles, al coronel de Yngenieros D. Manuel Olaguer despachado para Santiago por caminos extraviados; y al Ministro de Real Hazienda D. Francisco Marin [...], desterrado á esta banda del rio San*

²² Manifiesto que da al público el Brigadier de los Reales Ejércitos, don Simón Díaz de Rávago, p. 401.

²³ 64 CDIP, Tomo VII, Vol. I, 1971, p. 395.

*Pedro*²⁴. Por su parte, Carrera, siendo prisionero en 1814, en su diario militar dejaba registro de los malos tratos recibidos, sosteniendo que “así me pagaron el buen trato que recibieron los de la Thomas”²⁵. Fuese como fuese, la mayoría de los prisioneros fueron puestos en libertad allá por 1814, muy a pesar del parecer de muchos patriotas. La carta de Antonio José de Hurtado a Bernardo O’Higgins da prueba de ello:

*El día 31 se hicieron a la vela dos fragatas inglesas donde van todos los prisioneros de la Thomas. Estos van con la espada en la mano a informar al Virrey, como que lo han mirado todo de puertas adentro. No sé que confirmen los tratados. Nosotros hemos perdido en un momento la gloria de un año*²⁶.

Por otro lado, la Thomas sería nuevamente conducida al Puerto de Talcahuano para servir a la causa independentista.

Ahora bien, ¿cuál fue el impacto de esta nueva captura de la Thomas? Las palabras de Mariano Torrente, escritor y fiel defensor de la causa del Rey, nos hacen pensar que lo acaecido con la Santo Domingo fue decisivo en el transcurso de la guerra: “*Este último golpe fue de los más terribles para los realistas. Cincuenta mil pesos, gran número de vestuarios, mucha pólvora i municiones, 32 oficiales i el secretario del Virrei, fueron la presa con que la fortuna vino a lisonjear la ambición del sedicioso Carrera*”²⁷. El mismo Virrey Fernando de Abascal llegaría a sostener que “*yo padecía en mi animo con la perdida de 34, oficiales los mas de ellos de grados superiores con los demás útiles efectos y numerario remitidos en la Fragata Tomás por lo que aumentaba el poder de los Chilenos*”²⁸.



Virrey José Fernando de Abascal

²⁴ Gaceta del Gobierno de Lima, 26 de octubre de 1813.

²⁵ “Diario Militar del Jeneral don José Miguel Carrera”. CHDICH, Tomo I, 1900, p. 283.

²⁶ “Oficio del Director Supremo al General en Jefe con que adjunta en copia ciertas noticias interesantes”, 27 de junio de 1814. ABO, Tomo II, 1947, p. 212.

²⁷ Mariano TORRENTE: Historia de la Revolución de Chile (1810-1828). CHDICH, Tomo III, 1900, p. 52.

²⁸ Vicente RODRÍGUEZ CASADO; José Antonio CALDERÓN QUIJANO (Eds.): José Fernando de Abascal y Sousa, Virrey del Perú 1806-1816. Memoria de Gobierno, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1944, p. 173.

Sin embargo, lo cierto es que su impacto fue bastante limitado, ello considerando que los pertrechos y bastimentos solo vinieron a alimentar a un ejército que se caracterizaba por una crónica carestía de prácticamente todo. Simplemente fue un pequeño respiro antes de la inundación. Sucesos como el Sitio de Chillán (27 de julio-10 de agosto de 1813), que terminó con una aplastante derrota y cuestionamiento de las armas patriotas, confirman lo dicho. Y si bien se lograron victorias para las armas republicanas, como la de El Roble (17 de octubre de 1813), estas fueron efímeras. La falta de liderazgo, las disputas internas y las nuevas expediciones venidas desde el Perú (primero la de Gabino Gainza en enero de 1814 y posteriormente la de Mariano Osorio en julio de aquel mismo año) eran cuestiones que decidieron el curso del conflicto. Y, ante eso, ni la captura de una maltrecha fragata y sus tesoros podían hacer algo al respecto.

Por otro lado, la misma nave no llegó a ser utilizada en la guerra o prestar servicios significativos como cabría esperarse, más bien sería destinada a convertirse en una prisión flotante. Testimonio de ello nos lo dan las palabras de José Rodríguez Ballesteros, quien sostiene que en las cercanías de San Rafael (ciudad cercana a Talca) se presentó un soldado herido que había sido prisionero en la Thomas²⁹. El mismo Carrera informaba en la lista de prisioneros realistas la presencia de dos capitanes, José de Vildósola y Felipe Urros, ambos cautivos en el navío³⁰. Este cambio de función se debió a las paupérrimas condiciones en las cuales ya estaba el barco hacia comienzos de 1813. El mismo Rávago fue insistente en su relato en recalcar tales condiciones: desde la pestilencia emanada por el trigo podrido embarcado, lo estrecho del espacio dentro de los camarotes, hasta un pequeño incendio en las bodegas que requirió reparaciones. De ahí que describiera constantemente “la mala calidad de la fragata sin mas velamen que el pendiente en malísimo estado”³¹. Su destino, entonces, era incierto: no servía para el combate y tampoco hay registros que den certeza de lo ocurrido con posteridad a su uso como prisión. Lo más probable es que se dejara a merced de las inclemencias del tiempo en el puerto de Talcahuano, acrecentando su ya paupérrima condición. Bien nos decía Carlos López Urrutia en su Historia de la Marina de Chile (2006): “difícil es comprender lo que fue de la Thomas, pero la verdad es que no se hizo ningún esfuerzo para ponerla al servicio de la patria”³². Pero si su impacto fue nulo en la guerra en Chile, el escenario en el Perú fue totalmente lo opuesto, despertándose gran alarma por lo sucedido. Algo no menor si consideramos los grandes recursos invertidos en la Santo Domingo para socorrer a las fuerzas realistas. No por nada, en agosto de 1813 dos marineros de La Potrillo, pequeño bergantín bajo bandera realista y que zarpó desde Lima, fondearon en la Isla Santa María (al sur de Concepción) con la única finalidad de tomar noticias de lo sucedido con la Thomas³³, lo cual resultaba en extremo riesgoso, más si se tiene en consideración el destino de esta última. De ahí la interrogante: ¿por qué arriesgar el destino de otro navío, de igual o mayor importancia que la Santo Domingo, enviándola a un territorio hostil como lo era Chile? La respuesta es clara: porque el cargamento de la nave era considerado de vital importancia para las fuerzas leales al rey y las autoridades peruanas, sin mencionar que, a sus ojos, aquello supondría un enorme contratiempo en el curso del

²⁹ José RODRÍGUEZ BALLESTEROS: Revista de la Guerra de Independencia, p. 152.

³⁰ CHDICH, Tomo XXIII, 1913, p. 171.

³¹ Manifiesto que da al público el Brigadier de los Reales Ejércitos, don Simon Díaz de Rávago, p. 396.

³² Carlos LÓPEZ URRUTIA: Historia de la Marina de Chile, El Ciprés Editores, Santiago, 2006, p. 11.

³³ El Monitor Araucano, 31 de agosto de 1813.

conflicto. Ello, sumado a la falta de información propia de la época, no alentaba un escenario muy prometedor tras la captura:

*Ambos declarantes [los marineros de La Potrillo] afirman que en Lima nada se decía acerca de [la] expedición contra Chile, del qual allí nada sabían. Que en el Callao hay once buques mercantes sin algún destino: que la gente de Lima esta consternada por la derrota de Goyeneche: que, de temor, de una fragata, que llaman la Rebajada, no se atreven a salir la Bretaña, y la Warren. Que en Lima están pereciendo por falta de trigos; que ni en las panaderías se amaza, ni en los molinos se muele. Que se hallan en Lima el Obispo y los demás que escaparon de Concepción*³⁴.

De ahí que no deba sorprendernos que, debido a la carencia de información y al estado de las cosas con Chile, en el Virreinato, allá para septiembre, se expulsara y remitiera a los chilenos que figuraban como prisioneros en el Perú hacia costas chilenas, previo al juramento de no tomar las armas contra el poder imperial. Samuel Burr Johnston, viajero norteamericano en el Perú allá por 1813, estimaba que todas aquellas medidas habían sido adoptadas por la captura de la Santo Domingo, incluso llegando al punto que el avistamiento de algunas naves en El Callao vino a levantar la alarma por una supuesta escuadra chilena³⁵.

Lo cierto es que la sola idea de una escuadra chilena en 1813 ahora nos parece irrisoria, al menos tras la captura de nuestro navío y los sucesos mismos que siguieron a la captura de Concepción, más cuando el erario chileno a duras penas podía mantener al maltrecho ejército en tierra. La idea de la Thomas liderando a aquella escuadra nos resulta aún más imposible, especialmente cuando su impacto en la contienda fue nulo, o lo sumo, temporal: las fuerzas patriotas serían completamente diezmadas en Rancagua en 1814; se reinstauraría el poder monárquico en Chile y la sola idea de una escuadra nacional únicamente terminaría de tomar forma en 1818.

Ya para esos años, el destino mismo de la Santo Domingo es difuso, conociéndose muy pocos antecedentes de lo que acaecería en años posteriores; sin embargo, el rompecabezas es sencillo de armar. Y es que, tras la captura de Concepción y Talcahuano en abril de 1814 por Francisco Sánchez, líder y caudillo realista, el navío será remitido al Perú a fin de socorrer a las fuerzas monárquicas. El mismo Virrey Abascal dejaría prueba de ello en su Memoria de Gobierno: “Por la propia razón se hicieron navegar los artículos de Guerra que estaban destinados al punto de Quilca con más de 26.000 pesos en dinero embarcados en la Fragata Tomás que acababa de regresar de Chile después de la toma de Talcahuano”³⁶.

En efecto, la Tomás terminaría prestando servicios nuevamente a la causa monárquica, solo que ahora lo haría en mares peruanos. Ya para septiembre de 1814, se tenía noticia de su zarpe desde El Callao, con la finalidad de socorrer a las fuerzas que estaban en Arequipa. En sus bodegas llevaba 100 hombres del Batallón Real de Lima, 500 fusiles, municiones y dinero³⁷. De ahí en adelante, no se tienen más noticias o datos del navío, ni siquiera que

³⁴ Idem.

³⁵ CDIP, Tomo XXVII, Vol. I, 1971, p. 70.

³⁶ Vicente RODRÍGUEZ CASADO; José Antonio CALDERÓN QUIJANO (Eds.): José Fernando de Abascal y Sousa, Virrey del Perú 1806-1816, p. 217.

³⁷ Ibidem, p. 226.

llegase a destino, no por nada Andrés García Gamba llegaría a decir: “*por desgracia la fragata Tomas, que conducía los auxilios que el virey [sic] marqués de la Concordia remitía de Lima, no se sabía hubiese aportado a ninguno de los puertos intermedios*”³⁸. Algo similar nos dice Luis Antonio Eguiguren, al sostener que la Thomas no pudo llegar con los auxilios a su debido tiempo³⁹. Lo más probable es que yaciera deshuesada o pudriéndose en algún puerto del litoral peruano, ello en consideración de las paupérrimas condiciones en las que se hallaba.

La Thomas, una fragata tomada por la fuerza, subastada, rebautizada y posteriormente utilizada por criollos. Algo que no escapa mucho a lo que ocurría en otros lares de América con los barcos requisados tanto a ingleses como a norteamericanos; sin embargo, lo curioso con la Santo Domingo de Guzmán, nuevo nombre dado en Chile, es que serviría en las primeras etapas de la lucha por la Independencia. Podemos decir con certeza que aquel maltrecho navío fue espectador del declive del poderío español en América, de la intromisión de naciones rivales a los Mares del Sur, de la política hispana en los dominios americanos, de la expansión de las rivalidades europeas hacia el Nuevo Mundo y, finalmente, del surgimiento de nuevas naciones.

Fuente: Página web Academia de Historia Militar.

³⁸ Andrés CARCÍA GAMBA: Memorias para la Historia de las armas españolas en el Perú por el General Gamba, Tomo I, Sociedad Tipográfica de Hortelano y Compañía, Madrid, 1846, p. 131.

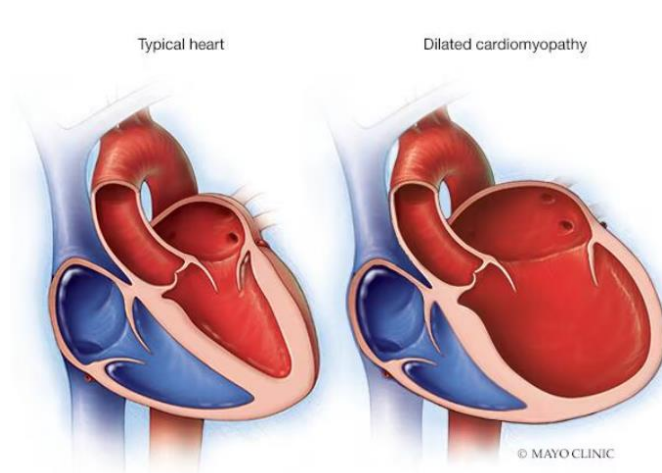
³⁹ Luis Antonio EGUIGUREN: La Revolución de 1814, Oficina Tipográfica la Opinión Nacional, Lima, 1914, p. 67.

CARDIOMIOPATÍA DILATADA

Escrito por el personal de Mayo Clinic

Descripción General

La miocardiopatía dilatada es un tipo de enfermedad del músculo cardíaco que provoca el adelgazamiento y estiramiento de las cavidades cardíacas (ventrículos), que se hacen cada vez más grandes. Por lo general, se inicia en la cavidad de bombeo principal del corazón (el ventrículo izquierdo). La miocardiopatía dilatada dificulta el bombeo de sangre del corazón al resto del cuerpo.



Los síntomas de la miocardiopatía dilatada, como la fatiga y la falta de aire, pueden parecerse a otras afecciones médicas. Si bien es posible que, al principio, una persona con miocardiopatía dilatada no note ningún síntoma, esta afección puede poner en riesgo la vida. Es una causa común de la insuficiencia cardíaca.

La miocardiopatía dilatada es más frecuente en los hombres que en las mujeres. El tratamiento de la miocardiopatía dilatada puede incluir medicamentos o una cirugía para implantar un

dispositivo médico que controle los latidos del corazón o ayude al corazón a bombear sangre. A veces, es necesario hacer un trasplante de corazón.

Síntomas

Algunas personas con miocardiopatía dilatada no tienen signos o síntomas en las primeras etapas de la enfermedad.

Los signos y síntomas de la miocardiopatía dilatada pueden incluir los siguientes:

- Fatiga
- Falta de aire (disnea) al hacer actividad física o estar recostado
- Menor capacidad para hacer ejercicio
- Hinchazón (edema) en las piernas, los tobillos, los pies o el abdomen
- Dolor o molestia en el pecho
- Latidos cardíacos rápidos, aleteo o palpitaciones fuertes

Cuándo consultar al médico

Si tienes dificultad para respirar o tienes otros síntomas de miocardiopatía dilatada, consulta con tu proveedor de atención médica tan pronto como sea posible. Llama al 911 o al número local de emergencias si sientes dolor de pecho por más de unos pocos minutos o tienes dificultad grave para respirar.

Si un familiar tiene miocardiopatía dilatada, habla con tu proveedor de atención médica. Algunos tipos de miocardiopatía dilatada son hereditarios. Se pueden recomendar pruebas genéticas.

Causas

Puede resultar difícil determinar la causa de la miocardiopatía dilatada. Sin embargo, existen varios aspectos que pueden hacer que el ventrículo izquierdo se dilate y se debilite, entre ellos:

- Determinadas infecciones
- Complicaciones de la última etapa del embarazo
- Diabetes
- Exceso de hierro en el corazón y otros órganos (hemocromatosis)
- Problemas en el ritmo cardíaco (arritmias)
- Presión arterial alta (hipertensión)
- Obesidad
- Enfermedad de las válvulas cardíacas, como la regurgitación de la válvula mitral o aórtica

Otras posibles causas de miocardiopatía dilatada incluyen las siguientes:

- Abuso del alcohol
- Exposición a toxinas, como el plomo, el mercurio y el cobalto

- Uso de ciertos medicamentos para el cáncer
- Consumo de sustancias ilegales, como cocaína o anfetaminas

Factores de riesgo

Los factores de riesgo de la miocardiopatía dilatada son los siguientes:

- Daño al músculo cardíaco por ciertas enfermedades, como la hemocromatosis
- Antecedentes familiares de miocardiopatía dilatada, insuficiencia cardíaca o paro cardíaco repentino
- Enfermedad de las válvulas cardíacas
- Inflamación del músculo cardíaco por trastornos del sistema inmunitario, como el lupus
- Consumo prolongado de alcohol o drogas ilícitas
- Hipertensión arterial durante períodos largos
- Trastornos neuromusculares, como la distrofia muscular

Complicaciones

Las complicaciones de la miocardiopatía dilatada incluyen:

- **Insuficiencia cardíaca.** El corazón no puede bombear suficiente sangre para satisfacer las necesidades del cuerpo. Si no se trata, la insuficiencia cardíaca puede ser mortal.
- **Filtración a través de las válvulas cardíacas (regurgitación de las válvulas cardíacas).** La miocardiopatía puede dificultar el cierre de las válvulas cardíacas. Como consecuencia, la sangre puede filtrarse en sentido contrario a través de dichas válvulas.
- **Latidos cardíacos irregulares (arritmia).** Los cambios en el tamaño y la forma del corazón pueden interferir en el ritmo cardíaco.
- **Paro cardíaco repentino.** Una miocardiopatía dilatada puede hacer que el corazón deje de latir de forma súbita.
- **Coágulos sanguíneos.** El estancamiento de sangre en la cavidad inferior izquierda puede producir coágulos sanguíneos. Si estos coágulos ingresan en el torrente sanguíneo, pueden obstruir el flujo de sangre a otros órganos, incluido el corazón y el cerebro. Los coágulos de sangre pueden causar un accidente cerebrovascular, un ataque cardíaco o daño en otros órganos. Las arritmias también pueden causar coágulos sanguíneos.

Prevención

Los hábitos de un estilo de vida saludable pueden ayudarte a prevenir o reducir las complicaciones de la miocardiopatía dilatada. Prueba estas estrategias para cuidar el corazón:

- Evita o limita el consumo de alcohol.
- No fumes.
- No consumas cocaína ni otras sustancias ilegales.
- Mantén una alimentación saludable baja en sal (sodio).
- Duerme y descansa lo suficiente.
- Haz ejercicio de forma regular.
- Mantén un peso saludable.
- Controla el estrés.

Fuente: Clínica Mayo.

CARTAS AL EDITOR

Grave falla ante lavado de activos

Señor Director:

Habiendo revisado con más detalle lo que se conoce como la Operación Tokio del Ministerio Público, quedo muy preocupado por el lavado de dinero de aproximadamente US\$ 80 millones, proceso en el que los delincuentes usaron bancos locales para lavar esa cantidad de dinero y sacarla fuera del país.

No fue un banco, fueron cinco, lo que demuestra una falla del sistema y su capacidad para prevenir, detectar y evitar lavados de dinero de esta magnitud. Una falla impresionante que levanta dudas de la capacidad de la Unidad de Análisis Financiero (UAF), de la banca y de los procesos que manejan.

Durante mucho tiempo nos dejamos estar respecto del crimen organizado, dijimos "esto nunca nos va a suceder". Esta falla demuestra que al parecer lo mismo sucedió respecto de la banca y de la UAF, unidad que sabíamos tiene poca gente y un presupuesto anual de

solo US\$ 7 millones. Con eso poco o nada se logra. Algo parecido sucede con la ANI, que solo dispone de US\$ 11 millones y 100 personas de dotación.

Tenemos procesos formales de conocimiento del cliente, de antilavado de dinero, pero que no estarían siendo efectivos. La banca chilena es algo de lo cual todos nos enorgullecemos, pero que en esta materia no estaría dando el ancho.

Espero que el Ministerio Público y la CMF nos den más información de lo ocurrido y las fallas detectadas, y que los bancos, la UAF y la ANI trabajen para mejorar sus procesos preventivos. Una tarea más para el Ministerio de Seguridad.

RICHARD J. KOUYOUMDJIAN INGLIS
Vicepresidente Ejecutivo de AthenaLab

Mercurio de Santiago
4 junio 2026

Homenaje a la Infantería

● En este día tan significativo rendimos, como chilenos, un sentido homenaje a la Infantería del Ejército de Chile, cuya esencia se forjó con coraje, sacrificio y una entrega inquebrantable a la patria, sólo comparable con el sacrificio de Prat y su gente.

Conmemoramos hoy el aniversario del Asalto y Toma del Morro de Arica, la “Reina de las Batallas”, una gesta heroica que quedó grabada en nuestra historia nacional no sólo por la brillante ejecución táctica, sino por la valentía sobrehumana de aquellos soldados que, con el valor como única armadura, ascendieron al encuentro con la gloria.

Aquel 7 de junio de 1880, el infante chileno demostró que su espíritu es indomable, convirtiéndose en el símbolo máximo de abnegación y lealtad.

Honramos a quienes, a lo largo de nuestra historia patria, han hecho del cumplimiento del deber su máxima

virtud. Desde el soldado del ayer que conquistó la cima del Morro, hasta el infante de hoy que custodia nuestra soberanía, con la misma mística y compromiso. Su legado nos inspira a todos.

Ser infante es caminar siempre adelante, es la voluntad férrea de servir, es el despliegue del honor en cada terreno, es la bota que conquista y el orgullo de ser la fuerza fundamental que sostiene la defensa de Chile. A cada uno de los integrantes de esta arma, nuestra admiración y gratitud por mantener viva la llama de la historia y por ser, hoy como ayer, los guardianes de nuestra identidad.

¡Feliz día a todos los infantes de Chile! Que el recuerdo del Morro de Arica siga siendo el faro que guíe su camino y el testimonio eterno de su valor.

Edmundo González Robles

Mercurio de Valparaíso
7 junio 2026

CARTAS AL DIRECTOR



Condenados por delitos de lesa humanidad

Señor Director:

Se repite hasta el cansancio que los militares y carabineros que están privados de libertad fueron condenados por haber cometido “delitos de lesa humanidad”.

Tal aserto no es efectivo: en Chile no hay militares condenados por tal clase de delitos. Todos lo fueron por delitos comunes tipificados en el Código Penal.

Mal podrían estarlo, porque solo pueden ser calificados como tales los hechos tipificados en los artículos 1º a 9º de la ley 20.357 cometidos a contar de la fecha de su entrada en vigor, el 18 de julio del año 2009.

Adolfo Paúl Latorre (5 de junio de 2026)

Fuente: Propios autores.

MEMORIA HISTÓRICA



¿POR QUÉ ASESINARON A JAIME GUZMÁN?

Por Tomás Bradanovic, ingeniero de ejecución electrónico y MBA U. de Tarapacá

Economía y Sociedad Nº 104

Julio - Septiembre 2020



¿Por qué asesinaron a Jaime Guzmán? La hipótesis comúnmente aceptada es que el FPMR, y toda la izquierda que lo demonizó de manera extrema por años, lo odiaban por su rol clave en el gobierno militar. Su asesinato habría sido entonces un acto de venganza. La misma UDI parece haber aceptado una variante de esta explicación centrada en el discurso de Guzmán oponiéndose a la liberación de terroristas que actuaron durante ese gobierno. ¿Pero habría estado la extrema izquierda dispuesta a darle un mártir a la UDI e incurrir en el oprobio del Chile decente solo por un ajuste de cuentas?

Mi tesis es distinta y mira al futuro en vez del pasado. Creo que, en un análisis político de largo plazo, el Partido Comunista, del cual el FPMR era su brazo armado, determinó que Jaime Guzmán era la persona que podría hacer irreversible todo lo que se conoce como el legado del gobierno del presidente Pinochet. Era personalmente peligroso, no por lo que hizo, sino por lo que se le consideraba capaz de hacer: llevar las políticas de ese gobierno a un grado de consolidación definitiva, lo que significaría la muerte de la izquierda en Chile por falta de apoyo político.

Jaime Guzmán tuvo una visión que ha pasado desapercibida para la mayoría de la gente, pero no así para el Partido Comunista y el FPMR que lo consideraron lo suficientemente peligroso como para que resultara rentable asesinarlo en plena democracia. ¿En que consistió esta visión? En el concepto de la UDI popular.

La visión de Jaime Guzmán fue crear un partido popular de derecha. A primera vista, esto parecía una locura. La izquierda siempre creyó tener su bastión entre la gente de las poblaciones. ¿Cómo lo consiguieron? La formación de la UDI con fuerte arraigo popular es uno de los fenómenos más interesantes de la historia política chilena.

La visión consistió en darse cuenta del potencial político de las poblaciones y de que el modelo económico y social que había priorizado la reducción de la pobreza, hacía posible esa estrategia para un partido como la UDI. Ni siquiera el Partido Comunista se tomó el trabajo de formar gente en esos lugares, creyendo ingenuamente que los tendrían por defecto. La UDI llegó a ser el mayor partido de Chile pese a la persistente campaña contra el gobierno militar.

El Partido Comunista se dio cuenta del peligro potencial que representaba Guzmán para la izquierda y su asesinato fue exitoso en cuanto a los objetivos políticos que ellos esperaban. Luego de morir Guzmán, la UDI comenzó a declinar hasta llegar a ser un partido como cualquier otro, con muchos de los vicios comunes a los demás partidos.

El senador Guzmán habría sido, probablemente, el primer presidente de la derecha. El legado del gobierno del presidente Pinochet se habría consolidado de manera más firme y a largo plazo. Si Guzmán pudo armar y hacer crecer un partido político en tan desfavorables circunstancias, llegar a la presidencia (quizá ganándole a Lagos en 1999, como le ganó en la senatorial de 1989) habría sido posible. Y Chile sería hoy muy distinto.

Fuente: Economía y Sociedad.

CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 148: COSAS DE LA VIDA

7 de junio de 2026

Balistario

Gendarmería a comenzado a devolver los documentos que entregan los internos donde dice “Punta Peuco”. Esto de acuerdo a nuestros distinguidos custodios debe cambiarse por “Til Til” conforme a la nueva denominación oficial del penal.

Pero resulta que el lugar geográfico donde estamos encerrados se llama efectivamente “Punta Peuco”, así es que uno puede perfectamente escribir: Punta Peuco, domingo 7 de junio (hoy) y no peca en nada. Diferente sería hacer referencia al “C.C.P. de Punta Peuco”. Bueno, como estos muchachos custodios no son buenos para estas sutilezas del idioma, mejor hacerlo como dicen. Lo que sí, señores, las crónicas seguirán siendo de Punta Peuco.

Pareciera que a fin de mes se inaugurarán las nuevas construcciones de habitabilidad para internos. Resulta cómico: cuando anunciaron que este penal era para todo tipo de cliente (léase patos malos, malos), sacaron nuestros rucos o carpas y empezaron a construir, armamos la grande con nuestros reclamos y las acciones legales de nuestras redes de apoyo. Ahora, no hallamos la hora que estén listos para poder despejar los comedores y tener un poco de decencia y dignidad. Cosas de la vida.

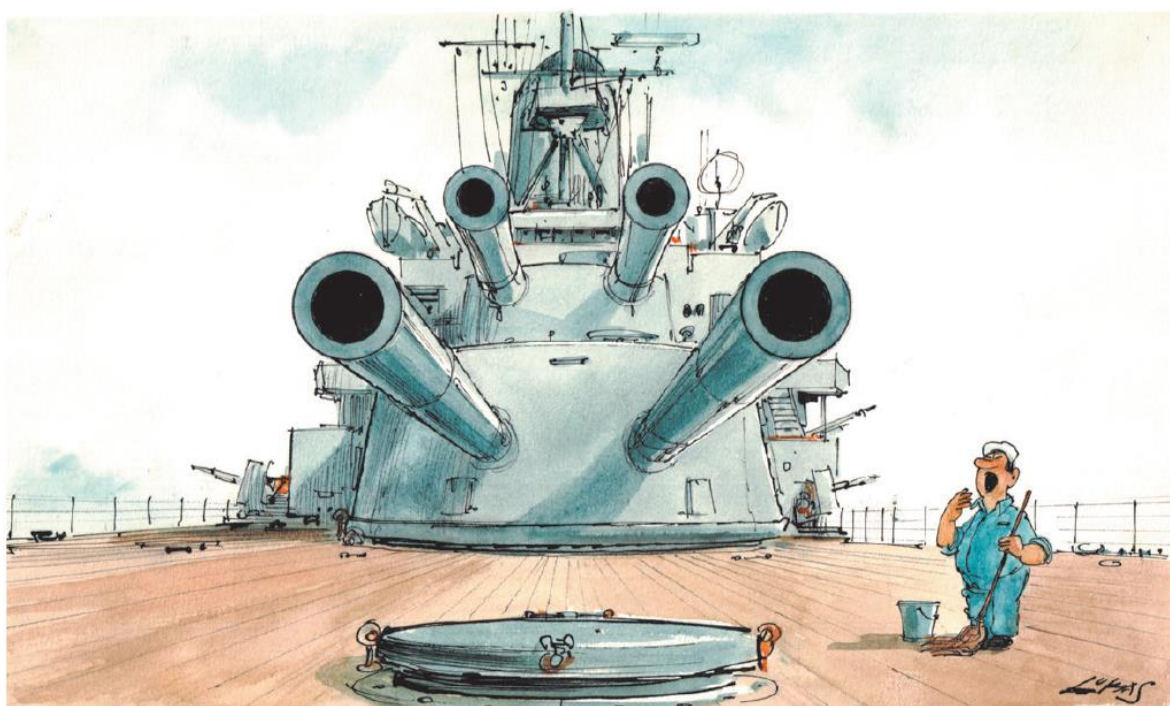
Fuente: Propio autor.

HUMOR GRÁFICO

BITÁCORA DEL SOCIO



MEJOR HUMOR – PINCELADAS EN EL MAR Lukas



Fuente: Mejor Humor – Pinceladas en el Mar.

[EX-ANTE]

LA OFENSIVA INTERNACIONAL DE SOFOFA: INDIA, ASIA Y LA NUEVA RED DE CONSEJOS EMPRESARIALES PARA ABRIR MERCADOS

Jaime Troncoso R.

7 de junio de 2026



El gerente general de Sofofa, Jorge Ortúzar, junto a Gonzalo Said, Rosario Navarro, Heriberto Urzúa y el secretario general del gremio, Rodrigo Yáñez.

El gremio industrial reactivó sus consejos empresariales binacionales y está empujando una agenda de comercio exterior con foco en India, el norte de Asia, ASEAN y América Latina. La apuesta busca diversificar mercados, atraer inversión y sumar transferencia tecnológica.

Qué observar. En medio de un escenario global marcado por la fragmentación comercial, la disputa entre Estados Unidos y China y la búsqueda de nuevos mercados para las exportaciones chilenas, la Sofofa está desplegando una estrategia internacional que apunta a reposicionar al sector privado como un actor técnico en la política comercial del país.

- El gremio industrial, bajo la presidencia de Rosario Navarro, reordenó sus consejos empresariales binacionales, renovó directivas en mercados clave y comenzó a levantar una agenda público-privada con gobiernos, embajadas, empresas y gremios extranjeros.
- “El desafío de Chile no es solo abrir más mercados, sino construir una inserción internacional más sofisticada, que conecte comercio de bienes, pero también servicios, inversión, tecnología y desarrollo productivo. Ese es el sentido del trabajo internacional de SOFOFA: aportar desde la industria a una política comercial de largo plazo, capaz de diversificar nuestras exportaciones, atraer nuevas capacidades al país y posicionar a Chile en cadenas globales de mayor valor”, señala Rosario Navarro, presidenta de Sofofa.

La señal más concreta de esa estrategia está hoy en India. Tras el anuncio de las negociaciones para avanzar hacia un Acuerdo de Asociación Económica Integral (CEPA, por sus siglas en inglés), Sofofa creó una mesa de trabajo Chile-India, liderada por el gremio y administrada por el Consejo Empresarial Chile-India. Ese consejo es presidido por Iván Marambio, presidente de Frutas de Chile, y tiene como vicepresidente a Raimundo Kem de CAP.

- Según explicó Diego Torres, director internacional de Sofofa, la mesa reúne a gremios y empresas con intereses concretos en la negociación con India. Su rol ha sido priorizar esos intereses, participar en los “cuartos adjuntos” y sostener reuniones con Cancillería y la Subrei.
- La instancia trabajó con el gobierno anterior y se mantiene activa con la actual administración, lo que en Sofofa leen como una señal de continuidad institucional. “Hay una política de Estado al respecto y Sofofa es el elemento de continuidad entre los gobiernos”, señala Torres.

India como prioridad. La relevancia de India se explica por el tamaño del mercado, por su crecimiento y por el bajo nivel de apertura arancelaria que aún mantiene frente a productos chilenos. La apuesta de Sofofa es que el nuevo acuerdo no se limite a ampliar la cobertura del convenio vigente, sino que avance hacia una negociación del universo arancelario completo, con calendarios de desgravación que permitan llegar a liberalizaciones efectivas.

- El acuerdo actual cubre alrededor de 1.100 productos chilenos y 1.800 productos indios. La ambición es mucho mayor: avanzar hacia un marco que regule la relación comercial bilateral de las próximas décadas.
- Por eso, en el gremio insisten en que no basta con cerrar rápido; el foco debe estar en lograr un acuerdo balanceado, con cobertura, acceso a mercado, disciplinas modernas y espacio para servicios.
- El plan, elaborado junto al Consejo Empresarial Chile-India y con participación de gremios, plantea compromisos desde la industria chilena en materias como colaboración estratégica, transferencia tecnológica, intercambio de información y desarrollo de capacidades. Esos compromisos abarcan áreas como alimentos, minería, minerales críticos y sector forestal.
- La propuesta empresarial fue presentada a los equipos negociadores de ambos países durante la visita que una delegación chilena realizó a India en mayo, acompañando al canciller Francisco Pérez Mackenna y a la Subrei, Paula Estevez.
- Torres sostiene que se trata de un elemento inédito: “Nunca antes, en ningún TLC, algún gremio o industria había incorporado compromisos en el marco de un acuerdo comercial”, afirma.

El norte de Asia. La agenda no se agota en India. Sofofa también está reactivando sus vínculos con Japón, Corea del Sur y China, tres mercados centrales para Chile en comercio, inversión y tecnología.

- El consejo Chile-Japón es el más antiguo de los consejos empresariales de Sofofa. Fue creado en 1970 y hoy es liderado por Ramón Jara, director de Antofagasta Minerals, con Francisco Errázuriz, gerente general de SKC, como vicepresidente.
- Japón ha tenido un rol histórico en la minería chilena, pero Sofofa quiere ampliar la agenda hacia automatización, inteligencia artificial, transferencia tecnológica, capital humano e inversión.
- El próximo año se cumplen 130 años de relaciones diplomáticas entre Chile y Japón y 20 años desde la entrada en vigencia del acuerdo bilateral. El gremio espera que ese hito permita organizar actividades políticas y empresariales durante el año, con foco en profundizar la relación económica y tecnológica.

Actualizar el TLC. Con Corea del Sur, el foco está en modernizar el TLC. El consejo fue revitalizado con Marcello Marchese, CEO de Gildemeister, como presidente, y Miguel Canala, gerente general de Frutas de Chile, como vicepresidente.

- La composición refleja los dos grandes ejes de la relación: exportaciones agroalimentarias chilenas e importaciones de bienes industriales, especialmente automóviles.
- El problema para Chile es que, cuando se cerró el TLC con Corea, una canasta de productos agroalimentarios quedó excluida, bajo el compromiso de una negociación futura vinculada a la agenda de Doha. Esa negociación nunca terminó y productos relevantes para Chile siguen enfrentando aranceles altos, mientras competidores como Perú, Colombia, Estados Unidos y Australia lograron mejores condiciones.
- En Sofofa citan casos como naranja o kiwi, con aranceles que pueden llegar a 50%.

China, el principal socio comercial de Chile. El Consejo Empresarial Chile-China es liderado por Juan Carlos Domínguez, presidente de ChileCarne, y tiene como contraparte al CEO de China Minmetals.

- Sofofa prepara una misión empresarial a China en noviembre, en el marco del CEO Summit de APEC en Shenzhen, con posibles actividades en Beijing y Shanghai. La apuesta es mantener el canal empresarial abierto pese al reordenamiento global y a las tensiones geopolíticas.

ASEAN y América Latina. Otro eje es ASEAN, bloque de 10 países y más de 600 millones de habitantes. Sofofa constituyó el Consejo Empresarial Chile-ASEAN tras participar en el CEO Summit del bloque en Kuala Lumpur. El gremio lo considera un mercado clave para diversificar destinos, especialmente en alimentos, servicios y productos donde las estructuras productivas son complementarias con Chile.

- En América Latina, la estrategia apunta a Brasil, Perú, Bolivia y Colombia. Brasil es visto como destino estratégico no solo por comercio, sino también por inversión chilena y por su rol en los corredores bioceánicos. El Consejo Empresarial Chile-Brasil quedó encabezado por Empresas CMPC, bajo la presidencia de Bernardo Larraín, con Sonda en la vicepresidencia.
- El Consejo Empresarial Chile-Perú quedó encabezado por Luis Felipe Gazitúa, presidente de Bicecorp, mientras que la vicepresidencia fue asumida por Erwin Kaufmann, gerente general de Alxar Minería. Sofofa prepara además una visita de una delegación chilena a Perú durante el tercer trimestre, encabezada por Rosario Navarro y Gazitúa, con foco en minería, energía, inversiones recíprocas y servicios mineros.

- En el caso de Bolivia, Sofofa ya cuenta con un consejo empresarial bilateral y creó además una mesa de trabajo para acompañar la modernización del acuerdo comercial entre ambos países. Esta sesiona en Arica.
- Colombia será parte de una misión empresarial en agosto, tras su ciclo electoral.

Fuente: Página web ExAnte.

REPORTAJE HISTÓRICO



PRIMER ACTO DE SOBERANÍA EN EL AUSTRO PATAGÓNICO

Por Javier Vargas Guarategúa

Magíster en Ciencias Políticas, Seguridad y Defensa

Revista de Marina N° 5/2024, publicada el 31 de octubre de 2024



Hace 181 años, en 1843, el Estado de Chile decidió tomar posesión efectiva del estrecho de Magallanes en razón a sus derechos legales heredados conforme al uti possidetis juris de 1810. Para ello, se construyó en Ancud una embarcación que navegó en pleno invierno austral y sorteó mil dificultades para cumplir la misión. Fue, durante esta travesía infernal, cuando la “Goleta de Guerra Ancud” de la Armada de Chile realizó el primer acto de soberanía en el austro patagónico.

La Patagonia figuró en las representaciones cartográficas como un inmenso vacío hasta la segunda mitad del siglo XIX, ajena a las delimitaciones de las nuevas soberanías. Mientras Francia e Inglaterra la definieron, hasta la década de 1840, como sin “soberanía conocida” y por tanto *res nullius*, esto es, “cosa de nadie” y como tal “disponible”, por tanto, Chile comenzó a comprender que el estrecho de Magallanes era un territorio reivindicable sobre el principio

de *uti possidetis*⁴⁰. A la ficción imperial de Inglaterra y Francia del vacío, se opuso una ficción poscolonial del vacío: el primero apuntó a la ausencia de “posesión regular”, es decir, estatal y propietaria; la segunda, a lo que cada Estado reivindicaba como su herencia colonial exclusiva y a la falta de civilización, de estatalidad y propiedad.

Bajo este prisma, podemos decir que la incorporación efectiva de los actuales territorios que conforman las hoy ricas (en el amplio sentido de la palabra) regiones de Aysén y Magallanes y Antártica Chilena se deben a la inspiración genial de don Bernardo O’Higgins Riquelme, creador de nuestra nacionalidad chilena. El contacto personal con marinos y navegantes extranjeros, la lectura de obras de geógrafos, fueron dando forma a la visión o’higginiana de la Patagonia o Chile Nuevo como con preferencia solía nombrarla, utilizando para ello la denominación geográfica en boga durante el siglo XVIII.

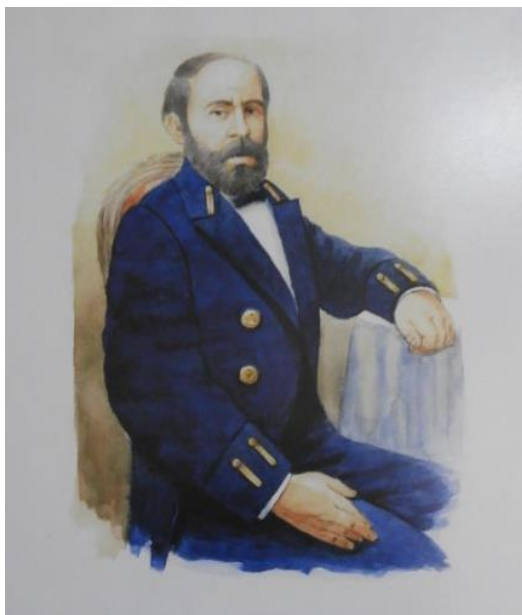
La “faceta patagónica” de O’Higgins es algo que llena de asombro; ella revela en el general una visión amplísima, tanto en la apreciación de la realidad inmediata, como en su proyección futura y, desde luego, una clarividencia geopolítica que lo destaca singularmente entre todos sus contemporáneos. Quiso la incorporación de aquellas tierras secularmente chilenas, la Patagonia, la Tierra del Fuego y aún las tierras antárticas – cuya llave es el estrecho de Magallanes – al viejo tronco nacional en forma que se estructurara la unión de la gran familia chilena como personal y acertadamente la calificara.

Sabemos hoy que estando el general Manuel Bulnes en Lima luego de su triunfo en Yungay durante la guerra contra la Confederación Perú-boliviana, fue a visitar en varias ocasiones al general O’Higgins que estaba auto exiliado en su hacienda de Montalván, quien le insistió en la idea de que Chile debía tomar posesión efectiva del estrecho de Magallanes y sus zonas adyacentes, obra que Bulnes concretó durante su primer gobierno en 1843, y que fueron, también, las últimas palabras de O’Higgins al expirar pronunciando: “Magallanes, Magallanes”⁴¹, pensando en la patria y su grandeza hasta su último aliento.

¿Qué motivó que el gobierno de Bulnes tomara la decisión de tomar posesión del estrecho de Magallanes? Entre varios antecedentes como la presión de la prensa y la posibilidad de que una potencia extranjera ocupara dicho territorio antes, el 14 de noviembre de 1842 John Bindell, alto funcionario del Foreign Office británico, le remite una nota al cónsul general de Gran Bretaña en Santiago de Chile indicando que Gran Bretaña cree que Chile posee plenos derechos para tomar posesión del Estrecho de Magallanes y sus zonas adyacentes.

⁴⁰ Martinic Beros, Mateo (“006). Historia de la Región Magallánica. Tomo II: Ocupación Nacional y Colonización (1841-1905). Punta Arenas: UMAG. p. 397.

⁴¹ Puschel Hanewald, Marianela (1985). Viaje de la Goleta Ancud y toma de posesión del Estrecho de Magallanes e 1843. Selección y síntesis. Puerto Montt: Secretaría Regional Ministerial de Educación Región de Los Lagos.



Contador de Marina Domingo Espiñeira Riesco

Para llevar adelante este ambicioso proyecto, el gobierno envía a don Domingo Espiñeira Riesco, contador de marina, a tomar el cargo de Intendente de la Provincia de Chiloé, con la finalidad de buscar a la persona adecuada y una embarcación que cumpliera con las cualidades necesarias de navegación en las aguas australes. ¿Y por qué a Chiloé? Porque O'Higgins en sus insistentes cartas a los gobiernos de Chile, tanto de Prieto como de Bulnes, señala que las personas más idóneas son los chilotes por estar mejor aclimatados a esas tierras por colonizar. Además, por recomendación de O'Higgins, también, se ordenó a Espiñeira que buscara al viejo lobero William Low, quien le vendiera su embarcación -la "Capricorn"- a Fitz Roy, que la rebautizó como la célebre "Adventure" y de la cual fuera su piloto en el periplo que el marino inglés llevó a cabo por las aguas australes. Pero, hacía dos años que el viejo lobero descansaba en un cementerio de Chiloé de los trajines de su afanosa vida.

Fue entonces que el Intendente Espiñeira fijó sus ojos en el capitán de puerto de Ancud, el capitán graduado de fragata Juan Guillemos. Encontrado el hombre y al no encontrar una embarcación adecuada, se decide la construcción de un buque que cumpliera con el objetivo y resistiera el viaje.

¿Por qué motivo había que construir una nueva embarcación para este fin? En 1840 se habían liquidado, por razones de economía y vetustez, las naves de la escuadra organizada por Portales, y las fuerzas navales de la joven República estaban reducidas a la fragata "Chile" y a las goletas "Janequeo" y "Colocolo". La primera era un buque de 1.109 toneladas, inadecuado para la finalidad perseguida. Más aún, los sucesos políticos del Perú hicieron necesaria la presencia de una de las goletas en los puertos de ese país, y la otra era indispensable para las exigencias eventuales del servicio.

Esa es la razón por la cual se construyó una goleta en que se privilegió más la robustez que la velocidad o sus líneas de diseño⁴².

Cabe señalar que esta embarcación es la primera nave de guerra construida por y para la República de Chile, aprovechando la gran tradición de los carpinteros de ribera de Chiloé y las influencias hispánicas predominantes en la zona, sumados al conocimiento ancestral de los navegantes Huilliches y Chonos. No por nada, nuestro queridísimo Lord Thomas Alexander Cochrane decía que si la Armada de Chile sólo tuviese tripulantes chilotes sería la mejor del mundo, después de los ingleses, “of course”.



Comandante Juan Guíllermos

Esta embarcación tenía una velocidad de 10 nudos, desplazaba 27 toneladas, una eslora de 16 m, una manga de 3 m 80 cms., un calado de 3 m y una tripulación de 23 personas de las cuales dos eran mujeres, esposas de los soldados artilleros Jara y Vidal que fueron los primeros colonos de Magallanes. Con un track que comienza el 22 de mayo y que duró hasta el 21 de septiembre de 1843. El único instrumento científico de navegación era la brújula del comandante Juan Guíllermos, nacido como John Williams Wilson, quien había “chilenizado” su nombre y apellidos conforme a las órdenes de Portales que obligaba a los extranjeros a “chilenizar” sus nombres y apellidos. Junto al comandante iba el prusiano Bernardo Eunon Phillipi en calidad de voluntario, naturalista y que, además, ostentaba el grado de Sargento Mayor de Ejército. No existían levantamientos hidrográficos ni tampoco cartas de navegación propios; por tanto, se confiaba sólo en el conocimiento empírico del práctico Carlos Miller que fuera el último en sumarse a la tripulación⁴³.

⁴² Vargas Gaurategúa, Javier (2005). Goleta Ancud. 162 años de deuda histórica. Diplomacia; Santaigo, (103: 80-93, 108 julio–septiembre, 2005.

⁴³ Gómez Macía, Abel (1999). La Goleta Ancud. Frutillar: Imprenta Villablanca.

Habiendo salido del Golfo de Corcovado en las Guaitecas y entrando al canal Guafo sufrieron un temporal donde perdieron la chalupa que llevaban a remolque y sufrieron algunas averías menores. Así, el día 10 de junio entran en Puerto Americano en la isla Tangbac en el canal Moraleda, para realizar reparaciones, hacer leña, aguada, mariscar y pescar para variar la dieta, encontrándose con dos embarcaciones norteamericanas, la “Enterprise” y la “Betzei”, que practicaban la pesca de lobos de dos y tres pelos en la zona.

Así las cosas, el comandante Guillermo se dirigió a negociar con los loberos. Ofreció al capitán Benjamin Ash del bergantín “Enterprise” comprarle una chalupa para reponer la que había perdido en las Guaitecas, a lo cual se negó el norteamericano. También, a su bordo encontró las cartas de Fitz Roy de los canales occidentales de la Patagonia y del estrecho de Magallanes, trató de obtenerlas y se encontró con una nueva negativa. Por tanto, el comandante Guillermo resolvió ordenar la construcción de un bote en tierra aprovechando el ciprés de buena calidad encontrado en el lugar. Por su parte, el capitán Perkins, también lobero, del bergantín goleta “Betzei”, dio muy buena información sobre la navegación por los canales patagónicos y facilitó los planos de Fitz Roy que poseía, los que fueron copiados por Phillipi, ya que la goleta adolecía de ellos. A su vez, Phillipi le fabricó uno del cabo de Hornos como recompensa por los servicios prestados.

En estas circunstancias el 20 de junio a las 10 de la noche dice la bitácora de la goleta... *el hombre de guardia de la “Ancud” dio la voz de alarma, anunciando que se incendiaba el bergantín Enterprise, que se hallaba surto a sólo 200 varas (18 metros) de la goleta. Sin tardanza me fui a su bordo en su auxilio, que fue muy oportuno, pues todos dormían a bordo y en 15 minutos más el buque habría volado, pues debajo del punto amenazado por el fuego existían 10 quintales de pólvora⁴⁴. (unos 460 kilos de este explosivo). Constituyendo este acto por lo demás, el primer acto de salvataje en la zona austral de Chile.*

Por fin, el 4 de julio, terminados los contratiempos que habían obligado a la Ancud a permanecer en Puerto Americano, se largan las velas para continuar al sur. Ese mismo día se ofreció John Yates para acompañar a la goleta en calidad de práctico hasta la isla de Las Cabras, (Ilchemó de las actuales cartas náuticas), la más austral del archipiélago de Los Chonos. El avance hacia el sur los llevó por diversos parajes entre los que destacan la península Tres Montes, el canal Wickhan, canal Vicuña y varias islas. Pero el clima de ese invierno, uno de los más crudos del que se tenga constancia, llevó las capacidades humanas y la fortaleza de la goleta a sus límites y más allá. La bitácora indica que desde el 21 de julio se registran calmas con heladas, tiempo duro, mar fuerte y elevada hasta el 27 de julio en que empeoró el clima. Más aún, al amanecer del día 28 de julio de 1843 los golpes de mar que azotaban a la goleta parecían querer destruirla. A las 09.00 am un gran golpe de mar provocó una rotura grande en la tablazón de babor que comenzó a inundar las bodegas. A ello se sumó la rotura del macho de fierro del timón, teniendo que navegar el práctico Miller con gran destreza de costado y otras maniobras, mientras todos ayudaban en el achique, decidiendo el comandante Guillermo regresar a Puerto Americano y deshacer lo andado para pedir ayuda a Chiloé, arribando 5 días después, el 3 de agosto de madrugada a Puerto Americano. A las

⁴⁴ SHOA, Armada de Chile (1843). Bitácora de la Goleta de Guerra “Ancud” para tomar posesión de los Estrechos de Magallanes. Valparaíso: Archivo del SHOA. Documento original. Inédito.

08.00 am salió el práctico Miller con don Bernardo Phillipi y 5 hombres a golpe de remo hasta Chiloé (300 kms app) con víveres para 12 días y una nota para el intendente de Chiloé, permaneciendo la goleta “Ancud” en Puerto Americano haciendo reparaciones a la espera de los víveres perdidos. Una tremenda hazaña dentro de la gran hazaña que significó la toma de posesión del estrecho de Magallanes. Y luego de varios días llegaron hasta Dalcahue desde donde Phillipi cabalgó por dos días más hasta Ancud a pedir auxilios al intendente de Chiloé Domingo Espiñeira. Luego de 23 días de ausencia, el 26 de agosto a las 10.00 de la noche regresa la chalupa junto a una embarcación con víveres y repuestos para continuar la travesía, entre ellos, varios machos de fierro para el timón.

Es en estas circunstancias que se produce el primer acto de soberanía llevado a cabo por una tripulación y una embarcación de la Armada de Chile. El 4 de septiembre arribaron dos embarcaciones madereras de Chiloé, con el fin de negociar con el bergantín N.A. “Enterprise” que tenía tabaco breva a su bordo, que es un tabaco aplastado y de sabor medio a fuerte. Esta embarcación llevaba siete meses surto en Puerto Americano comerciando e intercambiando tabaco por carne salada y otros víveres, haciendo de este modo contrabando. Por esta razón el comandante Guillermo notificó a la “Enterprise” que abandonase el puerto y el archipiélago, por considerar que realizaba una contravención al Derecho de Gentes (hoy Derecho Internacional), pero en vez de cumplir la orden, el capitán Ash envió un bote a la pesca de gatos marinos, como un medio de eludir la disposición de zarpar, por tener ausente uno de sus botes.

El día 5 a las 10.00 am, viendo el comandante de la “Ancud” que el capitán de la “Enterprise” no cumplía la orden, le embargó dos chalupas que tenía en tierra, disponiendo un piquete para su resguardo, informando que les serían devueltas una vez se hicieran a la vela, pero, no haciendo caso el capitán Ash nuevamente, la “Ancud” cargó el cañón pedrero y amenazó formalmente con hacer fuego sobre aquel si no zarpaba en el acto. Sólo así se logró que se cumpliera la orden del comandante Guillermo. Sin embargo, la “Enterprise” salió a remolque y fondeó a dos millas afuera, mandando sus botes a otra caleta, eludiendo nuevamente la orden perentoria del buque chileno.

El día 6 de septiembre la goleta “Ancud” dio vela a las 10 de la mañana y con los remos atracó al bergantín “Enterprise”, notificando a su capitán que si lo encontraba después de esa fecha, en alguna caleta, rada o bahía de la República donde no hubiese autoridades, decomisaría su buque y lo remitiría a Chiloé a disposición de las autoridades de esa Provincia, logrando de esta manera el cumplimiento de la orden impartida y realizando el primer acto de soberanía de la República en el austro patagónico.



Réplica de la goleta Ancud en el Museo Nao Victoria de Punta Arenas

El día 10 de septiembre a las 07.00 am la “Ancud” levó anclas y dio vela al sur a cumplir la misión encomendada para reafirmar la soberanía de Chile, lo que se concretó el 21 de septiembre de 1843, constituyendo la toma de posesión del estrecho de Magallanes en el suceso geopolítico más importante de la historia de Chile en tiempos de paz, legando al Chile actual más de 1.300.000 kms cuadrados, vale decir, el 51% del actual territorio nacional incluyendo a la Antártica chilena⁴⁵.

Este suceso sobre una embarcación extranjera que practicaba el contrabando en aguas territoriales chilenas ocurrido hace 180 años es una muestra del legado que ha seguido y mantenido la Armada de Chile al demostrar que la historia de la soberanía es una de las más extraordinarias aventuras de la vida y del pensamiento del hombre y de los pueblos por conquistar su libertad y hacerse dueños de sus destinos. Parafraseando a Ortega y Gasset, concordar en que la soberanía significa la voluntad última de una colectividad, la voluntad radical y sin reservas de formar una comunidad de destino histórico como un gran legado a las generaciones futuras.

Legado que siguió y nos dejó el piloto Luis Pardo Villalón y su tripulación en su célebre embarcación, la escampavía “Yelcho”, cuando acudió al rescate de la expedición de sir Ernest Shackleton en 1916, y que con una fe inquebrantable, como chileno y marino, dejó escrito: “no retornaré solo”.

Legado que nos permitió afianzar los límites antárticos en 1940 y realizar la primera visita de un mandatario a la Antártica, la del presidente Gabriel González Videla en 1948 para visitar la Base Antártica “Soberanía”, hoy Base Antártica “Arturo Prat”.

Legado que refrendara el “Leucotón” y su valiente tripulación ante la Armada argentina en 1958 frente a la provocación bélica en el islote Snipe. Legado que el peso de la tradición hacía que nuestra Escuadra estuviera en todo momento dispuesta -en 1978 frente a la agresión trasandina- a ser fieles al lema de nuestros buques: “Vencer o Morir”.

⁴⁵ Vargas Gaurategúa, Javier (2007). La influencia de la Marina; (5): 459-469, 2007/Valparaíso: REVISMAR.

Legado que en la paz de nuestros días mantiene la Armada de Chile en ese, nuestro austro patagónico, como fieles herederos de la goleta de guerra “Ancud” y su heroica tripulación.

Bibliografía:

1. GÓMEZ MACÍAS, Abel (1999). La Goleta Ancud. Frutillar: Imprenta Villablanca.
2. MARTINIC BEROS, Mateo (2006). Historia de la Región Magallánica. Tomo II: Ocupación Nacional y Colonización (1841-1905). Punta Arenas: UMAG.
3. PÜSCHEL HANEWALD, Marianela (1985). Viaje de la Goleta Ancud y toma de posesión del Estrecho de Magallanes en 1843. Selección y síntesis. Puerto Montt: Secretaría Regional Ministerial de Educación Región de Los Lagos.
4. SHOA, Armada de Chile (1843). Bitácora de la Goleta de Guerra “Ancud” para tomar posesión de los Estrechos de Magallanes. Valparaíso: Archivo del SHOA. Documento original.
5. VARGAS GUARATEGÚA, Javier (2005). Goleta Ancud. 162 años de deuda histórica. Diplomacia; Santiago, (103): 80-93, 108 julio – septiembre, 2005.
6. VARGAS GUARATEGÚA, Javier (2007). La Influencia de la Marina de Chile en la Toma de Posesión del Estrecho de Magallanes. Revista de Marina; Valparaíso, (5): 459-469, 2007.

Fuente: Revista de Marina.

UNA MIRADA AL PASADO

HISTORIA NATIONAL GEOGRAPHIC

JACQUES COUSTEAU, EL GRAN DEFENSOR DE LOS MARES Y OCÉANOS

Por J. M. Sadurní

31 de mayo de 2024

El 11 de junio de 1910 nació Jacques Cousteau, quien se convirtió en el oceanógrafo más famoso del mundo. Con sus libros, películas y series, Cousteau difundió el valor de la vida en los mares del mundo y contribuyó a tomar conciencia de la importancia de su conservación.



Jacques Cousteau revisando algunas joyas arqueológicas encontradas en los fondos marinos de las islas griegas

El 11 de junio de 1910 nació Jacques Yves Cousteau, posiblemente el explorador y oceanógrafo más famoso del mundo, quien gracias a sus fantásticos documentales a bordo del mítico buque *Calypso* **cautivó a espectadores de todo el mundo** haciéndoles conocedores y partícipes de las maravillas y **los secretos del mundo submarino**.

La fascinación de Cousteau por el mar empezó muy pronto, y por casualidad. A los cuatro años de edad, **Jacques era un niño con una salud muy frágil**, por lo que los médicos recomendaron a sus padres que el pequeño evitara los deportes de contacto y practicara la natación. A partir de entonces, Jacques Cousteau empezó a sentirse fascinado por todo lo relacionado con el mar.

Un idilio con el mar

Cuando Jacques cumplió los trece años, su padre le regaló una cámara de filmar, y a pesar de que era un modelo sencillo, el joven la llevaba siempre consigo y grababa todo lo que le rodeaba. A los veinte años, Jacques se alistó en la Academia Naval francesa y se graduó como oficial de artillería, pero un desgraciado accidente en el que se rompió los dos brazos, y en el que incluso estuvo a punto de perder la vida, le obligó a cambiar de planes para convertirse en piloto naval.

Durante su convalecencia, **los médicos le volvieron a recomendar que practicara natación**. Este deporte lo transformaría para siempre e hizo que su pasión por el mar se desatara la primera vez que usó unas gafas de buceo como las que utilizaban los buscadores de perlas filipinos.

La práctica de la natación como método de recuperación de un terrible accidente transformó para siempre la vida de Jacques Cousteau

La participación de Cousteau en la Segunda Guerra Mundial le valió diversas condecoraciones –incluida la Legión de Honor– e incluso incrementó su pasión por el mar y por filmar. **En esa época realizó su primera película titulada *A diez brazas bajo el agua***, y el 12 de julio de 1937 se casó con Simone Melchior con quien tuvo dos hijos, Jean-Michel (nacido en 1938) y Philippe (1940–1979).



El oceanógrafo Jacques Cousteau antes de una inmersión en 1956

Tras finalizar la contienda, **la marina francesa quiso aprovechar los conocimientos de buceo de Cousteau y organizó una expedición submarina en el Mediterráneo** en busca de un barco romano, el *Mahdia*, que había naufragado en el siglo I a.C. en las costas de Túnez. **Ésta fue la primera expedición arqueológica subacuática de la historia en la que se emplearon aparatos autónomos de inmersión** diseñados por el propio Cousteau y por Émile Gagnan, un ingeniero francés. Bautizaron a ese dispositivo como Acqua Lung (pulmón acuático). Un año después, Cousteau abandonó definitivamente la marina para organizar sus propias expediciones.

El Calypso



El Calypso, de Jacques Cousteau

"Fue ahí, entre las barcas y los acorazados del puerto de La Valletta, en la isla de Malta, donde lo vi por primera vez. Me enamoré de él nada más verlo. Me acuerdo como si fuera ayer... ¡pero fue en 1950!". El barco del que así hablaba Cousteau era un viejo dragaminas que se hundió en Singapur y fue remolcado hasta Marsella. **El explorador se prendió de inmediato de él y lo bautizó con el nombre de Calypso, como la ninfa del poema homérico La odisea, lo remodeló completamente y lo transformó en el buque oceanográfico más popular de la historia de la navegación.** Su primera misión fue el estudio de los corales en un archipiélago del mar Rojo.

"Me enamoré de él nada más verlo. Me acuerdo como si fuera ayer..." contaba Cousteau sobre la primera vez que vio el Calypso en Malta, destinado a convertirse en el buque oceanográfico más famoso.

En 1953, Cousteau publicó El mundo del silencio, un libro donde narraba sus experiencias y viajes por el mar. Su figura como divulgador del mundo marino culminó en 1956 con la película del mismo nombre, dirigida por Louis Malle y con la cual ganó la Palma de Oro del Festival de Cannes y, un año más tarde, el Oscar.

A pesar del éxito adquirido con sus películas y la publicación de sus libros, Cousteau no abandonó su faceta como inventor. **En 1960 presentó al mundo unos revolucionarios "platillos de buceo",** unos pequeños submarinos con forma de platillo volante **para poder hacer inmersiones a mayor profundidad.** En 1963 se construyó la primera base submarina en la que Cousteau permaneció junto a un equipo de expertos durante 30 días.

La serie que lo catapultó a la fama

Pero lo que realmente convertiría a Cousteau en una celebridad mundial fue **la serie documental que se emitió desde 1968 a 1975 llamada *El mundo submarino de Jaques Cousteau***. En ella, el famoso oceanógrafo explora los mares del planeta junto a la tripulación del *Calypso*, **mostrando al público la diversidad y complejidad del mundo submarino y la vida de los océanos**. En 1968, National Geographic Society marcó un hito en la historia de la televisión al conseguir que uno de los documentales de Cousteau titulado *Amazonas* fuese visto por treinta y cinco millones de personas.



Jacques Cousteau consiguió fama mundial con la serie documental "El mundo submarino de Jaques Cousteau" emitida entre 1968 y 1975

La serie documental El mundo submarino de Jacques Cousteau le catapultó a la fama. En ella mostraba al gran público la diversidad de la vida oceánica

Entre publicaciones de libros, rodajes de películas y documentales, Cousteau fundó en 1974 junto a sus hijos, la **Sociedad Cousteau, una fundación dedicada a la protección de la vida oceánica**. Desde esta plataforma **denunció los devastadores efectos de la pesca abusiva, promovió movilizaciones contra la energía nuclear** y advirtió sobre los problemas derivados de la superpoblación. A menudo descrito por otros biólogos como un comunicador más que como un científico, **Cousteau fue capaz de hacer llegar a un público profano el amor por el mar y por la enorme diversidad de vida que lo inunda**.

El 25 de junio de 1997, el Capitán Planeta, como era conocido, **marchó definitivamente al "mundo del silencio" al no superar unos problemas cardíacos** que padecía desde hacía unos meses. Fue enterrado en su lugar de nacimiento, Saint-André-de-Cubzac (Francia), y homenajeado con una calle y una placa conmemorativa. Para el recuerdo quedarían sus palabras: **"En el mar no hay pasado, presente o futuro, sólo paz"**.

Fuente: Página web National Geographic.

HISTORIA MARINERA

HISTORIA MARINERA



DON GABITO

Jorge Sepúlveda

Ese domingo en la tarde todo estaba tranquilo. El acorazado Latorre fondeado a la gira en la bahía de Coquimbo recibía, como era la costumbre de aquella época, gran cantidad de visitas a bordo.

Como Oficial de Guardia me encontraba en el portalón mientras se acercaba el motor lleno de gente, cuando escuché claramente que el patrón tocaba 5 pitazos, señal de “Presidente a bordo” pensé que sin duda el patrón se había equivocado o bien se trataba de alguna broma; pero grande fue mi sorpresa cuando la embarcación atracó al portalón el primero en subir a bordo fue, precisamente el Presidente de la República Don Gabriel González Videla.

Al saludarlo, explicó que no podía desprenderse de los políticos que lo seguían a todas partes y no le permitían descansar. Vio al Latorre en Coquimbo y pensó “los únicos que pueden ayudarme son los marinos, me voy a bordo”.

Después de descansar tranquilamente unas tres horas en la Cámara del Almirante y tomar una taza de te con tostadas, bajó a tierra, ahora en la lancha insignia con gran sonrisa y muchas palabras de agradecimiento.

Fuente: “Caleuche Buque del Recuerdo”, de Raúl Barros Garcés.
Aporte del socio CN Alberto Casal Ibaceta.

NOTICIA ARMADA



NOTICIA ARMADA

INFANTES DE MARINA OBTIENEN CATEGORÍA ORO Y SEGUNDO LUGAR EN LA COMPETENCIA DE PATRULLAS DE INFANTERÍA 2026

Viernes 5 de junio de 2026

La competencia reunió a patrullas del Ejército de Chile, Armada de Chile, Fuerza Aérea de Chile, Ejército de Brasil y Escuelas Matrices del Ejército.



La patrulla de Infantes de Marina que representó a la Armada de Chile obtuvo la Categoría Oro y el segundo lugar general en el Ejercicio de Evaluación Táctico Técnico de Infantería (E.E.T.T.I) año 2026, en conmemoración al asalto y toma del Morro de Arica y día de la Infantería Chilena año 2026, desarrollado en la ciudad de Arica.

La competencia reunió a patrullas del Ejército de Chile, Armada de Chile, Fuerza Aérea de Chile, Ejército de Brasil y Escuelas Matrices del Ejército, quienes enfrentaron exigentes pruebas de liderazgo, resistencia física, navegación terrestre, combate y trabajo en equipo. El primer lugar fue obtenido por la VI División de Ejército.

La ceremonia de clausura fue presidida por el Comandante del Comando de Operaciones Terrestres, General de División Carlos Muñoz de la Puente, quien destacó la preparación y profesionalismo de todas las patrullas participantes, valorando especialmente la presencia de representantes de la Armada de Chile, Fuerza Aérea de Chile y Ejército de Brasil en esta instancia de competencia táctica y técnica.



Asimismo, el General Muñoz señaló que, más allá de los resultados obtenidos, lo relevante es reconocer “la motivación profesional, la preparación profesional y el ímpetu que debe caracterizar a cada uno de estos soldados”, destacando además el compromiso asumido por quienes representaron la historia y tradiciones de sus respectivas instituciones.

Tras la ceremonia, el Comandante de la patrulla de la Armada de Chile, Teniente 1° IM Andrés Alfaro, manifestó su satisfacción por el desempeño alcanzado. “Estamos felices y orgullosos de nuestro desempeño, obteniendo un 90,7% de evaluación, clasificados en Categoría Oro y alcanzando el segundo lugar en este ejercicio de evaluación técnico-táctica de Infantería”, señaló.

Este resultado refleja el alto nivel de preparación, disciplina y cohesión de los Infantes de Marina participantes, quienes dejaron en alto el nombre de la Armada de Chile en una de las competencias más exigentes del ámbito militar nacional.



Fuente: Página web Armada de Chile.

POSTALES DEL PASADO

Postales



Valparaíso, en 1930
(Valparaíso del Recuerdo II)

La foto muestra los avances en la construcción de la Catedral de Valparaíso en ese año. Recordemos que este templo se construyó en los terrenos del palacio de doña Juana Ross, que fue demolido luego del terremoto de 1906. Los trabajos se iniciaron en 1910, con el dinero dejado por Agustín Edwards Ross para la construcción de una iglesia bajo la advocación de la Virgen del Carmen. La obra estuvo a cargo del ingeniero Juan Tonkin y fue proyectada por los arquitectos Cruz Montt y Ricardo Larraín Bravo.



**Viña del Mar, en 1910
(Viña del Mar del Recuerdo)**

Otra hermosa foto de la Plaza de Viña, cuyo nombre oficial es Plaza José Francisco Vergara. La plaza lleva el nombre del fundador de Viña del Mar, quien destinó los terrenos en donde se ubicaría posteriormente la plaza de la ciudad. Este gesto fue oficializado en el plano de formación y el decreto de autorización emitido el 29 de diciembre de 1874.



Valparaíso, en 1860
(Pinterest)

Otra foto de la Plaza de la Intendencia, actual Plaza Sotomayor, con el edificio de la Bolsa de Comercio de Valparaíso, inaugurado en 1858, a través del cual se accedía al muelle de pasajeros. Al centro de la plaza se aprecia el monumento a Lord Cochrane, que estuvo ubicado en este lugar hasta 1895.



Viña del Mar, en 1891
(Viña del Mar del Recuerdo)

La foto muestra el Fuerte Callao, que estaba ubicado en el Cerro Castillo y que era parte de la red de fuertes de defensa de costa de Valparaíso, que se construyó a partir de 1866 después del bombardeo de Valparaíso.

Fue en los terrenos de este fuerte, que entre 1929 y 1930 se construyó el Palacio Presidencial de Cerro Castillo. El único recuerdo que queda de este fuerte es el nombre de la calle en donde se ubica el palacio presidencial, cuya dirección es: calle Callao N° 398.

Fuentes: Según se indica en cada foto.

CITA CON LA HISTORIA

Cristián Labbé "Cita con la historia"

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

VIDEOS

VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

Cuenta presidencial 2026: La batalla que no ocurrió - programa Una Sola Voz

<https://youtu.be/80Le-w6ugg0>

Gendarmería de Chile: cuidado ¡¡¡ mucho que mejorar - Pedro Veas Diabuno, ex presidente de Multigremial FACIR

<https://youtu.be/Y0EX8JFSqJY>

7 de junio recordamos: Toma y asalto del Morro de Arica y Día de la Infantería - Carlos Valdenegro Oyaneder, historiador

<https://youtu.be/1v32cz1zrhQ>

Protocolo carcelario: ¿Para militares adultos mayores, existe? - Solange Robert de la Mahotiere y Jeannette Reyes de Castañer - Trabajando Codo a Codo con Multigremial Facir

<https://youtu.be/B3Ps6OiabSg>

Libertad pa'abrazar una última vez - Graciela Krebs de Thauby - Trabajando Codo a Codo con Multigremial FACIR

<https://youtu.be/a5ZDCWMXTZ4>