
BITÁCORA DEL SOCIO

Lunes 03 de Agosto



AGOSTO 2026

INDICE

NOTICIAS ASOFAR.....	2
EFEMÉRIDES.....	10
4 de agosto de 1818 se crea la Escuela Naval, con el nombre de "Academia de Jóvenes Guardiamarinas".	
SALUD.....	21
Ciática.	
CARTAS AL DIRECTOR	25
Cartas no publicadas en medios de prensa	29
MEMORIA HISTÓRICA	32
Unidad Popular y medios de comunicación - Entrevista.	
CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO.....	33
N° 154: después de la tormenta... y N° 155: evocaciones cosacas.	
HUMOR GRÁFICO	35
CUENTA PÚBLICA	36
Ministerio de Defensa - Cuenta Pública Participativa 2026.	
CARTAS ESPECIALES	37
Carta a Tomás Moro y Carta a San Maximiliano Kolbe.	
COLUMNA DE OPINIÓN.....	38
Las relaciones exteriores de Chile.	
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.....	39
REPORTAJE HISTÓRICO	49
El faro del Estrecho de Magallanes.	
UNA MIRADA AL PASADO	58
Un cable submarino para conectar Europa y América.	
HISTORIA MARINERA.....	63
La revesa.	
NOTICIA ARMADA.....	65
POSTALES DEL PASADO	69
RED CULTURAL	73

NOTICIAS ASOFAR



ANIVERSARIO PROGRAMA DE RADIO REVELANDO

El 24 de julio, se realizó una reunión-almuerzo con motivo del décimo aniversario del programa de radio **“Revelando”**, actividad desarrollada en el Club Naval de Valparaíso. Esta emotiva y grata actividad fue presidida por el Vicepresidente CN Gabriel Ramos Vilches y participaron los conductores del programa como también integrantes del staff directivo de Radio Portales de Valparaíso.

El programa “Revelando” es auspiciado por ASOFAR y es una instancia a través de la cual se comparte con la ciudadanía los valores y principios que rigen a nuestra Asociación. La difusión radial se inició el año 2015 en Radio Énfasis de Villa Alemana, en el 95.5 FM y el primer programa se llamó “Reunidos”. En marzo del 2016 el programa se mudó a Radio Valparaíso en su frecuencia de 102.5 FM y 121 en AM, buscando mayor cobertura en la Región de Valparaíso y sintonía en una emisora de mayores capacidades y audiencia. En agosto del mismo año se rebautiza el programa con el nombre de “REVELANDO”, con V corta y B larga, recalando en Radio Portales de Valparaíso, con transmisiones diarias de lunes a viernes de 18.00 a 19.00 horas, en las frecuencias de 89.5 FM y 840 AM, como también por el sitio web www.portalesfm.cl.

Aprovechamos este Bitácora del Socio para reiterar los agradecimientos del Directorio a quienes hacen posible que nuestro programa continúe al aire, con muy buena sintonía y a plena satisfacción según lo hizo saber el presidente del directorio de la radioemisora, don Hernán Riesco.



SIMPOSIO DE SALUD NAVAL

El jueves 30 de Julio se efectuó el Simposio titulado **"Salud Naval: Estado Actual, Proyecciones y Sistema de Bienestar"**, organizado por la Asociación de Oficiales de la Armada en Retiro – ASOFAR, actividad que se realizó en el Auditorio del Hospital Naval "Almirante Neff" y que contó con la presencia de un centenar de asistentes, entre Almirantes y Oficiales en condición de retiro, socios y no socios de ASOFAR, sus distinguidas cónyuges, delegaciones de Organizaciones, Círculos de Oficiales y Personal de Gente de Mar en Retiro, como también un gran número de personas que se conectó vía Streaming.

El Presidente de ASOFAR, CN Enrique Lafuente Saavedra saludó y dio la bienvenida a los asistentes, haciendo presente que constituía un altísimo honor y un motivo de profunda satisfacción realizar el Simposio de Salud 2026, haciendo presente que: "ASOFAR mantiene una preocupación permanente por sus socios y su bienestar general, y de manera muy especial y prioritaria, nos desvela la salud de todos nuestros asociados y sus respectivos grupos familiares y es por ello, la relevancia de haber organizado este Seminario de Salud Naval". Y en otra parte de su intervención agregó: "Por lo anterior, la masiva concurrencia que se registró al Simposio, es el reflejo inequívoco de que la salud no es solo un indicador técnico o financiero; es, por sobre todo, el pilar fundamental del bienestar y de la tranquilidad familiar. La Sanidad Naval es el puerto seguro al que acudimos y el sistema que sostiene nuestra calidad de vida tras años de navegación y comisiones de servicio. Asimismo, la presencia de los directores de las áreas matrices de nuestro sistema de Salud y Seguridad Social -Sanidad, Bienestar, AFISAN y la dirección de este centro hospitalario- es una muestra de transparencia, compromiso institucional y cercanía que valoramos profundamente".

La materialización de este simposio recibió el apoyo del Alto Mando Institucional y de manera muy especial, del Director General del Personal de la Armada, Vicealmirante don Mauricio Arenas, quien fue representado por el Subdirector General del Personal de la Armada, Capitán de Navío don Jorge Minoletti León.

En el Simposio se abordaron materias críticas para nuestra comunidad sobre el estado actual del sistema de Salud, pero especialmente sobre aquellas proyecciones y desafíos que delinearán el futuro de nuestra cobertura médica.

En primer lugar, el Director del Hospital Naval, Capitán de Navío don Luis Enrique Clavel Díaz, dio cuenta del gran esfuerzo desplegado por ese centro asistencial en los ámbitos clínico, financiero-presupuestario, de infraestructura y equipamiento. Fue de especial interés conocer quiénes son hoy los principales "clientes" del Hospital y los recursos que aportan al total de los ingresos anuales con los que opera y se mantiene el recinto. Asimismo, informó de la capacidad máxima de intervenciones quirúrgicas y horas médicas de especialidad de las que dispone el hospital; datos fundamentales para comprender la "oferta" real de nuestra infraestructura médica y poder contrastarla adecuadamente con la "demanda" de estas prestaciones.

Por su parte, el Administrador Financiero del Sistema de Salud de la Armada (AFISAN), Capitán de Navío AB don Rodrigo López Gatica, entregó una visión global del financiamiento, refiriéndose a todos los Fondos de Salud en su conjunto -y no solo al FOSPEN-, detallando además la

situación de los Convenios Extra Institucionales tanto vigentes como aquellos que se encuentran en carpeta para ser concretados en el corto plazo, ampliando así nuestra red de atención.

A su vez, después del intermedio, el Director de Sanidad de la Armada, Contraalmirante de Sanidad don Christian Werner Soto, abordó una temática de máxima sensibilidad: la situación actual de las listas de espera que más afectan a los pensionados y sus tiempos estimados de solución. Explicó la situación de especialidades claves como Cardiología, entre otras, así como de algunos procedimientos diagnósticos esenciales. Resultó de suma relevancia conocer el tiempo máximo de espera definido por la Dirección de Sanidad, garantizando que dicho plazo no se transforme en un riesgo para la salud del beneficiario.

Finalmente, el Director de Bienestar Social de la Armada, Comodoro don Fernando Reyes Carrasco, expuso sobre los convenios vigentes y las diversas facilidades de bienestar que se encuentran a disposición del personal naval en retiro y de sus familias, cerrando así el círculo de protección social que nos brinda la institución.





HOMENAJE DE ASOFAR A LA ESCUELA NAVAL "ARTURO PRAT"

Se informa a nuestros socios que, como es costumbre cada año, ASOFAR los invita a celebrar el 208° Aniversario de la Escuela Naval "Arturo Prat", conmemoración que se efectuará el día 11 de agosto de 2026, a las 12:00 hrs., en el Salón Covadonga del Club Naval de Valparaíso.

En esta oportunidad, el Capitán de Navío Sr. Ronald Von Der Weth Fischer, dictará la conferencia "Chile, país tricontinental desde el Mar: una mirada para comprender nuestra identidad, descubrir oportunidades y ejercer un liderazgo con visión de futuro"

A esta actividad se invitó al Sr. Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Don Juan Pablo Castro Brahm, junto a una delegación de veinte oficiales y cadetes.

Al termino de del homenaje se invita a los socios a adherirse a un almuerzo de camaradería que se desarrollará en el Salón Esmeralda del club.

Se solicita a los socios interesados en participar en este homenaje-almuerzo informar hasta el 7 de agosto AM, al mail asofar@gmail.com, o a los fonos: 9 4280 2522 – 9 4099 9815.



Homenaje 208° Aniversario
Escuela Naval "Arturo Prat"

Conferencia:
"Chile país tricontinental desde el Mar"

Dictada por:
CN Sr. Ronald Von Der Weth

Almuerzo de camaradería después del homenaje. Valor: \$15.000 (Tenida formal)

Martes 11 de Agosto 2026, 12:00hrs.
Salón Covadonga, Club Naval de Valparaíso

Inscripciones al mail: asofar@gmail.com - fonos:
942802522 / 940999815



ACTIVIDADES PREVISTAS PARA EL MES AGOSTO

11 de agosto

Homenaje a la Escuela Naval. Consistirá en una conferencia y almuerzo, en el Club Naval de Valparaíso. Asistirá el Director de la Escuela Naval “Arturo Prat”, acompañado de oficiales y cadetes. En esta oportunidad el Capitán de Navío Sr. Ronald VON DER WETH Fischer, dictará la conferencia “Chile, país tricontinental desde el Mar: una mirada para comprender nuestra identidad, descubrir oportunidades y ejercer un liderazgo con visión de futuro”.

21 de agosto

Ceremonia de entrega del Estandarte a ASOFAR por parte de la Armada de Chile. Esta importante y relevante actividad se realizará en la Escuela Naval “Arturo Prat. El programa de ese día contempla:

- 11.00 hrs. Llegada socios de ASOFAR, y sus cónyuges, a la Escuela Naval. Reunión en sector guardia de cadetes.
- 11.15 hrs. Exposición del Sr. Director (en la cineteca).
- 12.15 hrs. Visita a la Sala Histórica.
- 13.00 hrs. Foto grupal de los asistentes.
- 13.05 hrs. Asistentes pasan a la tribuna del Patio del Buque.
- 13.15 hrs. Formación de la Escuela Naval.
- 13.20 hrs. Inicio de la Ceremonia.
 - Entrega del Estandarte por parte del Sr. D.G.P.A.
 - Discurso del Presidente de ASOFAR.
 - Desfile de la Escuela Naval.
- 14:00 hrs. Término de la ceremonia. Vino de honor.

4 de septiembre

Inicio del ciclo de charlas: “Grandes Timoneles de la Marina”.

ASOFAR ha estimado de gran interés convocar a los señores Almirantes que han ejercido el más alto cargo institucional, como Comandantes en Jefe de la Armada de Chile, para que ilustren a los Oficiales en retiro sobre sus períodos de mando, vivencias y experiencias. Ejercer el mando es el anhelo de todo joven Oficial de Marina y sin duda alguna, el mando de la Institución deja una estela. Finalmente, la historia la viven y construyen las personas.

Esperamos la mayor asistencia a este evento que se desarrollará en el Club Naval de Campo “Las Salinas”, el 4 de septiembre a las 18:00 horas en la Pergola N°1. La primera conferencia será dictada por el Sr. Almirante don Jorge Patricio Arancibia Reyes. Las inscripciones se pueden realizar desde ya a: asofar@gmail.com, o a los fonos: 9 4280 2522 – 9 4099 9815.





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 4 DE AGOSTO DE 1818 SE CREA LA ESCUELA NAVAL, CON EL NOMBRE DE "ACADEMIA DE JÓVENES GUARDIASMARINAS"



De la Academia de Guardiasmarinas a la Escuela Naval "Arturo Prat"
Juan Agustín Rodríguez S.
Vicealmirante - Ex Director de la Escuela Naval
Publicado en Revista de Marina N° 4/1974, el 1 de agosto de 1974

El Director Supremo, general Bernardo O'Higgins, realizó en 1818 grandes esfuerzos para formar el Poder Naval que requería la independencia de la nación. Se necesitaban no sólo buques de guerra, sino también oficiales experimentados para dirigir la Armada y desempeñarse en las naves.



Director Supremo, General Don Bernardo O'Higgins

A este propósito, asesorado por el Comandante General de Marina, capitán de navío Manuel Blanco Encalada, firmó con el Ministro José Ignacio Zenteno, el 4 de agosto, el trascendental decreto que creaba una "Academia de Jóvenes Cuardiasmarinas" (Guadiasmarinas eran en la época, los aprendices a oficiales de la Armada).



Capitán de Navío Don Manuel Blanco Encalada



Ministro Don José Ignacio Zenteno

Para organizarla propuso Blanco Encalada un proyecto de funcionamiento similar a la Academia Española de Cádiz, en la Isla León, donde había ingresado como guardiamarina

en 1805. Además, planteó la necesidad de formar oficiales chilenos que realizarían sus estudios y labores a bordo de los buques.

Para dirigir la Academia se nombró al mayor de artillería Francisco Díaz. Que poco después, con el grado de capitán de corbeta, asumió el mando de la corbeta "Chacabuco".

El comandante general, que era, asimismo, el jefe de la escuadra, embarcó en sus naves a 13 jóvenes escogidos en la Academia Militar, fundada en marzo de 1817.

El 9 de octubre de 1818, zarpó de Valparaíso la Primera Escuadra Nacional, llevando a bordo a los primeros guardiamarinas, que tuvieron su bautismo de fuego en el combate naval de Talcahuano, en el que fue apresada la fragata hispana "María Isabel".



Gobernador de Valparaíso, Don Diego Portales

En 1822, inoportunamente la escuadra fue disuelta, quedando la Academia clausurada. En 1824, apreciándose una reacción realista en el Pacífico, el Director Supremo general Ramón Freire, decretó la instalación de una "Academia Náutica para Guardiamarinas" en la fragata "Lautaro", que estaba en desarme. Fue dirigida por el teniente 1° Manuel García y disuelta por economías en 1825. En ese año, se rearma la Escuadra, para desarmarse después en la Expedición a Chiloé en 1826. En ese año, se inicia un período de conmociones internas que causan una manifiesta decadencia naval, perdiéndose el interés por la formación de oficiales de Marina. Sin embargo, en 1833, el gobernador de Valparaíso, don Diego Portales, auspicia la creación de una Academia Náutica con la ayuda del alcalde don José Matías López, y la cooperación económica del Cabildo. El resultado de las gestiones fue la fundación en 1834 de una tercera Academia, con el nombre de "Escuela de Náutica". Este establecimiento aparece en algunos decretos con dos denominaciones: Academia y Escuela, lo que se presta

a confusiones. Por correspondencia de la época ha trascendido que en esta Escuela estudiaron los primeros pilotos de la Marina Mercante Nacional.

El plantel funcionó en un local cercano a la Iglesia La Matriz, y su director fue el capitán de fragata español José de Villegas.

En 1836, al iniciarse las operaciones contra la Confederación Perú-boliviana, la escuadra, que sólo tenía dos pequeños buques, se incrementó con la captura de naves en El Callao, necesitándose más oficiales. Entonces fueron embarcados como guardiamarinas los alumnos de la Escuela de Náutica, a cargo del nuevo director, capitán de corbeta Domingo Salamanca. Estos jóvenes se encontraron en el apresamiento de las corbetas "Confederación" y "Socabaya" y del bergantín "Arequipeño", en el combate naval de Casma.

Terminado el conflicto en 1839, se instala en tierra la segunda Escuela de Náutica, en el local anterior del puerto, dirigida por el capitán Salamanca. Después, se traslada a la calle Victoria (hoy Pedro Montt), tomando la dirección el capitán francés Coq Port.

En 1843, se organiza la tercera Escuela de Náutica, a bordo de la fragata "Chile", barco inútil para la escuadra, pero de condiciones para un plantel. Fue dirigida por el teniente 1° Miguel Hurtado y suprimida al año siguiente.



General Don Manuel Bulnes

En 1845, el Presidente, general Manuel Bulnes, por Decreto del 11 de junio, creó la "Escuela de Náutica Nacional", que funcionó en la fragata "Chile". El decreto amplía el plantel para instruir los capitanes y pilotos de la Marina Mercante y cumplir con la nueva Ley de Navegación, que decía: "deben ser ciudadanos chilenos desde el año 1848 los capitanes de buques mercantes".

En esta cuarta Escuela, como en las anteriores, también se formaron oficiales de Marina, con alumnos que venían de la Academia Militar de Santiago. Así lo expresan las Hojas de Servicios de José Anacleto Goñi, ingresado en 1836 y Galvarino Riveros, en 1847; ambos fueron después distinguidos almirantes.

En 1847 se reglamentó el sistema de formación de oficiales conforme al proyecto del almirante Blanco Encalada, que ese año era Comandante General de la Marina. Blanco, que fue almirante y general de carrera, único caso de nuestra historia, fue de opinión de formar a los oficiales del Ejército y de la Armada en la Escuela Militar, a fin de fomentar el compañerismo, debiendo los futuros oficiales de Marina continuar su instrucción técnica a bordo de la Escuela Náutica.

El plan fue puesto en vigencia por decreto Supremo de 19 de junio de 1847, llegando a la fragata "Chile" el primer contingente de cadetes de la Escuela Militar en 1851, iniciándose la instrucción naval bajo la dirección del teniente 1° Miguel Hurtado.

Aproximadamente en 1856, la Escuela, a bordo, toma el nombre de "Escuela de Aplicación". Este plantel no era autónomo, como se ha considerado, sino que una parte del sistema mixto. Esta Escuela fue dirigida por el capitán de corbeta Manuel López, y en 1856, por el capitán de fragata Leoncio Señoret.

Aunque el sistema vigente tenía ventajas, se estimó que era más importante tener un plantel primordialmente naval. A este objeto, el Presidente Manuel Montt firmó con fecha 19 de diciembre de 1857 el decreto que creaba por primera vez la "Escuela Naval".

El nuevo establecimiento fue inaugurado el 1° de julio de 1858, en una casa en el actual terreno del Hospital Traumatológico. Fue dirigido por el capitán francés Juan Julio Feillet y fueron nombrados 27 cadetes para el primer curso, llamado "curso de los héroes", porque a él pertenecieron Prat y Condell y los almirantes Montt, Uribe y Latorre. En 1864 aproximadamente, la Escuela se denomina "Escuela Naval Militar".



Curso de los Héroes

En 1869 surge el proyecto de volver al sistema mixto, que fue informado favorablemente por una comisión compuesta por don Diego Barros Arana, Rector del Instituto Nacional, el capitán de fragata Enrique Simpson, el teniente coronel Emilio Sotomayor y el profesor don José Ignacio Vergara. A continuación, el Presidente don Joaquín Pérez, por decreto del 4 de febrero de 1870, dispuso que los futuros oficiales de Marina hiciesen sus estudios elementales en la Escuela Militar por dos años, pasando después a bordo para la instrucción técnica. A este propósito, se destinó primero el pontón "Valdivia", y posteriormente, la corbeta "Esmeralda", fondeada en Valparaíso. El plantel a bordo se denominó "Escuela Naval Embarcada", que no fue una Escuela independiente, sino que una parte del sistema mixto.

En marzo de 1871 llegó al "Valdivia" pasando después a la "Esmeralda" el primer contingente de la Escuela Militar, formando el primer curso de "Aspirantes de Marina", como se denominaron. El comandante de la "Esmeralda", capitán de fragata Luis Alfredo Lynch Zaldívar, fue el Director de la Escuela Embarcada. Durante los años 1872 a 1875, continuaron ingresando alumnos de Santiago. En mayo de 1875, la corbeta tuvo serias averías en un fuerte temporal, por lo que fue reemplazada por el vapor "Ancud". En 1876 la Escuela se disuelve.

En 1877 y 1878, la Escuela Militar permaneció cerrada. En 1879, declarada la guerra contra Perú y Bolivia, se instaló en Santiago una "Escuela Militar para el Ejército y la Armada", que fue dirigida por el contraalmirante José Anacleto Goñi. Este plantel entregó ese año 38 aspirantes y 15 el año siguiente, que fueron destinados a la escuadra de operaciones.

En 1881, estando el país en guerra, se reconoció la necesidad de tener un plantel fundamentalmente naval para preparar los oficiales. A este objeto, fue organizada nuevamente la "Escuela Naval", por decreto del 7 de mayo de 1881, firmado por el Presidente Aníbal Pinto.

Fue nombrado Director el capitán de fragata Luis A. Castillo. El plantel funcionó en un edificio en la actual calle Colón, donde está el Liceo de Hombres. En octubre, se incorporaron los aspirantes de Marina que se embarcaron en la escuadra. Llamaban la atención aquellos cadetes que ostentaban medallas ganadas en las campañas del Pacífico. El establecimiento adquiere en 1882 un importante desarrollo al incorporar a los planes de estudios el conocimiento de los buques de guerra a vapor, sus nuevas armas y las experiencias del conflicto.

En 1884 se aprueban los planes y se inician los trabajos para construir un edificio propio para la Escuela en el cerro de la Artillería, en terrenos del cuartel de artillería, que perteneció al fuerte colonial de San Antonio.

En 1885 se nombra Director al capitán de fragata Luis Ángel Lynch, que fallece en 1889, en el desempeño de su cargo. En su reemplazo es nombrado Director el contraalmirante Juan Williams Rebolledo.

Como consecuencia de la iniciación de la guerra civil en enero de 1891, el plantel fue cerrado. En octubre de ese año es nombrado Director el contraalmirante Luis Uribe. A comienzos de 1892 principian las clases en el local de la calle Colón, con los antiguos y nuevos cadetes,

agregándose un curso de aspirantes jóvenes bachilleres y de estudios superiores. Durante ese año, se activa la terminación del nuevo edificio con capacidad para 200 alumnos.



Escuela Naval del Cerro Artillería

En enero de 1893 se traslada la Escuela a su nueva sede, realizándose una solemne ceremonia presidida por el Presidente de la República, vicealmirante Jorge Montt, a quien acompañaban Ministros de Estado y altos jefes navales. Así quedó iniciada, en el cerro de la Artillería, la etapa más larga del establecimiento, durante la cual se han sucedido numerosos e importantes acontecimientos, de los cuales nos referiremos a los principales.

En 1903, por disposición suprema se inaugura el primer curso de Contabilidad Naval, con 6 alumnos.

En 1906, el violento terremoto del 16 de agosto, produjo enormes daños al edificio. A las 20 horas, los cadetes estaban en la sala de estudios cuando comenzó el sismo. A la voz de mando del oficial de guardia, teniente de Ejército Luis Blanco, las compañías formaron en el patio, resistiendo en las filas los cadetes los fuertes movimientos de tierra.

El 12 de septiembre de 1911, una tragedia sin precedentes enlutó la Escuela Naval. Cinco cadetes del último curso mueren a consecuencias del hundimiento de una lancha en que se encontraban, la que fue partida por la hélice del transporte "Casma". Los nombres de aquellos primeros mártires del establecimiento fueron: Federico Gutiérrez, Alfredo González, Manuel Rodríguez, Luis Barrientos y Osear Lavín.

En 1918, la Escuela Naval, heredera de la Academia de Guardiamarinas de 1818, y continuadora de sus objetivos de formar oficiales de Marina, celebró el 4 de agosto como festividad propia al "centenario del primer plantel".

El 4 de agosto, el establecimiento continuó solemnizando sus aniversarios.



Edificio de la ex Escuela de Ingenieros en la Base Naval de Talcahuano, asignado como sede de la Escuela de Artillería a partir de 1928

En 1927, por Decreto Supremo del 23 de marzo, se fusiona la Escuela Naval con la Escuela de Aspirantes a Ingenieros, a fin de obtener en la Armada una sola Escuela para instruir a sus oficiales.

En 1932, por Decreto Supremo del 5 de octubre, se declaran válidos los estudios del segundo ciclo, para los efectos de rendir exámenes válidos para el bachillerato. Esta disposición fue suprimida 7 años después.

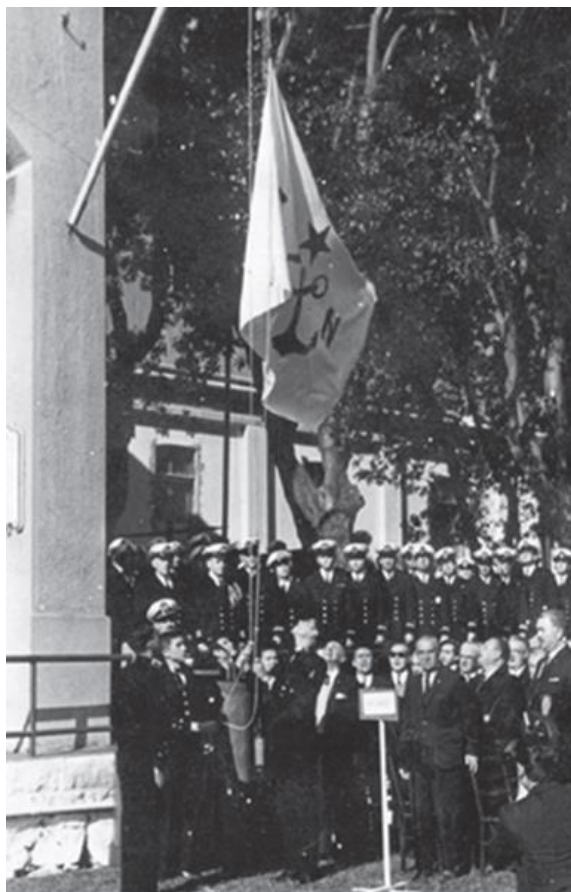
En 1939, por Decreto de 7 de julio, se unifican los planes de estudios en los cursos de ejecutivos e ingenieros, egresando de la Escuela Naval un oficial ejecutivo único con amplios conocimientos de ingeniería.

En 1945, por disposición suprema el plantel se denomina "Escuela Naval Arturo Prat", en homenaje al héroe del combate naval de Iquique.

En 1948, por disposición gubernativa, se inician los cursos de Marina Mercante, a objeto de formar oficiales de puente e ingenieros.

En 1952, se inicia en el plantel el primer curso de oficiales de mar.

El 4 de agosto de 1967 se traslada la Escuela al moderno y amplio edificio con capacidad para 600 cadetes, construido en terrenos del ex Fuerte Valdivia, y otros donados por la Municipalidad de Valparaíso, en el Parque Alejo Barrios.



Ceremonia de arriado de la Insignia de las “dos anclas” en el Patio del Buque, por el cadete más antiguo presente, almirante Julio Allard



Ceremonia de inauguración de la nueva Escuela Naval, el 4 de agosto de 1967. Acompañan al Presidente Don Eduardo Frei Montalva, el Ministro de Defensa Don Juan de Dios Carmona y los Comandantes en Jefe de la Armada y de la Primera Zona Naval, Almirante Don Ramón Barros González y Contraalmirante don Quintilio Rivera Manheim

Terminamos esta relación, dejando constancia de que está escrita de acuerdo con los documentos pertinentes y estudios bibliográficos. Conforme al archivo, expresamos que desde la "Academia de Jóvenes Guardiasmarinas" a la actual "Escuela Naval Arturo Prat", todos los planteles han respondido al objetivo de formar los oficiales de Marina, siguiendo los planes de estudios e instrucción de acuerdo a la evolución científica y técnica de cada época.

Por otra parte, se han mantenido incólumes los propósitos del Padre de la Patria, expresados en el Decreto del 4 de agosto de 1818, que dice:

"Considerando cuán importante es para hacer cada día más impenetrable el baluarte de la libertad de América, el fomentar la Marina hasta ponerla en un pie brillante que asegure la defensa de las costas del Estado de Chile, contra las tentativas de nuestros enemigos, y tendiendo a la necesidad de que haya un plantel de oficiales de Marina cuya instrucción los haga capaces de conducir las operaciones marítimas, he venido en decretar lo siguiente:

"Art. 1°- Será creada en el Departamento de Valparaíso, una Academia de jóvenes guardiasmarinas".



Misión

“Seleccionar y formar integralmente a los futuros oficiales de la Armada de Chile, en coherencia con el proyecto educativo institucional, con el propósito de entregar al servicio hombres y mujeres líderes, con el carácter para asumir crecientes responsabilidades y con el potencial de conducir los destinos institucionales en tiempo de paz y de guerra”.

Visión

“Ser una Institución de Educación Superior de Excelencia, reconocida en el ámbito nacional e internacional como la formadora de Oficiales de Marina íntegros, que mantiene los valores y tradiciones navales al servicio de la Patria”.

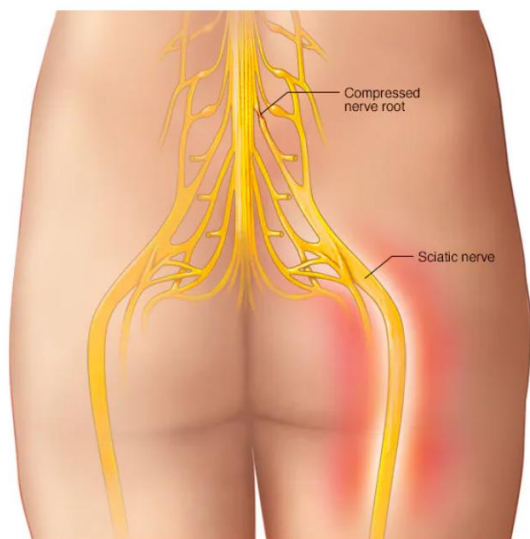


Fuentes: Revista de Marina – página web Escuela Naval.

CIÁTICA

Escrito por el personal de Mayo Clinic

Descripción General



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

Nervio ciático

El nervio ciático es la unión de las raíces nerviosas de la parte baja de la espalda. Este nervio inicia en los glúteos y se extiende hacia abajo por ambas piernas.

La ciática se refiere al dolor que recorre el trayecto del nervio ciático. El nervio ciático se extiende desde los glúteos hasta cada una de las piernas.

La ciática, generalmente, se presenta cuando una hernia de disco o un crecimiento óseo excesivo ejercen presión sobre las raíces nerviosas de la columna lumbar. Esto se produce de forma ascendente desde el nervio ciático. Causa inflamación, dolor y, con frecuencia, algo de entumecimiento en la pierna afectada.

Aunque el dolor asociado a la ciática puede ser grave, los casos cuyas causas son las hernias de disco suelen curarse en pocas semanas o meses al realizar un tratamiento. Las personas que

presentan una ciática grave y debilidad significativa en las piernas o cambios en el intestino o la vejiga podrían necesitar cirugía.

Síntomas

El dolor de ciática puede aparecer en casi cualquier punto de la vía nerviosa. Es muy probable que siga un recorrido desde la región lumbar hasta los glúteos y la parte posterior de los muslos y las pantorrillas.

El dolor puede variar desde un dolor leve hasta un dolor agudo y escozor. A veces, se siente como una sacudida o una descarga eléctrica. Puede empeorar al toser o estornudar o al estar sentado por mucho tiempo. Normalmente, la ciática afecta a un solo lado del cuerpo.

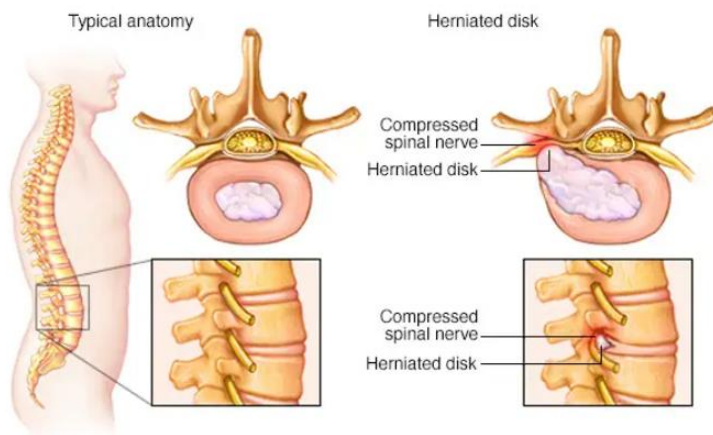
Algunas personas también presentan entumecimiento, hormigueo o debilidad muscular en la pierna o en el pie. Una parte de la pierna puede doler, mientras que otra puede estar entumecida.

Cuándo debes consultar con un médico

La ciática leve suele desaparecer con el tiempo. Comunícate con tu profesional de atención primaria si las medidas de autocuidado no alivian los síntomas. Avísale también si el dolor persiste durante más de una semana, es grave o empeora. Obtén atención médica de inmediato si ocurre lo siguiente:

- Entumecimiento repentino o debilidad muscular de una pierna
- Dolor luego de sufrir una lesión violenta, como un accidente de tráfico
- Problemas para controlar los intestinos o la vejiga

Causas



Hernia de disco

Los discos cartilaginosos que se encuentran entre los huesos de la columna vertebral tienen un centro blando llamado núcleo. El núcleo está rodeado por un exterior más resistente, que se conoce como anillo. La hernia de disco ocurre cuando una parte del centro blando atraviesa un desgarró en la cubierta exterior dura. Si la hernia de disco presiona un nervio, puede causar síntomas.

La ciática ocurre cuando las raíces nerviosas del nervio ciático se pinzan. La causa suele ser una hernia de disco en la columna vertebral o el crecimiento óseo excesivo, a veces conocido como espolón óseo, en los huesos de esta. En raras ocasiones, un tumor puede ejercer presión sobre el nervio.

Factores de riesgo

Los factores de riesgo de la ciática incluyen los siguientes:

- **Edad.** Las personas de entre 20 y 50 años tienen más probabilidades de sufrir hernias de disco. Es más común que los espolones óseos se formen a medida que las personas envejecen.
- **Obesidad.** El sobrepeso aumenta la tensión en la columna vertebral.
- **Profesión.** Los trabajos que requieren torcer la espalda, transportar cargas pesadas o conducir un vehículo durante largos períodos pueden favorecer la formación de hernias de disco.
- **Permanecer sentado durante mucho tiempo.** Las personas que permanecen sentadas durante mucho tiempo o que no se mueven lo suficiente son más propensas a sufrir hernias de disco que aquellas que hacen más actividad física.
- **Diabetes.** Esta afección, que afecta la manera en que tu cuerpo usa la glucosa en la sangre, aumenta el riesgo de presentar daños en los nervios.

Complicaciones

La mayoría de las personas se recuperan por completo de la ciática ocasionada por las hernias de disco, por lo general, sin recurrir a un tratamiento. Sin embargo, la ciática puede dañar los nervios. Busca atención médica inmediata en los siguientes casos:

- Pérdida de sensibilidad en la pierna afectada
- Debilidad en la pierna afectada
- Pérdida del control de los intestinos o de la vejiga

Prevención

No siempre es posible prevenir la ciática y esta afección puede volver a aparecer. Para proteger la espalda, haz lo siguiente:

- **Haz ejercicio con regularidad.** Para mantener la espalda fuerte, trabaja los músculos del torso, es decir, los músculos en el abdomen y la parte baja de la espalda necesarios para tener una buena postura y alineación. Un profesional de atención médica puede recomendarte actividades.

- **Mantén una buena postura cuando estés sentado.** Elige un asiento que ofrezca buen apoyo para la zona lumbar o parte baja de la espalda, tenga apoyabrazos y una base giratoria. Para lograr un mejor apoyo para la parte baja de la espalda, coloca una almohada o una toalla enrollada en la zona lumbar para mantener su curvatura normal. Mantén las rodillas al nivel de la cadera.
- **Utiliza tu cuerpo correctamente.** Cuando estés de pie durante períodos prolongados, de vez en cuando descansa un pie sobre un taburete o una caja pequeña. Cuando levantes objetos pesados, deja que las piernas hagan la fuerza. Coloca el objeto cerca del cuerpo. No gires al mismo tiempo que levantas el objeto. Encuentra a alguien que te ayude a levantar objetos pesados o difíciles de manipular.

Fuente: Clínica Mayo.

CARTAS AL DIRECTOR

Decisión a destiempo

● Lo que pudo haber sido una medida acertada resultó ser un tremendo error de ejecución por parte de la autoridad de educación para el martes 21 de julio en las comunas de Valparaíso y Viña del Mar, las que inicialmente retomarían sus clases a contar de la misma fecha.

Avisar la suspensión de clases recién en la mañana, cuando algunos niños ya habían llegado a los colegios, demuestra la total desconexión de la actual autoridad con los padres, apoderados y alumnos que trataron de cumplir

con la obligación de asistir a clases.

La situación climática imperante en la zona hacía aconsejable adoptar medidas con antelación y no a última hora como sucedió finalmente.

Nada más lamentable, que demuestra una vez más la insensibilidad de algunas autoridades con las necesidades de la población y que origina un repudio mayoritario, sin duda alguna.

Jorge Vidal Stuardo

Mercurio de Valparaíso
22 julio 2026

Megarreforma

● Bajas tasas del Impuesto de Primera Categoría (IDPC) favorecen la inversión, el crecimiento y el empleo. Durante la época 1977-2010, las tasas de dicho impuesto fluctuaron entre el 10% y el 17%.

El proyecto de megarreforma establece una reducción gradual del IDPC para grandes empresas, bajando la tasa actual del 27% a un 25,5% el año 2027; a un 24% el año 2028; y a un 23%

desde el año 2029 en adelante.

¿Cuál fue el fundamento o la base racional para mantener en la megarreforma una rebaja tan tibia de dicho impuesto? ¿Ello se debe a la presión política del Partido Comunista y de otros partidos de izquierda que impusieron sus ideas económicas equivocadas?

Adolfo Paúl Latorre

Mercurio de Valparaíso
22 julio 2026

Contribuciones

● Ante la tramitación de la megarreforma impulsada por el Gobierno, suspendida en su instancia final para aprobar la suspensión de las contribuciones a los mayores de 65 años para su primera vivienda, deseo expresar lo siguiente.

La solución propuesta de compensar a los municipios afectados con un retorno por la pérdida de recaudación me parece que no es lo adecuado. La solución correcta, a mi juicio, sería que los beneficiados fueran aquellos que efectivamente se ven urgidos financieramente cada tres meses ante el pago del

impuesto territorial, pero no todos los mayores de 65 años.

Si bien me encuentro dentro de ese rango etario, no me veo urgido por la situación planteada y creo que es una obligación moral de pagar lo que corresponda cuando uno lo puede hacer.

Así, descontando este segmento que no necesita esta ayuda, la solución se ve notoriamente más manejable.

Jorge Vidal Stuardo

Mercurio de Valparaíso
27 julio 2026

DISUASIÓN Y LEY DEL COBRE

SEÑOR DIRECTOR:

Mucho se ha escrito sobre la aprobación de leyes supuestamente populares, sin un debido respaldo técnico que prevea sus efectos en el mediano y largo plazo. Al parecer, a veces importan más los votos que una eficiente legislación. Recientemente, el populismo se ha expresado en la prohibición de cobrar interés sobre intereses (anatocismo) y en el derecho al olvido financiero; ambas serían vetadas por el gobierno.

Sin embargo, no debemos olvidar otra trascendente ley que también está evidenciando sus negativos efectos. Me refiero a la Ley del Cobre, que aseguraba un financiamiento estable para el desarrollo de las FF.AA. por sobre la contingencia política. El nuevo esquema de financiamiento, tal como muchos lo predijimos, no se ha cumplido en absoluto poniendo en grave riesgo nuestra capacidad disuasiva. Un somero análisis estratégico indica la urgencia de revertir esta situación.

Miguel A. Vergara Villalobos

La Tercera
28 julio 2026

Disposición constitucional

● En una reciente columna de Marcela Cubillos en *El Mercurio*, titulada “La izquierda tóxica”, dice que “de un sector político tóxico no hay dónde refugiarse ni cómo blindarse”.

El constituyente, a fin de blindar a Chile de tales sectores, estableció en el número 15 del artículo 19 de la Carta Fundamental la siguiente disposición: “La Constitución Política garantiza el pluralismo político. Son inconstitucionales los partidos, movimientos u otras formas de organización cuyos objetivos,

actos o conductas no respeten los principios básicos del régimen democrático y constitucional, procuren el establecimiento de un sistema totalitario, como asimismo aquellos que hagan uso de la violencia, la propugnen o inciten a ella como método de acción política”. Lamentablemente, nuestra clase política no se atreve a utilizar esta herramienta.

Adolfo Paúl Latorre

Mercurio de Valparaíso
30 julio 2026

Locomoción colectiva

● No se entiende que en una región con un alto nivel de desempleo se argumente que los problemas del transporte público en el Gran Valparaíso se deben también a la escasez de choferes. ¿No será que el verdadero problema es que no se les ofrece a los eventuales choferes el salario por el cual estarían dispuestos a trabajar?

Sergio Cabezas Ferrari

Mercurio de Valparaíso
1 agosto 2026

CARTAS AL DIRECTOR



Indultos particulares

Señor Director:

Varias de las veinte mujeres prisioneras en la cárcel femenina de San Joaquín por delitos de derechos humanos están tramitando, ante S.E. el Presidente de la República, sendas solicitudes de indulto particular “conmutativo” de sus penas, a fin de cumplir las condenas en sus domicilios.

Ellas deberían requerir la remisión de la pena porque fueron condenadas vulnerando leyes expresas y vigentes, y en juicios tramitados según el antiguo sistema de procedimiento penal inquisitivo que es absolutamente inconstitucional por cuanto viola las garantías constitucionales de igualdad ante la ley y el derecho humano a un debido proceso y le veda a los imputados el derecho a una adecuada defensa, a un juicio justo y a ser juzgados por un tribunal imparcial.

Por otra parte, no se aprecian motivos de política criminal para que a ellas se les deje con un régimen de encierro.

Adolfo Paúl Latorre (25 de julio de 2026)

Todos los militares deben ser indultados

Sr. Director:

Todos los militares —incluyendo en esa palabra a carabineros, policías de investigaciones y civiles adscritos a los organismos de seguridad del Estado durante el gobierno militar— que están cumpliendo penas de privación de libertad deben ser indultados, ya sea mediante una ley de indulto general o por indultos particulares, porque son inocentes, están libres de culpa o exentos de responsabilidad criminal.

Todos ellos fueron condenados arbitraria, ilegal e inconstitucionalmente, como resultado de sentencias dictadas contra leyes expresas y vigentes, en procesos en los que no les fue respetado su derecho humano a un debido proceso penal y, la mayoría de ellos, condenados por un delito imaginario; por una ficción jurídica como lo es el denominado “secuestro permanente”, sin prueba alguna que lo acredite.

Adolfo Paúl Latorre (27 de julio de 2026)

Fortalecer la ley Naín-Retamal

Señor Director:

La ley Naín-Retamal fortaleció marginalmente a los carabineros en el ejercicio de su función policial, puesto que solo opera cuando ellos hacen uso de sus armas para “*repeler o impedir una agresión que pueda afectar gravemente su integridad física o su vida o las de un tercero*”; es decir, no es aplicable si las utilizan para resguardar bienes —públicos o privados o de la infraestructura crítica— de ataques vandálicos o terroristas cuando no esté en riesgo la vida o la integridad física de personas.

Para fortalecer realmente a las Fuerzas de Orden y Seguridad, el párrafo tercero del numeral 6 del artículo 10 del Código Penal debería ser reemplazado por el que sigue:

“Se presumirá legalmente que concurren las circunstancias previstas en este número y en los números 4° y 5° precedentes, si un miembro de las Fuerzas de Orden y Seguridad en el ejercicio de sus funciones rechaza mediante el uso de arma letal:

1. La agresión mediante uso o amenaza de uso de arma blanca, armas de fuego, o cualquier otro objeto cortante, punzante o contundente que sea apto para provocar la muerte o lesiones corporales graves al funcionario policial u otra persona.

2. La agresión perpetrada mediante vías de hecho, por un grupo de dos o más personas, en que el funcionario estime razonablemente que el acometimiento tiene potencialidad mortal o lesiva.

3. Para impedir o tratar de impedir la consumación de los delitos señalados en los artículos 141, 142, 150 A, 361, 362, 390, 390 bis, 391, 395, 396, 397, 433 y 436, así como el contemplado en el artículo 14 D de la ley No17.798 sobre control de armas, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto N°400, de 1977, del Ministerio de Defensa Nacional.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se aplicará cualquiera sea el daño que se ocasione al agresor” (según el oficio despachado por la Cámara de Diputados al Senado de fecha 29 de marzo de 2023).

Adolfo Paúl Latorre (30 de julio de 2026)

Reforzamiento de carabineros

Señor Director:

En el proyecto de la ley Naín-Retamal que la Cámara de Diputados envió el 29 de marzo de 2023 al Senado (cámara revisora) se fortalecía efectivamente la función policial, pues extendía la presunción legal de legítima defensa de los carabineros a los casos en que ellos usaran armas letales para impedir la consumación de determinados delitos; no como lo establece el texto vigente, en el que dicha presunción solo opera cuando ellos hacen uso de sus armas para “repeler o impedir una agresión que pueda afectar gravemente su integridad física o su vida o las de un tercero”; es decir, no es aplicable si las utilizan para resguardar bienes —públicos o privados o de la infraestructura crítica— de ataques vandálicos o terroristas cuando no esté en riesgo la vida o la integridad física de personas.

A fin de reforzar realmente a carabineros la ley 21.560 debería ser modificada, reponiendo el texto aprobado por la Cámara de Diputados.

Adolfo Paúl Latorre (1 de agosto de 2026)

Fuente: Propios autores.

MEMORIA HISTÓRICA



UNIDAD POPULAR Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Entrevista a Don Sergio Romero Pizarro

Instituto Res Pública

En el especial de los 50 años del quiebre institucional en Chile, el Instituto Res Pública presentó una serie de nueve entrevistas con los académicos y personalidades que ayudaron a dar forma al documental “Chile 1970-1973: crisis y muerte de la democracia”. En el tercer capítulo fue entrevistado el ex presidente del Senado Sergio Romero, quien relata la experiencia que vivió como Presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura, en el intento del gobierno de la UP de controlar los medios de comunicación y los ataques que sufrió la Radio Agricultura de parte del gobierno marxista.



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

Fuente: Youtube Instituto Res Pública.

CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO



CRÓNICAS DE PUNTA PEUCO

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 154: DESPUÉS DE LA TORMENTA...

25 de julio de 2026

Balistario

El domingo 19 falleció la señora esposa de nuestro amigo Emilio Mahias D., cadete naval y empleado civil de la Fach, maestro de bridge. Fue autorizado previamente para despedirse de ella en la clínica y para asistir a la ceremonia de cremación de sus restos. Ambas autorizaciones dan cuenta de los positivos cambios en relación a Gendarmería con los MPP.

Si este cronista se quejaba, en semanas anteriores, de lo “fome” que se había convertido todo, esta semana que termina hoy, sábado 25 de julio de 2026, nos ha traído mucha agua, pero también mucha alegría.

El lunes 20, sorpresivamente, llegaron desde Colina 1, los camaradas MPP a ocupar las nuevas dependencias construidas en cada módulo. Un grupo de 8 internos, 3 que dormían en los comedores y 5 nuevos (Tcl. Ernesto Bethke, Crl. Gendarmería Ronald Bennett, Sgto. 1° Carab. Patricio Bertón, Sof. (Rva) Ejto. Víctor a Alegre, E. Civil Fach Jorge Arriagada), quedaron en el módulo que habita este cronista.

El martes 21 se presentó el Director Nacional de Gendarmería, quien se interiorizó de los problemas y dialogó en forma cordial con algunos MPP.

A partir del jueves, por gentileza de las ONG's amigas, empezaron a llegar computadores (PC), uno por cada módulo y la información entregada dice que aumentarán a 3 o 4 según capacidad. Queda así solucionado un problema largamente planteado. Falta el internet, je je.

El penal ha resistido en buena forma los temporales y navega a un largo esperando llegar a Puerto Libertad.

CRÓNICA DE PUNTA PEUCO N° 155: EVOCACIONES COSACAS

2 de agosto de 2026

Balistario

Cuando el SO IM Juan Maldonado se fue en libertad, bajamos a 9 Infantes de Marina en este penal. Ahora, con la llegada del SOM IM Juan Aravena, hemos vuelto a completar la decena (10). Cosas curiosas de la vida cosaca: tanto Maldonado como Aravena son los únicos suboficiales que este cronista conoció en servicio, el primero en el DIM N° 3 “Sargento Aldea” allá por 1973, y el segundo, en el DIM N° 4 “Cochrane” en 1978, ambas fechas llenas de recuerdos de intensas jornadas de riesgo, esfuerzo y sacrificio, todo por Chile, su Armada y el Cuerpo IM. Permítanme la evocación anterior, pero hay que aprovechar cuando los recuerdos se agolpan repentinamente y en tropel en nuestra memoria.

Mientras tanto en este resort, las actividades se han centrado preferentemente en la acomodación y apoyo a los nuevos internos llegados del penal de Colina 1. Más que nada, se trata de los equipos para bienestar como microondas, refrigerador, termo para agua caliente y otros. Las necesidades están en principio resueltas, a través de las ONG's y en forma particular, pero falta lo más importante: la autorización de Gendarmería para ingresar todo. Eso va más lento, pero va.

Fuente: Propio autor.

HUMOR GRÁFICO

BITÁCORA DEL SOCIO



MEJOR HUMOR – PINCELADAS EN EL MAR

Lukas



-Un filete con papas fritas

Fuente: Mejor Humor – Pinceladas en el Mar.

CUENTA PÚBLICA

BITÁCORA DEL SOCIO



MINISTERIO DE DEFENSA - CUENTA PÚBLICA PARTICIPATIVA 2026

Fernando Barros Tocrnal

Ministro de Defensa Nacional

Se adjunta el video de la ceremonia realizada el viernes 31 de julio de 2026, en la que el Sr. Ministerio de Defensa Nacional, Don Fernando Barros Torconal, presentó la Cuenta Pública Participativa 2026, instancia en la que dio cuenta de la gestión desarrollada durante el período 2025-2026, los principales avances alcanzados por el sector y los desafíos estratégicos para los próximos años, reafirmando el compromiso del Gobierno con una Defensa moderna, eficiente, transparente y al servicio de todos los chilenos.

Se advierte que el video tiene un problema de audio al inicio, pero la exposición del ministro está sin problemas.



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

Fuente: Youtube Ministerio de Defensa.

CARTAS ESPECIALES

BITÁCORA DEL SOCIO



CARTA A TOMÁS MORO Y CARTA A SAN MAXIMILIANO KOLBE

Carla Fernández Montero
Abogada

1

CARTA A TOMÁS MORO

Abogado de Londres, canciller de Inglaterra, decapitado en Tower Hill el 6 de julio de 1535

Señor Moro:

Le escribe una abogada del fin del mundo, de una tierra que en su tiempo aún no figuraba en los mapas. Traigo un encargo. **Más de**

[Para leer la carta, haga clic aquí](#)

1

Carta a San Maximiliano Kolbe

Padre Maximiliano:

En un penal del sur del mundo, un hombre de ochenta y siete años lustra sus zapatos la mañana del domingo. Fue militar, y aprendió de joven que un uniforme se presenta con el calzado impecable; medio siglo más tarde, con las manos ya torpes, sigue pasando el paño hasta que el cuero brilla. Nadie vendrá a verlo: su mujer murió esperándolo, y

[Para leer la carta, haga clic aquí](#)

Fuente: Propia autora.

EL MERCURIO DE VALPARAÍSO
Lunes 3 de agosto de 2026



Columna



Richard J. Kouyoumdjian Inglis
Vicepresidente ejecutivo de AthenaLab

Las relaciones exteriores de Chile

El tema de las relaciones exteriores no es fácil, más aún en los tiempos actuales, razón por la cual se deben conducir con prudencia, es decir, con tacto, tino y criterio. Su mal manejo afecta a la seguridad nacional.

La política exterior es definición del Presidente de la República. Su conducción e implementación es del ministro de Relaciones Exteriores y del equipo que lo acompaña. Debido a la complejidad de los temas que ve la Cancillería se necesitan profesionales en la materia. A la Academia Diplomática entran jóvenes profesionales para ser preparados durante dos años antes de ser destinados al extranjero o a funciones en el edificio Carrera.

El canciller cuenta normalmente a su haber con un subsecretario y un secretario general de carrera, condición que normalmente también tiene su jefe de gabinete y la mayor parte del equipo directivo del ministerio. Todos ellos con muchos años de experiencia, que incluyen múltiples destinaciones fuera de Chile y, de seguro, manejo de situaciones complicadas y de temas diversos, incluyendo los del tipo comercial.

No cualquiera llega al rango de embajador y es por ello que se recomienda que sean ellos los que manejen nuestras representaciones en el extranjero, debiendo limitarse los que se conocen como embajadores políticos a países muy específicos, donde se requiera por parte de la Presidencia de una persona que, por su formación o experiencia profesional, sea lo buscado.

Es normal que los temas de defensa y seguridad pública sean vistos por los ministerios respectivos y que la representación en estas materias fuera de Chile sea ocupada por oficiales de las Fuerzas Armadas y las policías según sea el caso, pero siempre bajo la coordinación de la Cancillería, y en el caso de nuestras embajadas en el extranjero, bajo el liderazgo del embajador o ministro consejero a cargo.

En temas tan complejos como son la negociación de aranceles y tratados comerciales, lo normal es que sea la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, la unidad de la Cancillería, que lleve la negociación, pudiendo requerirse la concurrencia de los ministerios sectoriales según sea el caso, pero en ningún momento serán otros los ministerios o agencias del gobierno las que tendrán a cargo las tratativas. Ayudan conforme se les pida y deben actuar con prudencia, a objeto de no poner en riesgo el trabajo que los especialistas estén desarrollando. Se deberán morder la lengua si no están de acuerdo.

Chile sólo es un país mediano, ubicado al sur del mundo, abierto en lo económico y con algunos pocos atributos que nos dan poder de negociación en materias donde lo anterior tiene valor, es decir, es escaso y demandado. Chile debe tener claro quién es, cómo maximizar sus opciones y cómo proteger su seguridad e interés nacional. Jugar bien sus cartas es mandatorio. Los errores en materia de relaciones exteriores no son aceptables.

Fuente: Mercurio de Valparaíso.

ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL



UNA SOLA AUTORIDAD EN EL MAR: LA CONVENIENCIA ESTRATÉGICA DE MANTENER LA AUTORIDAD MARÍTIMA INTEGRADA A LA ARMADA DE CHILE

Ignacio Mardones Costa

28 de julio de 2026



Introducción

En un país cuya economía, conectividad y seguridad dependen de manera estructural del mar, definir quién controla la navegación, protege los puertos, fiscaliza las actividades marítimas, conduce la búsqueda y rescate, y responde ante amenazas provenientes del mar es una decisión estratégica. La pregunta central no consiste, por tanto, en determinar si estas funciones tienen componentes civiles, policiales o militares; evidentemente, poseen de las tres, pero lo importante es establecer qué organización permite integrarlos de mejor forma, con menos duplicidades, mayor optimización de los recursos y con mayor capacidad de respuesta.

La experiencia chilena demuestra que la incorporación de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) dentro de la Armada ha permitido construir una autoridad especializada, con identidad y normas propias, pero apoyada por una institución de presencia nacional, estructura jerárquica, logística permanente y capacidad para operar desde los puertos hasta la alta mar. Este diseño no elimina la coordinación con otros organismos; por el contrario, la facilita, porque le entrega al Estado un interlocutor marítimo claramente identificable y una cadena de mando capaz de transformar información, regulación y medios operativos en una respuesta efectiva.

A propósito de las recientes declaraciones de miembros del Congreso Nacional, es importante señalar que la discusión sobre la dependencia institucional de la autoridad marítima no es un asunto exclusivamente administrativo. Este documento sostiene que Chile debe mantener la DIRECTEMAR como parte integral de la Armada y dentro del Ministerio de Defensa Nacional. Esta conclusión se sostiene en cuatro razones. Primero, el modelo responde a la historia, geografía y capacidades reales del país. Segundo, integra funciones que en el mar se superponen de manera inevitable. Tercero, evita los costos de coordinación y duplicidad observables en modelos separados. Finalmente, coincide con la tendencia internacional más relevante: no necesariamente fusionar por ley todas las agencias, sino integrar la vigilancia, la inteligencia, el mando y los medios marítimos para actuar como un sistema único.

1. El mar no admite una división simple entre defensa y seguridad

La distinción conceptual entre defensa exterior y seguridad interior es necesaria para un Estado democrático; sin embargo, su aplicación mecánica al espacio marítimo produce problemas. En tierra, las fronteras institucionales suelen coincidir con jurisdicciones, competencias y medios relativamente diferenciados. En cambio, en el mar, una misma plataforma, tripulación o sensor puede detectar un pesquero que infringe la normativa, una embarcación utilizada para el tráfico ilícito, un buque que contamina, una nave en peligro o una unidad extranjera que realiza actividades de interés para la defensa. Ahora bien, la naturaleza del hecho puede cambiar durante la operación y la respuesta puede requerir, en pocas horas, atribuciones administrativas, policiales, diplomáticas y militares.

Esta superposición explica por qué la seguridad marítima se ha ampliado. Ya no se limita solo a la seguridad de la navegación o al cumplimiento de normas portuarias. Incluye crimen organizado transnacional, pesca ilegal, protección de infraestructura crítica, ciberseguridad, contaminación, control de tráfico, migración irregular, amenazas híbridas y actividades de zona gris. Los puertos, además, dejaron de ser solo lugares de transferencia de carga; son nodos críticos para el abastecimiento, la energía y el comercio exterior. El informe portuario de la Cepal para 2024-2025 destaca que las disrupciones geopolíticas, climáticas, tecnológicas y logísticas han convertido la resiliencia portuaria en un asunto estratégico para América Latina.

Por eso, separar institucionalmente lo naval de lo marítimo no hace que los problemas reales se segmenten. Solo obliga a reconstruir, mediante convenios, centros conjuntos y protocolos,

la unidad que fue dividida, haciendo de una “buena idea” una inconsistencia operativa. Cuando las amenazas son ambiguas y el tiempo de respuesta es reducido, el valor principal no está en la pureza administrativa de cada organismo, sino en la continuidad entre detección, evaluación, fiscalización y empleo de medios. Desde luego, Chile ya posee esa continuidad con la DIRECTEMAR como parte de la Armada.

2. El modelo chileno es producto de una experiencia propia

La autoridad marítima chilena no fue agregada recientemente a la Armada como respuesta coyuntural. Su desarrollo es paralelo a la formación del Estado y a la necesidad de ordenar la actividad marítima a lo largo de un litoral extenso, fragmentado y distante de los principales centros políticos. Desde las primeras capitanías de puerto hasta la actual DIRECTEMAR, el país fue construyendo una organización que combina regulación, policía marítima, seguridad de la navegación, protección ambiental y presencia estatal.

La Ley de Navegación de 1978 consolidó este proceso al definir a las autoridades marítimas y ampliar las funciones del Servicio del Litoral. El modelo actual mantiene una especialidad profesional dentro de la Armada, con una estructura territorial compuesta por gobernaciones marítimas, capitanías de puerto y alcaldías de mar. A ello se agregan sistemas de búsqueda y rescate, control del tráfico, telecomunicaciones, señalización marítima, inspección de naves, prevención de la contaminación y policía marítima. DIRECTEMAR opera, por tanto, como un servicio público especializado, pero conserva acceso a la base logística, al conocimiento profesional y a los medios mayores de la Armada, permitiendo la continuidad operativa desde la costa y los puertos hasta las aguas jurisdiccionales e internacionales.

Esa relación produce economías institucionales importantes. Las unidades del Servicio del Litoral pueden concentrarse en patrullaje, fiscalización, rescate y apoyo a la navegación, y cuentan con el respaldo de buques, aeronaves, sistemas de mando y capacidades de vigilancia naval cuando la situación supera sus medios. Del mismo modo, la Armada obtiene conocimiento permanente del tráfico y de las actividades que ocurren en sus áreas de interés. Esta conexión fortalece la conciencia situacional marítima y permite que la respuesta aumente gradualmente sin tener que transferir el problema de una institución a otra.

El diseño también resulta coherente con los recursos de una potencia marítima mediana. Crear una arquitectura separada exigiría gastos innecesarios en replicar centros de formación, sistemas logísticos, infraestructura, comunicaciones, mantenimiento, inteligencia, adquisiciones y apoyos administrativos. Incluso si una nueva institución recibiera inicialmente parte de los medios existentes, con el tiempo necesitaría desarrollar su propia estructura nacional. La supuesta especialización podría terminarse financiándose mediante duplicidades y competencia presupuestaria, sin que aumentara la presencia efectiva en el mar.

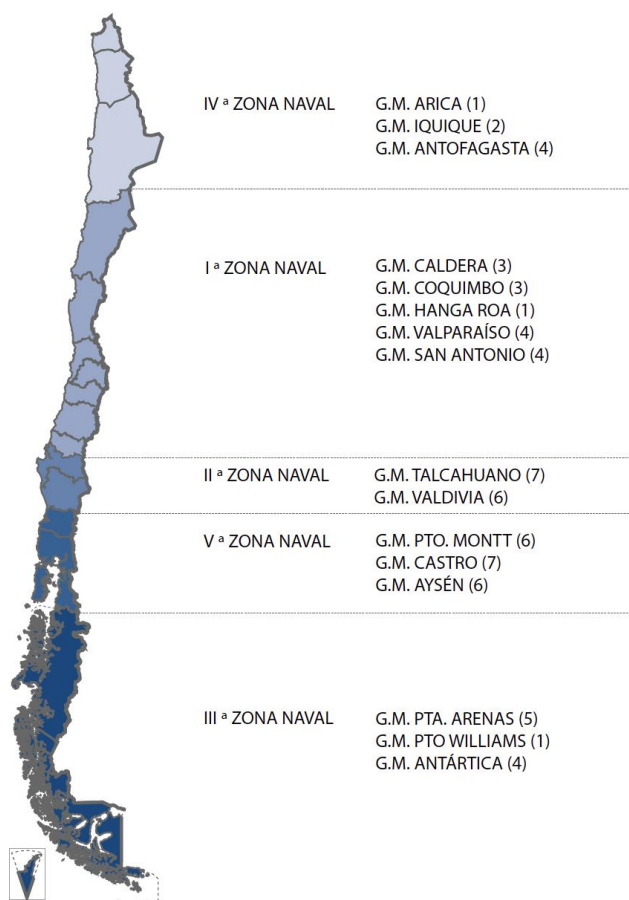


Figura 1. Distribución geográfica de gobernaciones marítimas y capitanías de puerto
Fuente: DT35 | Capacidades Marítimas: una propuesta para Chile. AthenaLab

3. El caso argentino: una separación que exige reconstruir la coordinación

Recientemente, un senador de la República señaló que Chile “*debía tener un servicio marítimo independiente, como el Coast Guard de los Estados Unidos o la Prefectura Naval de Argentina*”. Este último país ofrece una comparación especialmente útil, porque comparte con Chile una extensa responsabilidad marítima, intereses antárticos, recursos pesqueros, puertos relevantes y una tradición naval profesional. La Prefectura Naval Argentina se desarrolló históricamente vinculada a la Armada, pero desde 1984 dejó su dependencia orgánica y actualmente es una fuerza federal subordinada al Ministerio de Seguridad Nacional. El Decreto 457 de 2025 reafirmó esa naturaleza y le asignó funciones de policía de seguridad de la navegación, prevención de la contaminación, protección marítima y policía judicial.

La Prefectura es una institución profesional y posee capacidades relevantes; ahora bien, el problema no es su calidad, sino el efecto estructural de mantener dos organizaciones nacionales con medios marítimos, centros de mando, personal especializado y responsabilidades concurrentes. La Armada argentina conserva tareas de vigilancia y control

de los espacios marítimos, además de la responsabilidad nacional en búsqueda y rescate marítimo. La Prefectura, por su parte, controla la navegación, opera subcentros de rescate, fiscaliza actividades y despliega guardacostas y aeronaves. Como consecuencia, ambas deben coordinar de manera permanente funciones que pertenecen a un mismo continuo operacional.

La propia práctica argentina permite observar este costo. En 2020, los ministerios de Defensa y Seguridad debieron suscribir convenios específicos para articular la vigilancia de las aguas jurisdiccionales y complementar el empleo de buques y aviones de la Armada y la Prefectura. En 2023, ambas instituciones realizaron reuniones para profundizar la coordinación en búsqueda y rescate. En 2025, la Armada continuaba ejerciendo como autoridad nacional SAR, mientras la Prefectura operaba subcentros coordinadores. Asimismo, la creación del Comando Conjunto Marítimo buscó centralizar la vigilancia y control que desarrollan distintos organismos. Estas medidas son razonables, pero también revelan el problema: la separación obliga a crear mecanismos adicionales para recuperar unidad de información, planificación y empleo.

Por eso, afirmar que el modelo argentino ha producido más inconvenientes que ventajas significa reconocer que genera fricciones que el Estado debe administrar de forma permanente: coordinación entre ministerios, delimitación de competencias, intercambio de información, compatibilidad de sistemas, priorización de medios y definición de quién conduce ante incidentes que evolucionan desde una infracción administrativa hasta una amenaza de seguridad o defensa. Chile no necesita importar esas fricciones cuando ya dispone de un sistema integrado y probado.

También existe una lección histórica. La separación argentina respondió a su propio proceso político y a una definición rígida entre defensa y seguridad interior. Ese antecedente no es automáticamente transferible a Chile. Las instituciones no deben copiarse por semejanza nominal, sino evaluarse según la geografía, la cultura estratégica, la legislación y los recursos disponibles. Para Chile, la pregunta correcta no es “¿por qué no existe una prefectura independiente?”, sino “¿qué problema concreto resolvería?” y si ese beneficio compensaría la pérdida de integración. Hasta ahora, la evidencia apunta en sentido contrario.

4. La tendencia comparada favorece la integración de capacidades

Los modelos internacionales son diversos. Estados Unidos posee una Guardia Costera separada de la Marina y dependiente del Departamento de Seguridad Nacional (Homeland Security) en tiempo de paz; Italia mantiene un cuerpo de capitanías de puerto con identidad propia, pero integrado a la Marina Militar y sujeto a dependencias funcionales de distintos ministerios. En los casos de Brasil y Perú, se ejerce la autoridad marítima a través de sus respectivas marinas. Noruega incorpora su Guardia Costera como parte de la Marina. El Reino Unido distribuye funciones entre agencias civiles, fuerzas policiales y la Royal Navy.

Esta diversidad impide sostener seriamente que exista un único modelo administrativo mundial; sin embargo, sí permite identificar una tendencia común: los Estados buscan

integrar funciones, información y medios que antes operaban de manera fragmentada. El Reino Unido creó el Joint Maritime Security Centre para reunir información e inteligencia de la Fuerza Fronteriza, la agencia marítima, la policía, las Fuerzas Armadas y otros organismos, con el objetivo de producir una comprensión unificada de las amenazas. Noruega planifica buques estandarizados para misiones de la Marina y la Guardia Costera, aprovechando apoyo, mantenimiento y capacidades comunes. Incluso Estados Unidos, pese a la dependencia civil de su Guardia Costera, la mantiene como fuerza armada, agencia policial, regulador marítimo y componente de defensa en una sola organización multimisión.

China también avanzó desde una estructura dispersa hacia una mayor concentración de sus fuerzas de guardacostas: primero, mediante la unificación de agencias y, luego, con su transferencia a la Policía Armada del Pueblo. Más allá de las diferencias políticas, la lógica institucional es clara: frente a la competencia estratégica y a las operaciones de zona gris, se valora la unidad de mando, la masa operativa y la conexión entre aplicación de la ley y poder estatal.

La tendencia mundial relevante, entonces, no es que todas las autoridades marítimas deban depender formalmente de una marina. Consiste en evitar que las competencias marítimas funcionen como compartimentos aislados. Se buscan centros de fusión, cadenas de mando claras, sistemas interoperables, medios de uso múltiple y una transición rápida entre tareas policiales, regulatorias y de defensa. Chile ya posee una ventaja comparativa en este ámbito y separar DIRECTEMAR de la Armada iría en contra de esa tendencia, porque fragmentaría una estructura integrada para luego intentar recomponerla mediante coordinación interagencial.



Figura 2. Áreas de responsabilidad de la DGTM

Fuente: DT35 | Capacidades Marítimas: una propuesta para Chile. AthenaLab

5. ¿Por qué la autoridad marítima debe permanecer en el Ministerio de Defensa?

Mantener a DIRECTEMAR dentro de la Armada conduce necesariamente a conservar su dependencia del Ministerio de Defensa. Esta ubicación no transforma todas sus funciones en operaciones militares ni impide su fiscalización civil. La autoridad marítima actúa conforme a leyes específicas, cumple obligaciones internacionales, administra recursos propios y coopera con ministerios, fiscalías, policías, aduanas, servicios pesqueros y organismos ambientales. Su pertenencia a Defensa determina principalmente su base institucional, su cadena de mando y su acceso a capacidades navales.

Trasladarla al Ministerio de Seguridad podría parecer lógico si se observa solamente la función de policía marítima; sin embargo, esa misión es solo una parte de un mandato mucho más amplio. DIRECTEMAR es la autoridad de navegación, administración marítima, servicio de búsqueda y rescate; es un organismo técnico ante la Organización Marítima Internacional, autoridad ambiental en su ámbito y componente de la presencia estatal en zonas aisladas. Además, debe operar en espacios donde la distinción entre seguridad pública y defensa puede cambiar con rapidez, incluida la zona económica exclusiva, los territorios insulares y las aguas antárticas.

El Ministerio de Defensa ofrece tres ventajas. Primero, permite sostener una relación orgánica con la fuerza naval, sus sistemas de vigilancia, comunicaciones, logística y mantenimiento, aprovechando una amplia gama de capacidades disponibles. Segundo, facilita la planificación de capacidades para escenarios que van desde la rutina hasta una crisis internacional. Tercero, protege una perspectiva marítima nacional de largo plazo, evitando que los medios sean absorbidos por prioridades policiales terrestres de corto plazo. Esto último es especialmente importante en un país donde las urgencias de seguridad interior pueden desplazar con facilidad inversiones marítimas menos visibles, pero esenciales.

La coordinación con el Ministerio de Seguridad Pública debe fortalecerse; en especial, ante el narcotráfico, el crimen organizado y la infiltración portuaria. Sin embargo, coordinar no exige transferir la dependencia. La mejor solución es mejorar protocolos, inteligencia conjunta, interoperabilidad y planificación, manteniendo al mismo tiempo la unidad orgánica de la autoridad marítima con la Armada. De esta forma, Chile puede combinar especialización policial con profundidad marítima, sin desarmar una arquitectura que funciona.

Por último, no se logra identificar qué problema existe con la actual organización y cuál es el problema a resolver al cambiar la dependencia o reemplazo de la DIRECTEMAR. La separación orgánica de DIRECTEMAR de la Armada a otra dependencia debería responder a una lógica de acción que solucione un asunto y genere más eficiencia o eficacia en la acción del Estado. En este caso, no se visualiza ni lo uno ni lo otro. No obstante, podrían existir otras motivaciones, derivadas de intereses políticos más que técnicos, como sería generar nuevas estructuras dentro del gobierno de turno que entreguen cargos de

distribución discrecional. Se espera que esto no pase de ser una teoría alternativa, no obstante, las razones que se pueden escuchar generan preocupación.

6. Integración de capacidades

Defender el modelo vigente no implica sostener que pueda ser perfeccionado. DIRECTEMAR enfrenta brechas de financiamiento, renovación de unidades, vigilancia persistente, infraestructura, ciberseguridad y análisis de datos, que de ser un servicio independiente, se mantendrían. Ciertamente, el aumento de la actividad marítima y portuaria no ha sido acompañado necesariamente por un crecimiento equivalente de sus recursos. La protección de puertos, cables submarinos, terminales energéticos y rutas de acceso exige nuevas capacidades y, por otra parte, el crimen organizado, además, requiere una relación más estrecha con Aduanas, el Ministerio Público, Carabineros y la Policía de Investigaciones.

Estas limitaciones deben corregirse fortaleciendo el sistema, no dividiéndolo. Chile necesita una política de seguridad marítima y portuaria que defina objetivos nacionales, riesgos prioritarios y responsabilidades interagenciales. También requiere un centro de fusión de información marítima que integre datos navales, policiales, aduaneros, portuarios, pesqueros y comerciales; DIRECTEMAR, por su cobertura territorial, experiencia técnica y conexión con la Armada, está en una posición natural para constituir el núcleo operativo de ese sistema, bajo conducción política y reglas claras de intercambio de información.

Este necesario financiamiento es igualmente decisivo para el cumplimiento de sus funciones. Si el Estado le exige a la autoridad marítima proteger una zona de responsabilidad extensa y responder a amenazas cada vez más sofisticadas, debe asegurarle la renovación de patrulleros, lanchas, aeronaves, sensores, comunicaciones y sistemas digitales. Mantener la dependencia en Defensa sin financiar sus capacidades produciría una integración solo formal.



Conclusiones

- La experiencia de Chile muestra que la integración de la autoridad marítima en la Armada no es una anomalía que deba corregirse, sino una ventaja que debe preservarse. El modelo reúne en una misma arquitectura la regulación marítima, la policía, la búsqueda y rescate, la protección ambiental, la vigilancia y el respaldo de la fuerza naval. Esto permite aprovechar una estructura territorial y logística común, reducir duplicidades y responder con continuidad ante incidentes cuya naturaleza puede cambiar rápidamente.
- El caso argentino demuestra los costos de la alternativa. Una prefectura separada puede ser profesional y eficaz en sus tareas, pero obliga al Estado a mantener dos sistemas marítimos y a crear convenios, comandos y mecanismos de coordinación para articularlos. Esos esfuerzos no prueban una incapacidad argentina; demuestran que la separación genera una carga institucional permanente. Chile no obtendría una ventaja evidente al reproducirla.
- No existe una fórmula administrativa universal, pero sí una orientación hacia la integración operacional, la fusión de información, la interoperabilidad y el mando coordinado. Brasil, Perú y Noruega conservan vínculos orgánicos entre autoridad marítima y marina; Estados Unidos concentra funciones civiles, policiales y militares en una sola Guardia Costera, y el Reino Unido ha debido construir estructuras conjuntas para superar su fragmentación. En ese contexto, dividir a la Armada y a DIRECTEMAR sería avanzar en la dirección opuesta.
- Generar nuevas estructuras en el Estado de Chile, en un escenario de estrechez presupuestaria, sólo agregaría burocracia y nuevos gastos para el país, sin evidenciarse claramente cuál es el problema que se quiere solucionar, más allá de copiar prácticas que no necesariamente responden a la realidad nacional o responder a intereses que no se alinean con los del Estado.
- Por ello, la opción más conveniente para Chile es mantener a la DIRECTEMAR como parte integral de la Armada y conservarla bajo el Ministerio de Defensa Nacional. La reforma necesaria no es una separación, sino su fortalecimiento: más recursos, mejores sistemas de información, mayor coordinación interagencial y una política nacional que reconozca la seguridad marítima como condición de soberanía, protección de la población y desarrollo económico. **En un país marítimo, ¡la unidad de acción en el mar no es una comodidad institucional, sino una capacidad estratégica del Estado!**

Referencias:

- <https://www.athenalab.org/noticias/2025/09/11/documento-de-trabajo-no35-capacidades-maritimas-una-propuesta-para-chile/>
- <https://www.athenalab.org/publicaciones/2026/07/01/dt38-seguridad-portuaria-y-desafios-estrategicos-hacia-una-propuesta-integral-para-el-sistema-portuario-chileno/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). Informe portuario 2024-2025: Cómo navegar en una nueva etapa de globalización e interdependencia económica. Boletín FAL 414, núm. 6 (2025/2026).

- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR). “Historia del Servicio” y “Organización”. Armada de Chile. Disponible en <https://www.directemar.cl/directemar/organizacion/historia-del-servicio/historia-del-servicio> y <https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/organizacion.html>
- Chile. Decreto Ley N.º 2.222, Ley de Navegación, 21 de mayo de 1978. Disponible en <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=6855>
- Argentina. Ley N.º 18.398, Ley General de la Prefectura Naval Argentina (<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-18398-46324/texto>), y Decreto N.º 457/2025 (https://www.eldial.com/nuevo/nuevo_diseno/V2/ver-archivo-pdf.asp?archivo=D0045725.pdf).
- Argentina, Ministerio de Seguridad. “Seguridad y Defensa rubricaron dos convenios para articular vigilancia y respuestas en aguas jurisdiccionales”, 21 de octubre de 2020. Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/noticias/seguridad-y-defensa-rubricaron-dos-convenios-para-articular-vigilancia-y-respuestas-en>
- Argentina, Ministerio de Defensa. “Reunión entre la Armada Argentina y la Prefectura Naval sobre las operaciones de búsqueda y rescate en el mar”, 15 de septiembre de 2023. Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/noticias/reunion-entre-la-armada-argentina-y-la-prefectura-naval-sobre-las-operaciones-de-busqueda-y>
- Argentina, Ministerio de Defensa. “Se dictó un nuevo Curso sobre Búsqueda y Rescate Marítimo”, 28 de marzo de 2025. Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-dicto-un-nuevo-curso-sobre-busqueda-y-rescate-maritimo>
- United Kingdom Government. “The Importance of Maritime Security in an Uncertain World”, 30 de septiembre de 2022 (<https://www.gov.uk/government/speeches/the-importance-of-maritime-security-in-an-uncertain-world>); y The UK National Strategy for Maritime Security, 2014 (<https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security>).
- Norwegian Ministry of Defence. The Norwegian Defence Pledge, 2024.
- United States Coast Guard. “About the U.S. Coast Guard” y “Operational Impact”. <https://www.uscg.mil/>.
- Brasil. Lei Complementar N.º 97, de 9 de junio de 1999, art. 17; y Lei N.º 9.537, de 11 de diciembre de 1997.
- Perú. Decreto Legislativo N.º 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional.

Fuente: Página web AthenaLab.

REPORTAJE HISTÓRICO



EL FARO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Luis A. Canales Vásquez

P. A/C. Gdo. 11. Curador del Museo Naval de Punta Arenas

Revista de Marina N° 1/2015, publicada el 1 de febrero de 2015

La luz del Faro “Punta Arenas” como la primigenia señalización marítima del Estrecho de Magallanes, nace por exigencia de los vapores de la carrera regular desde Liverpool a Valparaíso y entró en servicio oficialmente el 26 de abril de 1879, aunque hay registros desde 1868.



Al hacerse presente la navegación a vapor en el Estrecho de Magallanes, su tráfico marítimo comenzó a incrementarse en forma acelerada. En 1867 habían recalado en Punta Arenas cuatro navíos. Al año siguiente, 1868, se registraron 27 barcos. Para 1869 los registros anotaron 35 buques. Teniendo a la vista la ruta naviera de la Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico (Pacific Steam Navigation Company), que desde 1867 desarrollaba su carrera

regular desde Liverpool a Valparaíso por la ruta del Estrecho, se hacía necesario instalar una señal marítima destinada a orientar a los buques para su recalada a Punta Arenas.

Pese a la facilidad que ofrecía en la época el Estrecho de Magallanes para ser navegado por un vapor, a diferencia de un gran velero, ambos acostumbraban a cruzarlo solo de día y prefiriendo fondear durante la noche, ante lo cual las autoridades de la Colonia se preocuparon para que en este caso fuera Punta Arenas el lugar elegido por los navegantes para su recalada intermedia, aprovechando de esta forma que tanto el aprovisionamiento de carbón, como la adquisición de otros elementos propios que se requieren a bordo para una larga navegación, fueran adquiridos en el poblado y así contribuir al desarrollo del comercio local.

Es así como ante la imperiosa necesidad de establecer una señal marítima en el naciente poblado de Magallanes, surge el Faro “Punta Arenas” que prestó servicios por más de medio siglo y del cual se desconocen algunos antecedentes, más que nada debido a su itinerante trayectoria en las diferentes etapas que se mantuvo en actividad.

Etapas históricas del faro

Torreón del Cuerpo de Guardia del Cuartel de los Artilleros. (1868 al 12 de noviembre de 1877)

Durante el período de Jorge Schythe, ciudadano de origen danés, en su calidad de gobernador de la Colonia de Magallanes y dada su natural afición a la construcción, desarrolló en Punta Arenas una serie de edificaciones, siendo su obra más importante el Cuerpo de Guardia del Cuartel de los Artilleros, que consistía en un torreón de once metros de altura y el cual en aquel entonces era considerada la obra arquitectónica más imponente del establecimiento, cuyo diseño sorprendía a los diferentes marinos que comúnmente recalaban en la bahía y quienes por tal motivo irónicamente le denominaban casa de marionetas. Éste se comenzó a construir en marzo de 1864 en la entrada principal del cuartel, para concluir en febrero de 1865.

Posteriormente, el Capitán de Corbeta Óscar Viel Toro, otrora gobernador de la Colonia de Punta Arenas, considerando la particular altura del citado torreón que permitía desde su cúspide una privilegiada vista hacia el Estrecho de Magallanes y de esta forma mantener el control permanente y actualizado tanto de las embarcaciones que recalaban, como las que zarpaban del puerto, aprovechó esta estructura haciendo instalar en lo alto una luz para facilitar a los buques su arribo a la bahía, la cual ya funcionaba el 27 de agosto de 1868.¹

El Capitán de la Marina Inglesa Richard C. Mayne, quien desarrolló para el Almirantazgo Británico una expedición hidrográfica en el Estrecho de Magallanes entre 1868 y 1869, fue el primero en publicar el establecimiento de esta señalización marítima, reconociendo que su luz

¹ Vera, Robustiano (1897). “La Colonia de Magallanes y Tierra del Fuego”, al referirse a la citada fecha durante los acontecimientos ocurridos y que se relacionan con el intento de insubordinación por parte del Capitán de Artillería del Ejército Sebastián Solís.

era fija, blanca y de sexto orden sobre una torre cuadrada situada en 53° 9' 40" Latitud Sur y 64° 41' 11" Longitud Oeste.²

En abril de 1869, el viajero George Chaworth Musters, ex Comandante de la Marina Británica y explorador de la Royal Geographical Society de Gran Bretaña, a su paso por Punta Arenas, en relación a la señal marítima instalada en el torreón del Cuartel de los Artilleros, comenta que el faro funcionaba con un vigía y que se encendía durante las noches.³

El historiador regional Robustiano Vera, haciendo una reseña del estado de la Colonia de Magallanes para mediados del año 1871, señala que Punta Arenas contaba con un faro costeadado por la Compañía de Vapores, aunque de pequeña magnitud, el cual prestaba buenos servicios.

El primer registro documentado en la Institución con relación a esta señal es la Memoria de Marina de 1872, a través de la cual el Gobernador Marítimo de Magallanes en su cuenta anual señala la existencia de una luz en el torreón del cuartel, la cual prestaba eficaz servicio a los buques que cruzaban el estrecho durante la noche. En la Memoria de Marina del año 1874, el Gobernador Marítimo de Punta Arenas confirma la existencia de este faro y más tarde, en Memoria correspondiente al año 1877, el Inspector General e Ingeniero de Faros Enrique Siemsen, confirma el funcionamiento de la luz de este faro en un ángulo de la torre del cuartel de Punta Arenas, señalando que sería confiado a la Inspección General de Faros.

Más tarde esta señalización marítima, fue reconocida el año 1877 por el Capitán de Fragata Juan José Latorre, entonces Comandante de la Cañonera "Magallanes", quien durante el desarrollo de una comisión de exploración en el Seno Skyring y la parte austral de la Patagonia, al respecto confirma la existencia de la luz correspondiente al faro y señala que funcionaba en una arista del torreón del cuartel, ubicado a once metros sobre el terreno y a 22,5 sobre el nivel del mar.⁴

En los diferentes textos ingleses de la época que daban indicación para la navegación en el Estrecho de Magallanes, a la torre-faro y además cuartel, se le señalaba como block-house y su

punto había sido determinado astronómicamente, ya que cada vez que recalaban buques de guerra al puerto, sus oficiales concurrían al lugar para efectuar observaciones solares y comprobar la marcha de sus cronómetros.⁵ Con motivo de los vandálicos hechos acaecidos durante la noche del 11 y la madrugada del 12 de noviembre de 1877, en los que la Colonia vivió el triste episodio conocido como el "Motín de los Artilleros", donde producto de estos actos, algunas construcciones fiscales y casas fueron saqueadas e incendiadas, produciéndose de esta forma la ruina material de la naciente población, entre lo que se vio afectado el cuartel, por lo tanto este improvisado faro fue reducido a cenizas.

² Mayne, Richard C. (1874). "Derrotero del Estrecho de Magallanes y los canales que conducen al Golfo de Peñas".

³ Musters, George Chaworth (1911). "Vida entre los Patagones"

⁴ Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1879). "Exploración de las aguas de Skyring o del Despejo y de la parte austral de la Patagonia"

⁵ Navarro Avaria, Lautaro (1908). "Censo General de Población y Edificación, Industria, Ganadería y Minería del Territorio de Magallanes"

Como una forma alternativa de reemplazar esta importante señal que había sido destruida y mientras se determinaba la construcción de una nueva y definitiva estructura para tal propósito, el Teniente 2º Juan Tomás Rogers de la Corbeta “Magallanes”, propuso la instalación en el cabezo del muelle de una luz verde similar a la de los vapores, que era visible a una distancia de dos millas con tiempo claro.⁶

Pirámide de Madera.
(26 de abril de 1879 al 11 de octubre de 1885)



Pirámide de madera Faro “Punta Arenas”, dibujo de Taylor Pritchett, 1880

A fines de 1878, con el firme propósito de restablecer esta importante señalización marítima, el Teniente Coronel Carlos Wood Arellano, en su calidad de Gobernador del Territorio de Magallanes y con el financiamiento por parte de la Compañía Inglesa de Vapores, determinó la reconstrucción de una torre de madera con características de faro, la que fue ubicada en las inmediaciones al lugar de la primitiva luz, lo que se conoce actualmente como el sector de las intersecciones de las calles Colón y Magallanes. Las obras estuvieron paralizadas por aproximadamente casi un año, con el objeto de priorizar otras necesidades, mientras el único destello del farol color rojo de la playa señalizaba a los navegantes durante la noche la existencia del poblado de Punta Arenas.⁷

La obra una vez finalizada, se distinguía por su altura de 12,5 metros y se encontraba a 24 metros sobre el nivel del mar. Fue pintada con los colores blanco y rojo del código marítimo y puesta al servicio de la navegación con fecha 26 de abril de 1879, estructura que además permitía albergar en su interior hasta 60 soldados y con capacidad de almacenamiento para una gran cantidad de materiales.

⁶ Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1879). “Costas de Chile – Estrecho de Magallanes – Luces de Punta Arenas”.

⁷ Braun Menéndez, Armando (1972). “El Motín de los Artilleros”.



Campamento de la Misión Científica Alemana de Arthur Auwers, a un costado del Faro “Punta Arenas”, 1882.

Con fecha 6 de diciembre de 1882, el mundo de la astronomía esperaba con gran expectación el paso de Venus, congregándose en los más diversos y lejanos parajes para su observación, fue así como las comisiones interesadas en el tema, tanto de Arthur Auwers de Berlín y Williams Arkness de Washington, se establecieron en Punta Arenas y Santa Cruz para realizar sus estudios y análisis. Posteriormente, basado en los cálculos desarrollados por las comisiones antes señaladas, más los antecedentes astronómicos obtenidos durante el año 1867 por el Comandante Fleuriais de la Armada de Francia, la Comisión Brasileira de M. Faye que también se dedicó a la observación del citado acontecimiento, presentó ante la Academia de Ciencias de París un estudio para la “Determinación de las Coordenadas geográficas de Punta Arenas”, considerando como punto de referencia el Faro “Punta Arenas” (block-house).⁸

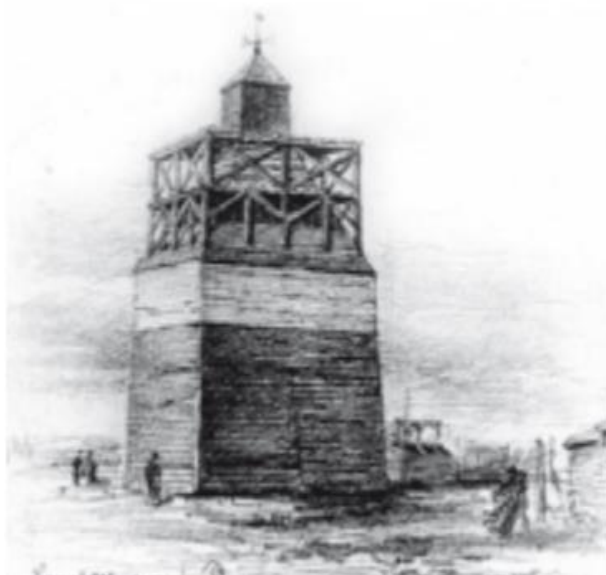
Con motivo de la recalada a Punta Arenas en noviembre de 1883 de la Corbeta Francesa “Romanche” al mando del Capitán de Fragata Luis Martial, que en aquel entonces desarrollaba trabajos científicos en el Cabo de Hornos, le llamó la atención el hecho de encontrarse con este faro en la calle principal del poblado y quien lo describe como una gran armazón en forma de pirámide cuadrangular pintada de rojo con una faja blanca sobre la cual se ubicaba su luz.⁹

El entonces Capitán de Fragata Ramón Serrano Montaner, mientras se desempeñaba en el transcurso de los años 1884/85 como Jefe de la Comisión Exploradora de los Canales de la Patagonia, describe este faro como una luz blanca colocada sobre el torreón y con alcance de tres millas, la cual se podía confundir con las demás de la población cuando se estaba alejado del fondeadero.¹⁰

⁸ Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1888). “Determinación de las coordenadas geográficas de Punta Arenas” presentado a la Academia de Ciencias de París por M. Faye. Trabajo que fue publicado en los Comptes rendus de l’Académie des Sciences, París el año 1887.

⁹ Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1889). “Trabajos de la Comisión Científica francesa del Cabo de Hornos en 1882-83, Primera Parte narración del viaje de la “Romanche” por el Capitán de Fragata Luis Martial.

¹⁰ Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1886). – Estrecho de Magallanes – “Reposición de las luces de Punta Arenas”.



Pirámide de madera del Faro “Punta Arenas”, dibujo del pintor alemán Theodor Ohlsen, 1883.

La Inspección General de Faros dispuso que las luces correspondientes al “Punta Arenas” y asimismo la situada para enfilación cerca de la playa fueran suprimidas a comienzos de 1886, instalando en su reemplazo sólo una luz fija en el muelle de pasajeros.¹¹

Sin embargo, la antigua estructura del faro permaneció en el lugar hasta 1890, cuando Samuel Valdivieso en su calidad de Gobernador del Territorio de Magallanes, dispuso la donación de ésta a una familia que procedió a su desarme y aprovechamiento de la madera para la construcción de una casa. De esta forma desaparecía la evidencia de lo que fue la más importante señalización marítima en los comienzos de Punta Arenas.¹²

Faro en el muelle de pasajeros. (Comienzos de 1886)

Durante el año 1897 la luz del “Punta Arenas” era la única luz de la rada y se encontraba instalada en el cabezo del muelle de pasajeros. A partir del 1º de septiembre del mismo año, se cambió a color rojo para no confundirla con otra similar de alguno de los almacenes del sector del puerto y era visible con tiempo claro a una distancia de 10 millas.¹³

El Vicealmirante Lindor Pérez Gacitúa, en su calidad de Director General del Territorio Marítimo,

¹¹ Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1887). Cuarta Parte – “Faros o luces recientemente encendidos o modificados”.

¹² Navarro Avaria, Lautaro (1908). “Censo General de Población y Edificación, Industria, Ganadería y Minería del Territorio de Magallanes”.

¹³ Rivera, J. Boonen (1897). “Geografía Militar de Chile”. Chaigneau, J. Federico (1900) “Derrotero del Estrecho de Magallanes”.

en carta dirigida al Director General de Marina de fecha diciembre de 1900, mediante la cual informaba la necesidad de nuevos faros para el Estrecho de Magallanes y entre otras cosas, señala que con excepción del faro existente en el muelle de Punta Arenas, no existe otro en todo el estrecho hasta su salida continental en Evangelistas.

Durante el año 1907, este faro aún permanecía en servicio en el muelle de pasajeros y lo constituía una cabaña con columna de fierro pintada de color blanco y su luz se confundía con el alumbrado del poblado para los buques que procedían desde el sur.¹⁴

Proyecto para construcción del nuevo Faro “Punta Arenas”. (Entre 1876 y 1887)

Con fecha 21 de junio de 1875, el Gobernador Marítimo de Magallanes informaba la necesidad de un faro en el puerto de Punta Arenas, solicitud que no fue considerada, por encontrarse sometido a un estudio por parte de la comisión luces y faros, quienes debían proponer la señalización marítima que sería implementada en la costa y puertos de nuestro litoral. En Punta Arenas se consideraba la construcción de un faro de 4º orden sobre la parte sur y extrema de Sandy Point, que reemplazaría al faro del torreón.¹⁵

En 1887, los Capitanes de Navíos Jorge Montt Álvarez y Francisco Molinas, además del Capitán de Fragata Ramón Vidal Gormaz, fueron comisionados para efectuar un estudio sobre el proyecto de alumbrado, balizamiento y servicio de remolcadores en el Estrecho de Magallanes. Según el informe emitido con fecha 25 de agosto del citado año, entre otras cosas, se proyectó la construcción de un faro de 4º orden en Punta Arenas.¹⁶

El Gobernador Marítimo de Punta Arenas durante el año 1889, propone que el citado faro que se encontraba en el cabezo del antiguo muelle de pasajeros sea trasladado a la cumbre del cerro

que se ubica detrás de la colonia, con el objeto que su luz pueda ser vista a mayor distancia, debiendo considerar sobre el particular que éste sea materia de estudio en un futuro próximo y se piense en la economía y el buen efecto.¹⁷

Ante la imperiosa necesidad de contar con un gran faro en el puerto de Punta Arenas y las obras

de construcción de faros que se proyectaban para el Estrecho de Magallanes, el Gobierno contrató al Ingeniero Luis Ragoza quien diseñó los planos correspondientes para este nuevo faro, el que contemplaba ser íntegramente de material sólido, piedra y ladrillo, además techado con zinc galvanizado. Éste constaría de una alta torre, quedando la luz a 21,5 metros de altura y sobre el nivel del mar el foco de luz quedaría a 25 o 26 metros. El farol sería giratorio con

¹⁴ Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1907). “Derrotero del Estrecho de Magallanes” confeccionado por el Capitán de Navío Baldomero Pacheco C.

¹⁵ Anuario Hidrográfico de la Armada de Chile (1876). “Faros proyectados para completar la iluminación general de las costas chilenas”.

¹⁶ Documento de archivo del Museo Naval de Punta Arenas, titulado “Informe sobre proyecto de alumbrado, abalizamiento y servicio de remolcadores en el Estrecho de Magallanes” de fecha 25 de agosto de 1887, obtenido del Archivo del Ministerio de Marina el 27 de agosto de 1887.

¹⁷ Memoria del Ministro de Marina presentada al Congreso Nacional el año 1889.

destellos a cada minuto y la luz de cuarto orden. Alrededor de la base de la torre habría cuatro habitaciones para dos empleados y una cocina. También se consideraba un gran almacén y pieza para oficina.

La construcción de una sólida infraestructura proyectada para la época en relación a este faro, siempre fue el gran anhelo para dar solución a la carente señalización marítima en el Estrecho de Magallanes, sin embargo estos proyectos nunca se concretaron a pesar de ser una gran necesidad y el tema fue perdiendo su importancia en el tiempo, por lo tanto su luz continuó manteniéndose precariamente en servicio en el cabezo del antiguo muelle de pasajeros.

Reemplazo de la luz del Faro “Punta Arenas”

Por Decreto N° 2822 de fecha 4 de diciembre de 1920, se licitó la construcción de un muelle de concreto armado para el puerto de Punta Arenas, el cual es actualmente conocido como el Muelle

Fiscal “Arturo Prat”. Esta obra se desarrolló en tres etapas, en la primera se construyó un tramo de 162 metros, luego en 1927 fue ampliado hasta los 270 metros y finalmente en 1931 se completó su construcción quedando con una extensión total de 373 metros.

Antes de ser inaugurada esta obra, se instaló en el cabezo de dicho muelle una luz que pasó a denominarse faro “Cabezo Muelle Prat”, la que comenzó a funcionar durante el año 1930 y reemplazó en definitiva a la histórica luz del faro “Punta Arenas” del viejo muelle de pasajeros.

El primer faro de Punta Arenas

De acuerdo al primer Listado de Faros publicado en Chile por George Slight (31 de marzo de 1895), en éste se considera erróneamente que el Faro “Punta Arenas” comenzó a alumbrar el 12 de octubre de 1885, hecho que en la realidad aconteció antes del mes de agosto del año 1868, según relato del historiador Robustiano Vera en su libro “La Colonia de Magallanes y Tierra del Fuego” y asimismo, lo confirma el capitán de la Armada británica Richard C. Mayne en su obra “Derrotero del Estrecho de Magallanes y los canales que conducen al Golfo de Penas”.

A partir de entonces, la mayoría de los listados institucionales que se refieren al citado faro adolecen del mismo error, producto de confundir la fecha que corresponde a su cambio de dependencia a la Dirección General de Marina, por haber sido éste anteriormente de responsabilidad del Ministerio de Hacienda, razón por la cual, no se registran antecedentes al respecto en las Memorias de Marina, sino que solo a partir de 1872.

Queda de manifiesto que la luz de este faro históricamente tuvo tres etapas, se encendió por primera vez en el Torreón del Cuartel de los Artilleros, luego fue trasladado a la torre de madera especialmente construida con características de faro y finalmente fue instalada en el cabezo del antiguo muelle de pasajeros.

De acuerdo a los antecedentes antes descritos, se concluye que el “Punta Arenas” fue el primer

faro del Estrecho de Magallanes y que marcó un hito en aquel entonces por el significativo aporte al desarrollo de la navegación, por lo que se debe reconocer y destacar en la memoria colectiva su interesante historial, recordando que su luz nació con gran creatividad ante la necesidad de apoyar a las embarcaciones, brillando con su humilde resplandor por más de medio siglo en la Colonia de Magallanes, hecho que debiera ser recordado con la instalación de un monolito o escultura monumental que represente la estructura de este primer faro del Estrecho.



Bibliografía:

1. Anuario Hidrográfico de la Armada de Chile año 1876, 1879, 1880, 1881, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1898 y 1900.
2. BRAUN Menéndez, Armando – “El Motín de los Artilleros” – año 1972.
3. MARTINIC Beros, Mateo – Libro “Recorriendo Magallanes antiguo con Theodor Ohlsen” – año 1975.
4. MARTINIC Beros, Mateo – FERNÁNDEZ Mallo, Julio - Libro “Faros del Estrecho de Magallanes – Un patrimonio histórico y arquitectónico – año 1996.
5. MAYNE, Richard C. – Capitán de la Armada Británica - “Derrotero del Estrecho de Magallanes y los canales que conducen al Golfo de Peñas” – año 1874.
6. Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional del año 1872.
7. MUSTERS, George Chaworth – Libro “Vida entre los Patagones” – año 1911.
8. NAVARRO Avaria, Lautaro – Censo General de Población y Edificación, Industria, Ganadería y Minería del Territorio de Magallanes – año 1908.
9. VERA, Robustiano – Libro “La Colonia de Magallanes y Tierra del Fuego – 1843 a 1897” – año 1897

Fuente: Revista de Marina.

UNA MIRADA AL PASADO

HISTORIA NATIONAL GEOGRAPHIC

UN CABLE SUBMARINO PARA CONECTAR EUROPA Y AMÉRICA

Por Isaac López César

11 de abril de 2020

En 1858 se logró tender a través del Atlántico un cable telegráfico para comunicar ambos continentes, pero sólo funcionó tres semanas. En 1866, otro más resistente lo reemplazó y cambió para siempre el mundo de la comunicación



El buque Agamemnon despliega el cable submarino entre Europa y América en 1858. Acuarela del siglo XIX. Foto: Aurimages

En 1840, las comunicaciones telegráficas terrestres estaban plenamente extendidas, tanto en Europa como en Estados Unidos. La idea de un cable telegráfico transatlántico que permitiera conectar el Viejo y el Nuevo Mundo surgió tan pronto como, **en 1842, Samuel Morse comenzó una serie de experimentos para el tendido de cables submarinos**. Al año siguiente, en una carta dirigida al secretario de Hacienda de EE. UU., el propio Morse afirmaría que **"es posible una comunicación telegráfica a través del Atlántico**". Por sorprendente que parezca, llegará un día en que este proyecto se realice".

El primer cable telegráfico submarino conectó Francia e Inglaterra en 1850 a través del estrecho de Dover. A pesar de que se rompió al poco tiempo, ambos países volvieron a ser conectados al año siguiente. Otros cables submarinos fueron tendidos en Inglaterra, Irlanda o el Mediterráneo, de modo que **en 1858 había más de 30 líneas sumergidas**, siendo la más larga la del mar Negro, de 574 kilómetros.

El proyecto requería extender unos 4.000 kilómetros de cable a profundidades que alcanzaban los 4.000 metros

Demostrada la viabilidad de la telegrafía submarina, y viendo sus ventajas frente al correo tradicional –una carta entre EE. UU. y Europa tardaba en llegar unos diez días–, el proyecto de lanzar un cable a través del Atlántico se retomó activamente. El desafío no era menor: tender unos **4.000 kilómetros de cable a profundidades que alcanzaban los 4.000 metros**. La topografía marina era determinante, pero afortunadamente esta era conocida gracias al mapa topográfico del Atlántico Norte que se había realizado unos años antes.

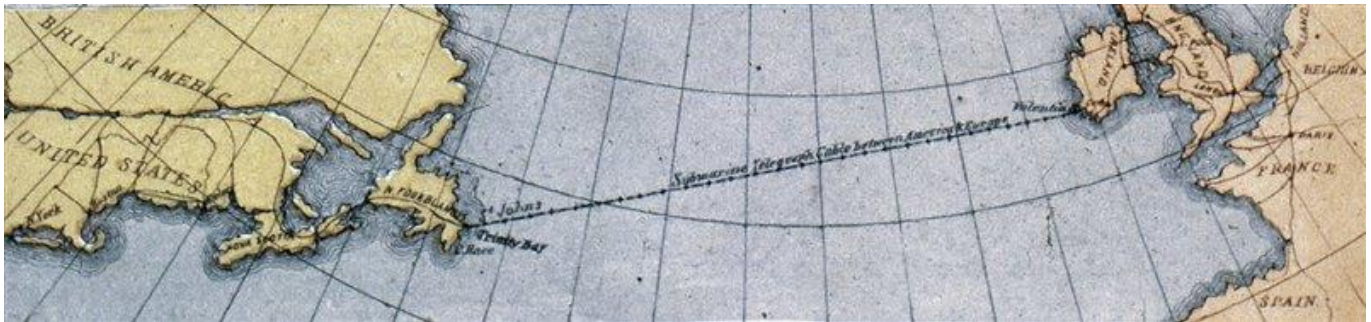


Foto: Granger / Album

Los promotores del proyecto fueron el ingeniero de telégrafos Frederick Newton Gisborne, Samuel Morse y el empresario Cyrus West Field, creador de la **Atlantic Telegraph Company**. Los trabajos serían sufragados mediante la venta de acciones de dicha compañía, tanto en Inglaterra como en Estados Unidos. **El gobierno británico colaboró económicamente** y, además, cedió los barcos necesarios para el tendido.

Una empresa manufacturó **un cable compuesto por siete alambres de cobre**, recubierto con tres capas de gutapercha –un aislante natural obtenido del látex del árbol palaquium, originario del archipiélago indomalayo– y blindado con una espiral de hilos de acero. **El diámetro total del cable era de tan solo 1,75 centímetros**, lo que permitía una gran flexibilidad. Al mismo tiempo, estaba calculado para poder ser sumergido verticalmente en el agua seis millas sin romperse.

Dos intentos fallidos

En la primavera de 1857, dos barcos de guerra modificados, el *USS Niagara* y el *HMS Agamemnon*, **cargaron cada uno la mitad del cable, que empalmarían en medio del océano**. A partir de ese punto, el *Agamemnon* debería desenrollar cable navegando hacia la bahía de Valentia Island (Irlanda), mientras el *Niagara* iría sumergiendo cable en dirección a la bahía de

Trinity, en Terranova. El 11 de agosto de 1857, cuando el Niagara se encontraba en una zona con una profundidad de 3.600 metros, **uno de los ingenieros a bordo observó como se partía el cable al elevarse el buque durante un fuerte oleaje**. Se perdieron unos 650 kilómetros de tendido, la misión se interrumpió y los barcos se retiraron.

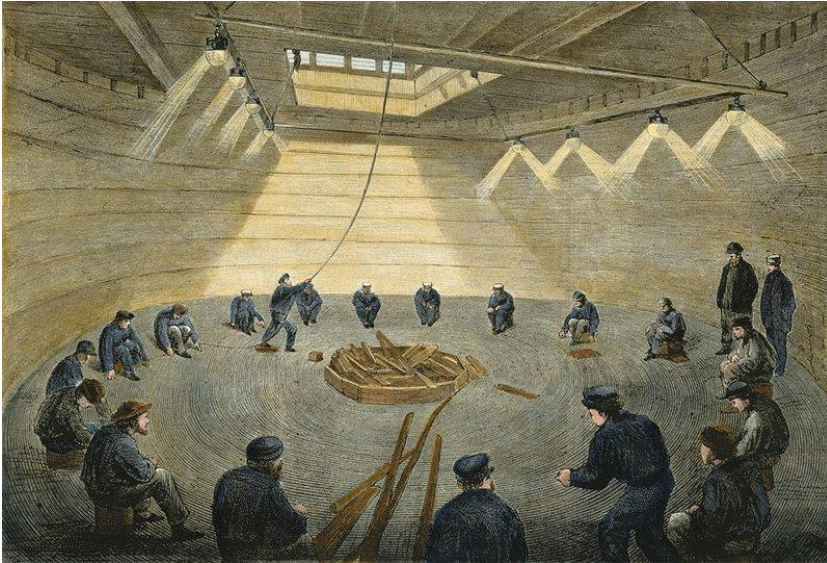


Foto: AKG / Album

A pesar de este fracaso inicial, **la Atlantic Telegraph Company encargó la fabricación de más cable y, una vez cargado en los barcos, éstos partieron de nuevo**. El 26 de junio de 1858, en medio de una dura tormenta, ambos buques consiguieron realizar el empalme y tender 74 kilómetros de cable. Sin embargo, el cable se partió en las profundidades del mar. Dos días después volvieron a realizar el empalme, pero **el cable se rompió dos veces mientras se tendía desde el Niagara**. En la noche del 29, el cable se volvería a romper cuando se estaba sumergiendo desde el *Agamemnon* y cuando los barcos se encontraban a más de 500 kilómetros de distancia entre ellos, lo que obligó a ambas embarcaciones a **regresar de nuevo a Irlanda sin acabar su misión**.

En 1857 y 1858 se llevaron a cabo sendos intentos que no tuvieron éxito al partirse el cable que dos barcos extendían por el Atlántico

Cuando el escepticismo se había ya apoderado de la opinión pública y se dudaba seriamente del éxito del proyecto, se realizó un nuevo intento. Esta vez **el Niagara y el Agamemnon partieron de Irlanda acompañados de otros dos buques**. El 29 de julio de 1858 realizaron el empalme en un mar en calma. Se separaron lentamente y, día tras día, fueron desenrollando cable en las profundidades de un océano tranquilo. Continuamente enviaban señales eléctricas a través del propio cable para comprobar su integridad. El miércoles 4 de agosto **el Niagara atracó en la bahía de Trinity** y, casi al mismo tiempo, el *Agamemnon* entraba en la bahía de Valentia. La misión había sido un éxito. **Sólo quedaba conectar el cable transatlántico con la red terrestre**.

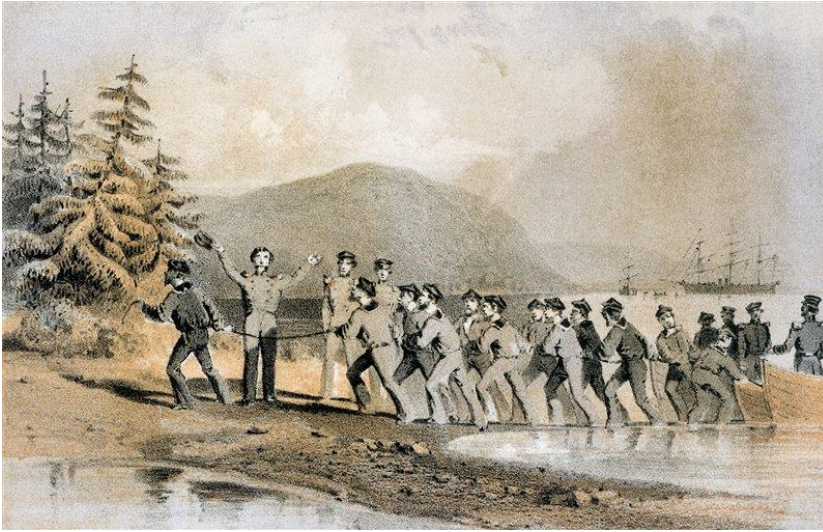


Foto: Alamy / ACI

Primeros mensajes

El primer mensaje telegráfico a través del cable transoceánico se envió desde Irlanda el 16 de agosto de 1858, y decía: "Gloria a Dios en el cielo, paz en la Tierra a los hombres de buena voluntad". Después, la reina Victoria de Inglaterra y el presidente de los Estados Unidos James Buchanan intercambiaron telegramas: "La Reina está convencida de que el Presidente compartirá con ella la ferviente esperanza de que **el cable, que ahora ya conecta Gran Bretaña y Estados Unidos, constituirá un vínculo adicional entre las dos naciones**, cuya amistad se basa en el interés común y en su recíproca estima".

El primer mensaje transmitido decía "Gloria a Dios en el cielo, paz en la Tierra a los hombres de buena voluntad"

Por su parte, Buchanan envió un fervoroso mensaje: **"Éste es un triunfo más glorioso porque es mucho más útil para la humanidad de lo que un conquistador ha podido ganar en un campo de batalla"**. Que el cable transatlántico, bajo la bendición del cielo, demuestre ser un vínculo de paz y amistad perpetuas entre las naciones afines, y un instrumento destinado por la Divina Providencia para difundir la religión, la civilización, la libertad y la ley en todo el mundo".

Las celebraciones y los mensajes exaltados se sucedieron. Nueva York fue engalanada con banderas, se lanzaron fuegos artificiales y se iluminaron los edificios. **El cable fue considerado por algunos como "la octava maravilla del mundo"**. En el semanario americano *Frank Leslie's Illustrated Newspaper* podía leerse: **"El cable telegráfico es un completo triunfo. Los mensajes circulan libremente** y no hay duda de que en breve se podrá aumentar la velocidad de las transmisiones. No hace falta recordar al público cuán pocos tenían fe, hace tan sólo un mes, en un logro tan maravilloso".

Un éxito efímero

A pesar de tan desbordante alegría, la realidad era que **los mensajes se transmitían con una lentitud extrema**. El mensaje de la reina Victoria tardó 17 horas y 40 minutos en recibirse: **se necesitaban dos minutos para transmitir una sola letra**. En un intento por aumentar la velocidad de las comunicaciones se comenzaron a aplicar voltajes excesivos, lo que, junto con la precariedad del diseño del cable, acabó por deteriorarlo rápidamente, hasta el punto de que **quedó definitivamente inutilizado sólo tres semanas después de su inauguración**. Era el ejemplo de una época en la que se afrontaban grandes desafíos sin contar aún con el desarrollo tecnológico y el conocimiento científico completos para abordarlos con garantía de éxito.



Foto: SPL / AGE Fotostock

No fue hasta 1866 cuando, tras varios intentos y diversas dificultades, el barco de vapor *Great Eastern* tendió un nuevo cable transatlántico. Esta vez **el cable era más grueso, con mejor aislamiento y un mayor blindaje**. Alcanzaba una velocidad de comunicación ochenta veces superior al cable de 1858, y consiguió conectar por primera vez ambos continentes de forma duradera y efectiva.

Fuente: Página web National Geographic.

HISTORIA MARINERA

HISTORIA MARINERA



LA REVESA

Hugo Alsina Calderón

Capitán de Navío

Publicado en Revista de Marina N° 5/2001, el 1 de octubre de 2001

Lo inexplicable, a veces, resulta instructivo.

El patrullero Lautaro acababa de terminar el aprovisionamiento trimestral del faro Evangelistas, uno de los parajes que ostenta el índice más alto de tempestades en el mundo. Esta no fue una excepción. Las últimas chalupadas se hicieron con un viento NW que arreciaba rápidamente.

Alcanzamos a izar las embarcaciones, ya sobre las máquinas, y zarpamos hacia la boca occidental del estrecho de Magallanes, pues el estado del mar no permitía entrar por los canales más cercanos. A medida que avanzábamos a favor del viento, la mar y la corriente, las olas eran más grandes y rompían con más fuerza. Nuestra velocidad normal era de 11 nudos, mas ahora, apoyados por los elementos, el andar superaba los 13 nudos. A pesar de la fuerza del viento y la mar arbolada, el buque se comportaba muy bien y pronto entraríamos al Estrecho por las cercanías del cabo Pilar.

Apenas dejamos este Cabo por nuestra cuadra de estribor, notamos algo raro en la navegación, el oleaje tenía otra dirección, lo que se apreciaba a pesar de haber oscurecido. Las situaciones periódicas por radar daban cada vez más cercanas, lo que indicaba una notable disminución de la velocidad. Al controlar el andar en un lapso más largo constatamos que nuestra velocidad era de sólo 9 nudos, lo que alarmó al Comandante, quien ordenó verificar el correcto funcionamiento de los motores, engranajes de reducción, eje de la hélice y sonido característico de la hélice a esa velocidad. Todo estaba normal y no cabía ninguna explicación conocida para tan anormal pérdida de velocidad. Lo único diferente a otras navegaciones, era que nuestra ruta estaba más cerca de la costa sur del Estrecho, es decir, más próxima al cabo Pilar. Un cabo chilote que iba en el puente en esos momentos y que se percató de la inquietud de los Oficiales, dijo: es la "revesa". Los tres oficiales que íbamos en el puente no teníamos mucha experiencia en la navegación por los canales australes, así es que le preguntamos al cabo qué era la revesa, y él

nos contestó que “era una corriente que se produce en las orillas, en sentido contrario a la corriente principal y que puede alcanzar valores importantes”.

La explicación nos pareció razonable, por lo que cambiamos el rumbo hacia el centro del Estrecho, equidistante de ambas orillas y rápidamente recuperamos nuestra velocidad de 13 nudos, lo que nos aseguró un más pronto regreso a nuestros hogares en Punta Arenas.

Es justo reconocer que esta sabia enseñanza del cabo chilote, fue de gran utilidad en mi carrera en la Armada y especialmente después, como Práctico Autorizado de Canales, donde en más de una oportunidad, debí usar la revesa para ayudar a la navegación y recalar a tiempo.

Fuente: Revista de Marina.



NOTICIA ARMADA

CORTE SUPREMA Y FACULTAD DE DERECHO DE LA U DE CHILE CONMEMORAN LOS 150 AÑOS DE LA TITULACIÓN DE ABOGADO DE ARTURO PRAT

Viernes 31 de agosto de 2026

Ambas instituciones rindieron homenaje al Comandante Arturo Prat, destacando su legado como el primer marino chileno titulado de abogado y su ejemplo de servicio público, integridad y vocación por Chile.



Santiago, 31 de julio.- En el marco de la conmemoración del Día del Abogado, la Corte Suprema y la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile realizaron solemnes ceremonias para recordar los 150 años del juramento profesional del Capitán Arturo Prat, primer marino chileno en obtener el título de abogado.

Las actividades contaron con la presencia de la Presidenta de la Corte Suprema, ministra Ana Gloria Chevesich; el Ministro de Defensa Nacional, Fernando Barros; el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Cabrera; y el Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, Pablo Ruiz-Tagle, entre otras autoridades.

Durante las ceremonias se destacó la figura de Prat como marino, abogado, servidor público y ejemplo de integridad, resaltando la vigencia de sus valores y su permanente inspiración para las nuevas generaciones de profesionales.

La Presidenta de la Corte Suprema recordó el profundo sentido de familia del héroe naval, mientras que el Almirante Fernando Cabrera enfatizó que Prat entendía ambas profesiones como una sola vocación de servicio.



Asimismo, el Almirante Fernando Cabrera destacó que: “Prat no quería ser abogado y marino, quería ser un marino abogado. Diferencia no sólo semántica, sino conceptual. Ambos mundos se muestran en la figura del héroe como complementarios de una personalidad fuerte, proba, decidida, pero ante todo con un profundo sentido de la justicia y de la disciplina marcada por el servicio y el profundo amor a su patria, nuestra patria”.

“La Armada de Chile enfrenta varios desafíos distintos a la de 1876 -cuando se graduó Prat-, pero no menos exigentes. La defensa de la soberanía, la protección de nuestros intereses marítimos, la cooperación internacional y el apoyo a nuestros ciudadanos requiere profesionales capaces, no sólo de actuar con decisión, sino también de comprender el marco normativo en el que esas decisiones se inscriben”.

En este contexto, “El legado de Arturo Prat, como marino abogado, adquiere una vigencia particular”, subrayó el Almirante Cabrera.

Por su parte, el Ministro de Defensa Nacional, Fernando Barros, quien también es abogado y egresado de la Universidad de Chile, reflexionó en torno al significado del servicio que imprimió Prat a su vida:



“Las cartas a Carmela nos permiten asomarnos al hombre que hay detrás del héroe. Como tantos marinos de ayer y de hoy, conoció el costo humano del servicio, el sacrificio de despedirse una y otra vez de quienes más amaba y, precisamente porque entendía el valor de la familia, asumió con serenidad que su deber era proteger el futuro de todas las familias chilenas, aun cuando ello significara entregar la suya. En esta armonía entre el amor por los suyos y el amor por la patria radica una de las dimensiones más admirables y profundamente humanas de Prat. Ese es uno de los tantos legados que nos deja este joven héroe, como lo fue el abogado Arturo Prat, que entregó su vida a los 31 años: entender perfectamente cuál es la dimensión más profunda del servicio público”.

En tanto, el Decano de Derecho de la Universidad de Chile, Pablo Ruiz-Tagle, resaltó las cualidades humanas de Prat, quien es “sin duda el mejor ejemplo del abogado estadista, el que se debe y entrega al servicio público y a los demás”.

“Prat se matriculó, en 1872, en nuestra Facultad de Derecho y su memoria de licenciatura la dedicó a la Ley de Elecciones promulgada en 1874, donde hizo una crítica al proceso, argumentando que el voto secreto seguía siendo una aspiración incumplida. También influyó en la redacción de la Ley de Navegación, mediante un informe al Parlamento con comentarios de su articulado, y participó en los estudios de un anteproyecto de Código Marítimo”, recordó el decano.

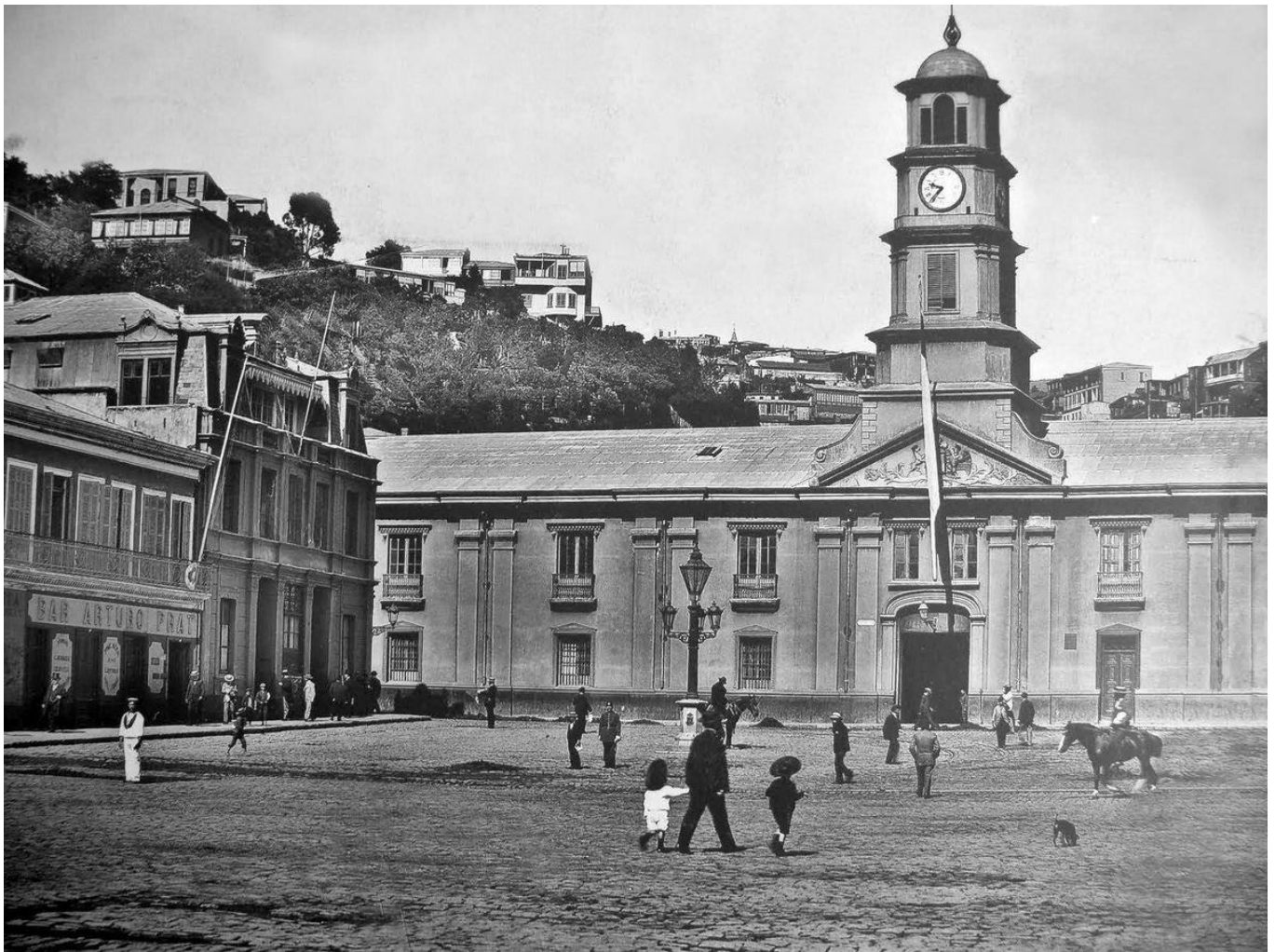
En la Corte Suprema se instaló una pequeña muestra para recordar al Comandante Prat y, en la Escuela de Derecho de la U. de Chile, se colocaron ofrendas florales ante el busto del héroe, que está instalado desde 1882 en la que fuera su escuela.



Fuente: Página web Armada de Chile.

POSTALES DEL PASADO

Postales



Valparaíso, en 1890
(Pinterest)

Una hermosa foto de la Plaza de la Intendencia, con el edificio homónimo detrás, que refleja la cotidianidad de un día cualquiera en la ciudad. Se aprecia que la plaza estaba adoquinada. Recordemos que el Edificio de la Intendencia fue construido en 1831 para ser utilizado por la

Aduana hasta 1855, cuando la Aduana se trasladó al actual edificio de la Plaza Wheelwright. A partir de ese momento en este edificio funcionó la Intendencia de Valparaíso, hasta 1906 cuando fue destruido por el catastrófico terremoto del 6 de agosto. A la izquierda, en la esquina y junto al bar Arturo Prat, se ve el edificio del Correo.



Valparaíso, en 1880 (La Historia de Valparaíso)

Una interesante foto panorámica de la plaza Aníbal Pinto, que recordemos nació luego de que fuera dinamitado el Peñón del Cabo en 1832, para unir por el plan al sector de El Puerto y de El Almendral y que además dio lugar a la actual Calle Esmeralda, antigua Calle del Cabo. Esta foto fue tomada antes de la instalación la Fuente de Neptuno, que tuvo lugar en 1884. Este lugar nació con el nombre de Plaza del Orden y adquirió su nombre actual después de la muerte del Presidente Aníbal Pinto en el año 1884, quien había tenido su residencia en la Calle del Teatro, actual Salvador Donoso, cercana a la Plaza.



Valparaíso, en 1875
(La Historia de Valparaíso)

La foto muestra el frontis del Matadero Público Municipal de Valparaíso, que fue construido entre 1860 y 1871, luego que 1843, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso pusiera término a la concesión de las ferias de matanza que se realizaban en el sector de Caleta de Jaime, lo que actualmente es el sector de la estación Francia, lugar en el cual el desorden y la insalubridad generaban una problemática constante.

En 1860 se le dio a Luis Pellé, industrial francés, la concesión del matadero, el que hasta la fecha había funcionado de manera provisoria, además de autorizar los permisos para los trabajos de construcción e instalación de un Matadero Modelo, que quedó ubicado en los terrenos de la población de Caleta Portales, lugar en el que actualmente se encuentra el edificio de INACAP.



Viña del Mar, en 1904

(Viña del mar Recordando nuestra historia)

Otra hermosa foto panorámica de Viña del Mar, centrada en el estero Marga Marga y su entorno, que muestra como era la ciudad en esa época temprana, con muchas construcciones bastante modestas, que precedieron a las casas elegantes que se levantaron, una vez que Viña del Mar se consolidó como una ciudad balneario.

Fuentes: Según se indica en cada foto.

RED CULTURAL

BURGOS, ESPAÑA

https://www.youtube.com/watch?v=Jbgr2PU2b9k&list=PL9NnEcih1ooSOvhGd_J5gGdwSTQgsMzLN&index=2

VIDEOS

VIDEOS MULTIGREMIAL

Videos publicados la presente semana

Ruta inesperada: el polémico traslado de Centro Penitenciario de Colina a Centro Penitenciario de Punta Peuco - Programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

<https://youtu.be/z1aSbGBSEWI>

Gendarmería de Chile: ¿Fuerza autónoma o subordinada? - Pedro Veas Diabuno, ex presidente Multigremial FACIR

<https://youtu.be/Xhrtkue22k>

Combate de Tarmatambo - 15 de julio 1882 - Carlos Valdenegro Oyaneder - historiador

<https://youtu.be/Yb4QiiomdpU>

Gobierno de Chile: La mano amiga que aún seguimos esperando - Expone Jeannette Reyes de Castañer - Magister en DDHH - Trabajando Codo a Codo con Multigremial FACIR

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

Unámonos y solicitemos el Indulto Presidencial !!! - Programa Una Sola Voz en radio Portales de Valparaíso

https://youtu.be/CcB_SQzzxi8

Escuela Naval A.P. 208 años formando oficiales de marina Carlos Valdenegro Oyaneder, historiador

<https://youtu.be/jjEriTJKjo0>

Militares y policías (R) trabajemos unidos por nuestros propios representantes - Pedro Veas Diabuno ex presidente de Multigremial FACIR

<https://youtu.be/dJgU6R6FhxU>