
BITÁCORA DEL SOCIO

Lunes 06 de Julio



JULIO 2026

INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	2
EFEMÉRIDES.....	13
9 de julio de 1879 se desarrolló la acción naval conocida como “la noche feliz de Latorre”, en la rada de Iquique	
SALUD.....	20
Cetoacidosis diabética	
CARTAS AL DIRECTOR	24
Cartas no publicadas en medios de prensa	30
MEMORIA HISTÓRICA	31
Tanques en La Moneda - 29 de junio de 1973	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	32
N° 151: fantaseando	
HUMOR GRÁFICO.....	33
Mejor Humor – Pinceladas en el Mar	
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.....	34
Entre la fascinación y la realidad: el problema pendiente de la "ruta Chile por Chile"	
REPORTAJE HISTÓRICO.....	39
Valparaíso fundación en la costa del mar, ejemplo de aplicación de la ordenanza de Carlos V	
UNA MIRADA AL PASADO	49
14 de julio de 1789: la toma de la Bastilla	
HISTORIA MARINERA.....	57
En Mejillones yo tuve un amor	
NOTICIA ARMADA.....	58
POSTALES DEL PASADO	62
CITA CON LA HISTORIA	66
VIDEOS	66

NOTICIAS ASOFAR



UN ESPECIAL SALUDO DE CUMPLEAÑOS DE ASOFAR

Este sábado 4 de julio fue una fecha muy especial para nuestra Asociación, el Capitán de Navío Sr. Mario Ross Jünemann cumplió 102 años de vida. A nuestro Socio Honorario más antiguo y Ex Presidente de nuestra institución, el Presidente de ASOFAR, su Directorio y por supuesto todos los socios, le hacemos llegar nuestros mejores deseos de buena salud, muchas alegrías y satisfacciones en este nuevo año de vida junto a sus seres queridos.

El Comandante Ross ingresó a ASOFAR el 27 de agosto de 1976, fue integrante del Directorio entre 1984 y 1989, luego fue Presidente de nuestra Asociación los años 1999 y 2000 y fue nombrado Socio Honorario el año 2001.

Nuestro Socio Honorario Nació en Paillaco el año 1924, en una familia compuesta de ocho hermanos, quedando huérfano de madre a los cinco años y de padre a los 10 años. A los 16 años ingresó a la Escuela Naval Arturo Prat, egresando al servicio del año 1947.

Cursó la especialidad de Artillería Naval y durante su carrera estuvo embarcado en numerosas unidades de la Armada, destacando los cinco años como dotación del crucero "O'Higgins". Fue Comandante de la corbeta "Chipana" y del transporte "Aguiles". Integró la dotación que en 1964 trajo desde Copenhague el petrolero "Araucano". También fue Comandante de la Base Naval de Puerto Montt entre los años 1968 y 1970, retirándose de la Armada el año 1975 con el grado de Capitán de Navío.

Posteriormente se desempeñó como gerente de la empresa Trolebuses del Estado, fue delegado municipal de la Municipalidad de Viña Del Mar, director del Club de Campo por 2 períodos, y además es el Caleuchano más antiguo. Es el único sobreviviente de su promoción de la Escuela Naval.

Estuvo casado con la señora Carmen Urquieta con la cual tuvo cuatro hijos, Mario, Ricardo, Alejandro y Rodrigo.

Como Asociación, nos llena de orgullo tener con nosotros a nuestro distinguido Socio Honorario CN Mario Ross, a quien felicitamos por su esfuerzo y dedicación a ASOFAR y por ser un ejemplo de principios y valores para las nuevas generaciones. **¡BRAVO ZULU!**



LANZAMIENTO DEL LIBRO DE NUESTRO SOCIO VA HERNÁN COUDJOUNDJIAN

El miércoles 24 de junio, el Presidente de ASOFAR CN Enrique Lafuente Saavedra, participó en el lanzamiento del libro “Forjando el carácter: Hábitos y valores para una vida plena”, de nuestro socio Vicealmirante Sr. Hernán Coudjoundjian Bergamali, que fue organizado por el Centro Naval de Liderazgo de la Armada y que se realizó en el Auditorio Almirante Justiniano de la Academia de Guerra Naval, en un marco sobrio y solemne.

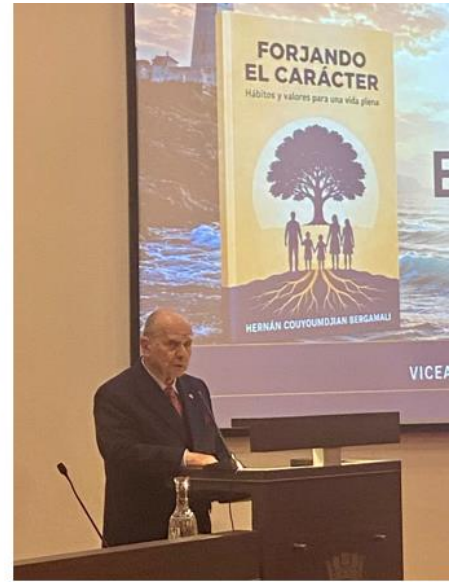
El evento contó con la asistencia del Ex-CJA Almirante Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos, del Director de la Academia de Guerra Naval Capitán de Navío Sr. Christopher Green, y de Almirantes, Oficiales y Suboficiales en Retiro. También participaron delegaciones de la Escuela Naval y de la Academia Politécnica Naval e invitados especiales.

En primer lugar, se dirigió a los presentes, el Asesor del Centro de Liderazgo de la Armada, Capitán de Navío Sr. Ronald Von der Weth Fisher y luego, el Contraalmirante Sr. Eduardo Troncoso Unwin realizó una amena y didáctica presentación del libro, destacando algunos de los valores y hábitos entre los más de 240 que el VA Coujoundjian refiere en su libro, dando a conocer los aspectos más importantes del contenido del libro y su utilidad para profesores, alumnos y todos aquellos que quieran alcanzar o al menos mejorar su vida plena.

A continuación, se dirigió a los presentes, el autor del libro, VA Hernán Coudjoundjian Bergamali, dando a conocer cómo nació la idea de dejar por escrito, sus propias experiencias de vida y en especial su paso por la Armada por más de 40 años, las que fue recopilando desde la década del 70 como un “check list”, en primer lugar para la educación de sus propios hijos y que luego fue tomando forma, hasta convertirse en la actual publicación, esperando que esta sirva para la tarea de padres, profesores y adultos en general, en la trascendente misión de forjar el carácter de niños y jóvenes mediante el desarrollo de valores y buenos hábitos. Finalmente, el VA Coujoundjian agradeció a todos aquellos que contribuyeron a la materialización de su obra, a los presentadores del libro y a los asistentes al evento.

Con posterioridad, los asistentes compartieron un café con torta en el Hall principal, mientras el VA Coujoundjian dedicaba y autografiaba los libros que fueron comprando los interesados.

!!EXCELENTE PRESENTACIÓN DE UN LIBRO ÚTIL Y CONVENIENTE DE LEER!!



PRESENCIA DE ASOFAR EN COSOC DE CAPREDENA

El 30 de junio, nuestro director representante en el Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) de la Caja de Previsión de la Defensa Nacional, CN AB Fernando Palma participó en la séptima sesión del COSOC de CAPREDENA, instancia en la que la Jefatura Ejecutiva de Administración de los Fondos de Salud del Ejército (JEAFO SALE) efectuó una charla orientada a informar sobre esta Jefatura en el Sistema de Salud del Ejército (SISAE) y los principales beneficios disponibles para sus usuarios.

La exposición estuvo a cargo de la Jefe de la JEAFO SALE, Coronel Sra. María Soledad Acevedo San Martín, quien presentó el funcionamiento de esta Jefatura, las características de los distintos fondos de salud, entre ellos FODEMECU, FOSAFE, Fondo Complementario y FASSE. Asimismo, abordó materias relacionadas con diferencias arancelarias, coberturas, convenios, reembolsos, beneficios y el uso de la sucursal virtual.

Durante la jornada también participó el Comandante de la División de Salud del Ejército, General de Brigada Sr. Francisco Silva Terán, quien respondió las consultas de los asistentes respecto del financiamiento, funcionamiento y organización del SISAE, además de aclarar diversos aspectos relacionados con la atención que reciben los beneficiarios de CAPREDENA en las instalaciones de salud institucionales.

De esta forma ASOFAR está recibiendo importante información referida al tema de la salud de modo de apreciar que aspectos de otros sistemas de salud podrían contribuir a mejorar en el Sistema de Salud Naval.

¡ASOFAR PREOCUPADA POR LA SALUD DE NUESTROS SOCIOS!



REUNIÓN CON CONSULTORA ESPECIALIZADA EN EMPLEABILIDAD

El jueves 02 de Julio, el Presidente de ASOFAR CN Enrique Lafuente Saavedra, junto al Vicepresidente CN Gabriel Ramos, al Director Secretario CC Francisco Martínez, al Director de Finanzas CN AB Fernando Palma y al Director encargado de Convenios CN AB Elías Tramón, se reunieron en el Co-Work del Club Naval de Campo Las Salinas, con la Sra. Marielle Trujillo, Coach y Mentor de Empleabilidad, y fundadora de “Talento Marino”, consultora especializada en empleabilidad, reclutamiento y desarrollo de carrera, en la que se expuso la propuesta de colaboración de esta consultora para apoyar la reinserción laboral de personal naval en retiro.

Fue una reunión muy productiva, en donde la Sra. Marielle Trujillo efectuó una presentación de la forma en que se puede establecer una alianza con ASOFAR, de modo de brindar a los socios, incluidos hijos y nietos, de oportunidades laborales al pasar a retiro de la Armada.

SEGUIREMOS EXPLORANDO ESTA Y OTRAS INICIATIVAS QUE PUEDAN BENEFICIAR A NUESTROS SOCIOS.



GRAN BINGO DE LA CORPORACIÓN VETERANO NAVAL

El viernes 03 de Julio, el Presidente de ASOFAR CN Enrique Lafuente Saavedra junto a los Directores CC Francisco Martínez Labbé y CN Daniel De La Hoz Cerda, acompañados de sus respectivas cónyuges, asistieron al Gran Bingo organizado por la Corporación Veterano Naval, en la cual ASOFAR aportó con un premio y cuyos fondos irán en beneficio de nuestros camaradas privados de libertad.

Fue un excelente Bingo, muy bien organizado, dirigido amablemente por los animadores y con una agradable once. En la mesa de ASOFAR, el Director Martínez se adjudicó el premio al “pinche” de uno de los bingos jugados (un par de audífonos inalámbricos) y la cónyuge del Director De La Hoz obtuvo el premio a cartón lleno de otro de los bingos, (un Smart TV de 43”).

!!ENTRETENIDO BINGO PARA UNA NOBLE CAUSA!!



FALLECIMIENTO DE UNO DE NUESTROS SOCIOS HONORARIOS

Con profundo dolor compartimos la triste noticia del fallecimiento de nuestro Socio Honorario, Capitán de Navío Sr. Juan Francisco Vargas Sáez (Q.E.P.D.), quien a sus 92 años y con fecha 4 de julio, ha emprendido su navegación celestial. Le recordamos como uno de nuestros integrantes más participativos y preocupados por ASOFAR donde nos acompañó por 46 años.

El Presidente, Directorio y Socios de ASOFAR hacemos llegar nuestras más sentidas condolencias a su familia, por tan sensible pérdida. Y en cuanto a nuestro Camarada de Armas, sólo desearle buen viento, mar llana y recalada segura a la casa de Dios.



CAMPAÑA “PRIMERA CAPA” PARA NUESTROS CAMARADAS PRISIONEROS

Como ASOFAR y considerando las condiciones climáticas propias del invierno, nos hemos sumado a la campaña “Primera Capa para abrigar a nuestros viejos Camaradas”, con el fin de brindar apoyo a nuestros camaradas privados de libertad (hombres y mujeres) en este período de fríos intensos, a través de la adquisición de tenidas de primera capa, compuestas por una polera y calzoncillo largo cuyo valor es de \$13.642.

Hacemos un llamado a nuestros socios para que se sumen a esta noble iniciativa. Cualquier monto es bienvenido, cuyo fin es entregar abrigo y esperanza, haciéndoles sentir que no están solos y que nosotros no los hemos olvidados.

En el siguiente flyer se encuentran los datos para realizar su aporte a través de una transferencia o depósito en la cuenta corriente de nuestra Asociación. Es importante señalar que el plazo máximo para realizar este aporte es hasta el viernes 10 de julio próximo.

**Primera capa para
nuestros viejos
camaradas**

En este invierno, ellos
NO ESTÁN SOLOS

¿Nuestra meta?
400 conjuntos para nuestros
camaradas privados de
libertad

Valor de cada conjunto: \$13.642
CUALQUIER MONTO ES BIENVENIDO

Aportes a:
Cta. Corriente Bco. de Chile: 00-067-12163-94
Rut: 70.880.800-8
Asociación de Oficiales de la Armada en Retiro
correo: asofar@gmail.com
mensaje: aporte 1era capa
PLAZO HASTA 10/07/2026



ACTIVIDADES PREVISTAS PARA EL MES DE JULIO

De acuerdo al calendario de actividades del año 2026 de ASOFAR, se tienen previstas las siguientes actividades durante el presente mes de julio.

- 07 de julio, 11.00 hrs. Audiencia de ASOFAR con el Sr. Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval.
- 15 de julio, 11.00 hrs. Visita profesional al Centro de Manufactura Avanzada de ASMAR (V), con motivo del 137° aniversario de la especialidad de Ingeniería Naval. Esta actividad cuenta con cupos limitados y ASOFAR contratará movilización para los desplazamientos de ida y regreso desde el Club Naval de Campo “Las Salinas” de Viña del Mar hasta ASMAR Valparaíso, saliendo a las 10:00 hrs. Inscripciones hasta el 8 de julio.
- 24 de julio, 13.00 hrs. Aniversario Programa Radial “Revelando”, que cumple once años al aire. Reunión y almuerzo del Directorio con conductores y panelistas.
- 30 de julio, 10.00 hrs. Seminario Salud Naval para nuestros socios y personal en retiro de la Región de Valparaíso. Lugar: Auditorio Hospital Naval de Viña del Mar.
- Por confirmar audiencia con el Sr. Comandante en Jefe de la Armada.





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 9 DE JULIO DE 1879 SE DESARROLLÓ LA ACCIÓN NAVAL CONOCIDA COMO “LA NOCHE FELIZ DE LATORRE”, EN LA RADA DE IQUIQUE



LA ARMADA DE CHILE DESDE LA ALBORADA AL SESQUICENTENARIO (1866-1891)

Rodrigo Fuenzalida Bade

Capítulo X “El Perú con la iniciativa”

Combate del “Huáscar” y la “Magallanes” en Iquique (pág. 806)

Estando el enemigo informado de las salidas diarias que hacían los buques chilenos desde varias semanas atrás, durante el bloqueo de Iquique, se formó un plan en el cual, aprovechando la ausencia del grueso de la fuerza bloqueadora durante la noche, se podría

atacar a la “Abtao”, en reparaciones inmóvil en el puerto. Para esto se pensaba que el “Huáscar”, sin mayor riesgo, podría penetrar en él amparado por la oscuridad y destruir la corbeta.

Una vez que el monitor estuvo reparado y carenado, más veloz que nunca y reaprovisionado totalmente¹, salió a campaña el 6 de julio y el 9 entró en Arica para ponerse en comunicación con el Presidente Prado y recibir instrucciones.

De inmediato se le hizo salir con rumbo a Iquique para realizar el plan concebido de atacar a la “Abtao” en su fondeadero y luego regresar velozmente a Arica para ponerse al amparo de los cañones de la plaza.

El “Huáscar” estaba preparado para esta misión, tenía carbón inglés que producía poco humo, su casco estaba limpio y su pintura era de un color azul verdoso, como el mar de la zona.

Grau partió al sur navegando pegado a la costa encubriéndose en la sombra de los cerros y pasó a Pisagua a informarse si la “Abtao” permanecía todavía en el fondeadero y a disponer por telégrafo que esa noche no se encendiesen luces en el puerto. Obtenido el dato afirmativo, salió de Pisagua con todas las precauciones del caso para no ser visto.



Cañonera “Magallanes”

Pero en la guerra suceden imprevistos que pueden echar por tierra el mejor de los planes. El hecho de no encenderse luces en el puerto llamó la atención del precavido e inteligente Sánchez y como esta anomalía coincidiera con el término de las reparaciones de su nave, aceleradas por Simpson para evitar la repetición de ataques por lanchas con torpedos, como había ocurrido al “Matías Cousiño” la noche anterior, salió a voltejar fuera del puerto.

¹ A petición de Grau, en las reparaciones efectuadas al monitor entre el 20 y el 28 de junio, se le retiró el palo trinquete por entorpecer el fuego de la artillería. - Ahumada Moreno. T. I. págs.. 558 y 559.

Al filo de la media noche del 10 de julio, el “Huáscar”, favorecido por la completa oscuridad, penetró sigilosamente en la bahía sin ser notado por las naves bloqueadoras y se dirigió directamente al punto donde debería estar la “Abtao”. Al no hallarla salió del puerto y pronto reconoció al “Matías Cousiño” navegando por su proa. Grau dudó inicialmente si echarlo a pique o tomarlo a remolque. Resolvió capturarlo y para eso le intimó rendición a viva voz y como el vapor no parara, le hizo fuego de artillería y de fusil. Un proyectil le perforó el casco y penetró en la carbonera.

Al ruido de los disparos, se aproximó la “Magallanes”. Al reconocer al “Huáscar” con su presa, Latorre se le fue encima para quitársela, sin preocuparse de la enorme diferencia de potenciales.

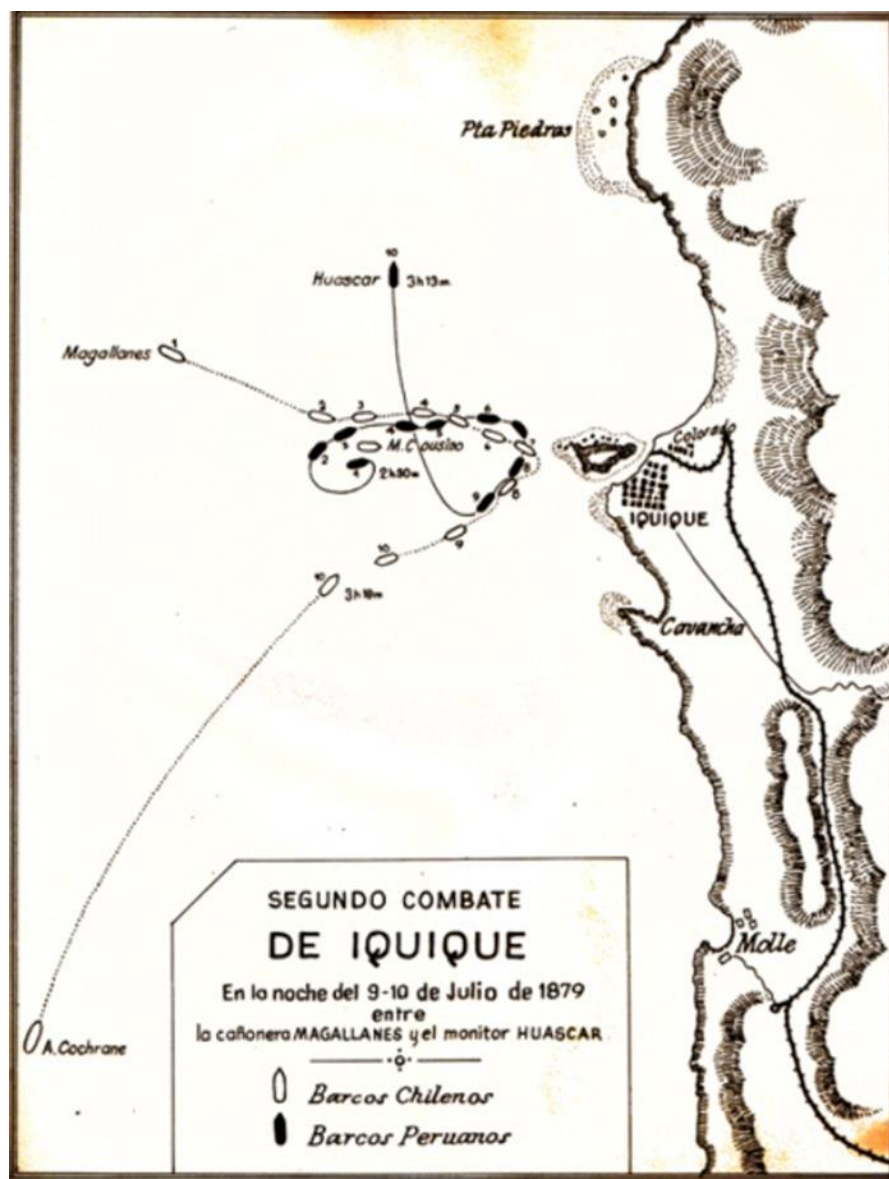
El primer impulso del “Huáscar” fue huir, creyendo se trataba del “Cochrane”, pero la distinguir a la débil corbeta, vio la oportunidad de apresar, en lugar de un insignificante transporte como el “Matías Cousiño”, una nave de guerra y puso rumbo directo a ella. Separaban a ambos enemigos sólo trescientos metros y el fuego se rompió casi simultáneamente: de artillería, fusiles, ametralladoras y hasta revólveres. El “Huáscar” se precipitó a toda máquina sobre la corbeta a partirla con su espolón; pero Latorre, con toda serenidad, capeó la embestida con la sangre fría y destreza del que está en una maniobra corriente. El monitor pasó a su costado sin hacerle ningún daño. Errado el primer espolonazo, el “Huáscar”; como un toro en la lidia, maniobró para acometerla de nuevo, pero Latorre lo volvió a esquivar, quedando ambos buques a no más de cien metros y haciendo un infernal fuego con todas las armas. Grau repitió la maniobra por tercera vez y Latorre lo volvió a eludir con la misma destreza y sangre fría. El hábil comandante Grau se encontraba ante un hombre tan hábil como él mismo. Un cañonazo de 115 de la “Magallanes” perforó el blindaje del “Huáscar” y chocó en la torre de combate. Otra vez repitió Grau sus intentos de espolonear y nuevamente Latorre le volvió a capear con admirable maestría.

Esta gloriosa acción de Latorre no duró más de media hora, durante la cual, por la oscuridad de la noche y la rapidez de los movimientos, ambos buques no se hicieron grandes daños. La “Magallanes” tuvo cuatro heridos.

Al ruido de los cañonazos se aproximó el “Cochrane”, el que se guió además de los fogonazos, por varios cohetes disparados por la “Magallanes” en señal de aviso y apareció pronto en la escena. La luna se levantaba en el horizonte a las 03.30 de la mañana a la débil claridad que despedía, al comandante Grau vio que el “Cochrane” se acercaba.

De inmediato el monitor puso proa al norte perseguido por la cañonera y el “Cochrane”, pero el andar del blindado chileno a causa del mal estado de sus calderas, hizo inútil toda persecución. Simpson hubo de abandonarla a la altura de Caldera, por haber aumentado excesivamente la distancia.

Ese mismo día el “Huáscar” fondeaba en Arica, de donde salió el 17 de julio en compañía de la “Unión”.



Crítica del combate

El comandante Simpson obró bien al tener dada la orden al "Abtao" de salir del puerto en cuanto estuviera listo en sus reparaciones, en vista que una lancha torpedera había hecho un amago la noche anterior al "Matías Cousiño" y podía esperarse una sorpresa nocturna en cualquier momento. El comandante Sánchez, de la "Abtao", también obró cuerdamente al salir apenas vio el apagón de luces en el puerto, pues ello podía indicar un proyecto de ataque nocturno con lanchas torpederas.

El combate se desarrolló en una noche oscura, que vino a aclararse sólo con la salida de luna, siendo extraordinariamente desfavorable para los artilleros y para la precisión de las maniobras y facilitando llegar a una colisión que podría ser de incalculables proporciones, pudiendo haberse transformado la acción en un segundo 21 de mayo de noche, con la

inmensa diferencia que ahora estaba presente el “Cochrane” en las inmediaciones, desfavoreciendo enormemente al monitor.

Cuando la “Magallanes” reconoció al “Huáscar”, la distancia no era mayor de trescientos metros, pues a más no podrían haberse visto en una noche oscura, y en estas condiciones Latorre no podía evitar el ataque de un buque mayor.

En consecuencia, su determinación de librar la presa, el “Matías Cousiño”, fue audaz pero acertada, manteniéndose desde un principio en un ánimo de total y absoluta serenidad, obligando al “Huáscar” a dejar al “Matías” para atacar a la cañonera. Maniobrando con decisión y habilidad y dando aviso con cohetes luminosos, podía dilatar la acción hasta la llegada del “Cochrane”, quien, comprendiendo las señales y al ruido del cañoneo, llegó oportunamente para cortar el combate del monitor, el que podía haber sido de malas consecuencias para la corbeta si éste emplea más la artillería que el espolón.



Fotografía del Comandante Latorre y la oficialidad de la “Magallanes”, alrededor del cañón de 115, después del Combate Naval de Chipana

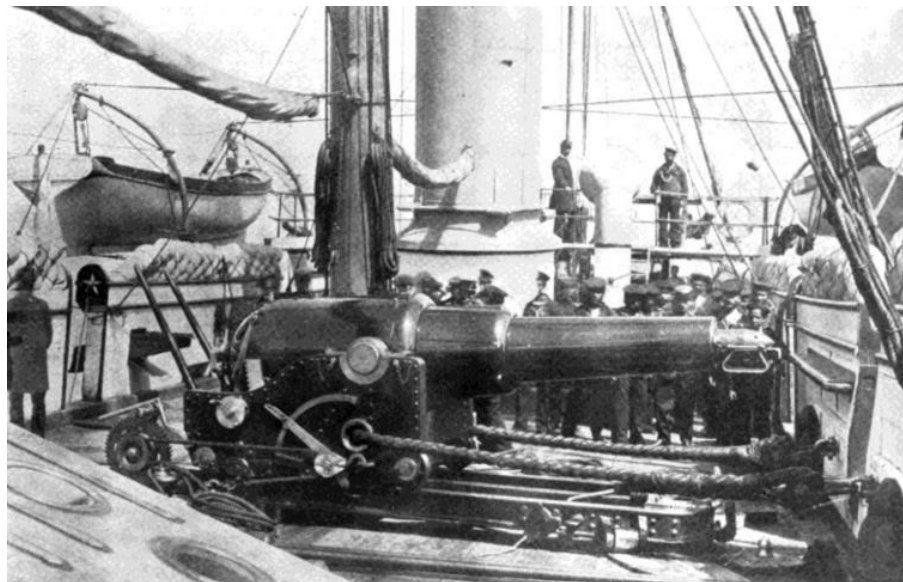
El comandante de la “Magallanes” se condujo como en Chipana, con gran habilidad, mostrándose un jefe experto e inteligente, al hacer uso de todos los medios y armas a su alcance.

El “Cochrane”, por el mal estado de sus calderas, no tenía el vapor necesario para seguir con probabilidades de éxito una caza al “Huáscar”, recién salido de dique, por cuyo motivo tuvo que abandonarla.

El comandante Grau, por su parte, demostró audacia y decisión entrando al puerto de noche, aún cuando tuviera seguridades desde Pisagua que los buques de guerra bloqueadores no

estaban en sus fondeaderos, pero, en todo caso, siempre debía esperar una sorpresa, como ocurrió precisamente cuando no encontró a la “Abtao”, que era su objetivo.

Quizás si influenciado por su éxito en el hundimiento de la “Esmeralda” un mes y medio antes en este mismo puerto o por no tener confianza plena en su artillería, el comandante del “Huáscar” recurrió al espolón para destruir a su adversario, como la solución táctica más apropiada. Este procedimiento, cuya teórica eficiencia tenía grandes defensores de la época -y cuya prueba está en que todos los buques se construían con él- era realmente efectivo al tratarse de embestir un buque detenido. Pero en este caso no se trataba de una corbeta inmóvil y virtualmente indefensa como la “Esmeralda”, sino de un barco ágil y con mejor artillería que la gloriosa nave mártir. El enemigo de ahora evolucionó con rapidez y, gracias a su movilidad, logró esquivar cuatro veces el ariete del monitor, con una destreza insospechada por Grau.



Cañón de 115 de la “Magallanes”, fotografía del año 1879

El espolón, indudablemente, no era el arma apropiada contra el buque de madera con un ligero recubrimiento de fierro como la “Magallanes”, sino la artillería. A cien metros de distancia, un proyectil afortunado del único cañón importante de la cañonera podría haber dado en la línea de flotación del “Huáscar”, perforando la proa o la popa en su parte más débil, con los consiguientes daños. Grau se expuso, entonces, a ser batido por un buque notablemente inferior, por mantener la errónea, aunque discutida teoría que el espolón era el arma decisiva.

La superioridad de la artillería del monitor era evidente y, en consecuencia, debió valerse de ella y no comprometerse en una acción dudosa con una maniobra delicada que exige extraordinaria pericia para conseguir su objetivo cuando el enemigo tiene buena movilidad.

Las averías de la “Magallanes” fueron tan insignificantes, que ponen de manifiesto la poca precisión del monitor a una distancia tan corta. El único proyectil de grueso calibre que recibió la corbeta dio en el palo trinquete, sin producir daños de gravedad.

En resumen, Grau creó, sin quererlo, un nuevo ídolo en el enemigo, a igual altura de su incuestionable prestigio, el comandante Juan José Latorre, quien sería el que, a la postre, le daría el golpe de gracia más adelante, poniendo fin a su rutilante carrera.



Cañonera Magallanes entrando al Dique N° 1 de Talcahuano. Imagen posterior a 1896, año en que entró en servicio este dique

Fuente: Revista de Marina.

CETOACIDOSIS DIABÉTICA

Escrito por el personal de Mayo Clinic

Descripción General

La cetoacidosis diabética es una complicación grave de la diabetes.

La enfermedad se desarrolla cuando el cuerpo no puede producir suficiente insulina. La insulina desempeña una función crucial en el paso de la glucosa, una de las principales fuentes de energía para los músculos y otros tejidos, a las células del cuerpo.

Sin una cantidad suficiente de insulina, el cuerpo comienza a descomponer grasas para obtener energía. Esto produce una acumulación de ácidos en el torrente sanguíneo, los cuales se denominan cetonas. Si no se la trata, esa acumulación puede llevar a la cetoacidosis diabética.

Si tienes diabetes o estás en riesgo de contraerla, infórmate sobre los signos de advertencia de la cetoacidosis diabética y sobre cuándo solicitar atención de emergencia.

Síntomas

Los síntomas de la cetoacidosis diabética a menudo aparecen rápidamente, a veces dentro de las 24 horas. Para algunas personas, estos síntomas pueden ser el primer signo de la diabetes. Los síntomas pueden incluir los siguientes:

- Tener mucha sed
- Orinar con frecuencia
- Vomitar o sentir la necesidad de hacerlo
- Tener dolor estomacal
- Sentirse débil o cansado
- Tener dificultad para respirar
- Tener aliento con olor afrutado
- Estar confundido

Los signos más precisos de cetoacidosis diabética, que se pueden detectar a través de pruebas de análisis de sangre y orina para realizar en casa, incluyen los siguientes:

- Nivel alto de glucosa en la sangre
- Niveles altos de cetonas en la orina

Cuándo consultar al médico

Si te sientes enfermo o estresado o tuviste recientemente una enfermedad o lesión, controla tu glucosa en la sangre con frecuencia. También puedes probar el kit de prueba de cetonas en la orina que puedes conseguir en una farmacia.

Comunícate de inmediato con el proveedor de atención médica en los siguientes casos:

- Vomitas y no puedes retener la comida o los líquidos.
- El nivel de glucosa en la sangre es más alto que el rango objetivo y no respondes al tratamiento en casa.
- Tu nivel de cetonas en la orina es moderado o alto.

Busca atención médica de emergencia si sucede lo siguiente:

- El nivel de glucosa en la sangre es superior a 300 miligramos por decilitro (mg/dL) o 16,7 milimoles por litro (mmol/L) en más de una prueba.
- Tienes cetonas en la orina y no puedes comunicarte con el proveedor de atención médica para que te aconseje.
- Tienes varios síntomas de cetoacidosis diabética. Estos incluyen sed excesiva, micción frecuente, náuseas y vómitos, dolor de estómago, debilidad o fatiga, falta de aire, aliento con olor a frutas y confusión.

Recuerda que la cetoacidosis diabética no tratada puede provocar la muerte.

Causas

La glucosa es la principal fuente de energía de las células que conforman los músculos y otros tejidos. La insulina ayuda a que la glucosa ingrese en las células del cuerpo.

Sin suficiente insulina, el cuerpo no puede usar la glucosa para producir la energía que necesita. Esto hace que se liberen hormonas que descomponen la grasa para usarla como combustible. Esto también produce ácidos conocidos como cetonas. Estas se acumulan en la sangre y, eventualmente, pasan a la orina.

La cetoacidosis diabética suele ocurrir después de lo siguiente:

- **Una enfermedad.** Una infección u otra enfermedad pueden hacer que el organismo produzca niveles más elevados de determinadas hormonas, como la adrenalina o el cortisol. Estas hormonas actúan contra los efectos de la insulina y, a veces, causan cetoacidosis diabética. La neumonía y las infecciones de las vías urinarias son enfermedades frecuentes que pueden llevar a cetoacidosis diabética.
- **Un problema con el tratamiento con insulina.** La falta de tratamientos con insulina puede provocar que haya muy poca cantidad de esta en el organismo. Un tratamiento insuficiente

con insulina o una bomba de insulina que no funcione bien también pueden provocar que haya muy poca insulina en el organismo. Cualquiera de estos problemas puede llevar a cetoacidosis diabética.

Otras causas que pueden llevar a cetoacidosis diabética son las siguientes:

- Traumatismo físico o trauma emocional
- Ataque cardíaco o accidente cerebrovascular
- Pancreatitis
- Embarazo
- Abuso de alcohol o drogas ilícitas, especialmente cocaína
- Determinados medicamentos, como los corticoides y algunos diuréticos

Factores de riesgo

El riesgo de tener cetoacidosis diabética es mayor si presentas los siguientes factores:

- Tienes diabetes tipo 1
- Omites las dosis de insulina con frecuencia

A veces, la cetoacidosis diabética se presenta en personas que tienen diabetes tipo 2. En algunos casos, la cetoacidosis diabética puede ser el primer signo de que tienes diabetes.

Complicaciones

La cetoacidosis diabética se trata con líquidos, electrolitos (como el sodio, el potasio y el cloruro) e insulina. Puede resultar sorprendente, pero las complicaciones más frecuentes de la cetoacidosis diabética están relacionadas con ese tratamiento que salva la vida.

Posibles complicaciones de los tratamientos

Las complicaciones del tratamiento incluyen lo siguiente:

- Nivel bajo de glucosa en la sangre (hipoglucemia). La insulina permite que la glucosa ingrese en las células. Esto provoca una disminución en los niveles de glucosa en la sangre. Si el nivel de glucosa en la sangre disminuye con demasiada rapidez, puede provocar hipoglucemia.
- Nivel bajo de potasio (hipopotasemia). Los líquidos y la insulina que se utilizan para tratar la cetoacidosis diabética pueden hacer que el nivel de potasio disminuya demasiado. El nivel de potasio bajo puede afectar el corazón, los músculos y los nervios. Para evitar esto, se suele administrar potasio y otros minerales con reposición de líquidos como parte del tratamiento para la cetoacidosis diabética.
- Hinchazón en el cerebro (edema cerebral). Un cambio muy rápido en el nivel de glucosa en la sangre puede provocar que el cerebro se hinche. Esto parece ser más frecuente en niños, sobre todo en los que acaban de recibir el diagnóstico de diabetes.

La cetoacidosis diabética no tratada puede provocar pérdida del conocimiento y, con el tiempo, la muerte.

Prevención

Hay muchas formas de prevenir la cetoacidosis diabética y otras complicaciones de la diabetes.

- **Controla la diabetes.** Haz que la alimentación saludable y la actividad física sean parte de tu rutina diaria. Toma los medicamentos para la diabetes o la insulina según las indicaciones.
- **Controla los niveles de glucosa en la sangre.** Es posible que debas controlar y registrar tu nivel de glucosa en la sangre al menos tres o cuatro veces al día, o con más frecuencia si estás enfermo o estresado. Un control minucioso es la única forma de asegurarte de que tu nivel de glucosa en la sangre se mantenga dentro del rango deseado.
- **Ajusta la dosis de insulina según sea necesario.** Habla con tu proveedor de atención médica o con un educador para la diabetes sobre cómo ajustar la dosis de insulina según tu caso. Considera factores como tu nivel de glucosa en la sangre, lo que ingieres, tu nivel de actividad física y si estás enfermo o no. Si tu nivel de glucosa en la sangre comienza a aumentar, sigue tu plan de tratamiento para la diabetes para que vuelva a tu rango deseado.
- **Verifica tus niveles de cetonas.** Cuando estés enfermo o estresado, analiza tu orina en busca de exceso de cetonas con un kit de prueba de cetonas en la orina. Puedes comprar este kit de pruebas en una farmacia. Si tu nivel de cetonas es moderado o alto, comunícate con tu proveedor de atención médica de inmediato o busca atención médica de emergencia. Si tienes niveles bajos de cetonas, es posible que necesites tomar más insulina.
- **Prepárate para reaccionar con rapidez.** Si crees que tienes cetoacidosis diabética porque tu nivel de glucosa en la sangre es alto y tienes exceso de cetonas en la orina, busca atención médica de emergencia.

Las complicaciones de la diabetes son atemorizantes. Sin embargo, no dejes que el miedo te impida cuidarte bien. Sigue cuidadosamente tu plan de tratamiento para la diabetes. Pídele ayuda a tu equipo de tratamiento para la diabetes cuando sea necesario.

Fuente: Clínica Mayo.

CARTAS AL DIRECTOR

Crisis de natalidad

● La crisis de natalidad en Chile levanta alertas con justa razón: una sociedad que envejece debilita su potencial de desarrollo económico, social y cultural. Se han propuesto soluciones que facilitan la maternidad a las mujeres que trabajan, que permiten compartir las tareas con los padres y mitigan los costos de crianza, lo que es de gran ayuda. Sin embargo, siento que en el debate ha estado ausente lo esencial: el milagro de la transmisión de la vida y la trascendencia de los padres a través del legado que siembran en sus hijos y nietos.

Me sorprende ver a jóvenes parejas planificando su futuro: auto, casa, viajes, mascotas y si alcanza... hijos. Su prioridad es asegurar el éxito profesional.

Me entristece escuchar a jóvenes temerosos de traer hijos a una sociedad que no es la ideal, pero renuncian

a contribuir a una mejor la sociedad con el valioso aporte de sus hijos. Quizá los mayores les hemos inculcado ese pesimismo con nuestras quejas, menospreciando lo maravillosa que es la vida compartida con los demás.

Como esposo, padre, abuelo, profesional y artista, puedo dar fe de que se puede criar hijos, compartir, soñar, disfrutar la vida, alcanzar el éxito y seguir emprendiendo. No es fácil, pero la fe, el amor y la paciencia todo lo alcanzan. Dios nos premia con el amor, apoyo y sabiduría que recibimos de nuestros hijos y nietos en esta edad dorada.

El propósito más grande en la vida es amar, y el éxito más grande no está en nosotros, sino en nuestro legado: nuestros hijos y sus hijos.

Eduardo Troncoso Unwin

Mercurio de Valparaíso
23 junio 2026

Fracaso en Haití

Señor Director:

Concuerto con don Carlos Bombal en cuanto al fracaso de la ONU por alcanzar la estabilización de Haití (carta del 23 de junio). Al respecto, postulo que esto se debe a que, por años, el peso del esfuerzo recayó principalmente en la presencia de las FF.AA. de distintos países. Esto tuvo sentido para establecer las condiciones mínimas de orden y seguridad.

Pero logrado ese objetivo, habría sido necesario apoyar a ese país en su organización política, social y económica, para lo

que se requería una importante presencia de civiles con experiencia en políticas públicas. Lamentablemente los tales civiles no estaban dispuestos a sacrificarse y correr riesgos, por lo que la burocracia internacional —apoyada entusiastamente por los políticos locales— eternizó la presencia militar, a sabiendas de que ese no era el camino.

MIGUEL A. VERGARA VILLALOBOS

**Mercurio de Santiago
24 junio 2026**

Orden y desarrollo

●Chile no podrá recuperar la senda del orden, del crecimiento y el desarrollo mientras no repare el “principal resorte de la máquina” del que hablaba Diego Portales, es decir, una autoridad firme; un Gobierno fuerte, eficiente y realizador; respetable y respetado e identificado con los grandes intereses de la patria; impersonal -superior a los partidos y a los prestigios personales-; ejercido por hombres que sean modelos de virtud y patriotismo; una ley severa, respetada y justa; y palo para el malo y bizcochuelo para el bueno.

Adolfo Paúl Latorre

Mercurio de Valparaíso
25 junio 2026

Acusación constitucional

● Para definir si procede o no la acusación constitucional en contra del exministro de Hacienda, Nicolás Grau, basta responder las siguientes preguntas: ¿comprometió gravemente el honor o la seguridad de la nación?, ¿infringió la Constitución o las leyes o dejó estas sin ejecución?, ¿cometió los delitos de traición, concusión, malversación de fondos públicos o soborno?

Adolfo Paúl Latorre

Mercurio de Valparaíso
26 junio 2026

Lenguaje inclusivo

● ¿Por qué en Chile se está hablando de una “Cámara de Diputadas y Diputados”, en circunstancias que según nuestra Carta Fundamental “el Congreso Nacional se compone de dos ramas: la Cámara de Diputados y el Senado”? (art. 46).

Adolfo Paúl Latorre

Mercurio de Valparaíso
29 junio 2026

Condenas espurias

Señor Director:

En un interesante artículo de Reportajes de "El Mercurio" de ayer, se muestra la situación de los condenados por violaciones a los derechos humanos durante el gobierno militar. Más allá de destacar el hecho de que la inmensa mayoría son ancianos y que muchos adolecen de graves enfermedades que hace inhumano mantenerlos en prisión, me permito agregar un comentario sobre los procesos que llevaron a sus condenas.

Lo primero es que, sin mayor fundamento, se les ha aplicado un sistema procesal penal ya suprimido en Chile por arbitrario, ya que un mismo magistrado investiga, se forma la convicción y dicta sentencia. Esto ha llevado a que muchos jueces, antes que la verdad, buscan confirmar sus prejuicios orientando su línea investigativa y la ponderación de pruebas a fundamentar una condena espuria, incluso amañando el Derecho. Por su parte, los tribunales superiores —quizás para contrarrestar la imagen de lenidad de la justicia durante el gobierno militar, o por tácitas presiones que afectarían su carrera funcionaria— usual-

mente ratifican las resoluciones de primera instancia.

Así, es impropio calificar a todos los condenados como "criminales de lesa humanidad". Por su graduación y funciones difícilmente podrían haber tenido mayor responsabilidad en los hechos; se limitaron a cumplir órdenes que en nada contrariaban la legalidad vigente, ni su íntima conciencia moral. Una insubordinación no tenía sentido, menos ante la situación que se vivía en los inicios del gobierno militar, donde están radicadas la mayoría de las acusaciones por derechos humanos.

En fin, la mayoría de los militares y policías condenados "hombres y mujeres socialmente denigrados" no representan peligro alguno para la sociedad; y al menos los ancianos y enfermos merecen misericordia. Sería sano revisar caso a caso su responsabilidad y liberarlos de una prisión muchas veces injusta.

MIGUEL A. VERGARA VILLALOBOS

Mercurio de Santiago
29 junio 2026

Contradicción

● El rescate de víctimas en Venezuela y el ataque de Rusia a Ucrania con 21 fallecidos muestran, fehacientemente, una de las paradojas de la condición humana.

Marcos Concha Valencia

Mercurio de Valparaíso

4 julio 2026

CARTAS AL DIRECTOR



Lesía humanidad

Señor Director:

En la edición del domingo 28, se publica un reportaje relacionado con los exmilitares condenados por causas de DD.HH. Al respecto, más allá de que la información de las cantidades de internos por institución es incorrecta, lo que no es materia de la presente carta, llama la atención que en la infografía se insiste en calificarlos como “privados de libertad por crímenes de lesa humanidad”.

Una vez más, es necesario aclarar que ninguna de estas personas fue condenada por delitos de “lesa humanidad”. Y bajo ningún motivo podría haber sido así, ya que la Ley 20.357 que tipifica estos delitos, entró en vigencia el 18 de julio de 2009, y en su Artículo 44 establece: “Los hechos de que trata esta ley, cometidos con anterioridad a su promulgación, continuarán rigiéndose por la normativa vigente a ese momento. En consecuencia, las disposiciones de la presente ley sólo serán aplicables a hechos cuyo principio de ejecución sea posterior a su entrada en vigencia.”

Habiendo sido procesados y condenados de manera totalmente injusta, y habiéndose agregado arbitrariedades inexplicables como la no aplicación de la Ley de Amnistía o la no aplicación de la prescripción del delito, se les suma el inaceptable calificativo de condenados por delitos de lesa humanidad, cosa que uno puede entender de sectores ideológicamente sesgados, pero no en un medio periodístico plural y de tanto prestigio como es el que usted representa.

Mario Mateluna Morales (30 de junio de 2026)

Nota: A raíz del reportaje publicado en el Cuerpo “D” de El Mercurio del 28 de junio de 2026.

Fuente: Propios autores.

MEMORIA HISTÓRICA



TANQUES EN LA MONEDA - 29 DE JUNIO DE 1973 **“Historia Militar de Chile del Siglo XX” – Episodio 39** **Roberto Arancibia Clavel**

Este episodio narra la sublevación del Regimiento Blindado N° 2 y que fue liderada por el Teniente Coronel Roberto Souper Onfray, en oposición al gobierno marxista de la UP. Un hecho significativo incluido en la obra "Historia Militar de Chile del Siglo XX" de Roberto Arancibia Clavel.



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

Fuente: Youtube Roberto Arancibia Clavel.

CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 151: FANTASEANDO

28 de junio de 2026

Balistario

La postergada visita de la Legión de Infantería de Marina esta semana culminó la celebración del 208° aniversario del Cuerpo IM. Un grato y emotivo momento que contó con la presencia de los legionarios, entre los que se encontraba el Contraalmirante IM Cristián Del Real, entre otros. Por los locales, el Contraalmirante IM Ary Acuña Figueroa basó sus palabras en recuerdos muy vividos del cambio de nombre de la Defensa de Costa a Cuerpo IM. Ya vamos quedando pocos oficiales que egresamos como DC de la Escuela Naval y, en el caso de este cronista, cambiamos la denominación a IM al año siguiente. Sólo la denominación, porque la piocha y el espíritu siguieron siendo el mismo. Incluso el himno mantuvo su música original.

Ya sacaron las separaciones existentes entre las nuevas construcciones de habitabilidad y los módulos originales. Se nos ha informado que cada módulo anexo será ocupado por los camaradas que duermen en cada comedor y por otros que vienen de Colina 1.

Como el tiempo nos sobra, el otro día fantaseábamos con que nos mandaban a todos a cumplir las penas a la casa. Acto seguido calculábamos cuántos internos comunes cabrían en este penal, asumiendo que por ser más jóvenes podrían utilizar literas dobles. El número final nos dio arriba de **600 internos**. Nada despreciable, ¿verdad?

Fuente: Propio autor.

HUMOR GRÁFICO

BITÁCORA DEL SOCIO



MEJOR HUMOR – PINCELADAS EN EL MAR

Lukas



-Échame un poco aquí en los vasos, viejito...

Fuente: Mejor Humor – Pinceladas en el Mar.

ENTRE LA FASCINACIÓN Y LA REALIDAD: EL PROBLEMA PENDIENTE DE LA "RUTA CHILE POR CHILE"

Por Jorge G. Guzmán

27 de junio de 2026



Imaginando el sur más lejano del mundo

Hacia 1504 se publicó en Europa una *carta* titulada “Mundus Novus”, atribuida por ciertos *editores* al comerciante florentino Américo Vespucio, en la cual este **describía el descubrimiento de un “mundo nuevo”** (valga la redundancia), efectuado por él mismo hacia 1501. Tres años más tarde, sobre la base de ese *escrito*, el cosmógrafo alemán Martin Waldessemuller llamó “América” al “mundo nuevo” de Vespucio.

Ocorre, sin embargo, que ni en archivos españoles ni portugueses, existe ningún documento que compruebe que Vespucio fue -alguna vez- comisionado por los *Reyes de Castilla* o por el Rey de Portugal para realizar un viaje de comercio o exploración en el Atlántico Occidental. Lo que sí está establecido es que, primero, durante su tercer viaje, en julio de 1498 Colón desembarco en

la actual Venezuela y, segundo, que en enero de 1500 los españoles y, luego, en abril del mismo año, los portugueses, arribaron a las costas del Brasil. Estos son “los hechos históricos” comprobados.

La geografía-histórica de nuestro continente comenzó de esa manera: con mucha especulación. No fueron ni los exploradores ni los *cosmógrafos reales* de los imperios Ibéricos, sino los académicos y los impresores de libros y mapas del norte de Europa quienes, entre 1507 y 1595, impusieron la **expresión “América” para referirse a la geografía que se extiende desde el Ártico Canadiense hasta la Región de Magallanes y Antártica Chilena.**

Verbigracia: aunque está establecido que -como también lo comprueba un corpus de mapamundis españoles y portugueses producidos antes de la publicación del “Mundus Novus”- hacia 1504 la “geografía oficial española” estaba al tanto de que *Las Indias* descubiertas 12 años antes por Colón no eran ni el Catay (China), ni el Cipango (Japón) de Marco Polo, razón por la cual inmediatamente adoptó la expresión “Indias Occidentales”. En cambio, fue la Europa protestante, la que prefirió la voz “América”.

La expresión “Indias Occidentales” cobró mayor validez luego de que los cosmógrafos españoles “plotearan” los datos geocientíficos llevados a Sevilla por los sobrevivientes de la expedición Magallanes-Elcano. Estos, además de **informar el descubrimiento de un paso suroeste hacia el “Mar de la China” (nuestro Estrecho de Magallanes)**, explicaron que, *en la realidad*, el mundo era “más grande” que lo que habían calculado Claudio Tolomeo y Cristóbal Colón.

Para los chilenos es relevante entender lo anterior, pues si “la cintura de la tierra” (el ecuador terrestre) era un 25% más extenso, también lo era la distancia entre el Estrecho de Magallanes y el Polo Sur (se suponía que la tierra era un “esfera perfecta”).

La importancia radica en que lo que a partir de la década de 1550 comenzó a denominarse el “Reyno de las Provincias de Chile” (el plural es importante) **tenía su referente en el Estrecho de Magallanes.** Tal referente se ubicaba sobre las latitudes 52°-53° sur, que en el hemisferio norte equivalen regiones mucho más al norte que Francia, ergo, el norte de Inglaterra, la costa de los Países Bajos y el norte de Alemania (Liverpool, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburgo).

Seguidamente hay que recordar que en 1615 la expedición neerlandesa le Maire-Schouten descubrió la ruta del Cabo de Hornos, y que en 1619, la expedición española de los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal confirmó ese hallazgo y circunnavegó el archipiélago de Tierra del Fuego (descubriendo nuestras islas Diego Ramírez).

Antes de la región del Cabo de Hornos, los territorios del “Reyno de las Provincias de Chile” situados al sur de la “otra orilla” del Estrecho de Magallanes (Tierra del Fuego) eran consideradas parte del continental austral circumpolar llamado *Terra Australis* (surgido, según sea el caso, de la “inducción”, “deducción” y/o simple imaginación-invencción de cada autor).

Siguiendo el precedente de la *Terra Australis* (poblada por reinos imaginarios, y animales y bestias fantásticas), a lo largo de los siglos XVII y XVIII el sur extremo del mundo sirvió de “territorio” para radicar hipótesis pseudo científicas (equilibrio planetario entre océanos y *tierras*

emergidas), utopías y sátiras políticas (i.e. el anónimo “Viajes de don Francisco de Quevedo a través de la Terra Australis Incognita” (1684)), todas destinadas a estimular la imaginación de lectores y observadores. **Esto, al amparo del hecho factual de que la naturaleza geográfica e hidrográfica de las regiones al sur del Estrecho de Magallanes seguía esencialmente desconocida.**

Incluso -como lo comprueban la novela “La Esfinge de Hielo” (1897) de Julio Verne y diversas producciones de Hollywood- la circunnavegación del Mar Austral de James Cook (1772-1775) y el descubrimiento de la Antártica (1819-1820) no impidieron que en épocas más recientes la fascinación con “el sur más lejano” continuara en el tiempo.

El Chile real al sur del Estrecho de Magallanes

Quizás en esa tradición fascinante (que al norte del estrecho incluye a los *gigantes patagones* y a la *Ciudad de los Césares*), **“en el norte” se ha pedido al MOP estudiar la construcción de un túnel bajo el Estrecho de Magallanes.** Esto, para unir con el resto del país a la todavía aislada Tierra del Fuego chilena (8.400 habitantes).

Dicha obra debería construirse en el sector de la Primera Angostura del Estrecho de Magallanes, en la que hoy opera un sistema de ferries (subsidiado por el Estado chileno), que en todo lo principal está al servicio del transporte argentino. Sucede que en 2026 la población de la Provincia argentina de Tierra del Fuego asciende a 195 mil personas, esto es, más de 23 veces la población del “lado chileno”.

Por estas y otras razones, la propuesta de los diputados nos merece algunos comentarios.

Primero, **“el túnel” debería construirse en la referida “Primera Angostura del Estrecho de Magallanes”, esto es, a 160 kilómetros de Punta Arenas, y a 190 kilómetros de Porvenir,** la principal población chilena en Tierra del Fuego. Ocurre que, si toda nuestra Tierra del Fuego tiene los citados 8.400 habitantes, la villa de Porvenir acumula el 92% de la población (7.755 personas).

Así, para viajar a Punta Arenas utilizando el *túnel bajo el estrecho*, los fueguinos deberían recorrer 350 kilómetros (no menos de 5 horas), en lugar de cruzar directamente “por barcaza” desde Punta Arenas en un viaje de solo una hora y 45 minutos. **Quizás el reforzamiento del sistema actual de barcasas (una diaria) resolvería el problema.**

Segundo, si el objetivo es “conectar por tierra a Punta Arenas con Puerto Williams”, antes que nada es necesario que, después de *más de 40 años de obras y promesas incumplidas*, **el MOP (“el Estado”) concluya el camino (al menos de ripio) que conecte a Porvenir con Yendegaia** (costa norte del canal Beagle). Desde allí, otra vez “por barcaza”, será posible continuar hacia la isla Navarino (en la que se ubica Puerto Williams).

Visto así el problema, si el Estado posee recursos para invertir en infraestructura de importancia estratégica al sur del Estrecho de Magallanes, entonces la prioridad indiscutible es la “ruta Vicuña-Yendegaia”.

Tercero, en términos materiales, **el principal beneficiado de un “túnel bajo el Estrecho de Magallanes” sería el Estado argentino**. Este, con cargo al erario chileno, dispondría de una ruta pavimentada y directa para unir Buenos Aires con Ushuaia (“el sueño del pibe”). Es conocido que Ushuaia ya desplazó a Punta Arenas del negocio del turismo marítimo en la Antártica (reforzando -con aporte chileno- la presencia argentina en dicho continente).

Sobre esto último hay que recordar que no hace mucho (con cargo a nuestros impuestos), el fisco chileno pavimentó los 150 kilómetros de la ruta que conecta al Estrecho de Magallanes con la frontera argentina (Paso San Sebastián), postergando, de facto, no solo la conclusión del camino Yendegaia-Vicuña, sino que la ruta costera que une a la villa de Cerro Sombrero (690 habitantes) con, por ejemplo, el pequeño hospital de Porvenir (el único en nuestra Provincia de Tierra del Fuego).

Las prioridades son otras: la “ruta Chile por Chile”

Dejando establecido que la conclusión de la ruta Vicuña-Yendegaia tiene una relevancia social, geoeconómica y geopolítica inconmensurable (para conectar Arica con Punta Arenas y luego con Porvenir y Puerto Williams), la prioridad fundamental de Magallanes (y del conjunto del país) consiste en **contar con una conexión directa con la carretera Austral en Aysén: esto es lo que los habitantes del “sur más lejano” llamamos “la ruta Chile por Chile”**.

En términos muy simples: la conclusión de la Carretera Austral desde Coyhaique a Cochrane, Tortel y Caleta Yungay y, desde allí, el establecimiento de una conexión marítima con ferries de alta capacidad hacia Puerto Edén y Puerto Natales. Desde esta última ciudad, la “ruta Chile por Chile” debe continuar hacia Punta Arenas, Porvenir y Puerto Williams. Solo basta mirar un mapa para convencerse.

Al respecto, algunos comentarios:

Primero, sumadas, las Provincias de Capitán Prat (Aysén) y Última Esperanza (Magallanes) alcanzan una superficie de 92 mil kilómetros cuadrados, es decir, “un país” del tamaño de Portugal (que incluye el incalculablemente importante Campo de Hielo Sur).

Segundo, si (otra vez) observamos un mapa de la Zona Austral, comprobaremos que **fiordos y canales ofrecen una “carretera marítima” para conectar, sin inconvenientes (y con costos reducidos,) a Aysén con Magallanes**.

Tercero, la **conexión terrestre-marítima-terrestre entre Aysén y Magallanes evitaría usar caminos argentinos**, que suponen mayores distancias y costos, además de demoras derivadas del doble cruce de fronteras y las nevadas de invierno. Esto, amén de ahorrarnos la antipatía hacia el transporte chileno de ciertas autoridades argentinas.

De incluso mayor importancia para Magallanes es que el “camino Chile por Chile” aseguraría el **abastecimiento directo de mercaderías provenientes del norte** (especialmente en invierno) y, también, “la salida” de nuestra producción hacia la zona central que, como queda dicho, hasta hoy depende del uso de caminos argentinos.

Para comprender (y aceptar) estas *realidades*, **es preciso que el Estado chileno se sobreponga a la tentación de “seguir imaginándose” nuestro sur más lejano.**

El Estado no solo debe escuchar a “las autoridades designadas desde Santiago”, sino que a las comunidades australes (por ejemplo, al gremio camionero que nos abastece). Sin esto, la tentación de seguir *induciendo o imaginado prioridades* de Zona Austral terminará por perpetuar un hándicap de importancia estratégica para el conjunto de la sociedad.

En este plano el MOP (y otras autoridades del gobierno central) **ya están informados de un proyecto privado de “camino Chile por Chile” surgido, y esto es trascendente, desde el propio sur.**

Quedan casi cuatro años para comprobar si, en esta delicada cuestión, el gobierno del presidente José Antonio Kast hará -o no- la diferencia con las administraciones anteriores. **El gobierno tiene la palabra.**

Fuente: Página web Biobío Chile.

REPORTAJE HISTÓRICO



Academia de Historia Naval y Marítima de Chile

VALPARAÍSO FUNDACIÓN EN LA COSTA DEL MAR, EJEMPLO DE APLICACIÓN DE LA ORDENANZA DE CARLOS V

Sergio Paravic Valdivia

Resumen

El autor analiza el descubrimiento de la Bahía de Valparaíso por don Juan de Saavedra, en el año 1536 desde un punto de vista diferente a como se les conoce en la historia. El hecho es referido solo tangencialmente por los cronistas e historiadores, y su mayor énfasis lo colocan en el hecho que fue una ciudad que no tuvo Acta de Fundación, y por lo tanto, sin el derecho de figurar entre las ciudades con **"Fe de bautismo"**. La tesis que mantiene el autor es que don Juan de Saavedra, es el descubridor que sabe, piensa y obra con cabal conocimiento y plena posesión de las instrucciones que recibe de don Diego de Almagro, que no es otra de buscar y encontrar en la **"costa de mar"**, que se va recorriendo de Norte a Sur con meta al Estrecho de Magallanes, un lugar apropiado para el abrigo de las naves expedicionarias que irán a prestar apoyo al proyecto español en el Reyno de las Indias, y que para el cumplimiento de tales instrucciones, sólo la Ordenanza de Carlos V, dictada en 1523, era la única normativa vigente en los años del descubrimiento de Valparaíso, que necesariamente el descubridor tuvo que utilizar para cumplir las órdenes de su superior. La concordancia de las instrucciones de la Ordenanza con el objetivo buscado y encontrado es completa, y así lo demuestra el autor en el estudio referido.

Valparaíso fundación en la costa del mar, ejemplo de aplicación de la ordenanza de Carlos V

Valparaíso es la única ciudad importante de Chile, que no recibió el bautismo fundacional establecido en las normas que la Corona Española decretó para la localización y trazado de ciudades, villas y pueblos en las tierras americanas. Si se siguen los textos de los historiadores de la época, se encontrará escasa información de Valparaíso: Don Diego Barros Arana, cita al cronista Mario de Lobera quien cuenta en el capítulo 10 de sus Crónicas que el capitán Juan de Saavedra fue el primero que reconoció un puerto de esa costa (se refiere a la costa del Pacífico Sur) que los indios llamaban Aliampo probablemente Aliamapu², **región o lugar abrigado**; y que complacido de su belleza, le dio el nombre de Valparaíso, en recuerdo de un pueblo de España

² Más correctamente Alimapu.

en que Saavedra había nacido. Es probable, en efecto, que el buque de Almagro, después de dejar su carga en un puerto de más al norte, se estableciera en Valparaíso para reparar sus averías, mientras Almagro permanece en el valle regado por el Río Aconcagua. Barros Arana aclara más adelante que *"según Gómara, Historia de las Indias, cap. 121, Juan de Saavedra era natural de Sevilla, lo que hace poner en duda la etimología que da Marino al nombre de Valparaíso"*. Jaime Eyzaguirre comentó el conocimiento del Territorio que el adelantado Diego de Almagro realiza en 1536 a contar de su estancia en Copiapó: dice *"se tuvieron noticias de la llegada a la costa de un navío con auxilios. Venía al mando de Alonso Quintero y fue el único en llegar de tres equipados con este fin en el Perú. Trajo ropas y armas, y continuó poco más al sur en su tarea de reconocer un litoral jamás visto por los europeos. Mientras Almagro siguió por tierra hasta alcanzar el valle de Aconcagua, o de Chile, donde encontré favorable acogida. Por sí y por algunos de sus subordinados, Almagro se empeñó en recoger una información detallada del territorio. Personalmente exploró hasta el valle de Maipo, mientras uno de sus capitanes, Juan de Saavedra, caminó por la costa y descubrió un hermoso puerto que denominé Valparaíso"* y agrega: *"el viaje de mayores proyecciones lo hizo hacia el sur Gómez de Alvarado en compañía de 100 hombres"*³.

Alonso de Ovalle sólo hace referencia que Almagro, al proseguir su viaje a Chile, se adelanta desde Parí *"dejando orden a Juan de Saavedra que prosiguiese el viaje con doce caballos, por el camino real"*⁴. Sin duda Saavedra tomó el camino real o Camino del Inca en su trazado costero.

Ruy Díaz, cumpliendo las instrucciones de Almagro aparejó tres naves, que Pedro de Alvarado había traído dos años antes, se embarcó hacia el sur en 1536. Se trataba del "Santiago", el "San Cristóbal" y el "San Pedro". El primero sólo llegó a Chíncha, el "San Cristóbal" hasta Arica y el "San Pedro" cumplió su objetivo desembarcando los abastecimientos de las cercanías de la desembocadura del río Aconcagua donde se produce el "rendez vous" con las huestes de Almagro. ¿Por qué allí? Ese lugar, como todo el valle de Aconcagua, poseía una población autóctona dominada por los Incas, quienes construyeron hitos defensivos como los pucaros del Mayaca y del Maucó, este último en la desembocadura del río Aconcagua. El Gobernador del Inca había declarado su sumisión al español convencido de la inutilidad de oponerle resistencia y conciliarse su buena voluntad con dádivas y servicios. El lugar costero tenía la ventaja de tener un puesto organizado por el Curaca y servía a los españoles como de punto de apoyo para el avance hacia el sur. Sin embargo, la desembocadura del Río Aconcagua no era lugar apto para el desembarque, y de allí la necesidad de buscar un lugar más protegido a las naves para la faena de descarga abastecimientos y servir de "cabeza de playa" segura para el programa de colonización que tenía en mente la Corona Española. Recordemos que Almagro había dispuesto una expedición de reconocimiento del territorio hasta el Estrecho de Magallanes. Aunque él llegó hasta el Río Maule, frontera sur del Imperio Incaico, su capitán Gómez de Alvarado avanza por territorio de los promaucaes hasta encontrar una sólida defensa de parte de los mapuches, sin embargo, la meta eran las tierras australes, y para ello era preciso contar con una bahía protegida como punto de partida para las expediciones marítimas al sur, hacia el Estrecho de Magallanes y la Tierra incógnita. De allí la necesidad de encontrar un lugar de "Costa del Mar" adecuado a los requerimientos de varias funciones simultáneas: a) puerto de desembarque de

³ Eyzaguirre, Jaime: "Historia de Chile", Zig-Zag, Santiago de Chile. 1973, 29 Edición, pág. 48, Capítulo IV Tomo I.

⁴ Ovalle, Alonso de: "Histórica relación del Reino de Chile y de las misiones y ministerios que ejercita en él la Compañía de Jesús" Instituto de Literatura Chilena, Santiago de Chile, 1969, pág. 165, Capítulo XVI, Libro Tercero.

abastecimientos provenientes del mar; b) facilidad de comunicaciones de los territorios "Tierra Adentro"; c) punto de partida de expediciones marítimas hacia el sur, y d) enlace con Callao y Panamá.

Para estos objetivos era menester hallar un lugar marítimo adecuado en la costa central.

¿Qué se entiende por "descubridor"? es aquél que halla alguna cosa oculta o desconocida, en este caso, tierras y mareas ignotas. "Descubrir" es por tanto, "venir en conocimiento de una cosa por primera vez" o "registrar o alcanzar a ver". Juan de Saavedra es el descubridor que sabe, piensa y obra con cabal conocimiento y plena posesión de las instrucciones que recibe de don Diego de Almagro de buscar y encontrar en la costa del mar que se va recorriendo de norte a sur, un lugar apropiado para el abrigo de las naves expedicionarias que irán a prestar apoyo al proyecto español en el Reyno de Chile⁵.

Pretendemos demostrar esta hipótesis a la luz de la Ordenanza de Carlos V, única normativa en vigencia en los años del descubrimiento de Valparaíso.

Detengámonos en esta etapa histórica por un momento, y veamos la situación jurídica en cuanto a normas que la Corona disponía para realizar los actos posesorios en tierra americana, con el fin de observar si existían o no instrucciones y si así fuere, concordar la norma con la actitud del descubridor de Valparaíso don Juan de Saavedra en 1536 en el "lugar abrigado" de Alimapu.

Las tierras americanas recién descubiertas por Cristobal Colon para los Reyes Católicos se incorporan con el mismo status jurídico a la Corona Española que los reinos y dominios europeos. De allí que los dominios americanos de los Reyes Católicos dependan directamente del monarca y pasen a regirse por las mismas normas legales de Castilla, las cuales se traspasan a América conjuntamente con disposiciones generales sobre descubrimientos, tomas de posesión y constitución de autoridades que se dictan en Granada en 1501, pero en donde aún no se reglamenta la fundación o trazado de ciudades. Luego se dictan Leyes y Ordenanza de Burgos, de 1512 y 1516 respectivamente. De esta forma nacen dos fuentes de administración americana: el **Derecho de Castilla**, de vieja raigambre, y el **Derecho Indiano**, que va formulándose, ordenándose y rectificándose en una continua praxis, manteniendo éste una permanente derivación del primero en cuanto a la adaptación de las formas europeas a las características propias de los nuevos dominios americanos, pero manteniendo las leyes de Indias prioridad sobre las de Castilla. Felipe II dice en 1571, al señalar las atribuciones del Consejo de Indias, que siendo de una Corona los reinos de Castilla y de las Indias, las leyes y orden de gobierno de los unos y de los otros, deben ser lo más semejantes y conforme que se pueda. El Consejo de Indias, creado los años 1517 al 24, era un organismo centralizado que administraba los territorios americanos de la Corona, y es quien formula las normas, ordenanzas y decretos de la

⁵ El honor de descubrir Chile suele atribuirse a don Diego de Almagro, sin embargo quien primero pisa tierra chilena fue don Fernando de Magallanes, el 2 de marzo de 1520 cuando la expedición, pasados los 49° de latitud Sur, fondeó en la Bahía de San Julián para reparar naves y aprovisionar bodegas. Solo el 24 de Agosto la expedición zarpa de San Julián hacia el Sur y el 21 de Octubre de 1520 dobla el Cabo de las Once mil Vírgenes y penetra en el estrecho que llevó su nombre, permaneciendo la escuadra dos días reparando daños, dando descanso a sus hombres y explorando la Boca Oriental. Esta fecha ha sido consignada como la del descubrimiento de Chile, sin embargo, es el 2 de Marzo de 1520 la que corresponde a tal acontecimiento pues la Bahía de San Julián fue también parte de Chile Nuevo a Moderno. (Nota del Autor).

administración de ultramar a través de una Real Cédula aprobada por el Consejo y sometida a la aprobación real, quien la promulgaba. Así también tienen valor legal las Cartas Reales que el soberano respondía o impartía instrucciones a sus capitanes de conquistas y las Ordenanzas que codificaban materias afines, tales como la fundación o trazado de ciudades. Por el lado americano, también se promulgaban por las autoridades locales, instrucciones y Ordenanzas de Audiencias, las que fueron formando un creciente y dispar conjunto de disposiciones legales que con el correr del tiempo fue sumamente dificultoso orientarse para su aplicación correcta.

Solamente con un proceso sistemático de recopilación y ordenación de las Leyes de Indias fue posible poner en orden la maraña de ordenanzas, decretos e instrucciones que se acumulaban decenio tras decenio. Tras varios intentos de recopilación, nacidos en tierra americana, el Consejo de Indias tomó a su cargo la tarea de ordenación sistemática que se resuelve parcialmente con la publicación de don Juan Ovando en 1573, denominada **"Ordenanzas hechas para los nuevos descubrimientos, conquistas y pacificaciones"** llamada **"Ordenanzas de Felipe II"**. El **"Cedulario Indiano"** de don Diego Encinas, fue publicado en 1596 por el Consejo de Indias. El Cedulario de Encinas es uno de los más importantes documentos de las Leyes de Indias pues reproduce íntegramente la concepción original de miles de disposiciones vigentes a fines del siglo XVI representando con toda fidelidad el espíritu y la forma de la legislación indiana en el momento de su dictación.

En 1680 se publica la **"Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias"** promulgado por Carlos II, corresponde al trabajo de don Juan Solorzano Pereira que dio término a trabajos preliminares de otros autores.

La "Recopilación de Leyes" es un código orgánico para toda la administración española en América que depura y pone al día una legislación de doscientos años. Para un historiador la Recopilación no constituye necesariamente la fuente de los textos auténticos dictados, pues Solorzano excluyó lo que había caído en desuso o había sido derogado, y modificó o refundió textos primitivos de distintos autores, lugares y fecha, generalizando para todo el territorio indiano lo que era particular de una parte de él. Sin embargo, en honor a la justicia, debe reconocérsele como una obra monumental creada para administrar el Imperio más extenso de la historia e incorporarlo a la cultura cristiana occidental, en donde su espíritu se concentra en la protección de los naturales de Indias, lo que se puede señalar como un ejemplo para la humanidad. La **"Recopilación de Leyes de Indias"** está constituida por Nueve Libros, de los cuales el **Título Quinto "De las Poblaciones"** y el **Título Siete "De la Población de Ciudades, Villas y Pueblos"** correspondientes al **"Libro Cuarto"** interesan del punto de vista urbanístico. Sin embargo de los 37 artículos u ordenanzas, sólo 14 de ellos tienen directa relación con el trazado y localización de ciudades, y el resto a entrega de solares, calidad de vecinos, relaciones con los naturales y otras materias no atinentes al caso. Como se observa, las disposiciones pertinentes y ciudades, villas y pueblos, son muy escasas dentro del enorme volumen de las Leyes de Indias, y en relación a la traza y fundación de ciudades es aún menor: **La Ley J del Título 7 de la "Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias"** recoge la ordenanza reguladora del Emperador Carlos V de 1523 y las ordenanzas de poblaciones de Felipe II cuyo texto es el siguiente:

"Ley J.- Que las nuevas poblaciones se funden con las calidades de esta ley (El emperador D. Carlos. Ordenanza II de 1523. D. Felipe II. Ordenanza 34 y 40 Poblaciones).

Habiéndose hecho el descubrimiento por Mar, o Tierra, conforme a las leyes que de él tratan, y elegida la Provincia y Comarca, que se hubiere de poblar, y el sitio de los lugares donde se han de hacer las nuevas poblaciones, y tomando asiendo sobre ello, los que fueren a su cumplimiento guarden la forma siguiente: En la Costa del Mar sea el sitio levantado, sano y fuerte, teniendo consideración al abrigo, fondo y defensa del Puerto, y si fuere posible no tenga el Mar al Mediodía ni Poniente: y en estas, y las demás poblaciones la Tierra adentro, elijan el sitio de los que estuvieron vacantes, y por disposición nuestra se pueda ocupar, sin perjuicio de los Indios, y naturales, o con su libre consentimiento; y cuando hagan la planta del lugar, repártanlo por sus plazas, calles y solares a cordel y regla, comenzando desde la playa mayor, y sacando desde ella las calles a las puertas y caminos principales, y dejando tanto compás abierto, que aunque la población vaya en gran crecimiento se pueda siempre proseguir y dilatar en la misma forma. Procuren tener el agua cerca, y que se pueda conducir al Pueblo y heredades, derivándola si fuere posible, para mejor aprovecharse de ella, y los materiales necesarios para edificios, tierras de labor, cultura y pasto, con que excusarán el mucho trabajo y costas, que se siguen de la distancia. No elijan sitios para poblar en lugares muy altos, por la molestia de los vientos y dificultad del servicio y acarreo, ni en lugares muy bajos, porque suelen ser enfermos: fúndense en los medianamente levantados, que gocen descubiertos los vientos del norte y Mediodía; y si hubieren de tener sierras o cuevas, sea por la parte del Levante y Poniente; y si no se pudieren excusar de los lugares altos, funden en parte donde no estén sujetos a niebla, haciendo observación de los que convenga a la salud, y accidentes que se pueden ofrecer, y en caso de edificar a la ribera de algún río, disponga la población de forma que saliendo el sol, dé primero en el Pueblo que en el agua".

Las disposiciones citadas son las que sin duda fueron aplicadas para el trazado de ciudades entre los **años 1523, fecha de la Ordenanza de Carlos V, y 1573, fecha de la "Ordenanza de Poblaciones" de Felipe II**⁶.

No es el ánimo analizar una tipología de ciudades americanas construidas según las ordenanzas citadas cuyos modelos van desde ciudades irregulares: semi-irregulares; regulares, ortogonales; de modelo clásico; ciudades fortificadas y ciudades con clasificación, sino que el objetivo es iniciar una investigación que permita deducir las características propias de ciudades de litoral o de "Costa de Mar", diferentes a las ciudades mediterráneas o de "Tierra Adentro", dentro del contexto de las Leyes de los Reinos de Indias y en un sector del territorio americano español en donde se asienta la ciudad y puerto de Valparaíso.

La Ley J - clasifica los "lugares en donde se han de hacer las nuevas poblaciones" en dos situaciones geográficas: **"en la Costa del Mar"** y la de **"Tierra Adentro"**. Es decir, el Monarca define como debe fundarse una ciudad en el litoral oceánico y las tierras al interior del continente o mediterráneo con disposiciones topográficas y de orientación, y evidentemente las condiciones son diferentes para las situaciones marítimas con las de tierra adentro.

⁶ Aunque la Ordenanza de Carlos V, es de 1523, se fundan en la América Española unas 40 ciudades antes de esa fecha, tales como Santo Domingo en 1496, de traza irregular, como la segunda fundación de Santo Domingo en 1502 con damero primitivo; La Habana en 1511, Panamá en 1519 y México en 1521.

En la **Costa del Mar** "donde se han de hacer las nuevas poblaciones, y tomando asiento sobre ello, los que fueren a su cumplimiento guarden la forma siguiente":

"En la Costa del Mar sea el sitio levantado, sano y fuerte, teniendo consideración al abrigo, fondo y defensa del Puerto, y si fuese posible no tenga al Mar a Mediodía ni Poniente: y en éstas, y las demás poblaciones la Tierra Adentro, elijan el sitio de los que estuvieren vacantes, y por disposición nuestra no se pueda ocupar, sin perjuicio de los Indios, o naturales, o con su libre consentimiento; ..."

¿Qué se entiende que el lugar "no tenga el Mar a Mediodía ni Poniente?"

El término "Mediodía" es el nombre que se aplica en el Mediterráneo al rumbo y viento Sur; el verdadero viento de mediodía es el Austro de la antigüedad, cálido y húmedo⁷. El origen greco-latino del término "mediodía" sur es innegable, y éste se trasladó directamente a las disposiciones que el Monarca Español promulgó para sus tierras de ultramar, sin que la orientación sugerida por él fuese cambiada al Hemisferio Sur cuando su dominio traspasase la Línea Ecuatorial.

El viento del Mediodía o Sur del Mediterráneo, corresponde en estas latitudes meridionales de la costa oriental de América al viento SW dominante en casi todos los meses del año, con la diferencia que éste es un viento frío, y el mediterráneo de tipo cálido.

Debido a esta circunstancia, es dable pensar que la Ordenanza de Carlos V no consideró la necesidad de invertir el concepto "SUR" o "MEDIODIA" por "VIENTO NORTE", que sería teóricamente el viento del cual había que protegerse siguiendo este razonamiento, y la práctica demostró que manteniendo el concepto primitivo para el Hemisferio Septentrional, era válido para el Meridional; de allí la permanencia de la norma histórica que primó sobre cualquier inversión hemisférica.

De esta manera el descubridor de la Bahía de Valparaíso, se preocupó que el lugar tuviese la protección de los vientos dominantes en el lugar elegido y permitiera no solo la fácil recalada sino también la salida de un velero.

Citaremos aquí lo que el Derrotero de la Costa de Chile dice sobre los vientos y malos tiempos en su parte pertinente: "los vientos predominantes en Valparaíso y que soplan de ordinario - especialmente durante la primavera y el verano- son los del tercer cuadrante. Este régimen cambia en la estación de invierno, soplando en ésta con cierta frecuencia, los vientos del norte. Los vientos del norte se levantan, generalmente en el primer cuadrante, rondan luego el cuarto, donde se establecen y soplan con fuerza varias horas, acompañados por fuertes chubascos de viento y lluvia; con los cuales finalizan, rondando en seguida al W y por fin, al SW"⁸.

¿Cumple el emplazamiento del Puerto de Valparaíso con la disposición anteriormente señalada?

⁷ EL MAR, Gran enciclopedia Salva, Salvat S.A. de Ediciones, Pamplona, España, pág. 58 Tomo 7.

⁸ Instituto Hidrográfico de la Armada: "Derrotero de la Costa de Chile", pág. 370, Capítulo VIII De Valparaíso a Talcahuano, Volumen 1, 5ª Edición, 1967.

La Bahía de Valparaíso está caracterizada por un litoral que sigue el curso norte-sur desde la desembocadura del Río Aconcagua en Concón hasta la desembocadura del Estero de Marga-Marga, para iniciar desde ese punto una amplia curva envolvente que dirigiéndose al Poniente se resuelve en dirección norte hasta la Punta de Valparaíso -Playa Ancha- para retomar la dirección norte-sur hacia laguna Verde. Es, como se ve, una Bahía abierta al norte, y protegida de la Mar por el Poniente.

Es un emplazamiento que cumple con las siguientes condiciones:

- a) Ser **sitio levantado**, pues son colinas medianamente altas las que envuelven la Bahía.
- b) Ser **sitio sano**, pues sus condiciones climáticas son insuperables, similares al clima mediterráneo.
- c) Ser **sitio fuerte**, pues su abrigo esta morfológicamente consolidado en todo el contorno de colinas.
- d) Teniendo consideración al **abrigo, fondo y defensa**: Aquí las tres consideraciones coinciden con las condiciones naturales del puerto. Veamos la "Noticia del Puerto y Ciudad de Valparaíso" de Thaddeus P. Haenke en su "Descripción del Reyno de Chile" en 1789-94. dice Haenke: *"f. 268. Consiste el puerto de Valparaíso en una ensenada, cuya boca se extiende quasi del N.E. al S.O. la distancia de tres leguas, que son las que hay desde la punta de Concón a la punta del puerto de Valparaíso. **Al SE de éste está el puerto**, el cual tiene de interioridad algo más de una legua: todo él es de buen fondo compuesto de una lama fina pegajosa y con bastante agua, pues a distancia de cable y medio de tierra tiene 14 y 16 brasas, y va aumentando hasta 36 y 40, que es la que hay a menos de la media legua de tierra. Todo él es limpio a excepción de una piedra situada al NE de la quebrada de Los Ángeles, cosa de cable y medio o dos apartados de ella, de la cual es menester guardarse porque no vale y tiene muy poca agua encima".*

"f, 268 v. Respecto a que los vientos generales con que se va a tomar el puerto son del SO al SE se procurara recalar por el paralelo de 34°, por el cual se dará vista al Morro Topocalma, y continuando por la costa se verá Coruma alta y Corumilla (Curauma y Curaumilla): próxima a esta última hay una playa de arena, y en una punta un islote llamado del Obispo"... "Rebasado ya, se gobernará al Castillo viejo, atracándose cuando parezca oportuno, pues a menos de un cable de la costa hay 12 y 15 brasas de agua; y para dar fondo montando dicho Castillo, conviene acercarse a la playa todo lo que el viento permita, para no dejar caer el ancla en menos de 16 a 20 brazas, separándose del Castillo viejo, en que el fondo es de piedra"⁹.

El Derrotero recién citado permite apreciar que el puerto es "abrigado" de los vientos, tiene buen "fondo", tanto en profundidad como en material "de lana fina pegajosa", en un lugar ubicado frente al que hoy llamamos Barrio del Puerto, el mejor lugar para "dejar caer el ancla", frente a un sistema de defensa, de posterior data, que cubría la posibilidad de ataque por mar.

⁹ Haenke, Thaddeus Peregrinus: "Descripción del Reyno de Chile", Págs. 79 y 80, Noticia del Puerto y Ciudad de Valparaíso, Editorial Nacimiento, Santiago de Chile, 1942.

e) No tener al **Mar al Mediodía**, o al Sur, se cumple completamente pues el fondo de la bahía, es decir el sector más al sur, está protegido del sur por el cordón de cerros colindantes.

f) No tener al **Mar al Poniente**, se cumple pues la "Punta de Valparaíso" efectivamente cubre de la Mar el flanco poniente de la Bahía de Valparaíso.

En efecto, Valparaíso cumplió con las condiciones que la legislación de Indias indicada a los descubridores "por Mar", que se hubiese de poblar para tomar asiento de ella. Sin embargo, la Ley J. entrega más condiciones **"para los que fueren a su cumplimiento las observen"**. Dichas disposiciones son más generales, y sirven tanto a los sitios ubicados en la "Costa de Mar" como de "Tierra Adentro" que aquí se desglosan:

"Procuren tener el agua cerca, y que se pueda conducir al Pueblo y heredades, derivándola si fuera posible, para mejor aprovecharse de ella, ..." Valparaíso poseía cursos de aguas provenientes de sus quebradas que hasta la fecha no se han cegado.

"(procuren tener) los materiales necesarios para los edificios, tierras de labor, cultura y pasto, con que excusarán el mucho trabajo y costas, que se siguen de la distancia", El desarrollo futuro de la ciudad en el "Puerto" y el de las quintas en el territorio aldeaño del Almendral, confirma esta condición.

"No elijan sitios para poblar en lugares muy altos, por la molestia de los vientos y dificultad del servicio y acarreo, ni en lugares muy bajos, porque suelen ser enfermos: fúndense en los medianamente levantados, que gocen descubiertos los vientos del norte y Mediodía; y si hubieren de tener sierras o cuevas, sean por la parte de Levante y Poniente". La morfología de Valparaíso contiene "lugares muy altos" como la parte superior de la cintura de cerros que circundan la Bahía: "lugares muy bajos" como el delta arenoso del sector El Almendral, en ese tiempo una gran playa; "lugares medianamente levantados" como es el sector en donde se instaló el núcleo corazón de la ciudad con centro en la Iglesia de la Matriz, emplazamiento al socaire de los vientos dominantes.

"Y si no se pudiesen excusar de los lugares altos, funden en parte donde no estén sujetos a nieblas, haciendo observación de los que convenga a la salud, y accidentes, que se puedan ofrecer..." no se aplica la citada disposición por cuanto fue posible "excusar de los lugares altos".

Vistas las condiciones de las Leyes de Indias, imponían al descubridor para fundar los sitios de las futuras poblaciones, y contrastada con las condiciones que Valparaíso ofreció para construirse en el Puerto de Santiago, es posible concluir que el descubridor de la Bahía de Valparaíso, don Juan de Saavedra, observó la concordancia de las disposiciones citadas relativas a ser sitio levantado, sano y fuerte, al abrigo, fondo y defensa del Puerto, sin Mar a Mediodía ni al Poniente, con las condiciones geográficas de la bahía sometida a un exhaustivo análisis.

Pero don Juan de Saavedra tenía conocimiento de las condiciones que debe observar un descubridor para asentar una población y específicamente en "la Costa del Mar".

Por la fecha de la selección de la Bahía de Valparaíso, como base de operaciones para el apoyo logístico marítimo de la Conquista de Chile correspondiente al año 1536, antecediendo en cinco años la fundación de Santiago de Nueva Estremadura (1541), es lícito concluir que don Juan de Saavedra que la bautizo tenía necesariamente que poseer el texto de la Ordenanza de Carlos V del año 1523, aunque algunos autores sostienen que es dudoso que tales Ordenanzas hubieran tenido una difusión americana, si no fue así, ¿Cómo puede un descubridor coincidir en todos los puntos con las disposiciones del Monarca Español? ¿Por qué don Pedro de Valdivia utiliza eficientemente el Puerto de Valparaíso para el abastecimiento de la recién fundada ciudad de Santiago y para las expediciones al Sur? Sin duda porque las condiciones geográficas lo permitían.

Lo menos que puede pensarse es que existe un plan coordinado de avance por tierras ignotas, y que sus agentes son personas con un conocimiento geográfico y jurídico que les permitiera responder al plan de descubrimiento y conquista.

Aristóteles, en "La Política" plantea todo un esquema sobre la disposición del territorio, dice: *"A su juicio de los hombres que tienen experiencia en la guerra, conviene que el territorio sea difícilmente accesible para los enemigos y ofrezca salida fácil para los moradores. Además es preciso que pueda vigilarse fácilmente, lo mismo el territorio que los habitantes. La facilidad de vigilancia del territorio hace la facilidad de su defensa. En cuanto a la posición de la ciudad, si se quiere que ofrezca todas las ventajas apetecibles, es menester **que sea favorable por el lado del mar y por la parte de tierra; es la manera de que tenga comunicaciones fáciles con todos los puntos del territorio, y aún de afuera, de los cuales puede recibir socorros..**"* continúa aún más adelante: *"se discute a menudo si las comunicaciones por el mar son ventajosas o desventajosas para los estados regidos por buenas leyes... y se dice igualmente que la afición al mar, dando a los ciudadanos ocasión de salir de suelo propio y de recibir gentes extrañas, atrae numerosos comerciantes cuya afluencia puede ser nociva para la buena administración del Estado. Pero lo cierto es que, sin esos inconvenientes, las comunicaciones marítimas ofrecen grandes ventajas a la ciudad y al país, para su seguridad y para surtirse de las cosas necesarias".*¹⁰

Cabe preguntarse si la proyección del pensamiento griego estaba presente en Carlos V, Felipe II y de sus jurisconsultos y científicos de su época, no es dable que se extendiera en sus leyes, órdenes, normas y decretos más allá de lo que expresamente se derivara de tales documentos, y los descubridores españoles llevaran un acervo mayor que las que recibían de su Monarca. Tal parece ser la hipótesis más aceptable.

El Mar para la Monarquía Española era el único medio que les permitió acceder a los territorios indios de ultramar, su posesión era vital para la seguridad del Imperio, y la mantención de las comunicaciones con la Metrópolis significaba la vida o muerte del Imperio. El control de los pasos oceánicos hacia el nuevo e incommensurable Mar del Sur requería de puestos defensivos como los dos fuertes que se fundaron en el Estrecho de Magallanes, y de "sitios en la Costa del Mar" con condiciones que "excusaran el mucho trabajo y costa que se siguen a la distancia", como dice la Ley J. de los cuales el Puerto de Valparaíso cumpliría una función cada vez más preponderante en el dominio del Mar Oceánico.

¹⁰ Aristóteles: "La Política", págs. 166 y 167, Capítulo V, Editora Nacional, México, 1970.

Difícil es pensar que los descubridores y conquistadores no llevasen en su pensamiento, más allá de las instrucciones, una línea que ahora podríamos llamar geopolítica, que los acercase a los objetivos fundacionales en el litoral marítimo y en la tierra adentro, que cumpliera simultáneamente con los requerimientos de asentamientos poblacionales y de la defensa terrestre y marítima.

Ejemplo de fundación marítima defensiva en Chile se puede señalar la ciudad de Valdivia, y Cartagena de Indias en Colombia. Valparaíso sólo con los ataques de corsarios ingleses y holandeses, comienza una tardía fase de defensas costeras con fuertes, cuya construcción se inicia en 1624 y se consolida en 1689 cuando se levanta el castillo de San José. Tales fortificaciones estaban contenidas en la consideración de "abrigo, fondo y defensa del Puerto" que la Ley J. específica para la fundación en la "Costa del Mar" que tuvo presente el descubridor Saavedra en 1536.

Del análisis precedente hemos pretendido demostrar que las Leyes de los Reinos de Indias promulgadas por la Corona Española contienen principios que emanan de un noble origen greco-romano presentes en dichas disposiciones en lo que concierne a la fundación de ciudades. Que tales Leyes de Indias hacen un significativo distingo entre ciudades litorales y ciudades mediterráneas o de "Tierra Adentro". Que los descubridores y conquistadores poseían un conocimiento superior de tipo científico y jurídico aplicando con certeza y precisión las disposiciones pertinentes en cuanto a una elección acertada para los fines de conquista, consolidación, defensa y desarrollo de las tierras americanas de la Corona.

También hemos pretendido demostrar a través de un ejemplo centralizado en el Puerto y Ciudad de Valparaíso, que esta Ciudad-Puerto, poseyó todas las condiciones que la Corona de España estableció en las Leyes de Indias para el plan de fundaciones en la Costa del Mar.

Valparaíso fue y continúa siendo el abrigo apropiado en la Costa del Mar para las navegaciones dentro del cuadrante del Pacífico. De allí este reconocimiento a la gran importancia de la Ordenanza de Carlos V del año 1523 que perfiló con precisión la dicotomía entre asentamientos poblacionales en la "Costa del Mar" y los de "Tierra Adentro".

Sin embargo, a nuestro juicio los estudios histórico-urbanos se han detenido preferentemente en la tipología morfológica y precedentes de villas europeas cuando analizan las ciudades de "Tierra Adentro" en compulsa con las Leyes poblacionales de Indias, y no lo han hecho, con la misma extensión, para estudiar los asentamientos de la "Costa del Mar".

Los argumentos expuestos que sostienen la hipótesis de un descubrimiento científicamente proyectado y programado, son, a juicio del autor, los más relevantes, pero no hay duda que restan por aflorar, o "velar", un cúmulo de antecedentes que pueden ser investigados por quienes desean seguir las aguas oceánicas de Valparaíso.

UNA MIRADA AL PASADO

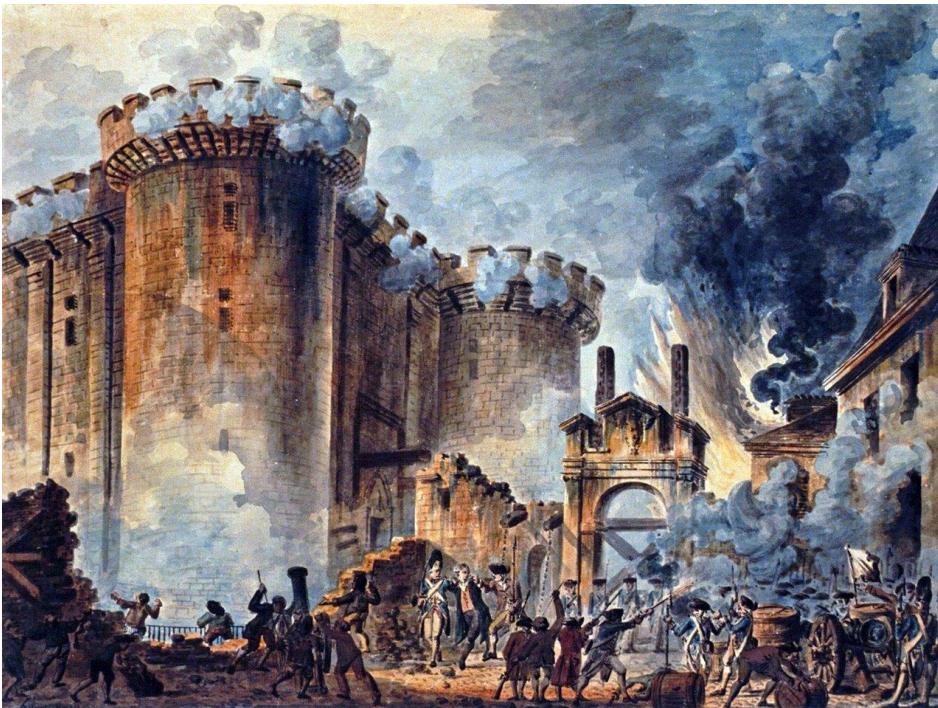
HISTORIA NATIONAL GEOGRAPHIC

14 DE JULIO DE 1789: LA TOMA DE LA BASTILLA

Por J. M. Sadurní

12 de julio de 2024

La airada población de París se lanzó al asalto de la prisión de la Bastilla, una antigua fortaleza que se había convertido en símbolo del despotismo real. Su caída en manos del pueblo constituyó el vibrante comienzo de la Revolución francesa.



La toma de la Bastilla. Cuadro pintado por Jean-Pierre Houëll y expuesto en la Biblioteca Nacional de Francia.

Foto: PD

Tradicionalmente se ha considerado que la **Revolución Francesa** representó el fin de una era, el Antiguo Régimen, y el inicio de otra, la época moderna. Cuando estalló el conflicto, en 1789, el monarca, **Luis XVI**, estaba convencido de que reinaba sobre todos los franceses por derecho divino, y como monarca absoluto que era no tenía la obligación de rendir cuentas ante nadie, y mucho menos ante el pueblo.

A pesar de ello, el rey era un hombre afable, con **una personalidad conformista e influenciable** de la que pretendían sacar partido tanto sus consejeros como, en ocasiones, su esposa la reina María Antonieta.

En 1788 se convocaron los Estados Generales, que reunieron a **representantes de los tres estamentos de la sociedad**, el clero, la nobleza y el pueblo llano, para debatir la compleja crisis financiera por la que estaba atravesado el país. El pueblo empezó entonces a reclamar que cada voto fuera individual y no por estamentos como había sido hasta aquel momento.

El monarca no dio demasiada importancia a aquella iniciativa, pero cuando **el 14 de julio de 1789 una muchedumbre encolerizada** se lanzó al asalto de La Bastilla, una fortaleza real en las afueras de París reconvertida en prisión, Luis XVI preguntó sorprendido: "¿Es una revuelta?" A lo que uno de sus ministros contestó "No, Sire, es una revolución".

La destitución de Jacques Necker

La mayoría de historiadores están de acuerdo en afirmar que la Revolución Francesa fue la consecuencia inevitable de una serie de decisiones arbitrarias amparadas por una monarquía absolutista, que, junto a **la Iglesia y una aristocracia acomodada y plena de privilegios, empujaron a la población**, cuya situación rayaba la pobreza extrema, a tomar la decisión de asaltar la Bastilla.

Pero en medio de todo aquel caos se encontraba un personaje que, sin pretenderlo, se convertiría en el detonante de **toda aquella violencia que acabará con la destitución de Luis XVI**. Su nombre era Jacques Necker.



Grabado de Jacques Necker realizado en el año 1789.
Foto: PD

Jacques Necker fue un banquero y estadista suizo que desde sus humildes comienzos en Ginebra se convertiría en **uno de los hombres más poderosos de Francia** a pesar de profesar el protestantismo y ser de origen plebeyo.

Necker atacó las teorías económicas de Anne-Robert Jacques Turgot, **interventor general de las finanzas reales**, cuando este quiso suprimir el precio controlado en el comercio de cereales, lo que acabó provocando disturbios a causa del incremento del precio del pan que desembocarían en la Guerra de las harinas de 1775.

Como director general del tesoro real en 1777, **Necker decidió no subir los impuestos** durante la Guerra de la Independencia de Estados Unidos. Asimismo, para mantener la nación a flote pidió préstamos en el extranjero y como ministro de finanzas logró una gran popularidad al hacer públicas las finanzas reales en lo que era una muestra inédita de transparencia. Llegó a ser tan querido que **su destitución, el 11 de julio de 1789, fue uno de los principales detonantes** de la toma de la Bastilla.

Aquella decisión de su ministro de finanzas resultó algo intolerable para el rey, que lo destituiría pocos meses después. Sin embargo, en 1788, **la grave crisis económica que asolaba Francia** obligó al monarca a llamar de nuevo al ministro caído en desgracia.

Jacques Necker fue reintegrado en su cargo, desde el cual intentó por todos los medios a su alcance reconducir la dramática situación. Pero sus reformas fiscales hallaron una férrea oposición, sobre todo entre la nobleza, que temía perder su poder y privilegios. **Necker convenció al rey de la necesidad de convocar unos Estados Generales** que afrontarían reformas en profundidad.

Pero a pesar de todos sus intentos, Necker fue cesado de nuevo por el rey debido a las fuertes presiones a las que el monarca estaba sometido, y este hecho contribuyó a incrementar el malestar entre las clases populares. Finalmente, **tras la Revolución, Necker acabó exiliándose** en Ginebra debido a su oposición a las medidas radicales adoptadas por los jacobinos, entonces en el poder.



Retrato de Luis XVI realizado entre los años 1778 y 1779 por el artista Antoine Francois Callet (Museo del Prado, Madrid).

La destitución por parte de Luis XVI de su ministro de finanzas, Jacques Necker, causó en París una gran conmoción. El 12 de julio, **3.000 personas se concentraron en los jardines del Palais Royal** y desfilaron en una manifestación multitudinaria que recorrió la ciudad a modo de procesión fúnebre.

Los participantes llevaban **banderas negras, y vestían abrigos y sombreros también negros**; el busto de Necker, llevando en andas, iba cubierto con un velo. Lloraban la caída del ministro en el que habían depositado todas sus esperanzas. Entre los manifestantes

empezaban a circular palabras nuevas como libertad, nación, tercer estado, constitución, ciudadano...

Por ello, los parisinos comprendieron enseguida que la destitución de Necker **era la señal de que el rey quería acabar con la incipiente transformación constitucional** iniciada dos meses antes; era un auténtico “golpe de Estado”, un acto “despótico” contra el que había que reaccionar de inmediato.

La toma de La Bastilla

Julio de 1789 fue un mes tremendamente convulso en la capital de Francia. En París reinaba por entonces **un clima de miedo y hasta de paranoia**. Las malas cosechas habían provocado graves problemas de subsistencia y aumentado la presencia de pobres y mendigos en las calles.

Por otro lado, el rey, aconsejado por sus ministros, empezaba a prepararse para sofocar posibles disturbios. Ordenó movilizar **un gran contingente de tropas en torno a la capital**, con orden de ocuparla o, incluso, según decían algunos, **de arrasarla**, todo lo cual hizo cundir la alarma entre la población parisina. A todo ello se sumaría la destitución de Necker y de otros ministros de tendencia liberal.



La toma de la Bastilla, cuadro pintado por el artista Charles Thevenin (Museo Carnavalet, París).

Así, en medio del pánico generalizado, entre la población empezaron a surgir bulos de todo tipo que iban desde que **la aristocracia envenenaba el agua** o pagaba a bandidos y asesinos para que sembraran el terror en las calles de París, a que incautaba los suministros de alimentos para provocar la muerte por inanición entre la población.

Toda esta situación se descontroló definitivamente **el 13 de julio**, momento en que el pillaje ya se había extendido por toda la ciudad. Una multitud exacerbada se dirigió entonces a la prisión de Saint-Lazare, donde se encontraban los acusados de deudas, y tras tomar el edificio liberaron a todos los que allí cumplían condena.

Finalmente, la jornada del martes 14 de julio **marcaría el inicio de la Revolución**. Al despuntar el alba se difundió el rumor de que en el Hotel de los Inválidos, un hospital militar situado al oeste de la ciudad, se habían depositado 30.000 fusiles. Los Inválidos **estaba protegido por varios cañones**, pero su toma fue relativamente sencilla porque la guardia allí acantonada no ofreció la más mínima resistencia.

A solo unos metros, varios regimientos de caballería, de infantería y de artillería al mando del barón de Besenval acampaban a la espera de órdenes. **Besenval reunió a todos los cuerpos** para saber si los hombres estarían dispuestos a marchar sobre los amotinados.

La respuesta fue unánime: un rotundo “No”. De este modo, el edificio cayó en manos de una airada muchedumbre, que requisó los fusiles y doce cañones. Según muchos historiadores, este **fue seguramente el momento decisivo** de la jornada, el instante en el que Luis XVI perdió la batalla por París y su poder absoluto.



Cuadro sobre la Toma de la Bastilla, pintado por Henri Paul Perrault en 1928.
Foto: PD

El próximo paso era apoderarse del armamento y de la munición que se almacenaba en la prisión de la Bastilla. Esta fortaleza **estaba protegida por tan solo 82 soldados veteranos, lo que hacía prácticamente imposible su defensa**.

Aun así, la guarnición había sido reforzada con 32 granaderos del regimiento suizo Salis-Samade procedentes de un campamento acantonado en el Campo de Marte. Los muros estaban defendidos por 30 cañones de diverso calibre. Al mando de la defensa de la

Bastilla **estaba el alcaide, Bernard-René**, marqués de **Launay**, hijo del anterior alcaide, que casualmente había nacido en la propia fortaleza.

De Launay intentó contener la avalancha de gente con la ayuda de la guardia, y muy pronto empezaron a rugir los cañones y a sonar los primeros disparos. **Tras más de cuatro horas de combate, los defensores de la Bastilla se rindieron** con la condición de que les perdonasen la vida. Pero su petición fue en vano.

Las cabezas de De Launay y las de algunos oficiales de la guardia fueron clavadas en una pica, paseadas por las calles y finalmente expuestas en el Ayuntamiento de la ciudad. La Bastilla había caído, y lo que podía haber sido un hecho aislado del movimiento revolucionario acabaría convirtiéndose en el símbolo de la victoria del pueblo contra la tiranía.

Consecuencias de la Revolución Francesa

La toma de la Bastilla fue el primer paso de la Revolución, al que seguirían muchos más. Las consecuencias de estos acontecimientos que convulsionaron Francia durante años, algunos caracterizados **por su extrema violencia** y que parecieron sumir al país en el caos, son complejas, y sus repercusiones son visibles todavía.

Una de las principales consecuencias de este proceso revolucionario fue el fin de la monarquía y de los privilegios del clero y la nobleza. Pero todo no sería tan sencillo. De hecho, **tras la ejecución de sus monarcas, el país se enfrentó con sus vecinos europeos**, constituidos en lo que se conoce como Primera Coalición (1792-1797), que declararon la guerra a la Francia revolucionaria con la intención de restituir de nuevo la monarquía.

A pesar de ello, la Revolución francesa supuso el inicio de un cambio que subvertía el orden feudal imperante en muchas naciones, en las que prendería la semilla revolucionaria. Pero no solo sucedió en Europa. **En el continente americano**, por ejemplo, **las colonias españolas bebieron de las ideas revolucionarias francesas** que contribuyeron a alimentar sus ansias de independencia. Ello provocaría que años después la Corona española viviese sus propios procesos revolucionarios.

Asimismo, entre todos los cambios que trajo consigo la Revolución francesa se puede destacar la profunda transformación que empezaron a experimentar los modos de producción, con **la implantación de la ley de la oferta y la demanda** y con el veto de la intervención estatal en asuntos económicos.

En este nuevo contexto económico y social, la pujante burguesía pasaría a ocupar el lugar que había dejado vacante la aristocracia como clase dirigente. Y es que la Revolución francesa permitió que por primera vez a los más humildes tener ciertos derechos.

La famosa consigna **“Libertad, igualdad, fraternidad o la muerte”** daría pie a la primera *Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano* (26 de agosto de 1789), que inspiraría la actual carta de Derechos Humanos.

Entre otras cosas, por primera vez se empezó a legislar para todo el mundo por igual sin distinguir su procedencia social, credo o raza, y se abolió la prisión por deudas. Pero no sucedió lo mismo con las mujeres. De hecho, **ellas no tenían derecho al voto**, aunque sí se les concedió un papel más activo en la construcción de una nueva sociedad.

Todo ello desembocó en la promulgación de la primera constitución francesa el 3 de septiembre de 1791, una carta magna que garantizaba los derechos adquiridos durante el proceso revolucionario y reflejaba el espíritu liberal de la economía y la sociedad.

Otra consecuencia importante de la Revolución francesa fue el establecimiento de la separación entre Iglesia y Estado, un hecho fundamental en la transición hacia el moderno Estado laico. **Se expropiaron los bienes de la Iglesia** y del clero, y se redujo su poder político y social.

Todas las rentas que la Iglesia cobraba al pueblo fueron traspasadas al Estado, y todas sus tierras y bienes, al igual que los de la aristocracia, fueron vendidos a campesinos acomodados y burgueses fieles a las ideas revolucionarias.

Desde 1795, Francia se hallaba bajo el Gobierno del Directorio, compuesto por cinco miembros que concentraban en sus manos el poder ejecutivo, mientras que **el legislativo descansaba en otras dos cámaras**, el Consejo de los Quinientos y el Senado.

Hasta que Napoleón Bonaparte dio un golpe de Estado en noviembre de 1799 y tomó el control de un país sumido en **una profunda crisis tras la sangrienta persecución** contra los contrarrevolucionarios y disidentes llevadas a cabo por los líderes jacobinos.

Finalmente, **el corso se proclamó emperador el 2 de diciembre de 1804**, dando paso de este modo a la creación de un nuevo Gobierno monárquico en Francia, a pesar de que Bonaparte intentó revestirlo de republicanismo.

Napoleón acabaría llevando a Francia a una escalada militar de conquista que tendría un abrupto final. Tras **una serie de desastres bélicos**, el imperio de Bonaparte vería el principio del fin en 1815 con la derrota en la batalla de Waterloo. Pero no sería ese el fin del espíritu revolucionario.

Tras la breve recuperación del poder por parte de Napoleón y una serie de restauraciones monárquicas, se sucedieron en Europa varios procesos revolucionarios más, **en 1830 y en 1848, año que pasaría a la historia como el Año de las Revoluciones** y en el que en Francia se proclamó la Segunda República. Estaba claro que el legado de la Revolución francesa distaba mucho de haberse extinguido.

Fuente: Página web National Geographic.

HISTORIA MARINERA

HISTORIA MARINERA



EN MEJILLONES YO TUVE UN AMOR

Escrito por Jorge Sepulveda Ortiz

Del libro Caleuche Barco del Recuerdo de Raúl Barros Garcés

La presente narración constituye un hecho real vivido el año 1955 en la Escuadra del Norte, siendo CJE el CA Jorge Araos Salinas.

El puerto base era Mejillones en el cual llevábamos tres meses abril, mayo y parte de junio, con una corta estadía en Antofagasta para la celebración del 21 de mayo. Para nadie es un secreto que lo romántico del puerto de Mejillones, nació con la canción “En Mejillones yo tuve un amor”, pero en realidad, con el respeto del compositor, muy pocos estaban de acuerdo con él y a decir verdad solo los eventos deportivos mantenían los cuerpos y espíritus tranquilos.

Aprovechando un almuerzo que daba el CJE un día sábado a bordo del Crucero O’Higgins, se decidió entre los oficiales jóvenes que en el almuerzo se insinuara al Almirante en forma muy sutil que añorábamos volver a Valparaíso y para ello se escogió el Teniente Hugo Julio, quien a los bajativos, debiera pedir la palabra.

Todo se presentó en muy buena forma, el Almirante estaba de buen humor el rancho excelente y a la hora de los bajativos al tintineo de los cuchillos en las copas, se levantó el Teniente Julio y en una perorata muy elaborada, expuso nuestros anhelos. El Almirante Araos a juzgar por su sonrisa, había acusado el golpe y levantándose dijo con su característica socarronería y mirando al auditorio con sus ojos penetrantes: comprendo el sentir de los jóvenes oficiales tan bien expresado por el orador y en homenaje a su apellido, le comunico que en vez de zarpar en Junio zarparemos a Valparaíso en Julio.

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



NOTICIA ARMADA

BUQUE ESCUELA “ESMERALDA” ASISTE A LA CONMEMORACIÓN DE LOS 250 AÑOS DE INDEPENDENCIA DE ESTADOS UNIDOS

Sábado 4 de julio de 2026

Autoridades nacionales destacaron la participación de la “Dama Blanca” como símbolo de Chile en el mundo, mientras Guardiamarinas y Marineros continúan su formación a bordo



Nueva York. Este sábado 4 de julio, tras 26 años, el Buque Escuela “Esmeralda” recaló en Nueva York como parte del itinerario contemplado en su 70° Crucero de Instrucción.

Esto, para continuar con las actividades de formación de los Marineros y Guardiamarinas, además de participar en actividades protocolares conmemorativas del 250° aniversario del Día de la Independencia de Estados Unidos.

La Unidad llega a este puerto tras finalizar sus actividades en Norfolk, desde donde zarpó el 24 de junio. Durante esta etapa, la “Dama Blanca” participa en “Sail 250”, encuentro marítimo internacional que reúne a decenas de grandes veleros y buques de guerra de más de 20 países para celebrar el 250.º aniversario de la declaración de independencia del país norteamericano, con desfiles y visitas públicas en cinco ciudades portuarias.

En ese sentido, el ministro de Defensa Nacional, Fernando Barros, expresó que “para Chile es un honor formar parte de esta conmemoración a través de uno de sus más reconocidos embajadores: nuestra querida Dama Blanca. La presencia de la Esmeralda en estas aguas tiene un valor especial: Chile y Estados Unidos comparten una relación bilateral sólida, construida durante más de dos siglos de amistad, cooperación y respeto mutuo, la que se expresa en múltiples ámbitos, como son la cultura, el comercio, la inversión, la ciencia, la tecnología, la educación, la innovación y también en una estrecha colaboración en materias de defensa y seguridad”.



“Chile y Estados Unidos no comparten solamente una amplia agenda bilateral, sino que también fuertes vínculos culturales y sociales, que hacen que nuestros pueblos sean más cercanos de lo que muchas veces avizoramos”, indicó el secretario de Estado.

Asimismo, el ministro de Relaciones Exteriores, Francisco Pérez, destacó la importancia de este tipo de gestos que fortalecen la buena relación entre ambos países.

“Estar en el Buque Escuela Esmeralda en Nueva York junto a más de 50 veleros de todo el mundo participando en esta conmemoración es realmente emocionante y muy significativo. Una muestra más de la sólida relación que tenemos con Estados Unidos”, destacó el canciller, y subrayó: “La Esmeralda es un símbolo de Chile que recorre el mundo, contribuyendo a posicionar

la imagen de nuestro país a nivel global, con jornadas de puertas abiertas que permiten dar a conocer a ciudadanos de otras naciones las tradiciones y parte de la historia de nuestro país, que nos llena de orgullo”, expresó el canciller.

Por su parte, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Cabrera, señaló que “la presencia de nuestro Buque Escuela Esmeralda, que es la embajada flotante de Chile en “Sail 250”, demuestra, por un lado, la vigencia de las tradiciones marineras como es este saludo de veleros a Estados Unidos en su aniversario 250, tal como ocurrió en nuestro país con la Regata Bicentenario; pero, además, refuerza la formación marinera de nuestros Guardiamarinas y Marineros que viajan a bordo, junto con fortalecer la relación de nuestra Armada con la Marina de Estados Unidos, a la que agradecemos esta invitación.

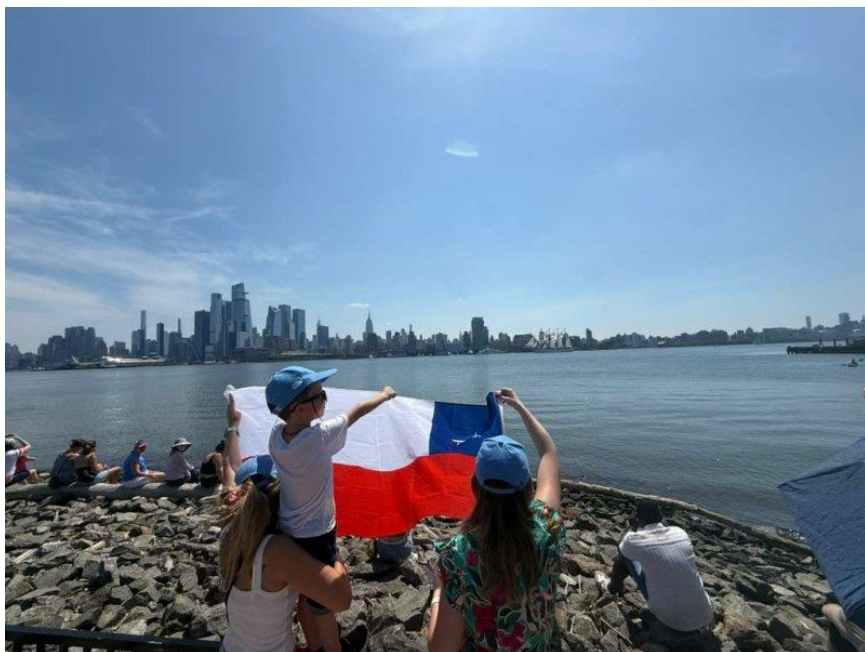


“Sin duda, la presencia de nuestro ministro de Relaciones Exteriores y de nuestro ministro de Defensa refuerza el carácter de embajada del buque que lleva lo mejor de Chile a todos los puertos del mundo. Como Comandante en Jefe, es un orgullo participar en esta conmemoración que une no solo a Chile con Estados Unidos, sino que a las marinas del mundo que están presentes acá”, recalcó el Almirante Cabrera.

Finalmente, el Comandante de la “Dama Blanca”, Capitán de Navío Edward Gibbons, manifestó que “estamos muy orgullosos de representar a Chile y a la Armada de Chile en las actividades de conmemoración de los 250 años de la Declaración de Independencia de Estados Unidos en Nueva York, especialmente en el histórico desfile naval junto a otros buques escuela de alrededor del mundo. Durante esta visita a Nueva York, la sexta oportunidad en que la Esmeralda ha recalado en este puerto, nuestra dotación participará en las actividades programadas para celebrar este significativo aniversario de Estados Unidos”.

Tras completar la agenda en Nueva York, la “Dama Blanca” continuará con su itinerario hacia Boston, Estados Unidos; luego recalará en Québec, Canadá; posteriormente navegará hacia

Panamá y, finalmente, regresará a aguas chilenas con recaladas programadas en Iquique y Valparaíso.



Fuente: Página web Armada de Chile.

POSTALES DEL PASADO

Postales

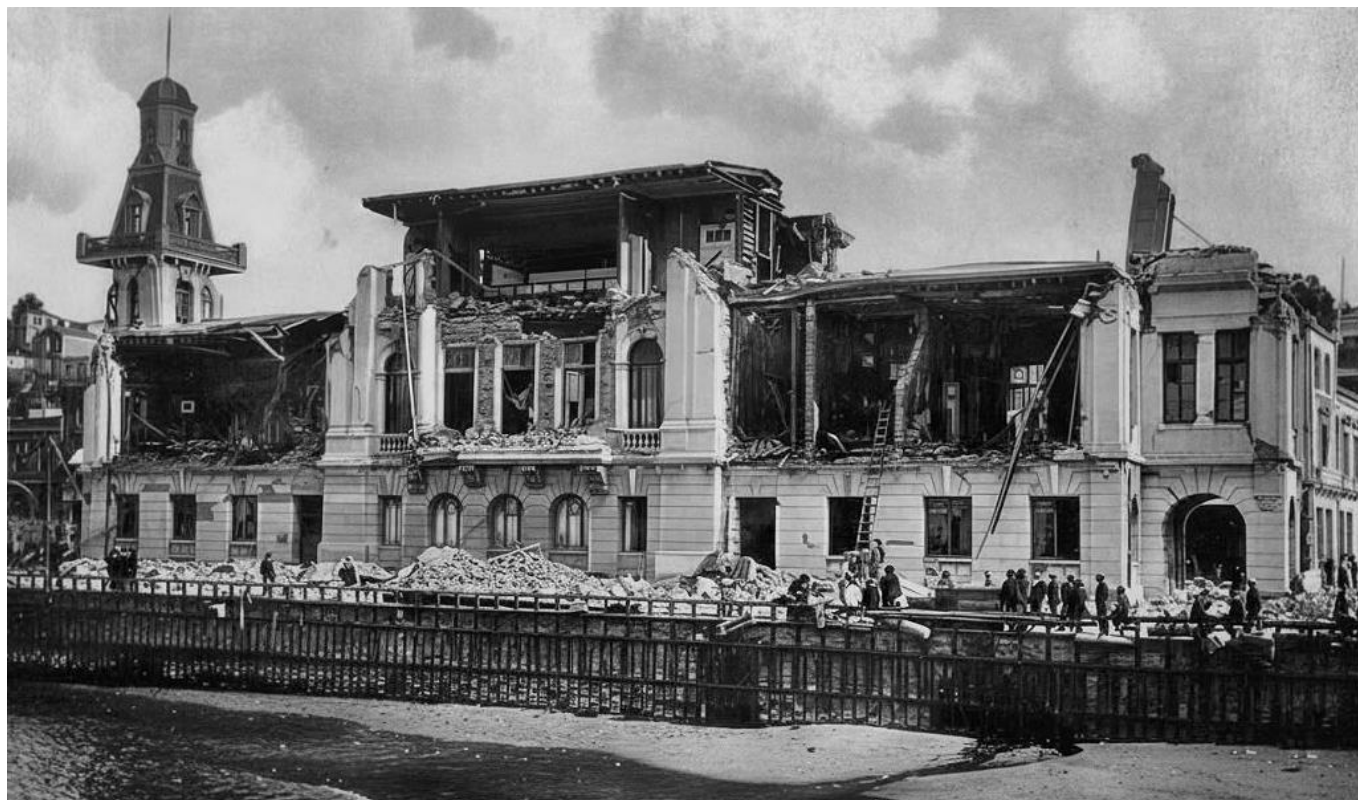


Valparaíso, en 1900
(La Historia de Valparaíso)

Así lucía el hermoso edificio de la Comandancia General de Marina, que estaba ubicado al lado del Muelle de Pasajeros, actual Muelle Prat, en el lugar en donde hoy se ubica la Estación Valparaíso del Tren Limache-Puerto y la Capitanía de Puerto de Valparaíso.

El edificio fue inaugurado en 1890, con la presencia del Ministro de Guerra y Marina, Almirante Williams Rebolledo. En el 3° piso se ubicaban la Biblioteca de Marina y el Círculo Naval; en el 2° piso las dependencias de la Comandancia General; y, en el 1° piso la Gobernación Marítima, Oficina General de Faros y la Capitanía de Puerto. El común de la gente lo identificaba como el edificio de la Gobernación Marítima.

Un sismo de gran magnitud dañó el edificio en marzo de 1896, por lo que fue reparado y remodelado en 1897, perdiendo el tercer piso.



Valparaíso, en 1906 (La Historia de Valparaíso)

En este estado quedó el hermoso edificio de la Comandancia General de Marina, luego del terremoto del 6 de agosto de 1906 que dejó en ruinas gran parte Valparaíso. Luego del terremoto, el edificio fue reparado y nuevamente remodelado entre 1908 y 1910, perdiendo las dos torres, que fueron reemplazadas por una gran torre central y linterna.



Valparaíso, en 1920
(La Historia de Valparaíso)

Una hermosa foto de la actual Avenida Pedro Montt, que inicialmente fue calle Victoria, con la Mansión Rubio, más conocida como “Crucero Rubio”, vivienda de la segunda mitad del siglo XIX, que tuvo varias modificaciones en el tiempo. La edificación que se ve corresponde a la reconstrucción luego del terremoto de 1906. La calle que se ve hacia la derecha es la actual calle Victoria.

A la derecha de la foto se alcanzan a ver los árboles del Jardín General Cruz (1912-1922), que anteriormente fue el Jardín Municipal y que a contar del 10 de mayo de 1922 pasó a llamarse Parque Italia, como homenaje al General Enrico Caviglia, quien visitó la ciudad al día siguiente. En 1930 se instaló la estatua de Rómulo y Remo, una réplica de la Loba Capitolina, donada por la colonia italiana.



Viña del Mar, en 1905
(Viña del Mar del Recuerdo)

La foto muestra la hermosa casa de don Alberto Mackenna, que en 1913 se convirtió en el Salón de Té Palacio Ducal. Esta propiedad estaba ubicada en donde hoy se encuentra el Hotel Cap Ducal, que fue construido en 1936. A un costado se aprecia la desembocadura del Estero Marga Marga, desde ese entonces con la playa que se produce a raíz del embancamiento de arena.

Fuentes: Según se indica en cada foto.

CITA CON LA HISTORIA

ENTREVISTA AL GENERAL FERNANDO TORRES, 28 DE SEPTIEMBRE DE 2002

<https://www.youtube.com/watch?v=vG00BM41b9Q>

VIDEOS

VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

Votos en campaña, olvido en el gobierno !!! - Programa Una Sola Voz en Radio Portales de Valparaíso

<https://youtu.be/6uhUHpsv9Mg>

"Refundemos la justicia" - Pedro Veas Diabuno ex presidente de Multigremial FACIR

<https://youtu.be/UDlus7-ANMM>

"27 de junio recordamos la Batalla de Sangra" - Carlos Valdenegro Oyaneder, historiador

https://youtu.be/-dnW_So5fww

"Situación de querellas en contra de ministro Álvaro Mesa Latorre" - Expone Carla Fernández Montero

<https://youtu.be/a4sVWkerSkY>

Escuela de Grumetes Alejandro Navarrete Cisterna desde 1868 formando hombres de mar para la Armada de Chile - Programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

<https://youtu.be/PK-TRM7dFCo>

Escuela de Grumetes Alejandro Navarrete Cisterna, Feliz Aniversario - Carlos Valdenegro Oyaneder. Historiador - Programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

<https://youtu.be/AwrR8irKNt4>

Señores políticos, hay que enfrentar las situaciones difíciles - Pedro Veas Diabuno ex presidente de la Multigremial FACIR

<https://youtu.be/OK7-N7bbjSs>