



Asociación Chileno - Francesa de Ingenieros y Profesionales

BOLETÍN ACFI

MAYO 2023



Cabo de Hornos -Chile

Estimado-a socio-a:

Recordamos a Ud. que ACFI tiene un convenio vigente con el Instituto Francés respecto a un descuento del 25% en los cursos de francés.

Si Ud. está interesado, agradeceremos comunicarse con Silvana quien le informará los pasos a seguir.

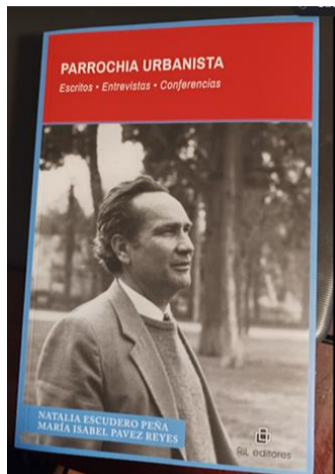
e.mail: acfi@acfi.cl

Tel: 224747768

El Directorio

SOCIO ACFI DESTACADO

Juan Parrochia Beguin (1930-2016)



Recientemente se publicó el libro «Parrochia Urbanista. Escritos, entrevistas, conferencias», que recopila la obra del arquitecto y urbanista Juan Parrochia. En particular analiza las problemáticas de la planificación territorial y urbana, y el transporte en Chile. Esta obra pone de relieve los conceptos de Planificación Urbana y Regional y el Ordenamiento Territorial Nacional.

Este libro fue compilado por las arquitectas **Natalia Escudero Peña y María Isabel Pavez Reyes (*)** arquitectas y Doctoras en Urbanismo.

El Director del Departamento de Urbanismo, **Jorge Insulza**, señaló que “el libro recoge nuevos paradigmas de la ciudad y de la región, compilados bajo una rigurosa selección de antecedentes historiográficos muy interesantes. El libro es muy vanguardista porque entrelaza -entre otros elementos- lo que está pasando en las ciudades y el territorio habitado con las catástrofes socios naturales. Se hace evidente la pertinencia de visitar y re-estudiar a próceres tan grandes como el colega Parrochia, sobre lo que significa su pensamiento en el marco de la importancia de estudiar la ciudad y el territorio”.

Juan Parrochia recibió el Premio Nacional de Urbanismo en 1996 y fue profesor de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo entre los años 1965 y 1996, y fue el proyectista y jefe de la construcción del Metro de Santiago.

Recientemente, en el mes de abril, Juan Parrochia hijo, entregó el libro a ACFI, el que será mantenido en la Biblioteca del Instituto Francés.

Juan Parrochia nació en Traiguén, el 1 de Abril de 1930, Era hijo del francés Esteban Parrochia, y de Olga Beguin, hija del cónsul de Suiza en la zona de Traiguén. Parrochia obtuvo el título de Arquitecto en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile en 1953, y de Urbanista en la Universidad de San Lucas, Bélgica, en 1955.

Durante su estadía en Europa trabajó en algunos de los proyectos de reconstrucción postguerra. Parrochia decidió recorrer las grandes ciudades del mundo, durante 4 años, en su motoneta Lambretta 125.

Participó en el Ministerio de la Reconstrucción y Urbanismo de Francia para los proyectos de Grandes Conjuntos Habitacionales, (1953-54), se perfeccionó en U.S.A. (1963), Francia, Alemania e Italia (1968), México y Canadá (1969). Siguió estudios y especialización en Transporte Urbano e Interurbano en el Departamento de Estado, U.S.A., en Washington y

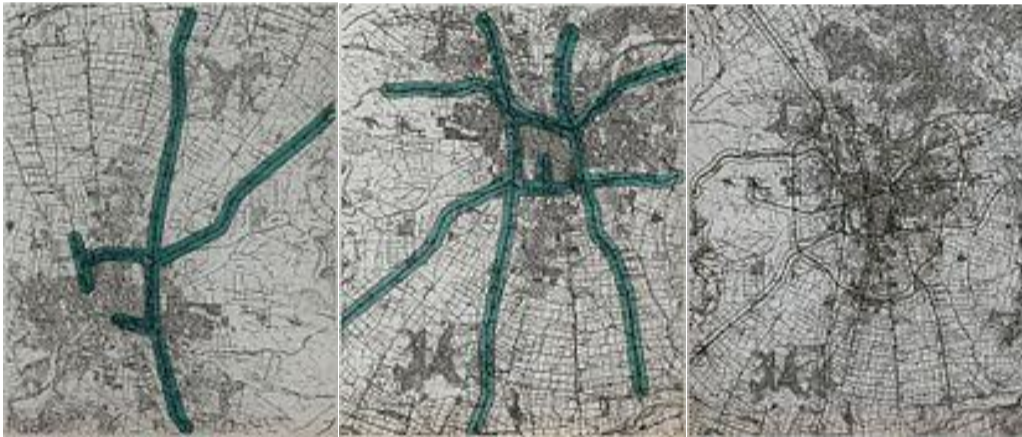
San Francisco, y en Sistemas de Áreas Verdes en Milwaukee y San Juan de Puerto Rico. Llevó a cabo estudios en Transporte Metropolitano en la Dirección General de Metro de París, visitando todos los sistemas de Metro del mundo.

También, en Irán, participó del equipo de especialistas del Museo del Louvre y de Moscú que participaron en el descubrimiento de un gran templo, el zigurat Choga Zanbil en Irán.

En Chile, participó en la planificación regional y urbana asociada al proceso de metropolización. La obra más importante fue la construcción del Metro de Santiago, inaugurada en 1975. Participó en obras como las vías elevadas en Valparaíso, el acceso a los puertos de Talcahuano, las costaneras del Biobío; y en Santiago, en obras como la Circunvalación Américo Vespucio; el sistema de costaneras del río Mapocho, la Avenida Norte-Sur y la Avenida Kennedy.

Entre los diferentes cargos públicos que ocupó destacan el de Jefe del Plan Intercomunal de Santiago (1960-1964), Director de Planeamiento y Urbanismo del M.O.P (1964-66), Primer Director de Planificación y Presupuesto de Obras Públicas y Transporte de la Oficina Nacional de Planificación (1968-70), Primer Director de Vialidad Urbana Nacional (1971-73), Primer Director General de Metro, Vialidad Urbana y Estudio de Transporte Urbano Nacional (1973-74) y Primer Director General de Metro de Santiago, hasta su inauguración en 1975.

Por su destacada labor docente, recibió en el año 1992 la Medalla Sesquicentenario de la Universidad de Chile. Fue condecorado por el Gobierno Argentino "Oficial de la Orden de Mayo al Mérito", por su aporte en beneficio de las relaciones chileno-argentinas a través de su obra Camino Internacional. Por su obra Metro de Santiago recibió la medalla Metro de Sao Paulo (1974), la Medalla Metro de Paris (1975). En el año 1979 recibió el Premio Bienal de Arquitectura.



Diagramas de las tres etapas del proyecto de Parrochia de 1965 para el Metro de Santiago.

()*: *María Isabel Pavez Reyes, Socia ACFI*



Patricio Jorquera E.
Doctor en Química
Presidente de ACF

LA COLUMNA DEL GALENO

129 CONGRESO DE LA SOCIEDAD FRANCESA DE OFTALMOLOGÍA XIX SIMPOSIO FRANCO-CHILENO

El lunes 8 de Mayo del 2023 se realizó dentro del 129 Congreso de La Sociedad Francesa de Oftalmología, el XIX Simposio Franco Chileno. Más de 6000 asistentes de todo el mundo, y Chile es el único país Americano en ser invitado. El evento fue académica y diplomáticamente muy exitoso, consolidando nuestra cooperación y abriendo nuevas aristas de intercambio académico. Estas Jornadas académicas de realización anual y que se alternan entre Chile y Francia existen desde el año 2000 y junto al Intercambio de colegas chilenos que realizan estadías en Francia y la Revista Franco Chilena, son una de las muchas actividades de esta fructífera cooperación.

El próximo evento número XX, se realizará en Chile en Octubre del 2024 y reunirá a grandes figuras de la oftalmología gala.

Adjunto imágenes que valen más que mil palabras.







Dr. Michel Mehech Hirane
www.mehech.cl
Director Médico Clínica 20/20
Jefe Servicio Ojos HEP-UNAB
Delegado Sociedad Francesa de Oftalmología en Chile

LA COLUMNA DEL ENÓLOGO

2022: Una caja de sorpresas para el vino en el mundo.



En relación al año anterior, es decir el 2021, las plantaciones de viñedos fueron prácticamente iguales, ya que se mantuvieron casi las mismas hectáreas plantadas, correspondientes a 7.3 millones con una disminución marginal de 0.4%. Estas hectáreas produjeron una cantidad de 258 millones de hectólitros o 25.800 millones de litros con un consumo mundial de 23.200 millones de litros. ¿Sobra vino?, si y mucho.

Hay varias razones del porque está sobrando vino en el mundo, entre ellas se pueden mencionar, la crisis energética causada por la guerra en Ucrania, inflación mundial, ruptura en la cadena de suministros, aumento en el precio del vino lo que hizo que la población consumiera menos.

En Chile, por ejemplo, con la gran producción que hubo en el año 2022, llegamos a Enero del 2023 con un stock altísimo, sobre todo en vinos tintos, lo que influyó muchísimos en los bajos precios de las uvas negras y sus vinos 2023, no así las uvas y vino blancos que mantuvieron sus

precios atractivos, sobre todo la variedad Sauvigno blanc que llego a pagar US\$1.1 por kilo. Por otro lado, el consumo que había subido fuertemente el 2020(plena pandemia) y 2021(inercia del 2021), bajo fuertemente el año 2022 y los productores de uvas y vinos, no pudieron traspasar a precios, las alzas de insumos por efecto de la gran inflación y la fuerte subida en el precio del dólar.

Lo anterior sucedió también en el mundo, lo que se sumó fuertemente, el costo de fletes debido a la interrupción y desaceleración del flete marítimo, lo que dio como resultado un menor volumen de vino exportado y ante la falta de él, el precio subió en forma anormal un 15% más que el 2021, lo que fue insólito.

Además de lo anterior, los principales países productores, como lo son Francia, Italia y España, mantuvieron o incrementaron la producción, pero solo el país galo aumentó su consumo en relación al año anterior, ya que Italia descendió un 5%, España lo mantuvo. El nuevo mundo también acrecentó su producción, así E.U.A. subió 4% en relación al 2021 y su consumo disminuyó un 2%. Chile creció un 7% más, que el promedio de sus últimos 5 años, Brasil aumentó un 9% pero su consumo bajó un 12%, la excepción fue Argentina que bajó su producción en 8% y también bajó su consumo en un 1,8%. En general el mundo vitivinícola no pudo vender lo que esperaba y de ahí que hoy día tengamos un exceso de vino en las bodegas, que sin duda ha afectado fuertemente a las bodegas del hemisferio Sur que ya terminaron su vendimia 2023 y se encuentran con sus estanques rebalsados de vino.

Comercialmente hablando, el 53% de los vinos producidos en el orbe, se venden en botellas y el año pasado la disminución de esta categoría bajó un 4% y el precio promedio de una caja de 9 litros de vino (12 botellas de 750 cc cada una) fue de 40.5 Euros (más menos US\$45). Vale la pena mencionar que en nuestro país el promedio en esta categoría, es solo de US\$ 29.

El vino espumante equivale al 11% de las ventas mundiales y su volumen aumento el 2022 un 5% y su precio un 18%, de hecho, es la única categoría que sacó la "cara" por el vino durante el 2022. El Champagne, la Cava y Prosecco tuvieron ventas nunca vistas, con un promedio de 70 Euros por caja de 9 litros ¡Chapeau!

El bag in Box y su categoría donde entran los vinos en caja, representaron el 4% de las ventas en el mundo y esta categoría disminuyó un 4% en volumen a un precio de 16 Euros la caja de 9 litros de vino.

Finalmente, el vino granel representa el 32% del consumo mundial de vino, pero este disminuyó un 7%, pero su precio aumentó un 5% a un promedio de 0.8 Euros por litro, es decir US\$ 0.9.

Volviendo a Chile, las exportaciones disminuyeron un 4% durante el 2022 manteniendo su posición como el cuarto país exportador del mundo, ahora si se le compara con el nuevo mundo, la disminución fue menor, ya que por ejemplo Argentina disminuyó sus exportaciones en un 21%, Australia un 17%, Sudáfrica bajo un 8.7%, U.S.A. decreció sus exportaciones en un 11.8%, así es muy difícil ver como se podría solucionar el sobre stock de vinos en el corto plazo.

Hoy en día los vitivinicultores nacionales no lo están pasando bien, para que decir los pequeños y muchos medianos industriales del vino, a los cuales no se les paga un precio adecuado por su producto para que puedan financiar su viñedo o incluso para cosechar su uva, como es el caso de los productores del Valle de Itata, quienes además tuvieron consecuencias nefastas con los incendios previos a la vendimia. A su vez los precios en las estanterías de los puntos de comercialización, llegan a ser en la mayor parte de los casos,

irrisorios, con descuentos de hasta un 40% lo que obviamente no es posible, igual cosa pasa en la compra de vinos por Internet. Así un buen vino chileno que está marcado a \$10.000 la botella (hay muchísimos), con el 40% de descuento sale a \$6.000 y si a este precio le rebajamos los impuestos de IVA (19%) e ILA (20.5%), más el costo seco (botella, cápsula, corcho o tapa metálica, etiqueta frontal y trasera, caja de cartón, pegamento, etc.), mano de obra y costo enológico, porcentaje que gana el punto de venta, nos da una cifra absurda para el valor del vino, vino que proviene de la materia prima de la vid, planta que hay que trabajarla durante todo un año por el viticultor, por lo cual sin duda los productores que producen a baja escala, están y seguirán estando en números rojos ¿hasta cuándo?, solo ellos lo saben.

Espero que el año 2023 sea benéfico con la industria vitivinícola chilena.



Sergio Correa Undurraga
Ing. Agrónomo-Enólogo
Jurade de Saint Emilion
Cruz de Caballero al Mérito, otorgada por el Gobierno Francés
www.correaundurraga.cl
Socio Acfi

LA COLUMNA HISTÓRICA

1902. CONMEMORACIÓN DEL DESASTRE DE SAINT-PIERRE. MARTINICA Pinceladas de la vida antes de la erupción



La chambre de Commerce de St Pierre avant 1902 – Le Tramway hippomobile –
Photo : Musée Régional d'Histoire et d'Ethnographie de la Martinique

Como socio activo de ACFI, y también con años de aporte en la producción de diferentes artículos históricos, y sólo con el propósito de difundir la historia de Francia en nuestro boletín, una vez más me permitiré rendir un homenaje a las víctimas de la erupción de la montaña Pelée de Saint-Pierre en la isla de Martinica, y en especial a mi familia, también desaparecida en ese desastre, que había llegado a la isla el año 1816 desde Bayona, Francia.

El 8 de mayo del presente, se cumplieron 121 años del desastre que costó la vida de unas 30 mil personas y sepultó la ciudad de Saint-Pierre con lava y cenizas. Hasta ese nefasto día, era la capital comercial, industrial y cultural de Martinica. Su influencia es caribeña. Se decía de ella que era "la pequeña París". Dotada de comodidades modernas, disponía de agua potable corriente, alumbrado público, teléfono y electro servicio, un mini tranvía (en la ilustración principal) tirado por un caballo que cruzaba la ciudad de norte a sur y una casa de hielo. En la zona portuaria había una Cámara de Comercio.

En un folleto publicado en 1977, titulado Saint-Pierre Martinique, Maurice Nicolas escribe: *"la ciudad contaba con varios bancos, seis consulados, cuatro imprentas, tres periódicos que se publicaban tres veces por semana, dieciséis fábricas de ron, una fundición, una tonelería, una decena de carniceros, quince panaderos, un centenar de comerciantes de productos alimenticios, grandes agasajos o almacenes en el paseo marítimo, quince médicos, otras tantas comadronas, una docena de farmacéuticos."*

Era una ciudad próspera, de las 4 entidades bancarias y crediticias, se identifican; el Banco de la Martinica, el Trasatlántico, el Credit Foncier Colonial y el Colonial Bank de Londres, Inglaterra. También había oficinas de Crédito bajo la administración del gobierno francés.

Para la época, un gran acontecimiento en la Isla era el arribo de grandes buques de todo el mundo, sin embargo, Saint Pierre no disponía de un muelle de gran calado, por lo que los buques más grandes fondeaban en alta mar y los pasajeros eran transportados en botes de la orilla al navío para embarcar, o lo contrario, para desembarcar. En comparación, el puerto de Fort-de-France estaba mucho mejor equipado y recibía directamente en el muelle el tráfico de pasajeros procedentes de Francia y Estados Unidos principalmente.

En algunas ocasiones, algunos navíos de la Marina de guerra francesa arribaban a Martinica, oportunidad en la que se reunían familiares que provenían de la Francia metropolitana, en suelo europeo. Algunos de ellos contaban con médicos y atendían a la población, incluyendo a sus familiares.

También había un importante intercambio comercial con Bordeaux, principalmente con los productos derivados de la caña de azúcar. Poco antes de la erupción, de las 98.800 hectáreas que tenía la isla, había 45.000 cultivadas, y de esta cantidad se destinaba entre 20 a 25 mil a la caña de azúcar, 1.700 para el cacao, y para el café 500 hectáreas.

Con esta producción, había 25 fábricas de azúcar, y 15 destilerías de tafia. En 1901, la isla exportó

65.745 hectolitros (1) de aguardiente; 74.479 hl en 1900; y 83.335 hl en 1899. En 1901 exportó 33.046 toneladas de azúcar; el año anterior al que se cita, 32.101; y el ante precedente, 32.756. El intercambio comercial con Bordeaux rondaba los 5 millones de francos de la época.



El puerto de Saint-Pierre era un puerto de cabotaje, transportaba pasajeros y mercancías a las islas circundantes, así como a los demás municipios de Martinica. La red de carreteras no era muy extensa y las conexiones con las ciudades costeras se hacían principalmente por mar: la compañía Girard era la principal transportista de pasajeros, y ofrecía el puente marítimo Saint-Pierre/Fort-de-France dos veces al día, con salida a las 06:30 horas. Algunos Pierrotins (gentilicio de los habitantes de St. Pierre) afortunados tomaron el último barco hacia Fort-de-France a las 06:30 de la mañana del 8 de mayo de 1902 y se salvaron.

El presidente de AMARRHIFA (3), Señor Alex Bourdon, escribe en el boletín de 2017, “Estamos convencidos de que ha llegado el momento de rendir en Martinica un homenaje más solemne a las víctimas de la catástrofe de 1902. Proponemos, siguiendo el ejemplo de lo que se hizo por las víctimas de la Shoah en el barrio parisino del Marais o del memorial de Vimy dedicado a los soldados canadienses que murieron por Francia en la Primera Guerra Mundial que se construya en Saint-Pierre un muro de las víctimas de las erupciones de 1902, en el que se grabarían los nombres de los desaparecidos identificados en esta investigación. Esta ardiente obligación moral incumbe a la sociedad civil y a los representantes políticos”.

En mi opinión, al parecer no existe voluntad política de realizar tan noble testimonio. La política en el mundo occidental en general se ha vuelto un tanto populista, y en lograr un resultado inmediato, con discursos que van dirigidos a la “gran masa” donde están los nichos con más votantes. Quizás cuando termine este ciclo populista se recupere el verdadero valor de las repúblicas y esta tragedia sea considerada como se merece por respeto a las personas fallecidas y a las familias supervivientes.

Como comentario final, quiero agregar que, en todos estos años, he estado ayudando con aportes de nombres, documentos y fechas a las asociaciones como AMARRHIFA y otras dedicadas a la historia y genealogía como GHC a recuperar los nombres y memoria de las familias desaparecidas, incluyendo la mía.

1. Un hectolitro o hl, unidad de medida que equivale a 100 litros.
2. Las fotografías conservan el idioma original para no perder el carácter editorial.
3. AMARRHIFA, Asociación Martiniqueña de investigación de la historia de las familias.

Bibliografía

Boletín especial AMARRHIFA, mayo de 2017. Fort-de-France.

Viaje a la Martinica, Joaquín Pujals, 1902. Puerto Rico.

Antecedentes y cartas familiares de la época.



Juan C. Otey A.
Oficial de la Marina de Chile (Retirado)
Ingeniero Naval
Socio ACFI

FRANCESES EN CHILE

Jules Sebastián César Dumont D'Urville, comandante de la expedición del Astrolabe

Entre los años 1822 y 1825, como segundo jefe de la corbeta Caquelle, Dumont D'Urville realizó un viaje alrededor del mundo, en el cual cruzó

siete veces el Ecuador y visitó las Islas Malvinas, Chile, Perú, Islas Peligrosas, Nueva Irlanda, Nueva Guinea, Islas Molucas y Australia. Descubrió además Clermont-Touneresse, Lostanges y Duperrey.

Después de ser nombrado capitán de fragata, presentó el proyecto de una nueva expedición con



el fin de encontrar los restos del naufragio de La Pérouse. Al mando de la corbeta Astrolabe, salió de Tolón el 25 de abril de 1826 y llegó a la isla de Vanikoro, donde encontró cañones, pertrechos y anclas, que los indígenas habían rescatado del mar.

D'Urville regresó a Francia en 1829 y el resultado de este viaje fue el levantamiento de una gran cantidad de cartas hidrográficas, el descubrimiento de 120 pequeñas islas, datos étnicos y colecciones de

plantas e insectos desconocidos. Hacia 1837, Francia veía con interés la posibilidad de extender la presencia del país en los mares del sur, sobre todo tras los descubrimientos precedentes en el Antártico, que fijaron la atención de los hombres de ciencia en ese continente, lo que alentó a Dumont D'Urville a proyectar una expedición hacia esos lugares.

El 7 de septiembre de ese mismo año zarpó de Tolón, al mando de la Astrolabe y la Zelee, rumbo a su gran viaje de exploración antártica. En diciembre atravesó el Estrecho de Magallanes y en enero se dirigió al sur de la costa de Tierra del Fuego. La noche del 21 al 22 de diciembre, se encontraron ante una inmensa pared de hielo que los obligó a poner rumbo norte y tras algunas dificultades, lograron desembarcar en la Isla de Wedell. Continuaron el viaje hacia el oeste, a través de las islas Shetland del sur, hasta que el 27 de febrero de 1838 divisaron una tierra que se extendía entre los 63° y 64° de latitud sur a la que llamaron de Luis Felipe (actual tierra de O'Higgins). Estas tierras estaban separadas de otras que llamaron Tierra de la Trinidad, cuyo canal denominaron Canal de Orleans. Las naves permanecieron en la zona hasta principios de marzo, y trazaron el área norte de lo que se conoce como Tierra de Graham.

Finalmente, llegaron al puerto de Talcahuano el 6 de abril y desde ahí continuaron viaje a Valparaíso. Entre mayo de 1838 y octubre de 1839 continuó con la exploración del Océano Pacífico y desde Tasmania trató una vez más de adentrarse en el Continente Antártico, llegando el 18 de enero de 1840 hasta el paralelo 66° 30'. Llamó a este lugar Tierra de Adelaida y mar D'Urville al mar en que se encontraban.

D'Urville demoró 8 meses más en explorar las aguas del sur y luego de viajar a Nueva Zelanda, Nueva Guinea, Timor y otras islas regresó a Francia el 6 de noviembre de 1840.

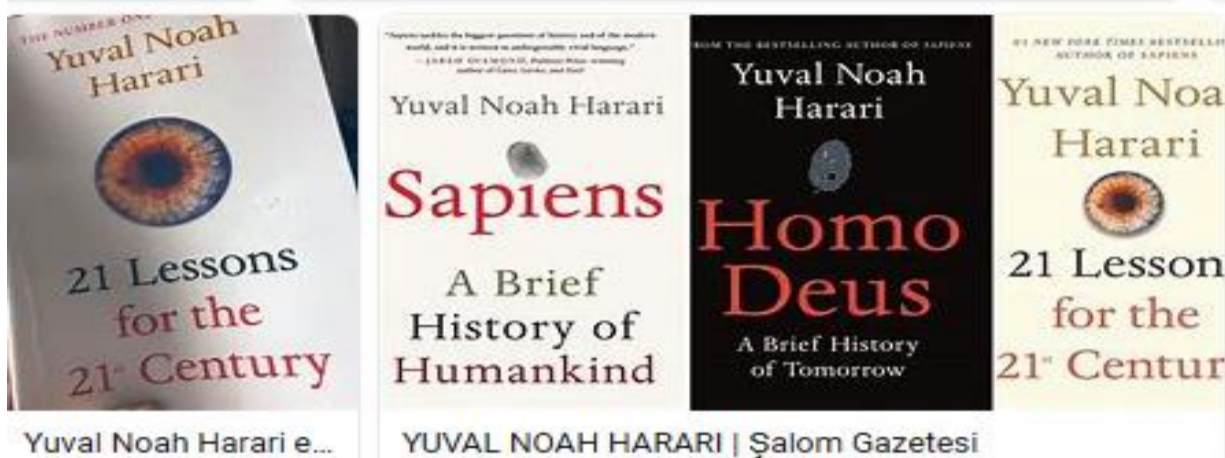
[memoriachilena.gob.cl](http://www.memoriachilena.gob.cl)

<http://www.memoriachilena.gob.cl> › w3-article-70504

CIENCIA Y CURIOSIDADES

Yuval Noah Harari y la Inteligencia Artificial

El escritor e historiador Yuval Noah Harari está preocupado por el avance de la inteligencia artificial (IA) y cree que representa una nueva arma de destrucción masiva que puede aniquilar nuestro mundo mental y social. En los últimos años, han surgido herramientas de IA con capacidades notables para manipular y generar lenguaje, lo cual amenaza la supervivencia de la civilización humana. La IA podría superar a los humanos en contar historias, crear melodías, dibujar imágenes y redactar leyes y escrituras. Esto plantea interrogantes sobre el impacto en áreas como la educación, las elecciones presidenciales y la manipulación de noticias falsas. Además, la IA podría utilizar la intimidad para cambiar nuestras opiniones y visiones del mundo, lo que genera preocupación por su influencia perjudicial. El texto resalta la importancia de regular la IA y garantizar que se utilice para el bien de la humanidad.



Yuval Noah Harari y su discusión sobre la inteligencia artificial (IA), es un tema que ha abordado en sus libros y conferencias. Harari ha planteado preocupaciones y reflexiones sobre el impacto de la IA en la sociedad y el futuro de la humanidad. En sus obras, Harari destaca que la inteligencia artificial tiene el potencial de transformar radicalmente la economía, la política, la medicina y muchos otros aspectos de nuestras vidas. Por un lado, reconoce los avances y beneficios que la IA puede proporcionar, como diagnósticos médicos más precisos, mejoras en la eficiencia económica y avances científicos. Sin embargo, también advierte sobre los posibles desafíos y peligros que conlleva. Yuval Noah Harari es un historiador israelí conocido por sus libros populares sobre la historia y el futuro de la humanidad. Sus obras más destacadas incluyen "Sapiens: De animales a dioses" y "Homo Deus: Breve historia del mañana". Harari examina la evolución de la humanidad desde sus inicios hasta la actualidad y analiza los posibles desarrollos futuros, como la inteligencia artificial y la búsqueda de la inmortalidad. Su estilo de escritura accesible y su capacidad para comunicar ideas complejas han sido ampliamente elogiados, y sus obras han tenido un impacto significativo en el pensamiento contemporáneo. Además de su trabajo como autor, Harari imparte clases en la Universidad Hebrea de Jerusalén y participa en conferencias sobre el futuro de la humanidad y los desafíos éticos y sociales que enfrentamos.

[Litoralpress - Texto de la Noticia](#)

[Yuval Noah Harari - Wikipedia, la enciclopedia libre](#)



Roberto Ravanales B.
Ingeniero Electrónico
Secretario General de ACFI

Este es un Boletín de circulación gratuita orientada a profesionales de diferentes disciplinas el que es enviado mensualmente a los socios de ACFI, profesionales ubicados en empresas tales como Arquitectura, Minería, Petroquímica, Energía, Construcción, Gobierno, Economía, Leyes, entre varios otros. Además, a todos los Servicios pertenecientes a Embajada de Francia, diversas Universidades, Institutos de formación profesional, Colegios de profesionales, bibliotecas, etc.

Nota: Si Ud. desea integrarse a la Asociación Chileno-Francesa de Ingenieros y Profesionales-ACFI, comuníquese con la Sra. Silvana Benetti al Tel: 2 2474 7768 / e.mail: acfi@acfi.cl www.acfi.cl