

COFRADÍA

REVISTA

BONANZA

PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA



AGOSTO
2018

LPM



Publicación anual de la Cofradía Hombres del Litoral, editada con los artículos profesionales, experiencias, anécdotas y otros temas redactados por los Litorales integrantes de la Cofradía, Oficiales del Litoral y otros colaboradores ligados a nuestra Corporación, a quienes se agradece su apoyo y contribución, que nos permite dejar un testimonio de los hechos y acontecimientos en el ámbito de los intereses marítimos.

Directores y Editores de BONANZA
Litorales Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz y Sr. Arturo MARÍN Villalón.

www.cofralit.cl

Los conceptos e ideas expresados por los diversos autores de los artículos son de su exclusiva responsabilidad y no reflejan ni representan el sentir de la Cofradía.

Foto portada: RR.PP. DIRECTEMAR.
Foto Contraportada: Museo Corbeta Esmeralda (Narciso Juan DONOSO González / RR.PP. Aduana Iquique).

ÍNDICE BONANZA 2018

Octálogo de la Cofradía	4
Capitanía Marítima (2016 – 2018)	5
Editorial.....	7
 La denominada "Guerra del Loco" en Ancud	 9
CC LT Sr. Ricardo BARRIOS Iturria, T2 OM Sr. Daniel RAMÍREZ Ruiz, ST LT Sr. Diego GUERRA Estefane.	
 Un trasbordo de rodados en el río Biobío	 14
Litoral Sr. Manuel COFRÉ Lizana	
 Mi primer mayday.....	 21
Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga	
 "La Guerra del Huiro"	 27
Litoral Sr. Manuel FUENZALIDA López	
 El eslabón perdido.....	 36
Litoral Sr. Carlos RÍOS Varela	
 San Antonio: un puerto a gran escala.....	 43
T1 LT Sr. David LÓPEZ Stancic y Litoral Sr. Sebastián SEPÚLVEDA Zúñiga	
 Reminiscencias	 47
Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke	
 Actualidad de la industria del transporte marítimo	 51
Litoral Sr. Hans EKDAHL Espinoza	
 Goleta "RIPPLING WAVE"	 58
CN LT Sr. Cristian de la FUENTE Sanhueza	
 Red de Monitoreo de Tsunamis en Chile	 61
CC Sr. Carlos Zúñiga Araya	
 Crónica de un rescate.....	 64
CC NAD. R. Sr. René BERTHET Pérez	
 Dichos folklóricos de raíz chilena	 68
Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz	
 Un litoral en la Antártica en el cincuentenario.....	 72
CF LT (R) Sr. Rodolfo VALDENEGRO D'Alencon	

Teniente Ignacio SERRANO Montaner	74
Litoral Sr. Renzo CUNEO Loyola	
Un pasado litoral	77
Litoral Sr. Raúl MELO Moltedo	
Empático, pero nunca tanto	80
Anónimo	
Algo para recordar.....	83
Litoral Sr. Alberto PONCE Godoy	
La policía marítima	88
Litoral Sr. Claudio VIDAL Cabezas	
Proyecto de ley sobre seguridad privada	97
Litoral Sr. Sebastián REYES Aedo	
No solo se cuentan las ganadas	99
Litoral Sr. Manuel COFRÉ Lizana	
Aniversario “Ex Yaganes”	102
T2 LT Sr. Felipe PÉREZ Cruz	
Litorales imbatibles en la Antártica	103
Litoral Sr. Ignacio ROJAS Gajardo	
Faro Cabo Carranza	105
Litoral Sr. Germán LLANOS Silva	
Experiencias	108
Litoral Sr. Jaime VIZCARRA Azócar	
Contribución a la seguridad de la vida humana en la Antártica.....	116
Litoral Sr. Ignacio ROJAS Gajardo	
Presencia de la Autoridad Marítima en los puertos de la República	120
Litoral Sr. Luis VERGARA Villegas	
Libro de Recepción y Despacho	128
Glosario de la Cofradía.....	155



OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA (CÓDIGO DE HONOR)

- 1º Prestigiar y engrandecer la profesión.
- 2º Unir sus esfuerzos para el bien común de la especialidad del Litoral.
- 3º Actuar siempre con sabiduría y ética profesional.
- 4º Ser leal y honesto consigo mismo y con el colitoral
- 5º Ser solidario y camarada de bien.
- 6º Practicar la igualdad entre los colitorales.
- 7º Mantener las costumbres y tradiciones históricas de los hombres del Litoral.
- 8º Reconocer en el mar solidario la ruta de unión espiritual y profesional de la Cofradía.



CAPITANÍA MARÍTIMA DE LA COFRADÍA "HOMBRES DEL LITORAL"

(PERÍODO 2016 - 2018)



Presidente

Vicepresidente

Secretario/RR. PP.

Tesorero

Director eventos

Director

Director

Director suplente

Director suplente

Director suplente

Revista Bonanza

Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs

Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz

Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides

Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz

Litoral Sr. Luis BURGOS Velásquez

Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar

Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo

Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo

Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón

Litoral Sr. Manuel MORENO Chávez

Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz

Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón



Autoridad Marítima

Armada de Chile



EDITORIAL

La Cofradía Hombres del Litoral y su informativo la “Revista Bonanza” nacieron, la primera, para mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus asociados, y contribuir al engrandecimiento y prestigio de la profesión emanada de la especialidad Litoral de la Armada de Chile en la vida civil y, la segunda, para ser la voz de esta Cofradía e informar anualmente materias relacionadas con la especialidad y el Servicio del Litoral a las Autoridades Marítimas a lo largo de nuestro extenso litoral costero, y que se expande hoy hacia otros actores del frente marítimo en general.

Ambas para funcionar requieren de la fuerza necesaria que les dé movimiento y las mantenga vivas, donde el combustible en una son sus socios y, en la otra, los interesantes artículos que estos proponen. En el primer caso, al 31 de diciembre de 2017, la Cofradía contaba con 236 Litorales socios activos de 276 que contiene el Libro de Registro (107 en condición de retiro y 129 en servicio activo, incluidos los llamados al servicio activo en la Reserva Naval), acompañados de 166 bellas y engalanadas Balandras y, en el segundo, los interesantes artículos y el infaltable y ameno Libro de Recepción y Despacho que relata las actividades desarrolladas en el año. Todo lo anterior en una revista de excelente calidad que tiene su propio estilo y personalidad, reflejando muy bien el espíritu Litoral.

El combustible permanentemente ingresa, con los nuevos socios, tanto activos como en condición de retiro, y con el entusiasmo de los que ya están. Como es bien sabido, nuestras Recaladas cuentan con una excelente convocatoria, ya que siempre están presentes en ellas el elenco estable, la amistad, la camaradería, el espíritu de cuerpo, la lealtad y por, sobre todo, el sano espíritu Litoral.

Las historias, los “chascarros” y los “zorros” se pasean por entre las mesas, lo que sin dudas otorga la sazón necesaria para amenizar la reunión, dando paso a sonoras carcajadas y a diversos factores de bienestar, que tan bien le hacen al alma y a la salud.

A nuestros colaboradores y lectores, una vez más les agradecemos sinceramente su apoyo, el que se manifiesta con su participación en las Recaladas y con los interesantes artículos que presentan a esta Revista; ese solo hecho, es el que motiva a los miembros de la Capitanía Marítima y a los Editores de Bonanza para dirigir con entusiasmo y desinterés el destino de ambas hacia puerto abrigado y seguro.

*Por la Patria y su Destino Oceánico;
por la Armada y su Alma Eterna sobre el Mar;
por el Litoral, por sus Hombres Bravos y
por Nuestra Leal Amistad.*

¡¡Queridos Litorales y Lectores, Feliz Recalada a Puerto Base!!

LA CAPITANÍA MARÍTIMA







DE LA TÁCTICA A LA PRÁCTICA LA DENOMINADA "GUERRA DEL LOCO" EN ANCUD

EXTRACCIÓN DE RECURSOS MARINOS

Esta actividad ha sido desarrollada por el hombre desde el comienzo de los tiempos. A pesar de que no se puede señalar con exactitud una época que identifique su comienzo, sí se sabe que es una de las bases de la alimentación de la mayoría de los pueblos originarios del globo terráqueo. Dentro de las leyendas niponas, se menciona la actividad pesquera como pilar del desarrollo de su cultura. Así fue evolucionando la cultura pesquera, extrayendo cada vez especies de mayor envergadura y utilizando técnicas y artes de pesca con mayor especialización como el buceo o las redes.

CONCHOLEPAS - CONCHOLEPAS (LOCO)

El loco es un caracol bentónico, univalvo y carnívoro, que se reproduce en las costas de Chile y

de Perú, su carne es muy apetecida y su sobreexplotación lo ha llevado a casi desaparecer de las costas de Ancud; comuna que albergó en la década de los noventa, los bancos naturales más ricos de este recurso, que fue considerado el oro blanco de Chiloé.

El cuerpo del loco está constituido por su concha ovalada pateliforme de paredes gruesas, que forma un espiral de tres vueltas y que, en ejemplares adultos, se observan dimensiones de hasta 15 centímetros de largo. Su hábitat se da en sectores rocosos, debido a su tipo de alimentación, compuesta principalmente de choritos, picorocos y algunos otros moluscos.¹ Su crecimiento es lento, entre cinco y nueve años logra alcanzar un tamaño de diez centímetros aproximadamente. Los ejemplares adultos viven en espacios pétreos de hasta cuarenta metros de profundidad.

¹ Extraído de <https://web.archive.org>.



Áreas de Manejo de Explotación de Recursos Bentónicos, AMERB.²

EXPLOTACIÓN EN CHILE

La comercialización y explotación en Chile está normada por la Ley General de Pesca y Acuicultura (LGPA), que deja en manos de los pescadores artesanales su explotación, debido a que, por su naturaleza, no es fácil extraerlos industrialmente. Asimismo, su explotación se encuentra protegida por el Estado, toda vez que desde el año 1989 se han aplicado "vedas" que restringen su extracción. Medida que se ha prolongado hasta el año 2022, a través del Decreto Exento N° 820/17, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; la cual prohíbe la extracción en áreas libres, apozamientos y comercialización del valorizado recurso. Esta medida de conservación no rige para las áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos.

ÁREAS DE MANEJO DE EXPLOTACIÓN DE RECURSOS BENTÓNICOS (AMERB)

El año 1997, la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura creó las denominadas "Áreas de Manejo de Explotación de Recursos Bentónicos", mejor conocidas como AMERB. Una AMERB "es un régimen de acceso que asigna derechos de explotación exclusiva a organizaciones de pescadores artesanales, mediante un plan de manejo y explotación basado en la

conservación de los recursos bentónicos presentes en sectores geográficos previamente delimitados".³

PROBLEMÁTICA: EXTRACCIÓN ILEGAL

Las AMERB fueron creadas bajo el principio de sustentabilidad del recurso, permitiendo de esta manera que organizaciones de pesca artesanal tuvieran acceso a la explotación del recurso loco mediante un plan de manejo regulado por el Servicio Nacional de Pesca, controlado y fiscalizado por ese Servicio y por la Armada de Chile. El acceso a este sistema de pesquería se encuentra limitado al tipo de organización, cantidad de integrantes, estudio de cuotas y resoluciones de extracción periódicas, lo que a la larga impide el ingreso de nuevos actores, toda vez que el cupo dentro de la organización se va heredando entre los mismos familiares que integran la AMERB.

De acuerdo con el punto anterior y tomando en consideración el acceso cerrado a la extracción del recurso loco y la prolongación de la veda extractiva en áreas libres, ha generado que pescadores artesanales que no son parte de una AMERB, acudan a estas áreas a extraer el recurso sin alguna autorización para tal efecto, con ello disminuyen la cuota del AMERB, propagan la comercialización ilegal del recurso y ocasionan problemas sanitarios en el pro-

² Extraído de <http://www.ifop.cl>.

³ Extraído de <http://www.subpesca.cl>.



Embarcación menor y motor fuera de borda de 250 HP.⁴

cesamiento y transporte de este, dejando pérdidas en la AMERB de hasta 20 millones de pesos por noche.

CONTROL NORMATIVO

De acuerdo con la problemática de la extracción ilegal, a petición de la Federación Nacional de Pesca Artesanal, el legislador ingresó en el cuerpo normativo (LGPA, año 2013), en su Título X, el Art. 139.º bis⁵, la sanción que penaliza el hurto de recursos desde áreas de manejo, logrando de esta manera, la persecución penal por parte del Ministerio Público y las Policías.

CONFORMACIÓN DE LA "ASOCIACIÓN ILÍCITA"

El *modus operandi* utilizado por las personas que se dedican a la extracción ilegal desde las AMERB, vista y analizada la información obteni-

da por parte de la Policía Marítima, en todo su accionar, conforma el delito de asociación ilícita, previsto y sancionado en los artículos 292.º, ⁶ 293.º ⁷ y 294.º ⁸ del Código Penal, toda vez que existen más de una decena de bandas dedicadas a este ilícito solo en la comuna de Ancud, las cuales cuentan con lanchas de gran velocidad y centenares de personas dedicadas exclusivamente al hurto de recursos hidrobiológicos, con una red de apoyo logístico dedicada al transporte, vigilantes del accionar policial y asesoramiento jurídico para la defensa en posibles causas penales en su contra.

COORDINACIONES CON MINISTERIO PÚBLICO

La Armada de Chile junto a la Fiscalía Regional de Los Lagos ha desarrollado un trabajo cohesionado y coordinado, el que es clave para poder enfrentar fenómenos criminales y dar una respuesta firme desde la perspectiva de la persecución penal en los delitos asociados a la sustracción de recursos hidrobiológicos; por ello, se ha hecho una revisión del trabajo realizado con los resultados obtenidos para seguir potenciando el accionar en conjunto.

LÍNEA DE PERSECUCIÓN

Los delitos asociados a la sustracción de recursos hidrobiológicos, son una línea de persecución establecida por el Fiscal Regional de Los Lagos a contar del año 2014, enfocándose principalmente hacia el recurso loco. Posteriormente, el 26 de mayo del mismo año, se firmó el primer protocolo de cooperación interinstitucional (actualmente vigente) entre la Armada, Carabineros, Policía de Investiga-

⁴ Archivo registro Capitanía de Puerto de Ancud.

⁵ "El que extrajere o capturare por cualquier medio recursos hidrobiológicos provenientes de un área de manejo y de explotación de recursos bentónicos, sin ser titular de los derechos a que se refiere el inciso final del artículo 55 B de esta ley, será sancionado con las multas y penas establecidas para el delito de hurto, de conformidad con el artículo 446 del Código Penal, según el valor de los recursos extraídos y, si tuviere la calidad de pescador artesanal, se suspenderá la inscripción artesanal por dos años. El tribunal ordenará el comiso de los equipos de buceo y de las embarcaciones utilizadas en la perpetración del delito".

⁶ "Toda asociación formada con el objeto de atentar contra el orden social, contra las buenas costumbres, contra las personas o las propiedades, importa un delito que existe por el solo hecho de organizarse".

⁷ "Si la asociación ha tenido por objeto la perpetración de crímenes, los jefes, los que hubieren ejercido mando en ella y sus provocadores, sufrirán la pena de presidio mayor en cualquiera de sus grados.

Cuando la asociación ha tenido por objeto la perpetración de simples delitos, la pena será presidio menor en cualquiera de sus grados para los individuos comprendidos en el acápite anterior".

⁸ "Cualesquiera otros individuos que hubieren tomado parte de la asociación y los que a sabiendas y voluntariamente le hubieren suministrado medios e instrumentos para cometer los crímenes o simples delitos, alojamiento, escondite o lugar de reunión, serán castigados, en el primer caso previsto por el artículo precedente, con presidio menor en su grado medio, y en el segundo, con presidio menor en su grado mínimo".



Mariscos y vehículos incautados por la Policía Marítima (Archivo registro Capitanía de Puerto de Ancud).



ciones, Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura y Fiscalía; la cual estableció las bases de cooperación mutua, en procedimientos que impliquen la sustracción, traslado y comercio clandestino de especies hidrobiológicas. A partir de ello, se logra la comprensión de estos ilícitos como un fenómeno delictual, registrando un aumento de casos, al considerarse no solo la sustracción, sino también otros delitos asociados, como el comercio clandestino e incluso un homicidio en 2015; ese mismo año, se produjeron un total de 32 denuncias, siendo el primer año en que se contabilizan casos de avistamiento de lanchas rápidas en áreas de manejo del recurso loco. El año 2016, el total de denuncias alcanzó a 73, cifra que baja a 37 en 2017, logrando formalizar a 113 personas desde el año 2010 a la fecha.

Como un modo de desincentivar la comisión de estos delitos, la Fiscalía Regional utiliza todas las herramientas legales a su alcance; una de ellas es la incautación y posterior comiso de especies utilizadas. De este modo, se han incautado un total de 12 embarcaciones, 16 vehículos, 16 motores fuera de borda, armamento variado, aparejos de pesca y equipos de buceo, entre otras especies.⁹

	2016	2017	2018 (mayo)
Denuncias	49	20	2
Unid. incautadas	6.854	35.594	4.268
Botes	1	6	2
Vehículos	2	8	3
Detenidos	5	17	13
Dinero	0	2 MM	5,5 MM

Estadísticas Concholepas - Concholepas en Ancud.¹⁰

ACCIÓN DE LA POLICÍA MARÍTIMA

Diversas acciones se han puesto en escena para contrarrestar la actividad ilícita en conjunto con el Ministerio Público los últimos tres años, tales como

⁹ Extraído de <http://www.fiscaliadechile.cl>.

¹⁰ Archivo registro Capitanía de Puerto de Ancud.

la incorporación al servicio de unidades marítimas tipo Arcángel y Defender, con la finalidad de restar espacio marítimo y lograr la interceptación de estas lanchas, para la detención y acreditación del delito en situación de flagrancia.

Asimismo, el incremento de personal policial, equipamiento, capacitación y estudios de nuevas estrategias en el accionar han logrado articular un patrón práctico y efectivo para el ejercicio de la Policía Marítima, basadas en las experiencias obtenidas en el campo táctico "el mar", que ha signifi-

cado consignar en la práctica un trabajo minucioso de análisis del *modus operandi* de las famosas "pangas piratas de Ancud". De esta manera, ha permitido concretar en forma eficiente y eficaz, una innumerable cantidad de procedimientos en materia de hurto en áreas de manejo, que ha obtenido como resultado la detención de casi medio centenar de personas, la incautación de lanchas, motores, equipamiento de buceo y vehículos utilizados en el ilícito. Lo anterior, logró en el año 2017 la incautación en términos monetarios de alrededor de 365 millones de pesos.

Actividad	Monto Dinero \$
Recurso Loco	59.241.000
Vehículos	160.000.000
Embarcaciones	54.000.000
Dinero efectivo	2.000.000
Motores	90.000.000
Total	365.241.000

Incautaciones realizadas por la Capitanía de Puerto de Ancud en el año 2017 (Archivo registro Capitanía de Puerto de Ancud.).

Colaboración:

CC LT Sr. Ricardo BARRIOS Iturria¹¹.
T2 OM Sr. Daniel RAMÍREZ Ruiz¹².
ST LT Sr. Diego GUERRA Estefane.

¹¹ Capitán de Corbeta LT, Esp. C. en Telecomunicaciones Marítimas. Egdo. Magister en Dirección de Recursos Humanos y Habilidades Directivas, IEDE Business School, Universidad Europea de Madrid.

¹² Teniente 2 OM Com-Seg.M., Diplomado en Administración y Gestión en Seguridad Privada, CFT Universidad Católica de Valparaíso. Técnico Universitario Judicial, Universidad de Los Lagos.



UNTRANSBORDO DE RODADOS EN EL RÍO BIOBÍO

Probablemente muchos de los lectores del presente artículo pensarán que se trata de algún hecho histórico, en que, utilizando precarias balsas, se hacía el transbordo de personas y carretas desde una ribera a otra, antes de las construcciones de los puentes que lo cruzan el día de hoy.

Esto se remonta “solo” al año 2010, en que producto del terremoto y tsunami que afectó a la región, los puentes que cruzan el río Biobío quedaron con daños y limitados para el paso principalmente de camiones, mientras se realizaban las reparaciones o quedaba habilitado el polémico puente mecano en apoyo a los anteriormente indicados.

Esta “historia” verídica, probablemente no muy conocida, implicó al suscrito y su dotación, en su calidad de Capitán de Puerto de San Vicente, un esfuerzo, dedicación y responsabilidad extra a las ya recargadas funciones de la Capuerto. Se recordará que después del tsunami que afectó a la bahía de

Concepción, que como es bien sabido dañó seriamente a la Gobernación Marítima de Talcahuano, la Capitanía de Puerto de Talcahuano, la de Lirquén y sus respectivas Alcamares; prácticamente, la única repartición marítima completamente operativa fue la de San Vicente, la cual tomó entonces varias de las responsabilidades de estas reparticiones, puesto que el Servicio Marítimo no podía detenerse aun en dichas lamentables circunstancias.

PRIMEROS ANTECEDENTES

Obviaré el detalle del terremoto y tsunami, puesto que son hechos más que conocidos e iniciaré el relato un par de semanas después, cuando se tenía una evaluación más acertada por parte del Gobierno de los problemas y fallas de la infraestructura pública en general; es así que, en una de las tantas reuniones de coordinación de los entes públicos, donde el suscrito participaba como el encargado de sacar contenedores y pesqueros desde el borde costero de Talcahuano, sa-

lió a la luz un “sondaje” que presentó la Dirección de Obras Portuaria (DOP) de la desembocadura del río Biobío... ¡plop!... ¿pero de qué se trataba eso?... bueno, no era primera vez que, durante dicho tiempo, el Jefe de la DOP salía con un “conejo” en materias al menos relacionadas con el ámbito marítimo.

No obstante, este *impasse*, existían buenas relaciones con dicho Jefe de Servicio, por lo que una vez terminada la reunión, se le requirió más información sobre cuál era la idea de dicho sondaje. Explicó que se quería hacer un transbordo con una barcaza, para permitir el cruce de camiones, puesto que los camiones que iban desde Talcahuano al sur (Coronel en su mayoría), tenían que darse la vuelta hacia la ruta 5 Sur por el camino a Florida y regresar por Los Ángeles, Nacimiento y la “ruta de la madera”, alargando el trayecto en más de 250 km y a casi 5 horas de viaje. Es así que el gremio del transporte y los dueños de camiones de la región presionaban al Gobierno para usar los puentes con

los camiones, puesto que también el puente ferroviario estaba limitado.

Para este transbordo se construirían dos rampas de estabilizado en ambas riberas de la desembocadura del río Biobío; por el lado norte detrás de morro Pompón y en el lado sur en sector La Boca y se traería un par de barcasas de la zona sur para realizar el cruce, además de la mejora de los caminos de acceso hacia ambas áreas.

Ante esta idea se le indicó que se viera con más detalle, porque seguramente habría complejidades extras por solo tener un buen sondaje del área, y que no sería tan fácil o incluso viable como para darlo a conocer abiertamente; no obstante, y seguramente por las presiones que existían en el nuevo Gobierno, el día 22 de marzo del 2010, la en ese entonces Intendente de la región del Biobío Sra. Jacqueline VAN RYSELBERGHE, hace el anuncio público de que se usarán barcasas para el cruce de camiones al sur del Biobío.



Transbordador "Gobernador Figueroa".



Draga de tipo succión utilizada para dragado del área.

DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS

Ante el hecho consumado del anuncio se comenzó a trabajar en conjunto con DOP, primeramente, verificando los sondeos hechos; los cuales arrojaban que había profundidades suficientes para poder realizar este tráfico de embarcaciones; curiosamente justo en la desembocadura, había más de 10 metros de profundidad y, ya hacia el interior del río, 3 a 4 metros. Sin embargo, también en algunos sectores la profundidad no superaba el metro.

Se acordó que sería necesario dragar los sectores aledaños a las rampas y que la ruta debía tener profundidades aptas para hacer una navegación segura, y que se debía informar a la brevedad qué barcasas se utilizarían, con el fin de evaluar sus características y las reales exigencias que se deberían disponer para esta actividad. De esta forma, comenzaron los trabajos de construcción de las

rampas de estabilizado en ambas riberas y con el uso de dragas del tipo de succión se buscó lograr mayores profundidades en aquellos sectores más embancados.

Se entenderá que, desde la toma de decisión de hacer el transbordo, las licitaciones para los trabajos y el inicio de estos pasaron un par de meses, por lo que recién a mediados de junio comenzaron los trabajos descritos. Los cuales el suscrito creía que eran inútiles, puesto que en paralelo se estaba trabajando en la habilitación de los puentes para vehículos mayores y probablemente quedarían concluidos previo al término de los trabajos del transbordo.

Finalmente, las faenas de rampas y dragados concluyeron a fines de julio, esperándose para los primeros días de agosto el arribo de las barcasas contratadas para realizar el transbordo... Pero continuarían los "conejos" por parte de DOP. En otra de las reuniones de avance, con asistencia del

Intendente, Seremis, Jefes de Servicio, etc., DOP indicaba que, dadas las capacidades de las barcas, se estimaba un cruce de X vehículos diarios, entregando números bastante positivos y alentadores y dando por hecho navegaciones a todo evento, aun cuando ya se le había indicado previamente, que una vez recaladas las barcas se vería qué restricciones podría haber en esta actividad.

Es así como se tuvo que disentir de dicho informe, se indicó que tendrían que considerar ciertas restricciones, como la nocturna u otras una vez que recalaran las barcas, lo que provocó algunas críticas a la Autoridad Marítima A.M. por lo “tramitador” y poco “proactivo” en la solución de los problemas. Recuerdo nuevamente las fuertes presiones al gobierno regional por parte de los gremios del transporte, para reducir los tiempos y costos de los viajes al sur del Biobío. No obstante, se mantuvo la posición de que por razones de seguridad se evaluarían las condiciones de operación de las barcas una vez recaladas.

Hubo que conversar nuevamente con el Jefe de DOP, para que ese tipo de “anuncios” fuera coordinado con la A.M. Este accionar de dicho Jefe de Servicio, con el cual también ocurrieron situaciones similares en el desvarado de pesqueros del borde costero de Talcahuano, creo se debía a que él venía como Jefe de dicho Servicio del anterior Gobierno y, justamente por lo acontecido el 27F, se mantuvo en ese puesto con la nueva administración en calidad de interino, por lo que probablemente trataba de mostrar una buena gestión para justificar su permanencia, lo que hacía que eventualmente tratara de solucionar los problemas sin preguntar.

Reconociendo también, que independiente del grado de apuro que se tenía para estas operaciones y la presión social al respecto, la A.M. debía hacer las exigencias correspondientes para justamente evitar inconvenientes o problemas de seguridad en estas faenas (lo que posteriormente demostraría era acertado), por lo que seguramente la A.M. era vista como tramitadora y ajena a la contingencia que se vivía y, por lo mismo, tal vez se evitaba coordinar o consultar al respecto. En definitiva, se conversó con DOP y se siguió trabajando en coordinación.

LA OPERACIÓN DEL TRANSBORDO

Las barcas contratadas fueron la “Gobernador Figueroa” y la “Cai Cai”, con las siguientes características principales:

Características	“Gobernador Figueroa”	“Cai Cai”
Eslora	43,4 m	46 m
Manga	12 m	10,5 m
Puntual	2,75 m	2,2 m
Calado Máx.	1,8 m	1,65 m
TRG	221 Ton	257 Ton
Capacidad M/ Lineales	78	100



Recalada de barcaza a la rampa norte del río Biobío.

Es así que con fecha 4 de agosto del 2010, recalaron desde la zona de Chiloé ambas barcasas, las que estaba coordinado ingresaran de inmediato por la boca del río Biobío y se atracaran a la rampa norte, con el fin de ser inspeccionadas por la CLIN Talcahuano.

Previamente, se había coordinado con la Capitanía de Puerto de Coronel, la forma en que la A.M. tendría el control de estos movimientos a cada lado del río y cuáles serían las condicionantes para la operación de las barcasas, estableciéndose por resolución entre otras, solo la operación diurna y con intensidades de viento de hasta 20 nudos; dado que el sector no era afectado por marejadas, dicha limitante no fue tomada en cuenta.

Además, se dispondría de patrulla permanente a ambos lados del río, para control de zarpes y cumplimiento de operación. De esta forma, y con el fin de poder tener un mejor control en el sector y además de evitar el movimiento diario de personal propio, se solicitó apoyo a la Gobernación Marítima de Valdivia con la Alcamar Móvil (motor home). La cual, estacionada en el sector de la rampa norte, permitía una presencia permanente en el área, más aún que quedarían en ese sector las barcasas en horas nocturnas.

Efectuadas las inspecciones por parte de la CLIN y dado el visto bueno a ambas barcasas, se llevó a efecto una navegación de prueba entre rampas, coincidiendo con una condición de viento de aproxi-

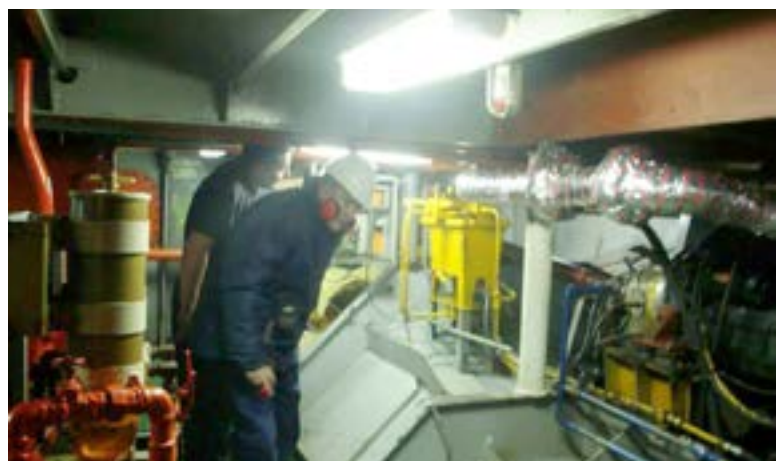
madamente 25 nudos, lo que sirvió para comprobar que la limitación de 20 nudos era adecuada, aun cuando había sido cuestionada en un principio por el armador de la nave y la DOP. No obstante, lo anterior, el resto de la navegación resultó sin inconvenientes. La navegación se realizó a baja velocidad aprox. 5/6 nudos, tomando alrededor de 12 minutos el cruce de los aproximadamente 2.000 metros de ruta; además, en ambas rampas las naves quedaron con profundidades superiores de 3 metros.

De esta forma, todo estaba en condiciones para realizar el viaje inaugural, el que contaría con la presencia del Ministro de Obras Públicas de la época el Sr. Hernán de Solminihaq, Autoridades Regionales y por supuesto la prensa. Esta navegación se llevó a efecto el día 6 de agosto del 2010, ocasión en que cruzaron algunos camiones a la ribera sur del río en la barcaza "Gobernador Figueroa"; sin embargo, y como suele suceder en muchas de estas actividades... "atacó Murphy" ... en la mitad de la navegación, dando la impresión que no se avanzaba mucho, pasándose los 12/15 minutos presupuestados para el cruce.

Si bien las Autoridades no notaron esta situación, para los marinos a bordo fue evidente que la barcaza había varado, seguramente en algún banco de arena; no obstante, solo bastó que la barcaza diera atrás y tomara otra proa para continuar la navegación sin inconvenientes. Pero esta situación implicó que se deberían tomar medidas por parte de la Autoridad para evitar situaciones como la descrita.



Apoyo de Alcamar Móvil Gobernación Marítima de Valdivia.



Inspección de CLIN Talcahuano a barcasas.



Navegación con Autoridades y Ministro de Obras Públicas Sr. Hernán de SOLMINIHAC.

En vista de lo acontecido, se tuvo que modificar la resolución de operación del transbordo, incluyendo un "reloj de marea" para cada una de las barcazas, lo que vino a reducir aún más el horario de operación de las mismas, dado que ninguna de las dos tenía los calados como para operar a todo evento, lo que por supuesto trajo las quejas de la DOP, ya que según la marea del día, podía incluso darse la posibilidad de que prácticamente no navegaran en las horas diurnas disponibles (cosa que efectivamente pasó) y de esta forma no podría haber un cruce continuo con las complicaciones que ello conlleva para la planificación de los transportistas, al no haber horarios establecidos para el cruce y que estos irían cambiando día a día, según afecten las mareas a cada una de las barcazas respecto de sus restricciones.

Realizados los cálculos correspondientes para cada día y para cada barcaza, y convencido el armador y DOP de que no se podían hacer concesiones en lo que a seguridad se refiere (además del hecho de que la barcaza "Gobernador Figueroa" en viaje inaugural se varó), se inició en forma regular el cruce de vehículos, principalmente camiones, por la desembocadura del río Biobío, operación que se mantuvo hasta el día 28 de septiembre, fecha en la cual se dio por terminado el transbordo, realizándose sin inconvenientes de ningún tipo, de acuerdo con lo programado y dentro de los parámetros establecidos en la resolución respectiva.

Les dejo a continuación algunas informaciones estadísticas del período.

BARCAZA "GOBERNADOR FIGUEROA"

- 1.- Restricción de operación:
 - Media marea subiendo a media marea bajando.
 - Horas luz.
- 2.- Horas de luz disponibles por período:
 - Del 05 de agosto al 28 de agosto: 11 horas
 - Del 29 de agosto al 28 de septiembre: 12 horas
- 3.- Total horas luz período 05 de agosto al 28 de septiembre: 636 horas
- 4.- Horas efectivas disponibles en el período (por restricción de mareas): 309,2 equivalente al 48,61 % del total.
- 5.- Tiempo máximos y mínimos de operación de acuerdo con restricción por mareas
 - Menor tiempo: 01 h 53 m
 - Mayor tiempo: 06 h 53 m
- 6.- Horas disponibles promedio según restricción mareas: 5,62 horas día.

BARCAZA "CAI - CAI"

- 1.- Restricción de operación:
 - Altura de la marea mínima: 0,50 m.
 - Horas luz.
- 2.- Horas de luz disponibles por período:
 - Del 05 de agosto al 28 de agosto: 11 horas
 - Del 29 de agosto al 28 de septiembre: 12 horas
- 3.- Total horas luz período 05 de agosto al 28 de septiembre: 636 horas
- 4.- Horas efectivas disponibles en el período (por restricción de mareas): 486,03 equivalente al 76,41 % del total.
- 5.- Tiempo máximos y mínimos de operación de acuerdo con restricción por mareas:
 - Menor tiempo: 06 h 32 m
 - Mayor tiempo: 12 h 00 m
- 6.- Horas disponibles promedio según restricción mareas: 8.83 horas día.

CRUCE DE CAMIONES 05 DE AGOSTO AL 28 DE SEPTIEMBRE

Camiones cruzados por Barcaza "Gobernador Figueroa":

Norte – sur	: 247
Sur – norte	: 533
Subtotal	: 780

Camiones cruzados por Barcaza "Cai Cai":

Norte – sur	: 413
Sur – norte	: 698
Subtotal	: 1111

Total de camiones transportados: 1891

Promedio cruce camiones v/s horas disponibles:

Total: 1891 camiones / (309,2 + 486,03) = 2,37 camiones por hora

"Gob. Figueroa": 780 camiones / 309.20 = 2,52 camiones por hora

"Cai Cai" : 1111 camiones / 486,03 = 2,28 camiones por hora

Promedio cruce diario: 1891 camiones / 55 días = 34,38 camiones diarios

CONCLUSIONES

Como se podrá verificar de la información entregada precedentemente y pese a las restricciones que afectaron a este transbordo de rodados en el Biobío, se estima cumplió con su propósito y si bien probablemente fue un sistema subutilizado, es una alternativa viable para tener en cuenta ante una nueva contingencia que pudiese afectar el área en el futuro.

Con un espíritu constructivo, tal vez el uso de barcasas más pequeñas o con menor calado, podrían darle una mayor continuidad al proceso en caso de ser necesario. Basta verificar los números de la barcaza "Cai Cai" para darse cuenta de que de haber tenido alguna barcaza con un calado menor, podría haberse navegado sin restricciones de marea.

Por último, tal vez pensando un poco más en grande el uso de un "Hovercraft" del tipo LCAC (Landing Craft Air Cushioned), no sería tan descabellado, si se piensa que en una contingencia similar generalmente hay ofrecimientos de apoyo desde otros países (similar a lo que ocurrió con el "super tanker" y otros aviones cisternas ofrecidos con motivo de los incendios que afectaron gravemente la VII/VIII región el año 2017) y podría "arrendarse" una nave de este tipo, que si se compara con el costo de la adquisición del puente mecano comprado el año 2010, para justamente solucionar los problemas de conectividad posterremoto, tal vez saldría más a cuenta.

De lo vivido el año 2010, se espera que las coordinaciones entre autoridades hayan mejorado en estos años, gracias a los nuevos protocolos existentes y de esta forma trabajar en conjunto y coordinados para evitar falsas expectativas o soluciones a medias, justamente producto del "compartimentaje" entre los distintos servicios/instituciones del país.

Finalmente, agradecer públicamente a Oficiales, Gente de Mar y Empleados a Contrata que aportaron y apoyaron estas actividades para que su culminación fuera sin inconvenientes. Como se entenderá, las condiciones eran adversas (sin luz, agua, gas) y todos de una u otra forma trabajaron con esmero y con una alta cuota de sacrificio para sacar adelante, no solo esta actividad, sino todas aquellas a las que hubo que hacer frente en dicho año. Vaya para todos ellos, mi más profundo agradecimiento, otra muestra de que el espíritu "huir" y la vocación de servicio público la tenemos arraigada fuertemente en nuestro ADN, prestigiando así nuestro Servicio y Especialidad.

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Lizana.



MI PRIMER MAYDAY¹

Uno de los más grandes desafíos que he debido enfrentar, ocurrió al término de mi curso de especialidad Litoral, cuando en el año 1994 fui designado como Comandante de la LPC 1805 Corcovado,² con puerto base en Puerto Chacabuco. Es importante subrayar el nombramiento de Comandante, puesto que hasta el año anterior a los especialistas Litoral que ejercían el Mando en Unidades a Flote con dotación permanente, se les llamaba “Capitán”, denominación romántica que incluía las mismas responsabilidades y deberes que un Comandante de buque, pero sin que se le aplicara lo dispuesto en el Ceremonial Naval, uso de la piocha y reconocimiento de sus años de embarco como Mando a Flote.

Por tres años ejercí el mando de esa añosa Unidad, que ya revelaba el desgaste de las muchas comisiones y la falta de mantenimientos acumulados, los cuales se manifestaban en la poca velocidad que podía dar y en las múltiples y recurrentes fallas de la maquinaria principal y auxiliar. No obstante, siempre fueron reparadas con el profesionalismo, capacidad, improvisación y cariño de las dotaciones, desde su llegada a Chile en el año 1980.

Muchas fueron las tareas y aventuras que cumplimos en las regiones de Aysén y de los Lagos, y en el último año en la región del Biobío, luego de su cambio de puerto base... Sin embargo, la

¹ Señal de socorro, derivada del francés *m'aider*. La llamada hecha tres veces (*mayday, mayday, mayday*) significa peligro inminente.

² La Lancha de Patrullaje Costero “Corcovado” fue la quinta unidad de una serie de 10 unidades construidas en los Astilleros Mac Laren Aco e Fibra S.A. de Niteroi, Río de Janeiro, Brasil, cuyo casco y superestructura eran completamente de fibra de vidrio. Fue recibida en Chile en julio de 1980 y dada de baja del servicio el 13 de septiembre de 1999. Todas estas unidades fueron denominadas con nombres de volcanes chilenos.

que relataré a continuación, ocurrió en una de las primeras comisiones que hice al área insular nor-este o “Cordillera” de la región de Aysén, como se le denomina por el recorrido que efectúan los transbordadores, uniendo las dispersas y diferentes localidades ubicadas al este del canal Moraleda hasta Puerto Chacabuco.

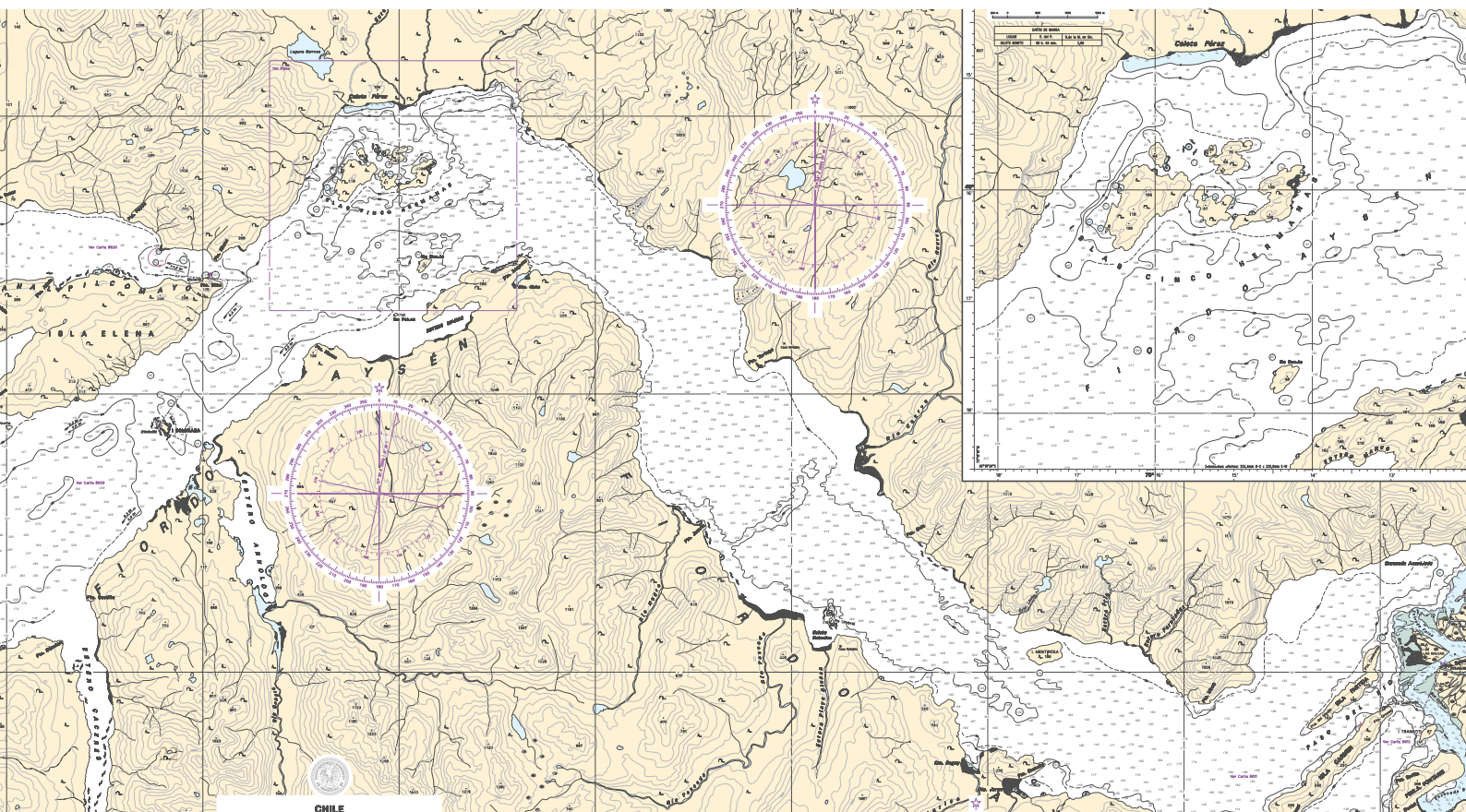
Un día cualquiera de fines del verano de 1995 y bajo la inclemente lluvia, característica de esa zona, zarpamos con las primeras luces desde Puerto Chacabuco.

A bordo de mi “buque” como lo denominaba, a pesar de sus 18,6 metros de eslora, 43 TRG y sus 10 nudos de velocidad promedio (14 de velocidad máxima), íbamos un oficial y siete Gente de Mar, incluido un marinero que en ese entonces se denominaba como SMO (Servicio Militar Obligatorio). Las condiciones de navegación eran óptimas, por lo que al zarpar de Chacabuco enfilamos a la única ruta de salida de ese puerto, pasando por estribor a la isla Carmen, luego tomando el seno Aysén con un rumbo general noroeste, dejando atrás a bahía Acatilada, punta Camello e isla Mentirosa, donde



LPC 1805 “Corcovado”

cambiábamos de rumbo prácticamente al oeste, para navegar en demanda de la entrada del canal Pilcomayo, dejando también en nuestra estela a las hermosas islas Las Cinco Hermanas. A la salida del Pilcomayo navegábamos al norte para ingresar al canal Ferronave, y veíamos pasar por nuestro costado a la isla Carvallo y el islote Boina, que nos indicaba que estábamos en las cercanías de Puerto Aguirre.



Luego de casi 5 horas de navegación, por la fiscalización de algunas embarcaciones menores en el tránsito, Puerto Aguirre fue la primera escala en esta comisión, donde atracamos en el muelle pesquero para desembarcar víveres y correspondencia de la Capitanía de Puerto; también se aprovechó la oportunidad para sostener la acostumbrada reunión con el Capitán de Puerto, con el objetivo de intercambiar información y verificar si él tenía algún requerimiento puntual de fiscalización o de otro tipo que pudiese ser cumplido con la "CV".³ Inmediatamente terminada esta conversación, continuamos con la navegación para dar cumplimiento al PIM (Posible Intención de Movimiento) que habíamos emanado desde Puerto Aysén y que consideraba nuestro arribo con las últimas horas luz a Puerto Gala, específicamente, ubicado en isla Toto, donde pasaríamos la noche para continuar al día siguiente.

Para esas alturas del día, el clima había cambiado, las nubes altas y entre quebradas daban paso a unos tímidos rayos de sol, que más que calor lograban dar luminosidad a esa naciente tarde. La navegación continuó por el canal Ferronave con dirección al norte, para luego enfrentar al inmenso canal Moraleda, dejándose ver por estribor los impresionantes acantilados y cerros de la isla Magdalena, especialmente el volcán Mentolat con una altitud de 1.660 metros. La navegación por "el Moraleda" fue sin mayores sobresaltos, excepto por un aviso especial de mal tiempo para la zona que se anunciaba desde Puerto Aysén Radio - CBP3 y la realización de algunas fiscalizaciones radiales (interrogación por VHF) a naves mayores que iban con mismo rumbo general nuestro o que venían de vuelta encontrada.

Luego de ajustar más RPM a los dos motores propulsores para recalcar con las últimas horas luz a isla Toto y después de casi 7 horas más de navegación, hicimos ingreso a Puerto Gala,⁴ que se ubica prácticamente al norte de la intersección

de los canales Moraleda y Jacaf. La entrada es particularmente hermosa e inquietante, ya que se navega a través de un canalizo muy estrecho, que en aproximadamente un cable se abre a una especie de bahía bastante amplia, que se forma entre las islas Toto, Chita, Antonio Ronchi y la llamada isla Sin Nombre. Es este lugar nos atracamos a una especie de muelle de una empresa pesquera y conservera que estaba en parte sobre una roca y la otra sección construida de madera, con un rudimentario techo que conectaba con un edificio que albergaba a las dependencias de la empresa y que, de acuerdo con el Libro de Experiencias de la Unidad, era el mejor lugar para permanecer en la bahía.

La tarde-noche se presentaba tranquila sin precipitaciones, con el mar prácticamente llano y con viento que no superaba los 5 nudos. Luego de cenar la comida que preparaba uno de los miembros de la dotación, darme una ronda por la "Corcovado" y haberle entregado las instrucciones a la guardia nocturna, me fui a acostar en mi pequeño camarote, que tenía la gran ventaja de ser privado.

Rápidamente el cansancio de las prácticamente 12 horas de guardia de puente (era el único oficial a bordo), me venció y comencé a dormir hasta que desperté con los gritos del Sargento que estaba de guardia, indicándome la emergencia producto del aumento del viento. Me vestí tan rápido como pude y apenas, por los violentos bandazos que se daba la "Corcovado" contra el muelle de madera y logré llegar al puente donde hice una rápida evaluación de la situación, y de las condiciones meteorológicas, totalmente adversas, a las que había cuando me fui a la cama.

El fuerte viento que se dejaba sentir y que se encajonaba a través de los cañadones que formaban las islas que rodeaban Puerto Gala, hacía que se levantara un oleaje bastante significativo que provocaba una peligrosa situación con la Unidad atracada a ese frágil muelle. Luego de una rápida

³ Bigrama radiotelefónico de la LPC "Corcovado".

⁴ Asentamiento precario y transitorio que se empezó a poblar con mayor cantidad de habitantes a mediados de la década de 1980 por el boom de la merluza y más adelante del loco (conocida también como isla Toto). Conocido en la década de los noventa como las "ciudades de plástico", esto inspiró el rodaje de la película "La Fiebre del Loco" de Andrés Wood. Importante en su desarrollo fue Padre Antonio Ronchi, quien impulsó la institución de una vida social con miras a formar una comunidad, logrando construir pasarelas, la Iglesia, la escuela-internado y la posta, entre otros.

consulta al Contramaestre, que además era el con más tiempo a bordo, decidí zarpar para capear el temporal, que para esas alturas se había desatado en esa zona, navegando en un lugar más abierto y con mayor espacio para maniobra. Con este zarpe de emergencia, dejamos la isla Toto y pusimos rumbo a la intersección del canal Moraleda con el Jacaf, pero las condiciones especialmente de la altura y dirección de ola, hacían no recomendable la permanencia en esa área, debiendo cambiar la idea de maniobra, para navegar el canal Jacaf con rumbo este.

Hasta ese momento todavía no había podido ver la hora, ni menos llenar la bitácora de la Unidad, por los violentos movimientos (balances y cabeceos) a los que era sometida la Unidad. Sin embargo, luego de unos minutos conseguí ver que eran aproximadamente la una de la madrugada. Tal como estaba dispuesto en el Zafarrancho de Navegación de Emergencia, en el diminuto Puente de Mando nos encontrábamos el Contramaestre en la caña de gobierno, el Navegante a cargo del ecosonda y comunicaciones, el Artillero de vigía y ronda por el sector de proa (cámara, cocina y camarote de proa) y el Comandante de Oficial de Guardia, mientras tanto, en popa (sala de máquinas y entrepuente general) se mantenían el motorista con el electricista.

Las condiciones de navegación eran tan adversas para mi pequeño-gran buque, que el timonel hacía esfuerzos extraordinarios para mantener el rumbo, al menos general, evitando acercarnos demasiado a costa. Este tipo de unidades por diseño tenían dos líneas propulsoras y un solo timón ubicado al centro de estas; además, las dos hélices giraban en el mismo sentido, lo que en su conjunto provocaban un mal gobierno con mar por la popa o las amuras, que se agravaba aún más cuando las condiciones meteorológicas eran desfavorables, como las que había en ese momento.

Estimo que, durante la primera hora de navegación, nos preocupamos de mantener un rumbo seguro, ajustar la velocidad adecuada para navegar con estas condiciones, llamar por HF en forma infructuosa a CBP-3 para informar lo que nos estaba

ocurriendo y trincar lo que se había caído o roto. El viento estimado, a buen ojo mariner, ya que las LPC solo poseían anemómetro manual, era entre 25 a 30 nudos con rachas superiores con una dirección indeterminada, pero en general proveniente del Cuarto Cuadrante, mientras que la ola tenía una altura de entre 3 y 4 metros. A pesar de esas condiciones no recuerdo haber visto a alguien marearse... ¿el temor, la responsabilidad, quizás?

En un rápido divagar en esa noche oscura, que mezquinamente nos daba la opción de ver con ayuda de las luces de navegación solo algunos metros sobre la cubierta, solamente se distinguía perfectamente el blanco de la espuma que provocaban las olas tras golpear furiosamente contra la proa de la lancha. Mientras tanto, en mi mente se cruzaban desordenadamente una serie de posibles fallas o emergencias que le podían ocurrir a la Unidad, a los sistemas de navegación, gobierno o propulsión; ante este escenario, repasaba una y otra vez, los zafarranchos y procedimientos pre-planeados que muchas veces practicamos y que en ese momento existía la probabilidad cierta de comprobar su eficiencia y/o eficacia en forma real. Finalmente, para mis adentros la palabra que se repetía constantemente era "confiar" ... confiar en el profesionalismo de mi dotación y en la operatividad de todos esos sistemas que permitían a la "CV" flotar, navegar y combatir, no contra un oponente tradicional, sino contra las fuerzas de la naturaleza.

La dura navegación continuó y alrededor de las 02:00 horas, por la frecuencia 2.182 KHz⁵ en el transceptor HF, se escucha un débil mensaje de socorro, precedido por las palabras internacionales "mayday-mayday-mayday". Inmediatamente en el puente de gobierno se guardó silencio absoluto para tratar de escuchar la continuación de la comunicación, la cual lamentablemente fue ininteligible por la débil señal y los golpes de mar que hacían retumbar el casco de la LPC "Corcovado". Los minutos siguientes fueron destinados a tratar de restablecer la comunicación con la estación que había hecho el llamado de auxilio y luego de un tiempo, se volvió a escuchar la señal logrando establecer que era

⁵ Frecuencia de HF para las llamadas y tráfico de socorro (peligro, urgencia y seguridad) en telefonía del Servicio Móvil Marítimo.

un velero que se encontraba en riesgo de vararse, volviendo a perderse la comunicación. Con esta información empezamos nuevamente a jugar con la imaginación; pensábamos donde estaría, ¿cerca o lejos?, ya que una comunicación de HF puede dar la vuelta al mundo según su potencia de salida y sus rebotes en la ionosfera... al menos el llamado y la comunicación eran en español, hechas por una mujer con acento extranjero.

En los minutos siguientes logramos enlazarnos con la Radio Estación Marítima de Aysén, quienes también habían escuchado el *mayday*, pero con menos claridad que nosotros. La tercera vez que recibimos la comunicación de auxilio, fue algo más clara, aunque todavía persistía un fuerte ruido de fondo, pudiendo obtener mayor información del velero y de la complicada situación que lo afectaba. La emergencia consistía en que su maniobra de fondeo se había enredado con eje propulsor (se había acorbatado), lo que avivado por el viento y el oleaje del temporal provocaban el lento garreo de la nave hacia unos roqueríos de la isla Magdalena y el lugar donde se encontraban fondeados; era una pequeña bahía sin nombre en la costa oeste del canal Puyuhuapi, al norte del sector denominado El Manzano.

Con estos antecedentes, nos dispusimos a concurrir al rescate de los cuatro tripulantes del yate siniestrado (3 mujeres y 1 hombre), que se encontraba a 30 millas aproximadamente de nuestra posición y que, conforme con nuestra velocidad de 6 nudos, nos tomaría unas 5 horas en llegar hasta el lugar por las malas condiciones meteorológicas. En forma paralela se envió esta información vía radial a la Gobernación Marítima de Aysén, para que tratara de coordinar el zarpe de una embarcación civil desde Puerto Cisnes que se encontraba solamente a 15 millas. Sin embargo, lamentablemente en esos momentos no fue posible, ya que el puerto estaba cerrado y no había una nave de las características adecuadas para zarpar por el temporal que afectaba la zona... continuábamos siendo la única embarcación que iba al rescate.

Trascurrido más o menos una hora y media de navegación por el canal Jacaf, con rumbo general este, el viento empezó a disminuir y a bajar la altura

de ola, lo que nos permitió ir aumentando la velocidad paulatinamente hasta alcanzar casi 10 nudos. Una vez que quedó atrás el angosto y hermoso paso Sibbald, la ola bajó prácticamente a unos 2 metros y lo que fue más importante, se definió en mejor forma de que cuadrante venía, pudiendo enfrentar en mejor forma la navegación y el gobierno de la Unidad.

Para cuando entramos al canal Puyuhuapi, se empezaban a asomar los primeros indicios de claridad que anunciaban el próximo orto-sol bajo una intensa lluvia, acompañada con vientos fuertes y oleaje moderado del temporal, que junto con la oscuridad empezaban lentamente su retirada. Con estos factores más favorables y con comunicación por VHF con el velero siniestrado, dispuse ajustar el máximo de RPM para navegar las últimas 7 millas que nos separaban de quienes requerían nuestro auxilio.

Al llegar al lugar, aproximadamente a las 07:30 horas, con mucha mayor claridad, pude ver a través de mis binoculares a un velero de unos 12 metros de eslora, muy cercano a la rompiente costera, balanceándose en forma arrítmica con referencia a las olas y tomado al fondeo desde su popa (aún se mantenía con el cabo de fondeo enganchado en su eje propulsor) y, un poco más al sur, varado y destruido en la playa, un pequeño bote de goma que debía ser la embarcación auxiliar del yate. Ante esta situación dispuse que se preparara el bote Zódiac y se colocara el traje de buceo el nadador escogido (que además era buzo Inspector de casco); mientras tanto en el puente se cubría el Zafarrancho para Navegación en Aguas Someras.

Inicialmente, mi intención fue acercarme lo más que se pudiera y pasar remolque por medio de mi bote; sin embargo, cuando nos encontrábamos a un poco menos de un cable de ellos (150 metros), el ecosonda empezó a graficar un fondo demasiado bajo e irregular, por lo que se decidió evacuar solamente a las 4 personas, mediante el Zódiac.

Esta maniobra duró aproximadamente 40 minutos, por lo dificultoso y riesgoso de la aproximación al velero, donde además se debía coordinar armónicamente la altura de la ola, el viento y los

movimientos relativos de ambas embarcaciones involucradas, con el objeto de que pudiesen saltar los rescatados al interior de bote.

Es indescriptible la satisfacción y tranquilidad que sentí, cuando los dos miembros de mi dotación finalmente estaban a bordo y el bote trincado en su calzo. Los rescatados estaban siendo atendidos en la cámara de la Unidad, donde se les entregó frazadas para abrigo y un simple café para recuperarse del frío. Pero, principalmente, un cariñoso y empático acogimiento de los miembros de mi dotación, por los difíciles momentos que habían pasado esa noche; debido a un temporal que los castigó duramente, al igual como lo había hecho con nosotros, pero la diferencia estaba en que a bordo de la fiel LPC "Corcovado", había una dotación entrenada y comprometida de Hombres Bravos del Litoral.

En los próximos minutos iniciamos nuestra navegación en demanda de Puerto Cisnes, cruzándonos con la lancha motor "Don Pellet" que había sido enviada desde ese puerto, para apoyar el rescate en caso ser necesario. A esta nave se le solicitó que intentara tomar a remolque al velero, para ser llevado hasta Puerto Cisnes.

Nuestro arribo ocurrió alrededor del mediodía y en el muelle nos esperaba el Capitán de Puerto, la ambulancia del hospital local, carabineros y la infaltable familia "miranda" que se congregó en un número considerable en el embarcadero, puesto

que la noticia del rescate se había esparcido rápidamente por el pueblo. Luego de un fuerte apretón de manos y abrazos con nuestros rescatados y recibiendo en todo momento las correspondientes "muchas gracias", nos despedimos de estos turistas que concluyeron no de la mejor forma, su aventura de navegar los canales patagónicos de la Región de Aysén.

Fue así que casi inmediatamente nos volvimos a hacer a la mar, con el objetivo de continuar nuestra comisión original, a la cual le faltaban todavía un par de días y varias millas que debían pasar bajo el casco de nuestra LPC para finalizarla. Sin embargo, esta vez el zarpe tenía otro sabor, que no era otro que el que deja la satisfacción del deber cumplido y de saber que contribuimos a nuestro modo, con un grano de arena, a hacer realidad uno de los *leitmotiv* del Servicio del Litoral.

De esta manera, y mientras nos alejábamos raudos desde Puerto Cisnes, a una velocidad de 10 nudos y bajo la misma e inextinguible lluvia que nos había despedido de Puerto Chacabuco el día anterior, todo parecía volver a la rutina de a bordo, excepto porque había una pequeña pero significativa diferencia en todos los que componíamos la dotación de la LPC 1805 "Corcovado", dada por la experiencia marinera recientemente vivida por haber escuchado, concurrido y rescatado a los desesperados autores del que fue mi primer llamando de *mayday-mayday-mayday* que escuché en mi carrera Naval.

Colaboración: Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga.



Desembarco de rescatados en Puerto Cisnes.



Dotación de la LPC 1805 "Corcovado".



“LA GUERRA DEL HUIRO”

Extracción ilegal de algas pardas y su proliferación en el norte de Chile

Huiro negro (Foto: biologia.uc.cl).

RESUMEN

La escasez de recursos del mar en ciertas zonas costeras y el buen precio que las plantas procesadoras pagan por kilo extraído de algas pardas han llevado a un fenómeno de “adaptación” de la actividad pesquera artesanal que, en el caso de varias caletas del norte de nuestro país, está modificando su antigua actividad hacia la extracción de recursos desde el borde costero, como el huiro negro, huiro palo o huiro flotador.

Lo anterior, ha significado un importante foco de actividad ilícita a fiscalizar, que trae consigo consecuencias ambientales que en el corto y mediano plazo podrían afectar en forma crítica al medio ambiente acuático, lo que se ha constituido rápidamente en un nuevo desafío para la Autoridad Marítima dentro de su rol policial.

EL NEGOCIO Y USOS DEL RECURSO

Las algas pardas son recursos altamentepreciados en países como Francia, Japón y particularmente el gigante asiático, China, donde son utilizados para diversos fines como: producción de cosméticos, producción de fármacos, artículos odontológicos, comida para mascotas, espesantes alimenticios, industria textil, entre otros.

La cadena del negocio de la extracción de algas pardas pasa a través de cuatro integrantes:

1. **El recolector:** es quien recoge (o extrae ilegalmente) el recurso, para dejarlo tendido secando de 2 a 3 días en el borde costero y posteriormente venderlo, ya sea directamente a una planta procesadora o mediante un intermediario, quien centraliza a varios recolectores y luego lo vende a la planta.

2. **El Intermediario:** Es un recolector de mayor experiencia y trato directo con las plantas procesadoras, quien reúne a varios recolectores y les compra el producto (legal o ilegalmente) extraído por un precio acordado, para posteriormente venderlo a la planta por un valor mayor. En ocasiones estos intermediarios “reclutan” gente de otros lugares e incluso extranjeros, para que recolecten algas para él.
3. **La Planta Procesadora:** compra el huiro seco a los recolectores o intermediarios, fijando su precio en relación con lo que los exportadores les pagan por tonelada. Su trabajo es picar el recurso, embalarlo en sacos y posteriormente transportarlo hasta el centro de distribución acordado.
4. **Los Exportadores:** reciben el producto procesado y lo embarcan en contenedores hacia su destino final, generalmente Asia y particularmen-

te China. En el caso de la región de Tarapacá, por ejemplo, existen exportadores chinos en ZOFRI, quienes compran el recurso y lo exportan directamente hacia ese país a través de los diferentes puertos de la zona.

De acuerdo con los antecedentes recopilados durante este trabajo investigativo, las plantas procesadoras pagan entre \$ 200 y hasta más de \$ 450 por kilo de huiro negro seco, lo que hace el negocio muy atractivo para quienes opten por llevar a cabo esta práctica. Al mismo tiempo, esta oportunidad de obtener dinero fácil por menor esfuerzo lleva a la “validación” de los métodos ilegales de extracción, como son el “destronque” o “barreteo”.

Es importante considerar que una faena de extracción de algas puede durar de 2 a 4 horas al día, lo que es casi la mitad de lo que normalmente toma una faena de pesca artesanal. Se suma el hecho de que el valor al que se transan estos recursos va



Proceso distribución algas pardas secas.

en aumento, lo que les permite fácilmente obtener ganancias superiores al millón de pesos al mes.

NORMATIVA LEGAL VIGENTE

La extracción de algas pardas se encuentra definida en el Decreto Exento N° 824 de 20 de octubre de 2016, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, a través de la Secretaría de Pesca y Acuicultura. Dicho cuerpo legal: “Establece veda extractiva para los recursos huiro negro, huiro palo y huiro flotador entre la XV y II en el período que se indica...”. Lo anterior, desde la fecha de publicación de ese Decreto Supremo y por un período inicial de 2 años.

El artículo 3.º del documento señalado, indica que este período de veda extractiva fue el resultado del trabajo conjunto entre el Comité Científico Técnico y la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura; con el objetivo de velar por el uso sustentable de los recursos hidrobiológicos en el área marítima comprendida entre las regiones de Arica y Parina-

cota y de Antofagasta, y evitar la disminución en la biomasa de estos recursos y los efectos que ello tenga sobre el ecosistema.

Asimismo, este artículo indica que: “Durante el período de veda fijado en los artículos precedentes, se prohíbe la remoción directa y el segado de las especies varadas, así como la comercialización, transporte, procesamiento, apozamiento, elaboración, transformación y almacenamiento de las mismas especies y de los productos derivados de ella”.

De esta prohibición se exceptúan los siguientes casos:

- a) La remoción del recurso varado naturalmente (en playa de mar), en los sectores bajo régimen de plan de manejo en cada una de las regiones individualizadas, autorizándose la recolección manual de las especies huiro negro, huiro palo y huiro flotador, así como su comercialización, transporte, procesamiento, elaboración transfor-



Foto: comitesdemanejo.cl

mación y almacenamiento de los mencionados recursos y los productos derivados de ellos.

- b) La remoción directa de los recursos ya individualizados, en áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos establecidas o que se establezcan en las tres regiones mencionadas y que cuenten con un plan de manejo para estas especies debidamente aprobados por la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 55 A y siguientes de la Ley General de Pesca y Acuicultura.
- c) Las reservas marinas y los Espacios Costeros Marinos de Pueblos Originarios (EMPO), ubicadas en cada una de las regiones señaladas y que tengan estos tipos de algas pardas como especies principales dentro de su plan de manejo o de administración vigente.
- d) Las Áreas Marinas Costeras Protegidas de Múltiples Usos (AMCP-MU), en cada una de las tres regiones mencionadas precedentemente, que posean plan de manejo aprobado para los recursos huiro negro y huiro flotador.

El Servicio Nacional de Pesca, por su parte, ha definido claramente los requisitos para poder extraer legalmente este tipo de algas, siendo el fundamental contar con Registro Pesquero Artesanal (RPA) vigente.

Las sanciones que se aplican para faltas asociadas al no cumplimiento de estas normas están estipuladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura, en sus artículos 110, 119 y 139, las que son impuestas por el respectivo Juzgado de Letras que la Corte de Apelaciones correspondiente designe.

MÉTODOS ILEGALES DE EXTRACCIÓN

Gran parte de los procedimientos adoptados van más allá de recolectores que no poseen su RPA vigente, orientadas principalmente a dos técnicas y un método ilegal que a continuación se indican:

- a) **Destronque:** Consiste en extraer las algas vivas que se encuentran en los roqueríos del borde



Destronque de algas. Foto: www.tarapacaonline.cl

costero, mediante el uso de unas herramientas denominadas “barretas”, que son unas lanzas de metal con las que golpean la base del recurso, cortándolas de raíz. Este método es el más popular entre los recolectores ilegales y constituye el principal método que ellos utilizan. El recurso extraído mediante este método es fácilmente identificable, al evidenciar el corte casi recto en la raíz del alga.

- b) **Barroteo:** Es el método utilizado para extraer el recurso submarino a baja profundidad, ya sea desde el borde costero o a bordo de embarcaciones menores. Corresponde al uso de un rezón o “araña” de metal o fierro, hecho firme por su extremo a una línea de varios metros de extensión. Lo anterior es posteriormente lanzado al fondo donde literalmente “barren” el suelo marino, sacando de raíz las algas que viven en dicho ecosistema. En ocasiones son apoyados también por buzos que recolectan el recurso recién cortado, para posteriormente embarcarlo o llevarlo a la orilla. Este método es también el más dañino con el medio ambiente, por el efecto que la depredación del recurso produce en el resto del ecosistema que interactúa con él.
- c) **Blanqueo:** hace referencia al uso indiscriminado del RPA, en el que se utiliza a gente con autorización de extracción vigente de SERNA-PESCA, que oculta el origen ilícito de sus recursos declarados, al mismo tiempo que altera

en forma desmedida la cantidad recolectada y/o no detallan el método de extracción ilegal utilizado para obtener las algas (destronque o barreteo). También hay gente que cobra por declarar recursos extraídos ilegalmente por un tercero, aprovechándose de la vigencia de su permiso.

CONSECUENCIAS AL MEDIO AMBIENTE

En la actualidad, la ley solo permite la extracción de algas pardas que están varadas en el borde costero. No obstante, ante la conveniencia económica que este nuevo negocio constituye, los recolectores en su mayoría han optado por contravenir la norma y priorizar los métodos ilegales que extraen el recurso vivo desde sus cimientos; como son los previamente descritos de “barreteo” y “destronque”. Lo anterior, tiene un impacto radical en el ecosistema marino, como diversos académicos especializados afirman.

Según la Universidad Católica del Norte (UCN): Esa presión de extracción directa ha aumentado en los últimos años porque hay un grupo de pescadores, que antiguamente no sacaba algas, que se acercó a sacar los recursos algales porque sus recursos tradicionales, principalmente el loco, el erizo, tiene fluctuaciones de precios... Cuando tu remueves las algas, también destruyes su hábitat, te llevas el alimento que usan otros organismos, y empiezas a destruir o alterar el ecosistema.

El huiro es el alimento para los animales herbívoros del mar y para los organismos detritívoros o “filtradores” cuando ya se ha desprendido la planta. Además, son un hábitat, un espacio para que se refugien y reproduzcan otras especies de invertebrados y peces, algunas de las cuales dejan sus huevos en las láminas de las algas. Las algas son “perennes”, es decir, viven más de dos años y algunas llevan hasta diez años viviendo en ese ambiente.

A su vez, el valor ecológico que tienen estos verdaderos bosques submarinos es altísimo. El centro de investigación Ecos indica que:

Las macroalgas son estructuradoras de hábitat. Además, de alimentar a herbívoros, estas algas crean zonas que permiten el asentamiento larval y el crecimiento de especies tanto de valor comercial como de importancia ecológica [...] las algas pardas chilenas se encuentran en estado de “plena explotación”.

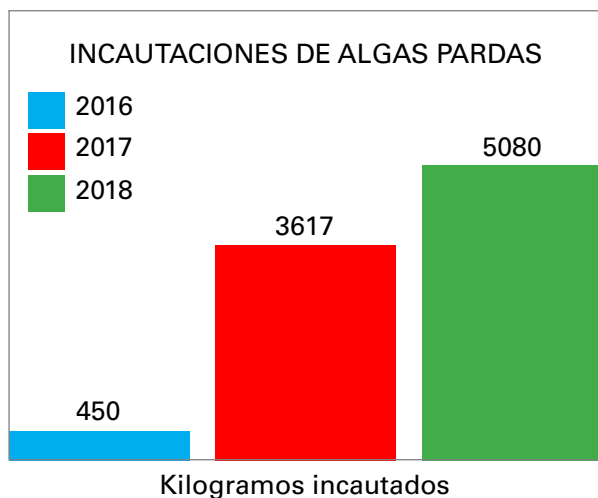
ESTADÍSTICAS Y RESULTADOS DE FISCALIZACIÓN

El incremento de la actividad extractiva de algas en la zona norte del país, ha significado un aumento en los patrullajes conjuntos orientados a estos nuevos ilícitos, lo que a su vez ha significado un aumento en los resultados, si comparamos lo realizado actualmente con lo ocurrido hace algunos años atrás.

En la región de Tarapacá podemos dar fe de lo anterior, considerando por ejemplo los datos emitidos en el balance anual del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura del año 2017, el cual indicaba que 6 de cada 10 infracciones cursadas en la región correspondieron a faltas por recolección ilegal de algas pardas, en donde la extracción de este tipo de recursos representó un 84 % de la extracción total de recursos bentónicos de la región. Este servicio, solo en el año 2017 incautó un total de 12.720 toneladas de algas pardas, de las cuales 12.570 correspondían al recurso huiro negro.

A nivel de la Autoridad Marítima, es recurrente apreciar como desde las Gobernaciones Marítimas de Coquimbo hacia el norte, han tenido grandes incautaciones de algas pardas en sus tareas de fiscalización; resalta en el último tiempo jurisdicciones de Capitanías de Puerto como Chañaral, Tocopilla o Patache (entre otras). Lo anterior, también ha dado a conocer una difícil realidad que está apareciendo en las zonas donde ha ido en aumento este tipo de extracción, como es la violencia y delitos asociados a la competencia por el recurso, o su robo entre los mismos recolectores. Reportajes como “la guerra del huiro”, expuesto en el noticiario central de canal 13, o reportajes que han sido publicados en los principales diarios de circulación nacional, dan cuenta también de aquello y la preocupación que la comunidad científica ha manifestado por las consecuencias medioambientales de su indiscriminada práctica.

Ahora bien, respecto de los resultados de los esfuerzos de fiscalización realizados por la Autoridad Marítima, y usando la Capitanía de Puerto de Patache como referencia, podemos comparar el aumento radical en los resultados de patrullajes y procedimientos efectuados en los últimos 3 años, de acuerdo con el siguiente gráfico:



En 2017 se realizaron 373 fiscalizaciones orientadas particularmente a detectar este tipo de ilícitos, arrojando como resultado un total incautado de 3.617 kilos de algas pardas ilegalmente extraídas. En lo que va de 2018, gracias al esfuerzo mancomunado de patrullajes conjuntos con otras instituciones y propios de la Autoridad Marítima, se han logrado incautar 5.080 kilos de huiro negro; el cual fue recolectado en forma ilegal (hasta el 25 de mayo), principalmente por personas que no cuentan con RPA y utilizan técnicas de extracción que dañan profundamente el ecosistema; como son el “barreteo” y “destronque” de algas en el borde costero.

PROTECCIÓN Y REPOBLAMIENTO

Nuestro país es uno de los principales exportadores de algas pardas como materia prima, pero no está al mismo nivel respecto del manejo en el proceso productivo de dichos recursos a través del cultivo acuático de especies.



Incautación de algas extraídas ilegalmente mediante técnica “destronque”.



Proceso de repoblamiento por pescadores de caleta Chanavayita.

En el año 2016 se aprobó la “Ley de Incentivo para el repoblamiento y cultivo de algas”, que busca lograr motivar a los pequeños pescadores o acuicultores para que inicien proyectos y procesos de repoblamiento de este tipo de recursos.

Lo expresado precedentemente ha logrado la proliferación de diversos proyectos de Universidades y Centros de Estudios, pero también de agrupaciones y sindicatos de pescadores artesanales que cuentan con áreas de manejo en su mayoría. Todo esto a una escala menor o piloto, pero que trata de explorar diversas técnicas para lograr “reforestar” los bosques submarinos que han sido depredados por la masiva extracción de los últimos años.

Como ejemplo de lo anterior, referente a interés de Universidades, podemos citar el proyecto que se encuentra actualmente en desarrollo por la Universidad Austral de Chile (UACH), denomina-

do “Repoblamiento de huiro negro en Atacama” que se inició en octubre de 2017 y beneficiaría a más de 5000 pescadores artesanales de la zona norte. El Dr. Renato WESTERMAYER quien está a cargo de esta iniciativa, indica que “este método de repoblamiento a través de un disco del género *Macrocystis* (huiro flotador) y *Lessonia* (huiro negro) es un aporte muy relevante para la recuperación de poblaciones sobreexplotadas y de fácil aplicación por algueros dedicados a esta actividad”, y expresa que sería evaluado estacionalmente “determinando los porcentajes de plantas sembradas, su dinámica de crecimiento, biomasa, fertilidad y reclutamiento de nuevas plantas producto de esta acción en cinco áreas de esta región; además, se realizarán análisis químicos de estas plantas como del agua del área de estudio”.

Por otra parte, también existen otras iniciativas generadas desde Sindicatos de Pescadores, como es el caso de lo que está ocurriendo en



Lanzamiento campaña “paremos el barreteo” en Iquique.

caleta Chanavayita, en la región de Tarapacá. En este caso, el sindicato N° 1 de pescadores artesanales y buzos mariscadores de dicha caleta, junto con el apoyo de la Corporación “Norte Grande”, están en la primera etapa de su proyecto de repoblamiento de algas (huir negro principalmente). En este caso, la actividad se está desarrollando en el área de manejo de este sindicato y cuenta con la aprobación de la Dirección Zonal de Pesca, Subsecretaría Nacional de Pesca y Servicio Nacional de Pesca. Esta se basa en la técnica de “fragmentación” de alga, a partir de ejemplares provenientes de su propia área con resolución vigente. Esto último, consiste en literalmente “pegar” trozos de huir negro a los roqueríos donde anteriormente había abundancia de recurso, con una innovadora técnica de sembrado, esperando su nuevo crecimiento y desarrollo con el tiempo, a modo de combatir la extracción ilegal y disminuir el impacto que esta actividad ha tenido en el ecosistema de la zona.

COMENTARIOS FINALES

La migración de parte importante de la actividad pesquera artesanal del norte del país hacia la recolección (a veces ilegal) de algas pardas es una realidad. La cual se ha hecho presente y, por lo mismo, ha sido necesario readecuar la planificación de patrullajes de Policía Marítima para combatir de mejor manera esta práctica. Lo anterior ha requerido del entrenamiento y perfeccionamiento en nuevos procedimientos que hasta hace unos pocos años, rara vez se adoptaban.

El efecto perjudicial que la extracción ilegal indiscriminada, que se realiza mediante las técnicas de barreteo y destronque, tiene sobre el medio ambiente acuático un daño que al no adoptar las medidas preventivas y de control necesarias a corto plazo, podríamos lamentar consecuencias irrecuperables en la biodiversidad de nuestro borde costero. Esto ya se transformó en una preocupación permanente

en los sindicatos de pescadores afectados y puede, además, constituir una amenaza latente de violencia entre quienes tratan de evitar por su cuenta estas actividades, o también entre quienes luchan por aumentar la extracción ilegal, llegando hasta robar recursos extraídos por otras personas.

La preocupación por estas consecuencias medioambientales y de biodiversidad, ha llevado a la realización de campañas, como la desarrollada en el verano por SERNAPESCA este año, denominada "Paremos el Barreteo", lo que pone de manifiesto la importancia que reviste enseñar a la población y dar a conocer estas realidades a la comunidad, con el objetivo de que informe y denuncie las prácticas ilegales para así ser parte de la protección de los recursos marinos.

La Autoridad Marítima tiene una participación directa en el proceso permanente de fiscalización, control de extracción y combate a las prácticas ilegales descritas previamente. Lo anterior, reviste nuevos desafíos en el marco de orientar los esfuerzos de patrullaje, tanto propios como junto a otras instituciones del Estado y, al mismo tiempo, ha servido para reforzar la presencia marítima jurisdiccional. Esto se ha convertido en un interesante desafío y fuente de motivación para el personal dependiente, que se esfuerza día a día en obtener resultados como son las incautaciones y con ello, cooperar también en la preservación de los ecosistemas marinos y el desarrollo sustentable de la actividad pesquera artesanal.

BIBLIOGRAFÍA

- Aqua. Acuicultura + Pesca. Algas sin defensa: explotación ilegal de huiro amenaza costas de Tarapacá [video]. Publicado el 9 de agosto de 2017. En: <https://goo.gl/Er9265>
- Aqua. Acuicultura + Pesca. En Atacama: desarrolla iniciativa de repoblamiento de huiro negro. Publicado el 13 de diciembre de 2017. En: <https://goo.gl/pT1w79>
- Biobío Chile. Continúa extracción ilegal de huiro en litoral de Iquique y mantiene grave daño ambiental. Publicado el 7 de febrero de 2018. En: <https://goo.gl/xy55tS>
- Corporación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile (CONAPACH). Pescadores caleta Chanavayita iniciaron proyecto de repoblamiento de huiro negro. Publicado el 3 de mayo de 2018. En: <https://goo.gl/unt28k>
- El Mostrador. La extracción de algas en Chile es más rentable que la pesca artesanal. Publicado el 12 de marzo de 2017. En: goo.gl/YgTWhx
- EMOL. "Guerra del huiro": Las consecuencias que deja la desatada extracción del recurso marino en el norte. Publicado el 28 de julio de 2017. En: <https://goo.gl/3Pxccc>
- Mega. El huiro, una especie en extinción [video]. Publicado el 22 de abril de 2007. En: <https://goo.gl/Fvq4Go>
- Servicio Nacional de Pesca (SERNAPESCA). Balance Anual. Tarapacá, 2017.
- T13. La fiebre del huiro [video]. Publicado el 28 de agosto de 2017. En: <https://goo.gl/VfK2DP>
- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SUBPESCA). Decreto exento N° 824, de 20 de octubre de 2016. En: <https://goo.gl/NKAD9B>

Colaboración:

Litoral Sr. Manuel FUENZALIDA López.
Capitán de Puerto Patache.



EL ESLABÓN PERDIDO

Algunos especialistas marítimos, especialmente europeos, han llamado el “eslabón perdido” a la falta de preocupación sobre el trabajo con espías a bordo y en los puertos y terminales del mundo. Lo cual, ha causado accidentes fatales o graves a trabajadores marítimos en todo el orbe, sin que hasta el día de hoy se adopten medidas concretas para evitarlo.

INTRODUCCIÓN

Año tras año las espías cobran vidas humanas en los puertos del mundo, tal como ocurriera el año 2017 en Chile, en el Puerto de Mejillones:

Como Aung Than Htay (34) fue identificado el tripulante birmano que falleció esta mañana mientras desempeñaba labores en la nave Key Action al interior del Terminal de Graneles Norte (TGN) de Mejillones. Según los antecedentes, el hecho ocurrió a las 08:34 en el sitio 1 de TGN, cuando por

causas que se investigan, la víctima en compañía de otro funcionario habría descendido para cambiar una de las espías ubicada en la popa del buque agenciado en Ian Taylor, esto por orden del capitán con el fin de atracar en el puerto. Fue en aquel momento, cuando la espía se cortó, impactando al tripulante por lo que fue trasladado hasta el Hospital de Mejillones, lugar donde se constató —momentos más tarde— su fallecimiento. Mediante un comunicado, TGN lamentó el hecho y manifestó que una vez detectado el accidente se activaron los protocolos de seguridad y se dio aviso al equipo del Instituto de Seguridad del Trabajo (IST), que se encuentra de forma permanente en el terminal, el cual llegó al lugar de forma inmediata y trasladó al trabajador hasta el hospital de Mejillones, lugar donde posteriormente se confirmó su lamentable fallecimiento. En este momento la operación se encuentra detenida, mientras desarrollamos la investigación del incidente en conjunto con la Autoridad Marítima, Policía de Investigaciones y Seremi de Salud.



Además, la empresa descartó que hubo otros funcionarios lesionados y aseguraron que:

Hemos dispuesto todos nuestros esfuerzos para apoyar las acciones que realice la línea naviera y su agencia. Además, estamos colaborando en la recopilación de todos los antecedentes que aporten para la investigación. La investigación del caso está siendo llevada a cabo por la Brigada de Homicidios (BH) de la PDI de Antofagasta, quienes determinarán la causa del deceso (Fuente: soychile.cl).

Sin embargo, estos fallecimientos son evitables mediante una buena gestión de espías y de las maniobras de las naves.

CORTE DE ESPÍAS

El efecto látigo que produce una espía al cortarse es el principal causante de la muerte y mutilación de trabajadores portuarios y tripulantes en los puertos, durante las maniobras de las naves.

Pero ¿qué causa el corte de una espía?

Al revisar los cortes de espías sufridos en las maniobras de nuestro terminal y aquellos conocidos durante mi carrera naval, puedo afirmar que estos tienen solo dos causas, la primera: mal estado de las espías, y, la segunda: una mala maniobra durante el atraque, estadía, corrida o desatraque de las naves.

Normalmente se afirma que:

La espía o espías se cortaron debido a las malas condiciones de mar, lo cual no puede sino ser un error o bien un mal entendido, ya que si el estudio de maniobrabilidad fue realizado de buena forma, revisado y aprobado por el órgano competente y el buque se mantiene atracado a un muelle o terminal en condiciones normales, las espías, si están en buen estado, no debieran cortarse ya que su amarra se calculó, proyectó y ejecutó para que se mantuviera amarrado sin sufrir esfuerzos que sobrepasen la carga de ruptura de las espías y, si las condiciones

de mar exceden las permitidas por el estudio de maniobrabilidad, el buque no debiera estar amarrado, evitándose el corte.

MAL ESTADO DE LAS ESPÍAS

Por lo tanto, me permitiré abordar de plano la primera causa del corte de las espías: el mal estado de estas. Hace ya más de un año, cuando iniciábamos el estudio para evitar los cortes de espía en nuestro muelle, le solicitamos al capitán de una nave que arribaría al puerto, la certificación del estado de sus espías. Recibimos como respuesta un correo, con una fotocopia de un documento, que certificaba que el armador de la nave había adquirido 20 espías a un fabricante en China y que estaban certificadas de fábrica; el único problema fue que el documento estaba fechado el año 2004.

Es posible certificar el estado de una espía, solamente cuando sale de fábrica y tomando como base la prueba destructiva de otra idéntica que sea del mismo lote de fabricación.

Posteriormente, solo podemos realizar una buena gestión de espías a partir de las recomendaciones que hacen los mismos fabricantes de espías y que se pueden resumir de la siguiente forma: selección de las espías de acuerdo con su utilización, trazabilidad (registro) y cuidados de su uso, almacenamiento adecuado, inspección permanente y rutinaria y, finalmente, con una política de retiro adecuada.



Es común que el armador compre las espías para un determinado buque y se las entregue al capitán de turno de la nave, quien las mantendrá a bordo hasta que se corten, sin más trámite que darlas de baja cuando le parezca que ya no las puede seguir usando. Lo anterior, motivado solamente por el costo comercial que significa la adquisición de unas nuevas.

Es posible verificar el estado de una espía mediante una inspección no destructiva o, en otras palabras, en forma visual si es posible y, con una guía —como la que se indica más adelante—, puede ayudarse en terreno a evitar un corte de espía y el fatal efecto látigo.



Fig. 1: Guía de terreno para inspección de espías (Fabricante Samson).

Como se muestra en la figura 1, existen muchos otros fabricantes de espías que indican como reconocer e inspeccionar espías, asimismo en la bibliografía de este artículo podrán encontrar extensa literatura para ahondar en los temas mencionados y para evitar el corte de espías por mal estado de estas.

Finalmente, al respecto hemos determinado que cada nave que arriba a nuestro muelle debe pasar por una inspección de sus espías, previa a su amarre, y reemplazar aquellas que no cumplen con los criterios de buen estado que definen los fabricantes. Desde que implementamos tal medida hemos tenido un solo corte de espía en un año, después de tener ocho.

MALA MANIOBRA

La segunda causa por la cual debiera cortarse una espía es una mala maniobra con la nave, durante el amarre, estadía, corridas y desamarre. Todos cuantos hemos trabajado en los puertos, hemos escuchado a nuestros estimados prácticos de puerto, comentar sobre el poco entrenamiento de las tripulaciones, lo mal que trabajan los amarradores, o el patrón de lancha o remolcador que no ejecuta las órdenes con la celeridad que se requiere, o bien, que el remolcador disponible no es el adecuado para la maniobra a realizar; sin embargo, todo lo anterior es posible de detectar con antelación, si se cuenta con un plan de amarre definido de antemano y si este es conocido por todos los involucrados.

Una maniobra de amarre que involucra riesgo de fatalidad para la vida de las personas involucradas se realiza normalmente sin que ellos conozcan dichos riesgos, sin inspeccionar previamente los elementos con se va a ejecutar y sin conocer algo tan sencillo como es, de qué forma se va a ejecutar la maniobra. Una reunión formal con los involucrados antes de comenzar cada maniobra, que no debiera tomar más de diez minutos, es altamente probable que evite accidentes y salve vidas.

Un plan definido de maniobra para cada nave, según sus características y los medios requeridos disponibles y conocido de antemano, debiera ser re-



Foto: J. Moreno.

quisito para realizar amarres, corridas y desamarres en los puertos; es cierto que ninguna maniobra es igual a otra, sin embargo, si las naves son similares, si los recursos disponibles son conocidos y si las condiciones de mar y meteorológicas no superan los límites establecidos, la forma de realizar una maniobra debiera ser por lo menos parecida.

No debiera estar permitido el arriesgar la vida de tripulantes o amarradores, por el solo hecho de que todas las maniobras no son iguales, deberíamos tender a establecer estándares que permitan realizar las maniobras de forma segura y sin arriesgar la vida de las personas.

He aquí un listado de revisión previo a las maniobras, sobre el estado de:

- Los equipos de maniobra de la nave, winches, cabrestantes, bitas, etc.
- Las espías y bozas de amarre, cabos, niveles, etc.
- Las boyas, postes de amarre, dolphins, rejeras, etc.
- Las lanchas y remolcadores.
- Los elementos de protección personal de amarradores y tripulantes.
- Los instrumentos meteorológicos.

Durante las maniobras es aconsejable tener presente:

- Usar el equipo de protección personal (EPP) correcto, lo cual es una parte importante de una preparación adecuada, considerando que el EPP es la última línea de defensa.
- Siempre hay que considerar que se encuentra en una zona en la cual puede sufrir el efecto látigo. Estar atento a todos los miembros del equipo. Si cree que están en una posición insegura, alértelos.
- Todas las operaciones deben llevarse a cabo con calma sin apresurarse. Las carreras llevan a resbalones, tropiezos y caídas.
- Nunca pierda de vista lo que está sucediendo a su alrededor y tenga una ruta de escape desde cualquier peligro probable (es decir, evitar quedar atrapado contra la estructura de la nave u otro obstáculo cuando una espía se corta).
- Siempre mantenga vigilancia sobre los postes o bitas, cuando sostenga la gasa de la espía, ya sea de un lado o mediante la línea de mensajería, para evitar que los dedos sean atrapados contra la bita si la línea se ajusta fuerte de repente.
- Nunca mover ciegamente una línea, cuando nadie está mirando lo que está sucediendo en el otro extremo.
- Nunca intentar ser heroico saltando sobre una línea que claramente corre por un lado y fuera de control, ya que es probable que se vaya por la borda con ella.





Visualización de un altímetro de ola en un celular y un pronóstico de ola en internet.

- Nunca use ningún equipo que obviamente sea defectuoso. Si nota daño, debe ser informado y buscar una disposición alternativa para la línea de amarre utilizada.
- Nunca soltar una línea de amarre bajo una carga pesada sin determinar primero por qué la carga es tan pesada y luego tomar las precauciones adecuadas si debe ser soltarla.

ELEMENTOS DE APOYO

Contar con instrumentos meteorológicos de apoyo a las maniobras también es necesario y debiera ser exigido siempre; anemómetros, altímetros de ola, correntómetros, mareógrafos, etc., son instrumentos hoy disponibles en el mercado a muy bajo precio, los que permiten obtener información sobre las condiciones de mar y meteorológicas en tiempo real, pudiendo ser visualizada dicha información en teléfonos inteligentes; incluso debiera ser obligación que los puertos y terminales contaran con internet vía wifi, para facilitar el acceso de cualquier persona que lo requiera.

La información meteorológica así obtenida, permite realizar proyecciones y verificar tendencias que indican cuando es necesario retirar una nave de su atracadero, antes de que se constituya en un peligro para la nave, su tripulación o los trabajadores portuarios y amarradores. Asimismo, hoy se puede

contar con páginas web en internet, que difunden pronósticos de olas y condiciones climáticas para todo el mundo que, contrastadas con la información real del puerto, permiten predecir, con seguridad de hasta un 90 %, las condiciones de marejada, viento, visibilidad y lluvia que afectaran un lugar determinado durante la próxima semana.

CONCLUSIÓN

Finalmente, debemos cambiar nuestra forma de mirar y actuar; los cortes de espías no son inherentes a la actividad marítima, es posible evitarlos y eliminarlos de las maniobras, solo se requiere voluntad de las partes involucradas; no es posible seguir aceptando que una persona pueda morir porque vimos el riesgo, pero no lo controlamos; la inspección de las espías y planificación formal de las maniobras pueden hacer la diferencia. Es probable que falten otras medidas, como mejorar los recursos disponibles, la capacitación de las personas y la comunicación entre las mismas; sin embargo, es el corte de la espía lo que causó la muerte al tripulante en Mejillones y lo que ocasionó los fallecimientos y mutilaciones en otros accidentes similares. Si entre todos los involucrados atacamos las causas descritas anteriormente, estaremos logrando maniobras más seguras y sin riesgos de vidas humanas o accidentes graves por cortes de espías.

Colaboración: Litoral Sr. Carlos RÍOS Varela.

BIBLIOGRAFÍA

- Best Practice: Mooring Snap-back zones - UK P&I_files. Publicado el 26 de julio de 2016. En: <https://goo.gl/y3V1fx>
- Rope Inc. Rope Inspection and Retirement. S/F. En: <https://goo.gl/P4vTo5>
- The Cordage Institute. S/F. En: <https://goo.gl/PF4j2A>
- Mooring – do it safely. S/F. En: <https://goo.gl/UFqKMP>
- Inspection & Retirement Pocket Guide, Samson Technical Bulletin. Publicado en agosto del 2013. En: <https://goo.gl/QhBqi3>
- Heins, Dustin, Greg Mozsgai, and Angelo Tanzarella. Inspection criteria for HMPE rope. Oceans-Bergen, 2013 MTS/IEEE. IEEE, 2013.
- The missing link - improving the mooring process [Video]. Publicado el 14 de octubre de 2011. En: <https://goo.gl/cLYUuJ>



SAN ANTONIO: UN PUERTO A GRAN ESCALA



Foto: www.revistanuestromar.cl

INTRODUCCIÓN

Con el reciente anuncio del Presidente Piñera en la Cuenta Pública 2018, se ratifica lo anunciado por el Gobierno anterior, referente a la construcción del puerto de Gran Escala en la ciudad de San Antonio. Este proyecto, también llamado megapuerto o puerto exterior, viene a consolidar a San Antonio como el principal puerto en transferencia de contenedores a nivel nacional y su empresa portuaria (EPSA), se afianza como un eficaz administrador de la infraestructura marítimo-portuaria del litoral central.

La ubicación geográfica de San Antonio permite reducir considerablemente los tiempos de entrega de las importaciones y exportaciones, desde y hacia los principales polos productivos y de consumo del país, respectivamente. Durante el año 2017, logró movilizar cerca de 1,3 millones de TEU, proyectando de esta forma, un crecimiento sostenido y la necesidad de desarrollar mejores

servicios e instalaciones para sus concesionarios y aspiraciones futuras.

De acuerdo con la proyección de la demanda y en un análisis prospectivo, los puertos containeros de la V región (Valparaíso y San Antonio), han incrementado sus niveles de transferencia de carga durante los períodos 2015/2016 y 2016/2017, a razón de un 7 % promedio, situación que alcanzaría la saturación de la capacidad actual hacia el año 2024, de no mediar mejoras operacionales sustantivas o ampliación de las actuales capacidades.

En este contexto, EPSA ha desarrollado una estrategia en el tiempo, para lo cual adoptó medidas concretas como la compra de 70 hectáreas de terrenos en el sector sur de las actuales instalaciones; desarrollar la denominada Plataforma Logística Internacional de San Antonio (PLISA); promover el Plan Regulador Comunal de tal forma que albergue el crecimiento portuario y, principalmente, difundir y

concientizar su Plan Maestro: el Proyecto del Puerto de Gran Escala (PGE).

DESARROLLO

Chile es uno de los países con mayor índice de crecimiento de todo el continente sudamericano. El incremento del consumo y de las exportaciones chilenas está provocando un aumento del tráfico portuario; donde se estima que los puertos de la región de Valparaíso estarán cerca de su máxima capacidad en un horizonte de 6 a 8 años, motivo por el cual EPSA ha desarrollado el proyecto del PGE, que permitiría movilizar anualmente cerca de diez millones de TEUS, solo en San Antonio, hacia el año 2035.

Este proyecto se encuentra en su fase de ingeniería básica, pronto a iniciar el Estudio de Impacto Ambiental, y previo a haber realizado un acucioso Estudio de Factibilidad por parte de INTECSA - INARSA, empresa española con más de 45 años de experiencia en estudios de esta naturaleza.

Las obras que considera el proyecto consistirán en dos frentes de atraque de 1.730 metros, con capacidad para recibir portacontenedores de la clase Triple E, es decir, las naves de mayor dimensión en la industria que operan actualmente, con un diseño para el proyecto consistente en 400 metros de eslora, 59 metros de manga, 15 metros de calado y capacidad para transportar 15.000 TEUS.

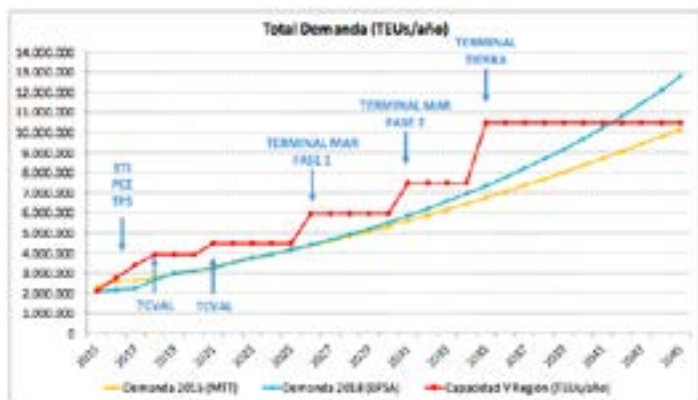
Con una inversión total de 3.366 millones de dólares, el PGE pretende alcanzar la demanda pre-

vista, estimando efectuar maniobras de entrada y salida en forma similar a la operación de la actual dársena, estimando condiciones límites meteorológicas, que permitirán maniobrar con vientos de hasta 25 nudos, con naves portacontenedores de mayor dimensión, situación que permitiría albergar hasta ocho naves tipo simultáneamente.

La cota de dragado en el canal de acceso será de 24 metros, al igual que el área de reviro, profundidad que disminuirá en los sitios de atraque y dársena, hasta los 18,5 metros. Para materializar el proyecto, se han dimensionado tres fases, que se irán concretando conforme con la evolución del tráfico previsto, y que básicamente considera lo siguiente: Construcción del rompeolas y dragado, del Terminal Mar y del Terminal Tierra.



Otras particularidades del proyecto guardan relación con un sistema logístico integral, considerando a modo de ejemplo, un moderno acceso vial de cuatro pistas (dos por sentido) que conectarán los terminales con las principales arterias de San Antonio, es decir, la Autopista del Sol o la Ruta de la Fruta, respectivamente. En este sentido, y con el propósito de evitar posibles congestiones en las puertas de los terminales, particularmente en las horas de alta demanda, se implementará una zona de estacionamiento de camiones contiguo al PGE, de tal forma que estos vehículos no interfieran en el normal tráfico de la ciudad y evitando de esta forma fragmentar el justo equilibrio o armonía que debe existir en una ciudad puerto, sumado al enfoque social local que busca el proyecto.





Adicionalmente, el 30 % de la carga del PGE podrá ser transportada por ferrocarril, reduciendo así la congestión en carreteras y siendo por tanto una ventaja medioambiental. En el caso de materializar las nuevas rutas ferroviarias, la transferencia de contenedores entre el patio y el ferrocarril considerará grúas de muelle, grúas automáticas del patio y grúas pórtico del terminal ferroviario, comúnmente conocidas como RMG, las cuales se encargarán de tomar el contenedor en el piso, elevarlo y trasladarlo para depositarlo sobre los modernos vagones del tren. De esta forma, la incorporación de este dispositivo de transporte no condicionará el crecimiento de la ciudad de San Antonio y supondrá importantes beneficios para su población, respetando su concepción global con el medio ambiente.

En el contexto social, además se pretende desarrollar planes de fomento a la pesca artesanal, vigilancia marino-ambiental, fomento al desarrollo local, urbanismo ambiental, relacionamiento comunitario, reasentamiento y de manejo biótico. De esta forma, se obtiene un beneficio y mejor uso del borde costero, que se traduce en desarrollo del turismo y áreas de esparcimiento, en armonía con el medio ambiente y cuidando además los patrimonios locales, como los parques naturales del sector y los humedales de aves migratorias y especies de la flora y fauna local.

Los desafíos a corto plazo, según declaraciones del gerente general de la Empresa Portuaria de San Antonio, radican en cuatro ejes. En primer térmi-





no, el económico, gestionar fondos y deuda para construir la obra de abrigo y consecuentemente licitar los dos terminales a concesión. En segundo lugar, un eje medioambiental, que estará marcado por la participación ciudadana y particularmente por el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto. El tercer eje consta de estudios en el Instituto de Hidráulica de Chile y en Wallingford, Inglaterra, con el objetivo de desarrollar ensayos relacionados con el molo de abrigo o rompeolas, sumado a los aspectos de maniobrabilidad en detalle. Finalmente, el cuarto eje busca cumplir con la ley portuaria, respecto a la libre competencia, intercambiando información con el Tribunal, para el pronunciamiento respecto a las condiciones que deberán cumplir los interesados.

CONCLUSIONES

La construcción del puerto a gran escala en San Antonio viene a responder a una necesidad-país de mantener un nivel de competitividad, respecto a la transferencia de carga en un escenario global. Lo anterior, requiere intrínsecamente un aumento en la capacidad, condicionada por cierto a la infraestructura existente. Estas mejoras van más allá de la infraestructura portuaria y se internan en el *hinterland*, como zona de influencia territorial.

La operación armónica de un proyecto de la magnitud del PGE, requiere de políticas públicas que proyecten el desarrollo logístico, mediante la construcción o ampliación de rutas terrestres y ferroviarias, para la optimización en los tiempos de entrega y recepción desde y hacia los principales centros productivos y de

consumo, que sean capaces de mitigar la saturación urbana y rural, de acuerdo con la estimación del tránsito de contenedores en el mediano plazo.

La implementación del proyecto en sí, sumado a las nuevas tecnologías para la manipulación de carga contenerizada, y el eventual aumento de los límites operacionales para las maniobras de entrada y salida de naves, en relación con las condiciones meteorológicas, demandarán un trabajo multidisciplinario por parte de servicios públicos con competencia en la materia. Particularmente, la Autoridad Marítima deberá reaccionar oportunamente para velar por la seguridad, en el amplio sentido de la acepción, no solo en el nuevo recinto portuario, sino extender su reaccionar en la potenciada Línea de Comunicaciones Marítima, lo cual supone un importante incremento del actual tráfico marítimo.

El PGE se perfila como un proyecto sustentable y moderno, permitiendo convertir este puerto en un importante motor de crecimiento para San Antonio y el país.

Colaboración:

T1 LT Sr. David LÓPEZ Stancic.

Litoral Sr. Sebastián SEPÚLVEDA Zúñiga.

BIBLIOGRAFÍA

Presentación a Capitanía de Puerto de San Antonio del Sr. Daniel Roth, Gerente Proyecto Puerto Exterior, EPSA.



Antigua Escuela Naval.

Caminar actualmente en Viña del Mar por la calle Valparaíso o avenida, como la llaman ahora, es realmente chocante. Esto es particularmente penoso para los cadetes navales de décadas pasadas (1940-1950), pues era el lugar de nuestros encuentros y paseos los domingos en la mañana.

Cuando al fin daban la orden de franco, después de las interminables revistas de tenida, que eran aún más largas cuando las pasaba el Director de la Escuela, salíamos raudos hasta el ascensor para bajar a la plaza Aduana y tomar las micros con dirección a Viña del Mar o el tren hacia los pueblos del interior. Que contentos íbamos ya que en pocos momentos más nos reuniríamos con nuestras pololas y amigas en la calle Valparaíso. Algunas ya estaban paseando en espera de nuestra llegada y otras todavía en misa en la parroquia de Viña del Mar. Cuando terminaba la misa, siempre me he preguntado cuan largas se les hacían y si efectivamente podían estar concentradas durante el sermón, pensando seguramente

en los jóvenes que las estarían esperando impacientes afuera, salían caminando ligeritas al encuentro de sus cadetes y amigos civiles.

Todas lindas, arregladitas con sus bonitos vestidos o de faldas plisadas o plato, de un largo ligeramente bajo la rodilla y medias de seda, con sus caras sonrientes y alegres saludos. Recordemos que las niñas, como nos referíamos a ellas, no usaban pantalones en aquellos años, habría sido algo muy mal visto. Su uso era solo aceptado durante excursiones, paseos a los campos o montar a caballo. No como ahora que el pantalón de mezclilla —perdón, jeans— las hacen parecer uniformadas por lo ampliamente usado y cuanto más ceñido, desteñido, roto y parchado tanto mejor. También el “short”, corto y ojalá ceñido, ha reemplazado a la pollera como “tenida” femenina. ¿Cuál irá a ser la próxima moda?

A su vez nuestros amigos/rivales civiles, “los paisas”, vestían terno y corbata y también paseaban

ufanos con sus acompañantes o miraban con cierta envidia a estos cadetes (empanadas o pequeños nos decían porque solo salíamos los domingos) que llenaban la calle Valparaíso envueltos, en los días más frescos, en sus capas. Años más tarde los cadetes prácticamente dejaron de usarlas llevándolas colgando, con poca gracia del brazo izquierdo, y el infaltable maletín en la mano derecha. Supongo que el maletín se justifica porque ahora salen por los fines de semana, cosa impensada en aquellos años. No siempre el tiempo pasado fue mejor.

Las primeras dos o tres cuadras por la vereda sur desde la plaza de Viña del Mar hacia el poniente, era la zona preferida para pasear. No había vendedores ambulantes, solo uno que otro pordiosero, perfectamente conocidos e identificados, que se instalaban en las cuadras siguientes.

Algunos cadetes, normalmente los más antiguos, se paraban en los escalones a la entrada del café Virreina, desde cuya atalaya tenían mejor vista sobre la calle. Ese café, de tantos recuerdos, quedaba en la primera cuadra donde actualmente está el edificio Couve.

Al principio encontraba curioso y me llamaba la atención que el lugar del paseo fuera en dicha calle y no en la bonita plaza Vergara. Tan distinto a Valdivia, desde donde venía, donde la juventud se paseaba por la vereda exterior poniente de la plaza, bajo los frondosos tilos, y las personas mayores se sentaban en los escaños, siempre que no estuviera lloviendo, mirándonos pasar y seguramente recordando aquellos tiempos ya idos en que eran ellos los que flirteaban en ese mismo lugar.

Poco a poco la calle Valparaíso iba quedando vacía pues todos nos dirigíamos a las casas de nuestros familiares o apoderados para almorzar.

En las tardes (15:00 horas) nos volvíamos a reunir, esta vez, en el teatro Municipal de Viña del Mar para asistir a la matiné. El teatro, que funcionaba como cine en esa época, se llenaba de juventud bulliciosa que solo callaba cuando comenzaba la función y volvía a llenarse de gritos y saludos durante el intermedio, momentos en que muchos salían a



Antigua calle Valparaíso. Foto: www.soychile.cl

fumar al hall y otros a cumplir con los llamados de la naturaleza.

En las tardes también se reanudaban los paseos en la calle Valparaíso, que en aquellos tiempos era de doble tránsito con los faroles al medio de la calle entre los cuales se estacionaban los autos en que se instalaban cómodamente “fisgones” para ver y “pelar” a los paseantes. Los peladores y criticones nunca faltan y era para muchos un pasatiempo “entretenido”.

En la época estival el paseo de las tardes se trasladaba a la avenida Perú, actualmente tan venida a menos. Qué pena causa ahora recorrer dicha avenida llena de vendedores callejeros y sucia. Es de esperar que sigan mejorándola como paseo, pero va a ser muy difícil que saquen a los vendedores que ya se han apoderado de ella.

Los bailoteos comenzaban temprano en las tardes, pues los “señores” cadetes debían retirarse con gran pesadumbre de ellos y de las niñas, pero con cara de felicidad de nuestros amigos civiles, para llegar antes de las 22:30 horas a recogerse a la Escuela. Llegar tarde significaba no salir el domingo siguiente.

Poco a poco, paso a paso, se fue cambiando el régimen de salida. Los con parche (lista de mérito,

calificación sobresaliente o deportista distinguido) podían salir los sábados en las tardes, pero con recogida siempre a las 22:30 (¡qué lata!). Y vino un paso importante, los cadetes con parche podían pernoctar afuera las vísperas de los días festivos (no incluía los sábados) y los no castigados podían salir los sábados en las tardes. Los escasísimos cadetes con parche triple podían salir francos los miércoles después del término de las actividades, lo cual era en las tardes a horas bastante avanzadas (digamos ya oscuro en invierno). Eran muy pocos los que ostentaban parche triple y escasos los que aprovechaban dicha franquicia. Bueno, por algo tenían parche triple y preferían quedarse estudiando en la Escuela.

Desde luego, en aquellos años, no podíamos vestir de civil. Al que sorprendían —ya que algunos se arriesgaban— les llegaba un buen castigo.

De salir de paseo al campo o ir a la playa (en verano uniforme de pantalón azul, chaqueta y camisa blanca de cuello almidonado y corbata) había que llevar la ropa para cambiarse una vez alejado de la civilización. En la playa para desvestirse y ponerse el traje de baño se contaba con casetas ad hoc o, si se era más afortunado y disponía de un amigo/a

o pariente con carpa, las cuales se convertían en verdaderos saunas con el calor del sol.

Muchos viñamarinos tenían sus carpas, las que eran armadas todas las mañanas por los “carperos” en el mismo lugar y retiradas y guardadas en las tardes.

Las playas a las cuales acudían los viñamarinos y turistas eran solo unas pocas. En Viña del Mar estas eran la Poca Ola, Recreo —donde existía también una piscina de agua de mar que fue destruida por las bravezas del año 1968 y nunca fue reconstruida—, caleta Abarca, Las Salinas, la tranquila caleta Montemar —donde los niños aprendían a nadar—, Cochoa, Los Lilenes y las de Concón (Negra y Amarilla). Las zonas de Los Marineros, El Sol, Reñaca, La Boca, etc., no eran visitadas por bañistas ni siquiera para tomar baños de sol.

En Montemar se produjo con el tiempo un gran problema, pues cada vez llegaba más y más gente al disponerse de movilización colectiva, muchos con sus niños para pasar el día premunidos de canastos con cocaví y esas grandes radios a transistores. Estas personas se encaramaban en las rocas o se

Balneario Las Salinas. Foto: www.enterreno.com



instalaban en cualquier parte, dañando la flora y fauna del lugar que se suponía debía estar resguardada para ser estudiada por los científicos de la Estación de Biología Marina de la Universidad de Chile. La situación se puso insostenible por lo que fue cerrada al paso del público en la década de 1970 y se prohibió totalmente el baño en la poza.

Tal vez la mejor playa de la zona era, y lo sigue siendo, la de Las Torpederas en Valparaíso. Pero allí se produjo un gravísimo problema de contaminación por el botadero de basura instalado sobre el acantilado un poco más al sur desde el cual se tiraban los desperdicios directamente al mar. La basura que flotaba era arrastrada por el viento del SW al interior de la caleta convirtiéndola en una zona altamente insalubre. Además, cada cierto tiempo se prendía fuego a la que quedaba sobre el acantilado agravando aún más la situación, ya que el olor que se desprendía era insoportable y se sentía en todo Playa Ancha. Años después se logró cambiar el botadero de basura a otro lugar.

Cuando se trasladó el faro Punta Ángeles, que estaba donde se construyó la nueva Escuela Naval al lugar en que se encuentra ahora, era un lugar solitario lleno, pero lleno de moscas debido al basural, por lo que muchos se referían a este como el faro Moscas.

Respecto a la Escuela, la Blanca Casona, esta desde luego no contaba con calefacción. Las salas de clase eran escalonadas y nos sentábamos en estricto orden alfabético. A mí me tocaba en el tercer escalón que tal vez era un poco menos helado que el primero donde la corriente de aire al nivel del suelo debe haber sido mayor. Como las puertas se mantenían abiertas asistíamos a clases con chaquetón lo cual por supuesto no mitigaba el frío invernal. Así es que los sabañones eran pan de cada día. ¡Ah! y no olvidemos el “pie de atleta” ...

Los profesores podían fumar durante las clases. Había uno que fumaba cigarrillos, creo que marca Baracoa, que despedían un olor bastante desagradable por lo que, al menos en ese caso, había que agradecer la puerta abierta.

Siempre comentaban las personas mayores que los temporales en Valparaíso ya no eran como los de antes. Nosotros dudábamos que fuera cierto, puesto que experimentamos algunos de mucha intensidad con las consabidas varadas de algunos buques en la costa y algunos incluso hundidos. Los lugares predilectos eran la costanera y los roqueríos frente a la Universidad Santa María.

En aquella época no faltaban algunos buques ya inservibles fondeados por años en la bahía, generalmente frente a la zona del muelle Barón, supuestamente muy bien anclados, incluso con rejillas, que garreaban o se les cortaban las cadenas (¿?) y que, según las malas lenguas, “terminaban lamentablemente destruidos” en la costa al ser arrastrados hacia ella por los fuertes vientos e intenso oleaje. “Pura mala suerte”.

¿A qué van los comentarios anteriores?: a que efectivamente la frecuencia y la intensidad de los temporales por los cuales Valparaíso era conocido y famoso, ya casi no se presentan, por lo que efectivamente a los antiguos (de nuestra época) he terminado por creerles. Esos temporales que comenzaban con los vientos de los NW tan típicos, que uno podía sentir y “oler”; los que junto con aumentar su intensidad iban formando esas olas cortas y de fuertes pendientes cada vez más grandes, que azotaban la costanera y pasaban por sobre la parte más baja del molo de abrigo, poco se ven ahora. No digo que no existan, pero son mucho menos frecuentes que en el pasado, como estoy seguro les consta a muchos de ustedes amables lectores. De hecho, la actividad del Bote Salvavidas se ha visto bastante disminuida, con la correspondiente “desilusión y queja” de los voluntarios.

Últimamente se ha producido un cambio que ha causado inquietud en la población. Nos hemos visto afectados por fuertes marejadas, provenientes del norte que no obedecen a los temporales clásicos y que han causado estragos en zonas costeras casi no tocadas en el pasado. ¿Serán consecuencia del cambio climático?

Colaboración:
Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czisckhe



ACTUALIDAD DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

RESUMEN

Si existe una industria absolutamente relevante para el mundo moderno sobre la cual se sustenta el intercambio comercial y el desarrollo económico, tecnológico e incluso sociocultural de los países, esta es la industria del transporte marítimo, la que, a su vez, y aunque parezca contradictorio, es una de las actividades económicas más desconocidas por la población en general.

Con un modelo económico en el cual la totalidad del planeta, prácticamente, se sustenta en la importación y exportación de materias primas y productos manufacturados entre distintos puertos, puntos de entrada a las cadenas logísticas y de producción, resulta incomprensible la invisibilidad de una industria plenamente globalizada y con altos niveles de eficiencia. La cual nos posibilita tener a nuestro alcance aproximadamente el 90 % de los productos que utilizamos, comemos o vestimos a diario.

Como una manera de entender la importancia de la actividad marítima y dimensionar su verdadero impacto en nuestra sociedad, resulta fundamental conocer algunos datos concretos y actuales, que presentados de una manera práctica nos facilitarán la tarea de acercar a la industria del transporte marítimo a nuestra vida diaria.

DESARROLLO

En la actualidad, la industria del transporte marítimo se encuentra en proceso de recuperación de los efectos de la crisis económica mundial de fines de la década pasada; sin embargo, los signos de mejoría se van haciendo cada vez más evidentes. Según el informe del año 2017 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo, el transporte vía marítima aumentó desde un 1,8 % el año 2015 hasta un 2,6 % el año 2016, con un total de 10,3 billones de toneladas de carga transportada.

Cuesta imaginarse una cifra tan alta o buscar algo con que compararla para tomar una referencia. La misma entidad pronostica que para el año 2022, el comercio marítimo mundial crecerá en un 3,2 %. Por esa razón se puede entender que hoy en día, la capacidad de carga de los buques no tenga comparación con ningún otro medio de transporte y eso influye directamente en los precios a los que accedemos a la mayoría de los productos. Por ejemplo, si vamos a comprar una lata de cerveza importada desde Bélgica o desde los Países Bajos, el costo que pagamos por concepto de transporte de esa lata desde el otro lado del mundo hasta nuestras manos es insignificante. Una lata de cerveza u otro producto similar, puede atravesar el océano por un precio de transporte cercano a 1 centavo de dólar.

Si nos queremos hacer una idea rápida, según información de sitios web especializados y simuladores de importación, enviar un contenedor en un buque desde Asia a Europa puede costar aproxima-

damente USD 600, mientras que el valor comercial de los productos al interior del contenedor puede ser de USD 300.000 o incluso más. De hecho, el transporte vía marítima es tan barato, que periódicamente zarpan buques llenos de astillas desde Chile a China y luego regresan otros buques desde China con tableros de astillas prensadas.

Aunque esto pueda sonar a un despropósito, comercialmente tiene sentido, entre otras cosas porque el costo de transporte vía marítima, tanto de las astillas a granel como de los tableros en contenedores, es muy bajo. El costo de transporte vía marítima ha disminuido de tal manera, que, para satisfacer la demanda, se han incorporado nuevas naves, especialmente en el área de los portacontenedores, presionando los costos de los fletes a la baja, lo que incluso ha puesto en jaque la rentabilidad de algunas compañías navieras, obligándolas a buscar nuevas formas de reducción de costos.



Una de las principales ventajas del transporte marítimo frente a otros medios de transporte, radica en el volumen de carga transportado. En la mayoría de los casos, los exportadores hacen sus mayores esfuerzos por optimizar el espacio dentro de esos dispositivos llamados “contenedores”, que ya forman parte del paisaje de la industria del transporte multimodal, pero que, con su simpleza y versatilidad, revolucionaron para siempre la industria del transporte y el comercio mundial.

El contenedor fue creado por un visionario norteamericano, empleado de una bencinera llamado Malcom McLean, quien en el año 1934 decidió invertir la totalidad de sus ahorros, que ascendían a 120 dólares, en la compra de un camión de segunda mano, consiguiendo un contrato de transporte con una tabaquera local. Tan solo once años después *McLean Trucking Co.* se había convertido en la segunda mayor empresa de transportes de Estados Unidos, con una flota de más de 1.700 camiones.

En su afán por optimizar cada eslabón de la cadena logística y con su amplio conocimiento del negocio del transporte de cargas, se convenció de que la fase marítima de este proceso era el más ineficiente. La modalidad de carga que se usaba en la época consistía en que los camiones al llegar al muelle eran embarcados completos a bordo de los buques y transportados vía marítima hacia otro punto de la costa de Estados Unidos, lo que generaba una gran cantidad de peso y pérdida de espacio en los buques que no estaba destinado a la carga, sino que se desperdiciaba en los camiones. La idea fue instantánea y sorprendentemente simple: ¿por qué no desmontar el acoplado de los camiones y transportarlos solos a bordo del buque, para acoplarlos nuevamente en otro camión al llegar a puerto?

Completamente convencido de su idea, decidió vender su empresa de camiones y comprar una pequeña compañía naviera, junto a dos antiguos buques militares de carga de la Segunda Guerra Mundial, los que adaptó para transportar los acoplados bajo cubierta. El resultado fue el primer buque portacontenedores de la historia, el “IDEAL-X”, que zarpó el 26 de abril de 1956 desde el puerto de Newark hasta Huston, con una carga de 58 contene-

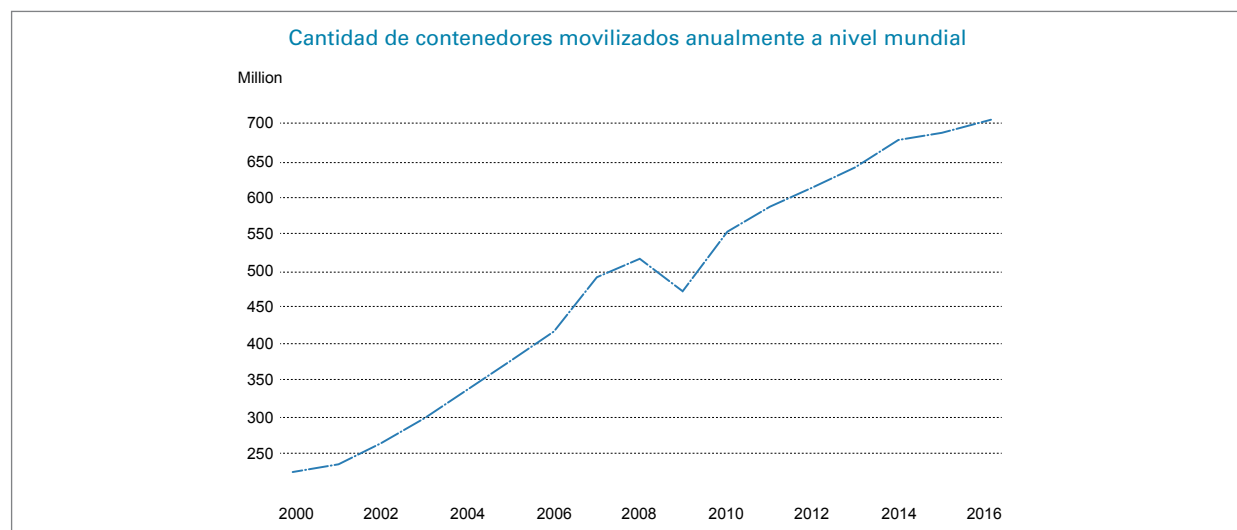
dores. El resultado del viaje de prueba dejó perpleja a la industria del transporte de la época: el costo total de la operación se había reducido 39 veces, en comparación con la modalidad tradicional y en un tiempo mucho menor.

Luego de revolucionar el mundo del transporte de carga con su idea, se dio cuenta de que para que sus contenedores se pudieran utilizar en toda la cadena logística, necesitaba poder transportarlos en trenes, camiones y buques y, además, debían existir grúas especiales para hacer más rápidas las cargas y descargas. Para eso necesitaba dos cosas: que los contenedores fueran utilizados por todas las empresas de transportes y que todos sean iguales. Con ese propósito, decidió estandarizar y patentar las medidas de los “contenedores” bajo una norma ISO y liberó la patente para que pudieran ser usadas fácilmente por toda la industria.

Al declararse la guerra de Vietnam, el gobierno norteamericano asignó la tarea de transportar pertrechos militares a la nueva empresa naviera de MacLean, denominada “Sealand Industries”, la que contaba con cerca de 40 buques. En las primeras navegaciones, el visionario transportista se dio cuenta de que, al zarpar de Vietnam, sus buques regresaban con los contenedores vacíos, por lo que decidió hacer escala en Japón para cargar sus contenedores con productos que tenían por destino Estados Unidos. De esta forma, se abrió la ruta comercial entre Asia y Estados Unidos para el transporte de carga en contenedores.

El crecimiento fue monstruoso, transformándose en la empresa líder en el transporte marítimo mundial durante muchos años. En 1986 “Sealand Industries” se fusionó con “CSX Logistics” y el año 1999 fue vendida a la naviera danesa “Maersk”, pasando a llamarse “Maersk Sealand”, la que el año 2006 cambió su nombre a “Maersk Line”, actualmente la naviera más grande del mundo.

De acuerdo con las estadísticas del Banco Mundial, el año 2016 se movilizaron en el mundo más de 700 millones de contenedores (TEUs). Una cifra realmente impresionante. Para hacernos una idea, si ponemos esos 700 millones de contene-



Fuente: Estadísticas del Banco Mundial.

dores en uno junto a otro, cubrirían una longitud de cerca de 4.200.000 kilómetros; es decir, que la fila de contenedores movilizados vía marítima en un solo año podría dar una vuelta al sol. De hecho, si quisiéramos sobrevolar esa fila de contenedores en un avión comercial, nos demoraríamos más de 6 meses en hacerlo. Son los buques portacontenedores los que año a año van rompiendo récords de tamaño y capacidad de carga.

Hasta diciembre de 2017, el buque de carga más grande del mundo era el *OOCL Hong Kong*, con una eslora total de 399,87 metros y una capacidad de 21.413 TEUs, siendo capaz de transportar en un solo viaje 197.317 toneladas, es decir, si este buque fuera cargado exclusivamente con comida, en una sola recalada podría asegurar la alimentación de toda la población de Viña del Mar para 8 meses.

Desde 1980 hasta 2016, el transporte de cargas por vía marítima en todas sus modalidades ha crecido en un 64 % y, en particular, el transporte de carga en contenedores ha aumentado en un 94,07 % en el mismo período.

Resulta increíble como una idea tan simple pueda tener un impacto global tan grande, pero por lo general las ideas más simples son las más revolucionarias. Siguiendo esa línea, durante una conferencia el año 2014, el destacado arquitecto

chileno Alejandro Aravena, indicó que: “el diseño tiene un gran poder: el poder de síntesis”. Cuanto más complejo el problema, mayor es la necesidad de simpleza. Ese mismo concepto, fue el aplicado por un camionero hace cerca de 70 años y cambió el mundo. La globalización, tal como la conocemos hoy en día, nunca hubiera existido sin el transporte de carga en contenedores.

Pero el transporte marítimo no se reduce a los buques portacontenedores. De hecho, este tipo de naves representa apenas un 5,7 % del total de buques que componen la flota mercante mundial, considerando los buques de Arqueo Bruto igual o mayor a 100, los que hasta diciembre de 2017 llegaba a las 89.804 naves de distintos tipos y tamaños. Los buques tanque, tanto petroleros como gaseros y quimiqueros, representan en conjunto un 17,9 % del total, mientras que los buques graneleros constituyen un 12,9 %.

El transporte de cargas a granel representa igualmente un factor de vital importancia para el desarrollo mundial, tanto en lo relacionado con el abastecimiento de combustibles como en cuanto a la exportación e importación de productos utilizados en distintos fines y cadenas de producción o consumo directo. Como referencia, el transporte de las cinco principales cargas a granel ha aumentado un 81 % entre 1980 y 2016. En el caso del com-

bustible, considerando petróleo y gas, el año 2016 se transportaron vía marítima 3.055 millones de toneladas, lo que constituye un 4,2 % de aumento respecto al año anterior.

Un fenómeno derivado de la caída que sufrió la industria marítima luego de la crisis económica de 2008 fue el estancamiento de la construcción naval. De esta manera, la flota mundial ha ido envejeciendo, hasta llegar hoy en día a que el 53,15 % de los buques tiene más de 20 años, con un promedio de edad mundial de 20,57 años y una tasa de recambio entre 2016 y 2017 de apenas un 0,65 %. Esto implica una serie de desafíos en cuanto a los procesos de mantenimiento por parte de las compañías navieras, y de certificación de seguridad por parte de los Estados de Abanderamiento y supervisión por los Estados Rectores del Puerto. La misma crisis de la industria durante los últimos años, derivó en una serie de fusiones de grandes empresas navieras, lo que ha llevado a una gran concentración del negocio del transporte marítimo.

De acuerdo con cifras correspondientes a mayo de 2017, entre las cinco navieras más grandes del

mundo: Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC), CMA-CGM, China Ocean Shipping Company (COSCO) y Hapag Lloyd, concentran un 54,9 % del mercado mundial de transporte de carga en contenedores.

Todos los buques tienen un proceso de vida útil desde que son construidos, pasando por sus años de explotación comercial, donde pueden tener distintos propietarios y banderas, hasta terminar finalmente en desguace y reciclaje para dar paso a nuevos buques. Todas estas etapas forman parte del negocio marítimo y generan nichos de participación. De hecho, muchos países se especializan en algunos de estos nichos.

Existen datos interesantes al respecto: un ejemplo de ello son los países que cuentan con una industria de construcción naval desarrollada como la República de Corea, China y Japón, los que en conjunto construyen el 91,8 % del Arqueo Bruto mundial. Gran parte de esos buques pertenecen a propietarios de cinco nacionalidades: Grecia, Japón, China, Alemania y Singapur, las que agrupan el 49,5 % del deadweight (capacidad de carga) de la flota mundial. Sin embargo, la gran



Buque portacontenedores "OOCL Hong Kong".

mayoría de los propietarios de buques operan sus naves bajo registros abiertos, buscando disminuir costos operacionales; de hecho, el 70 % de los buques de la flota comercial mundial están registrados en países distintos a los países de origen de sus propietarios.

En este sentido, entre los cinco registros más grandes, que corresponden a Panamá, islas Marshall, Liberia, Hong Kong y Singapur, abarcan el 54,6 % del Arqueo Bruto mundial. Asimismo, las 35 banderas con mayor representatividad en el Arqueo Bruto Global concentran el 95 % de la capacidad de carga de la flota mundial. El resto de las banderas se reparten el 5 % restante. Finalmente, en el negocio del desguace de buques, participan casi exclusivamente cuatro países: India, Bangladesh, Pakistán y China, los que conjuntamente cubren el 94,9 % de las operaciones de desguace de naves considerando su Arqueo Bruto. Este último, es un negocio en el que pocos países quisieran participar dadas sus consecuencias ambientales.

Es justamente el tema ambiental, el que ha formado parte de las principales preocupaciones de la industria en las últimas décadas, así como también se ha transformado en una prioridad para la Organización Marítima Mundial (OMI). Entre la década de los cincuenta y los años setenta, la industria marítima se hizo conocida por la opinión pública, principalmente por los grandes siniestros con derrames de petróleo en distintas partes del mundo, que hacían que el transporte marítimo de combustibles constituyera una amenaza para el medio ambiente marino.

Es en ese contexto, que nacen regulaciones internacionales como el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques, MARPOL 73/78, el que, desde su implementación, ha logrado reducir de manera muy significativa la contaminación del mar por parte de los buques. En el caso de la contaminación por hidrocarburos, considerando el promedio de derrame de hidrocarburos en la década de los setenta hasta lo que va de la década actual, entre 2010 y 2017, ha disminuido en un 91,6 %.

Pero eso no es todo, la consecuencia de tener un transporte marítimo de hidrocarburos más seguros

ha permitido que, desde el año 1983 hasta la fecha —en que entró en vigor el Convenio MARPOL— el transporte de combustible vía marítima haya aumentado aproximadamente en un 106 %.

Sin embargo, en los últimos años se pudo conocer y evidenciar el impacto de la industria marítima en la contaminación de la atmósfera, debido al gran tamaño de los buques y la potencia de sus motores, a lo que se suman las características del combustible utilizado; el que normalmente corresponde a hidrocarburos residuales con alto contenido de óxidos de azufre y óxidos de nitrógeno. Hay cifras al respecto que son impresionantes. A fines del año 2009, el periódico británico “Daily Mail” publicó un artículo en el que indicaba que los 16 buques más grandes a esa fecha, producían tanta contaminación atmosférica como todos los autos del mundo.

Los datos que respaldan esa información corresponden a cifras promedio de emisiones anuales de azufre, tanto por parte de los buques más grandes como de los automóviles de tamaños normales (estimado a esa fecha en cerca de 800 millones de vehículos), y considerando además las características de los combustibles utilizados por cada uno. En ese sentido, la OMI tomó nota de la preocupación que ha existido durante las últimas décadas, en cuanto al aporte de la industria marítima en la emisión de gases de efecto invernadero a nivel global; para lo cual incorporó una serie de normas que conformaron el Anexo VI del Convenio MARPOL. Este entró en vigor el año 2005, y está dedicado exclusivamente a la prevención de la contaminación atmosférica y a la eficiencia energética en el diseño y operación de los buques.

De acuerdo con dichas reglas, gradualmente han aumentado las exigencias de eficiencia y emisiones por parte de los motores y los buques en general. Además, se ha ido restringiendo el contenido de azufre en los combustibles de uso marino desde un 4,5 % m/m antes del año 2012, a un 3,5 % hoy en día, hasta llegar a un 0,5 % m/m en el año 2020, para lo cual se están preparando actualmente, tanto la industria marítima en general, como la industria de producción y refinamiento de combustibles de uso marino.

Aun cuando las cifras pudieran hacer pensar, que la industria marítima es uno de los grandes contribuyentes en la emisión de gases de efecto invernadero, la verdad es que no es así. De acuerdo con el Tercer Estudio de Gases de Efecto Invernadero, realizado por la OMI el año 2014, la industria del transporte marítimo es responsable de apenas el 2,2 % de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, reduciendo sus emisiones en un 19 % desde la entrada en vigor del Anexo VI de MARPOL. De hecho, aun cuando la flota mundial de buques aumentó en un 21,2 % entre el año 2007 y 2015, el porcentaje de aporte total de la industria marítima en la emisión de gases de efecto invernadero, específicamente CO₂, frente a las emisiones globales a la atmósfera, disminuyó en un 0,5 %.

Todo lo anterior, hace que la industria del transporte marítimo siga siendo el medio de transporte que menos aporta a la emisión de gases de efecto invernadero, si se compara en cuanto a la cantidad de partículas emitidas por unidad de carga y distancia. Así, por ejemplo, un buque porta contenedores de gran tamaño, puede emitir aproximadamente 3 gramos por tonelada transportada y por kilómetro recorrido, mientras que un avión emite 435 gr*t/km, es decir, 145 veces más.

Desde el punto de vista ambiental, se espera que la tendencia de los próximos años sea el uso por parte de la flota mercante mundial de combustibles más limpios, como el gas natural y otras mezclas de combustible, que generen un menor efecto en las emisiones a la atmósfera. A este tema se suman otros significativos avances de la industria marítima en los últimos años, en áreas como la tecnológica,

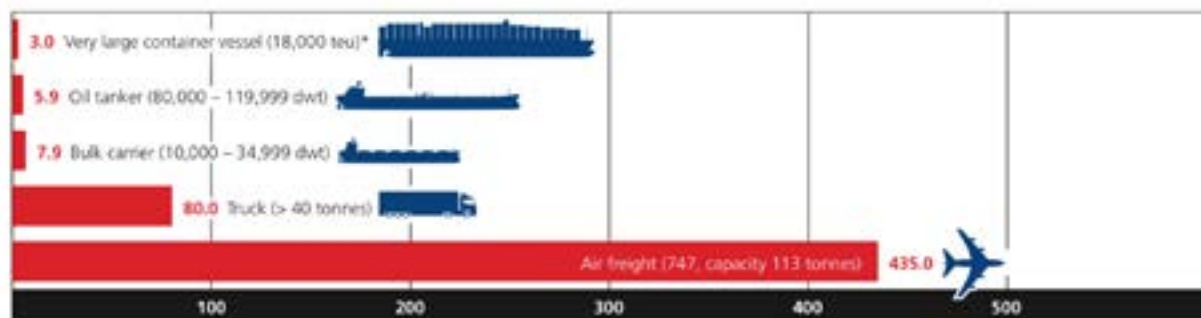
ecológica, laboral y comercial (Fuente: OMI, Estudio sobre Gases de Efecto Invernadero), que permiten visualizar con optimismo el futuro de una actividad, sobre la cual se sustenta la forma de vida del mundo actual y el desarrollo de los países y que, en consecuencia, merece ser difundida, conocida, valorada y apreciada por la sociedad en general.

Colaboración: Litoral Sr. Hans EKDAHL Espinoza
Ingeniero Naval con menciones en Arquitectura Naval y Máquinas Marinas
Universidad Austral de Chile.
Ingeniero en Administración Marítima.

BIBLIOGRAFÍA

- Organización Marítima Internacional (OMI).
En: www.imo.org
- Global Integrated Shipping Information System. En: www.gisis.imo.org
- Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo. Informe anual 2017.
En: www.unctad.org
- Estadísticas del Banco Mundial.
En: www.data.worldbank.org
- Agencia Europea de Seguridad Marítima.
En: www.emsa.europa.eu
- International Tanker Owners Pollution Federation Limited. En: www.itopf.com
- International Council of Clean Transportation.
En: www.theicct.org
- International Chamber of Shipping (ICS).
En: www.ics-Shipping.org

Grams per tonne-km





GOLETA "RIPPLING WAVE"

Al llegar a la Gobernación Marítima de Punta Arenas, es posible observar en el frontis, la proa de una nave, que en una placa se puede leer lo siguiente:

*A la ciudad de Punta Arenas
restos de la histórica goleta
"Rippling Wave" de José Nogueira.
Homenaje de admiración y gratitud
a los hombres de mar que con su
audacia forjaron el porvenir de la
Patagonia austral.*

(Gobernación Marítima de Punta Arenas, 1969)

Para entender por qué se encuentra en ese lugar, basta con conocer su importancia en el desarrollo de este territorio austral.

La goleta "Rippling Wave" fue construida el año 1868 en Nueva York en los Astilleros de Gates & Co y destinada a la pesca de la ballena y del lobo de mar de dos pelos en las costas y mares de la Patagonia. Desplazaba 164 toneladas y fue incorporada a la matrícula de Punta Arenas en abril de 1869 y, en uno de sus primeros viajes, tuvo a su bordo al valiente expedicionario George CHAWORTH Musters, conocido por su viaje de exploración que hizo por

el interior de la Patagonia a mediados del siglo XIX, en compañía de una tribu de indígenas tehuelches o patagones.

Al amanecer del 2 de mayo de 1869, la "Rippling Wave", esta goleta cazadora con alma aventurera, levó anclas en Punta Arenas para su primera expedición lobera, que casi fue la última. Es que, al día siguiente de la partida, producto de un violento temporal en el Estrecho de Magallanes fue obligada a buscar refugio en Puerto Swallow. Pero la furia de los elementos era tal, que arrastrada por la marejada y sin que pudieran impedirlo sus desesperados tripulantes fue lanzada sobre la costa. Allí quedó maltrecha y abandonada. Fue un par de desconocidos loberos los que aprovecharon de recoger estos restos náufragos y luego de calafatearla y armarla en Punta Arenas con dos cañones, la dejaron lista para otra expedición. Y así inició una serie de campañas loberas que dejaron grandes ganancias y también a menudo muertos entre los mismos cazadores.

Cada zarpe de la "Rippling Wave" de Punta Arenas era festejada como un acontecimiento. Es que los riesgos eran grandes y variados. El clima, las enfermedades, los asaltos y hasta el mismo lobo de mar que de cazado se trocaba en cazador. El méto-



"Rippling Wave"

do que se empleaba era sencillo. Llegada la goleta a los roqueríos, desembarcaba un grupo de fornidos marineros armados de enormes garrotes. Las focas en su huida desesperada hacia el mar se encontraban con los cazadores que repartían garrotazos a diestra y siniestra. La lucha era breve, pero trágica, sangrienta y acompañada de terroríficos gritos de animales y hombres, quejidos de dolor y voces de agonía. Luego venía el recuento, pero solía suceder que entre las presas aparecía algún marinero que había sido atropellado y aplastado entre las piedras por los lobos en su loca carrera en busca del mar.

Luego proseguía la goleta hacia otros requeríos y se repetía la misma historia hasta que repletaba sus bodegas. Entonces volvía llena de ricas pieles a Punta Arenas donde el poblado se reunía en la playa para recibirla.

Pero la "Rippling Wave" tiene muchas historias. En 1880, fue adquirida por el pionero José Nogueira para

sus viajes de Punta Arenas a las Malvinas desde donde traía lanares, el nuevo oro blanco que iba poblando las pampas magallánicas. Posteriormente, pasó a manos de la empresa Braun y Scott y continuó surtiendo de provisiones a las alejadas estancias. A bordo de ella se trasladaron aprendices de estancieros, los primeros lanares y sus perros guardianes como asimismo la madera de los solitarios ranchos. Se puede decir que la



El portugués José Nogueira.

“Rippling Wave” fue la gran pobladora de la Patagonia, tanto chilena como argentina.

El empresario y pionero José Nogueira efectuó un contrato de fletamento con don José Menéndez, que decía así:

Art. 1.º *Don José Nogueira da en fletamento a Don José Menéndez la goleta Nacional “Rippling Wave” de su propiedad para un viaje de ida al puerto de Río Gallegos, en toda su capacidad, para conducir maderas y otras mercaderías, debiendo tomarlas en no más de tres puertos, conocidos como seguros, por la cantidad de unos mil quinientos pesos \$1.500.00 m/c de Chile, que se pagarán por el fletador tan luego el buque se halle cargado y listo para zarpar.*

Art. 2.º *El armador se compromete a poner su embarcación ya mencionada a las órdenes del fletador el día 1.º de noviembre proxº, concediendo 15 (quince) días corridos para su descarga en el mencionado puerto de Río Gallegos.*

Art. 3.º *Tanto el armador como el fletador se reconocen una indemnización recíproca de cuarenta pesos \$ 40 diarios por cada día que transcurra a más de los designados en el Art. 2.º, salvo caso de fuerza mayor, legalmente comprobada, por parte del armador.*

Art. 4.º *Todos los gastos de puerto que se exijan en Gallegos serán de cuenta del fletador.*

De acuerdo ambas partes con lo que dejamos establecido en el presente contrato, venimos en firmar el presente, declarándolo un contrato formal y legal, y otorgándonos un ejemplar a cada uno para nuestro y común efecto.

Art.º adicional: *Queda comprendido que la “R. Wave” al tomar este cargamento conservará a su bordo la cantidad de lastre ordinario que necesita para navegar en alta mar; y que podrá llevar en su cubierta algunas piezas de madera que no excedan de (5000) cinco mil superficiales destinados al uso del buque.*

(Contrato de fecha 09 de octubre de 1888, escrito de puño y letra de José Menéndez)

En el verano de 1906, la gloriosa “Rippling Wave” fue varada sobre la playa de Cabo Negro, cumpliendo los deseos de la esposa de José Nogueira, Sara Braun. Allí, durante un tiempo, sobre su casco desmantelado y semihundido, los niños desarrollaban sus hazañas imaginarias de piratería.

Hoy solo parte de su casco venerable, la proa, roda y bauprés, se conservan frente a la Gobernación Marítima de Punta Arenas, donde fue colocada en 1969, como monumento y recuerdo a las nuevas generaciones que seguirán surcando las aguas de los fiordos patagónicos.

Colaboración:

CN LT Sr. Cristian De la FUENTE Sanhueza.

BIBLIOGRAFÍA

- Antecedentes aportados por don Elsie Cárcamo Velásquez.
- Antecedentes de don Nelson Toledo.
- Mateo Martinic. "Nogueira, el pionero." Universidad de Magallanes, Punta Arenas, Chile (1986).



RED DE MONITOREO DE TSUNAMIS EN CHILE



Probablemente en la actualidad resulta evidente la relación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) con el Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM); sin embargo, el origen de esta paridad no tiene relación con algún evento sísmico en particular sino que radica en que el SHOA, en su misión principal de confeccionar la cartografía náutica en el territorio nacional, requiere de información del nivel del mar; datos que permiten referenciar las profundidades de la carta de navegación a un plano, denominado en el caso de Chile, como Nivel de Reducción de Sondas (NRS). Es por ello por lo que, entre otros, desde el año 1941 cuenta con una red de mareógrafos desplegados en las principales zonas portuarias del país. Esta es una de las razones por la cual el gobierno de turno decidió que se le entregara oficialmente la responsabilidad de operar el SNAM al entonces

Departamento de Navegación e Hidrografía, lo cual quedó establecido por medio del Decreto Supremo N.º 26 del 11 de enero de 1966.

La evolución de la tecnología, junto con la preparación profesional, convicción y voluntad de las autoridades, han permitido que el país en la actualidad cuente con una de las redes de monitoreo del nivel del mar más densas y confiables del mundo.

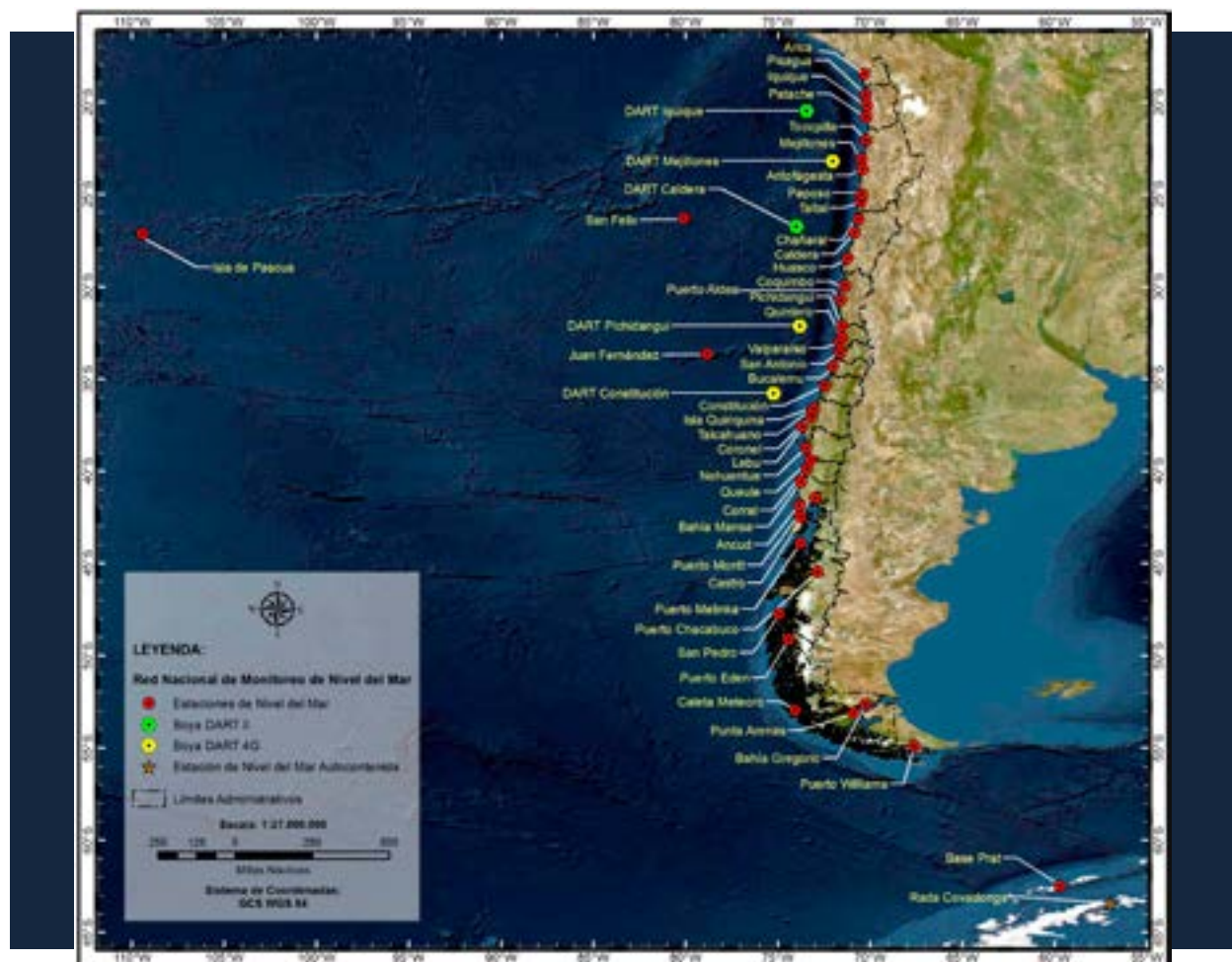
Respecto a las estaciones ubicadas en el borde costero, hubo un punto de inflexión a fines del siglo XX, con el recambio de equipos mecánicos por los digitales, entregando la capacidad de efectuar en forma remota y en tiempo casi real el análisis de las variaciones del nivel del mar. Cerca de 20 años después, el SHOA cuenta con 43 estaciones digitales de marca Vaisala, siguiendo todas ellas uno

de los principios fundamentales de operación del SNAM, que es la redundancia. Esta propiedad se ve reflejada en la dualidad de las vías para la transmisión de datos, utilizándose usualmente GPRS (servicio orientado para datos de celulares) como primario, complementado en forma permanente por sistemas satelitales, ya sea por servicios pagados como BGAN-INMARSAT, o por medio de la constelación de satélites meteorológicos de la NOAA denominada GOES. Estas diferentes modalidades permiten contar con datos en la sala de operaciones del SNAM con una frecuencia de 1 (BGAN) y 5 (GPRS y GOES) minutos. También hay duplicidad en la forma de medir el nivel del mar ya que las estaciones cuentan con dos sensores, uno capaz de medir la amplitud de un eventual tsunami por medio de presión hidrostática y otro a través de la distancia medida desde la superficie por señales sónicas

(radar). Otro factor importante que se consideró es la continua disponibilidad de poder eléctrico que alimenta a los componentes digitales del mareógrafo, para lo cual cada estación está provista de poder eléctrico convencional, con el apoyo permanente de diferentes instalaciones portuarias, y en paralelo cuentan con paneles solares que mantienen cargado el banco de baterías de respaldo.

Cabe destacar que toda la información recolectada por las 43 estaciones, son de libre acceso y se encuentran disponibles tanto en el sitio web del SHOA, como también en la plataforma de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).

Si bien el contar con la información de la evolución de los tsunamis por medio de sensores ubicados en la costa es relevante, el panorama se encuentra



completo una vez se tiene antecedentes en el océano profundo y es ahí donde aparecen las boyas de tsunamis DART (acrónimo del inglés Deep-Ocean Assessment and Reporting of Tsunamis), siendo Chile uno de los países con la mayor cantidad de ellas. La información que entregan permite tener la evidencia física de que se ha generado un tsunami, eventualmente antes de que este arribe a la costa, lo que se convierte en información relevante para la modelación de los efectos del tsunami. Dicha información es transmitida y utilizada por todos los países ribereños de la cuenca del Pacífico para tomar las acciones de acuerdo con sus respectivos procedimientos operacionales.

La NOAA en el año 1995 creó el Proyecto DART; el cual fue concebido como parte del Programa Nacional de Mitigación de Riesgo de Tsunami de los Estados Unidos. Mientras que la historia del SHOA con este proyecto data del 2002, año en el que Chile se convirtió en el primer país, fuera de EE.UU., en contar con una DART (de primera generación). La cual fue instalada frente a las costas de Pisagua. La segunda fue instalada el año 2013 íntegramente por personal de la Institución, sin apoyo externo, ubicándose a aproximadamente 180 millas náuticas de Caldera. Sin embargo, el gran impulso a la red nacional de boyas se dio en junio del año 2015, donde mediante un nuevo convenio con la NOAA, se acordó la instalación de 3 prototipos DART 4 G o de cuarta generación, los cuales se encuentran

desplegados y funcionando actualmente frente a las costas de Mejillones, Pichidangui y Constitución. La particularidad de este nuevo acuerdo es que la NOAA ve en la Armada de Chile una institución capaz de realizar por sí sola tanto las tareas de instalación de los sensores, como asimismo el mantenimiento, ya sea preventivo o correctivo, gracias al profesionalismo del personal del SHOA, como también la existencia del buque oceanográfico “Cabo de Hornos”, el cual cuenta con todas las instalaciones y capacidades para operar en aguas abiertas con boyas de grandes proporciones.

La operación, planificación y mantenimiento de las 43 estaciones del nivel del mar y de las 5 boyas DART se encuentra bajo la responsabilidad del SHOA que, a través del Departamento de Oceanografía, es el encargado de operar las 24 horas de los 7 días de la semana el Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM). Un aporte real y tangible de la Armada de Chile al desarrollo del país y a la seguridad de nuestras comunidades costeras.

Colaboración:

Capitán de Corbeta Sr. Carlos Zúñiga Araya
Ingeniero Naval Hidrógrafo.
Magíster en Oceanografía Física.
Jefe del Departamento de Oceanografía.
Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.





CRÓNICA DE UN RESCATE

La alta variabilidad de factores, tanto externos como internos, que intervienen en las operaciones de salvamento en el medio marítimo, requieren de profesionales altamente cualificados física, técnica y psicológicamente, para superar con éxito un amplio repertorio de situaciones de peligro en donde hay vidas humanas en juego. Sin tener la finalidad de denotar negatividad a la siguiente historia, es bueno recordar el conocido y popular adagio que dice: “si algo malo puede pasar, pasará”.

Eran las 10 de la mañana del sábado 8 de agosto del 2015. Fue entonces que un simple llamado telefónico cambió todo el transcurso de ese día y, en este caso, de los meses que le siguieron.

El llamado telefónico era para notificar a un especialista Nadador de Rescate, e informaba que se había activado una emergencia SAR. Así le daba instrucciones para acudir a la operación de salvamento de un grupo de personas que se encontraban en

peligro a bordo de sus embarcaciones en el sector de la caleta "El Manzano", en la bahía de Quintero. Esta emergencia tuvo su origen como producto del temporal y las fuertes marejadas que afectaron a la costa central del país en esa oportunidad.

Fue así, que debido a la caída al mar de los tripulantes de las embarcaciones que volcaron, se ordenó el despegue inmediato de un helicóptero HH-65 "Dauphin" y un HH-32 "Super Puma" con nadadores de rescate y enfermeros de la Aviación Naval, siendo esta última aeronave, el Naval-80, la que abordó el rescatista.

Las operaciones de salvamento con helicóptero son maniobras arriesgadas, en que todos los miembros de la dotación de la aeronave deben trabajar en forma conjunta. Los profesionales de la Aviación Naval, sanidad y nadadores de rescate utilizan los medios más avanzados y se ejercitan constantemente para este tipo de operaciones.

Luego de una rápida planificación, se decidió el despegue al sector de la emergencia. Al llegar al lugar, la dotación pudo constatar el dantesco panorama, apreciando un gran número de embarcaciones menores destruidas a la deriva junto con sus distintos elementos. Además, se sumaban las condiciones meteorológicas que predominaban en ese momento, con un viento norte con racha de intensidad de 45 nudos de intensidad, olas que alcanzaban los tres a cuatro metros, con rompiente en las embarcaciones y una visibilidad reducida notoriamente por los chubascos de lluvia.

Si bien este panorama no era el ideal ni el esperado por cualquiera, de igual forma se podía cumplir con la misión. El rescatista realizó la evacuación de dos personas que se encontraban como dotación de una embarcación menor; la realizó por medio del uso de la grúa del helicóptero, en donde tanto la maniobra de descenso como de recuperación se vio complicada producto de la intensidad del viento que ahí predominaba, y provocó que el nadador de





rescate recibiera bastantes golpes en la estructura de la embarcación.

Terminada esta maniobra, el helicóptero se dirigió a realizar otra evacuación desde la lancha de prácticos "Atlantic", en la cual el nadador de rescate realizaría la recuperación de una de las personas en peligro. La maniobra de descenso con grúa se complicó nuevamente, debido a los factores meteorológicos, a la pérdida de referencias y al movimiento descontrolado de la embarcación, tardando la aeronave aproximadamente 15 minutos, lo cual era más tiempo de lo normal en posicionarse en la vertical con respecto a la embarcación. Por este motivo, se procedió a utilizar la maniobra HI-LINE¹, con el objeto de poder dejar al rescatista sobre la lancha de una forma más controlada y segura.

Lamentablemente, esta maniobra tampoco pudo ser realizada con éxito, debido al corte del cabo

fusible de seguridad en el momento en que ya se estaba realizando el descenso. Ante esta situación, el rescatista le dio la señal al operador de la grúa para que intentara un nuevo descenso. Así fue como, superando la complejidad que significaba la fuerza del viento, la altura del oleaje y el giro corporal descontrolado que se produce debido al flujo del aire que despiende el rotor principal del helicóptero, el nadador logró posarse sobre la cubierta.

Ya en la embarcación, el rescatista tomó contacto con la dotación, comprobando que la persona estaba ilesa y le colocó la pera de rescate, estando aún conectado su arnés al cable de la grúa del helicóptero para realizar una maniobra más rápida y segura. Fue en ese momento, en que se produjo un movimiento inesperado del helicóptero, desplazándose varios metros a popa de la embarcación, justo al momento de iniciar la recuperación del nadador de rescate y la víctima. Este movimiento provocó

¹ Maniobra que consiste en bajar un cabo con un peso, que es recibido por la tripulación de la embarcación para cumplir un rol de guía para el gancho de la grúa del helicóptero, dejando en visual del piloto a la plataforma en la cual se debe operar.

que ambos fuesen arrastrados por la cubierta de la embarcación hacia popa, golpeando fuertemente al rescatista en una bita, mientras protegía con su cuerpo a la persona evacuada, cayendo ambos posteriormente al mar. Es en este momento y luego del golpe, cuando el nadador volvió a verificar el estado de salud del civil, comprobando que este estaba ileso. Pero solo era el comienzo de otra historia.

Mientras ambos eran tractados por el mar hasta quedar en la vertical con el helicóptero y al momento de iniciar la recuperación con la grúa, el rescatista sintió un fuerte dolor en su pierna derecha; por lo cual efectuó señales al operador para indicar que no se encontraba bien. Este dolor fue aumentando al ir siendo izado, debido a que el arnés pasa por los muslos de quien lo ocupa, lo que lo hace adoptar una posición "sentado" en el aire.

Al terminar de ser izados, fueron ingresados a la cabina del helicóptero, ocasión en que los enfermeros navales verificaron que el civil estaba en perfectas condiciones, pero no así el rescatista. Una adecuada y rápida inspección, determinó algo que no dejó indiferente a los que estaban presentes.

Lamentablemente, el resultado del golpe con la embarcación fue la fractura del fémur derecho, una lesión grave. El fémur es el hueso más largo y fuerte del cuerpo el que, por lo general, se requiere de mucha fuerza para romperlo, llegando a provocar una hemorragia interna que bordea los 1000 a 1500 ml de sangre.²

Dado este nuevo panorama, se determinó la aero-evacuación inmediata del herido al Hospital Naval de Viña del Mar.

A modo de conclusión, es relevante el mencionar que la lesión se complicó y, a la fecha, ha sido intervenida quirúrgicamente en seis ocasiones, manteniendo al afectado con terapia de rehabilitación. Eso sí, definitivamente, esto no será impedimento para volver a operar, nadar y saltar de aeronaves, todo con la finalidad de dar sentido al lema: "Para que otros vivan".



Ahora, los lectores se preguntarán cómo es que se conocen tantos detalles sobre esta operación de rescate, que pasó inadvertida y anónima durante tanto tiempo; la razón es sencilla..., quien les relata esta historia, fue el rescatista que realizó este salvamento.

Por eso, cuando vean a un nadador de rescate, piensen en el valor, esfuerzo, coraje, arrojo y determinación que demuestran durante las operaciones de rescate y en sus entrenamientos, junto con el peligro que enfrentan al arriesgar su vida al servicio de sus semejantes, sufriendo a veces consecuencias físicas graves, con la finalidad de cumplir con la misión, mientras en su mente estará recordando las palabras que acompañan a la formación de un rescatista de alta mar:

"...sentir la dicha de robarle una víctima a la muerte y la gloria de ser un total y absoluto desconocido".

Colaboración:
CC NAD. R. Sr. René BERTHET Pérez.
Nadador de Rescate, DIRSOMAR.

² Manual del Curso AT&T Avanzado (Assessment and Treatment of Trauma) de la American Academy of Orthopaedic Surgeons (AAOS), Capítulos 4 y 7, 2009.



Ilustración: Gabriela Gutiérrez

DICHOS FOLCLÓRICOS DE RAÍZ CHILENA

Con motivo de una exposición de paneles, visité “mi cultura popular”, de carácter público, que se presentó en la plaza José Francisco Vergara, agendada por la Ilustre Municipalidad de Viña del Mar, sobre una serie de aspectos del folclor nacional, entre ellos los dichos o refranes que nos caracterizan como pueblo chileno, fue que encontré interesante hacer una recopilación de gran parte de ellos, incorporando algunos otros que los vi en el periódico o libros, o los que usamos en el diario vivir y que no se contemplaban en los anteriores

Estimé que era interesante publicarlos en nuestra revista, pues así se les da mayor circulación y se aprovecha de incluirlos en ella como una recopilación de una antigua costumbre nacional. Explicué, en lo posible, cada significado de ellos a criterio personal, considerando que, con los cambios de época generacional, van siendo menos usados, no comprendidos, o se pueden perder con el pasar del tiempo.

Es lógico pensar que los descritos son los dichos más comunes y que la mayoría provienen del siglo pasado y que, además, deben existir una serie de otros refranes que no estarán entre los mencionados más abajo, por haber sido olvidados por el redactor de este artículo o por poco conocidos.

Gran parte de los dichos son de extracción rural, ciudadanos o institucionales de las Fuerzas Armadas que trascendieron al ámbito civil. Trataré de darle ese orden en el desarrollo de este trabajo.

DICHOS CAMPESTRES

- Se me echó la yegua (estoy flojo o cansado).
- Arriba los corazones, tira pa'arriba (¡jánimo, fuerza!!).

- Caerse al tinto, andar con la caña, tomarse el agua de los floreros (estar muy embriagado).
- Caer redondito, pisar el palito, morder el anzuelo (ser engañado).
- Calabaza, calabaza cada uno para su casa; chaolín bombín (se terminó la fiesta, despedirse).
- Manitos de hacha (ser poco hábil manualmente, destrozón).
- Hacerse el de las chacras, mosquita muerta (no darse por enterado sobre algo que no le conviene).
- Andar con la pluma parada, sacar los choros del canasto, andar con los monos (andar enojado o malhumorado).
- Mear fuera del tiesto (estar muy equivocado o desubicado).
- Guatita llena corazón contento (haber almorzado o cenado muy bien).
- Saltó la liebre (obtener o encontrar algo que se busca o desea).
- Muere pollo (mantener silencio a ultranza).
- Pegarse el alcachofazo (darse cuenta repentinamente de algo).
- En la cancha se ven los gallos (contienda en un asunto determinado por dos personas).
- No me "peñizques" [sic] la uva (no te metas con mi mujer).
- La casa es chica, pero el corazón es grande (ser buenos anfitriones).
- Donde comen dos comen tres, echarle más agua a la sopa (no hay problema en recibir comensales extras o repentinos).
- En casa del herrero cuchillo de palo (no haces lo que dices).
- Tanto va el cántaro al agua que al final se rompe (insistir en una cosa que no resulta).



Ilustración: Gabriela Gutiérrez

DICHOS CITADINOS

- Cabeza de pescado (no sirve para nada, habla estupideces).
- Más fome que: martillo o campana de goma, tambor de palo, la tabla del cero, cerveza sin alcohol, arroz solo, tareas en vacaciones, trote de vacas, 18 sin aguinaldo, choque de tortugas, bailar con la hermana (asunto que no tiene ninguna gracia o atractivo).
- Chupete de fierro: Persona muy pesada y desagradable.
- Cada uno sabe dónde le aprieta el zapato (saber cuáles son sus debilidades, deberes y responsabilidades).

- Tieso de mechas o mechas de clavo (muy porfiado o enojón).
- Mirarse el ombligo (flojo, no hacer nada).
- Hablar hasta por los codos, sábelo todo (tener incontinencia verbal).
- Manito de guagua, bolsillo con cocodrilos (no ser bueno para pagar en grupo o colectivamente, ser mezquino o aprovechador).
- Mostrar la hilacha (fallar o fracasar en algo que se tenía por fácil).
- Chupamedia, hacerle la pata (buscar alguna conveniencia en algo con alguien).
- Lo tengo entre ceja y ceja (vigilar a alguien o a algo).
- Venir con la marraqueta bajo el brazo (tener suerte en el nacimiento de un bebé).
- Sacarle el poto a la jeringa (desidia en hacer algo).
- Sentar cabeza (ponerse responsable).
- Con un nudo en el estómago (estar muy nervioso).
- Meter la cuchara. Boca de tarro, hablar cosas demás. (ser entrometido).
- Echarse una canita al aire (salir de fiesta).
- Aunque la mona se vista de seda mona queda (tratar de aparentar algo sin lograrlo, fealdad).
- Tener los dedos crespos (torpeza o poca habilidad manual).
- Sacarse la suerte entre gitanos (tratar de convencerse entre personas de iguales características).



Ilustración: Gabriela Gutiérrez

- Hablar a calzón quitado (hablar crudamente, recriminarse).
- Viejo verde (persona madura muy enamoradiza).
- Paracaidista (llegar a una fiesta o compromiso sin estar invitado).
- Caradura, cara de palo (ser sinvergüenza).
- Centro de mesa (gustar sobresalir, procurar destacarse).
- Arreglarse los bigotes, sacar una tajadita (lograr algo con poca honradez).
- Tapar el sol con un dedo (solución poco eficaz).
- Chicotear los caracoles, ponerse zapatillas con clavos (hacer una diligencia rápida).

- Quedar con los crespos hechos (no resultar una diligencia o trabajo).
- Cabeza de pollo (olvidarse de las cosas, mala memoria).
- Andar con zapatos de pulga (bueno para bailar).
- Tirar la toalla (darse por vencido, no prosperar en un trámite).
- Parar las chalas (desmayarse o fallecer).
- Pura boca, caerse el casete, la vieja metiche, vieja sapa (curiosos irreflexivos o mal intencionados).
- Subirse por el chorro (pretender querer más de lo logrado).
- Andar con el manso diente (tener mucha hambre).
- Estar con el agua al cuello (estar lleno de deudas).
- El patas negras (amante de una novia o mujer casada).
- Le patina el coco, peina la muñeca (desequilibrado o muy desubicados, medio loco).
- Llevar el pandero (lucirse y guiar o dirigir un asunto).
- Agachar el moño (aceptar de mal grado una cosa, imponer algo).
- Darse una manito de gato (acicalarse).
- Tener patitas de lana (tropezarse o caerse frecuentemente).
- Verle el ojo a la papa, estar con pierna suave (tener relaciones íntimas).

DICHOS INSTITUCIONALES

- Dormirse en los laureles (no tener continuidad en algo).
- No le entran balas (ser muy vigoroso o sano).
- Con la bala pasada (quedar sin lograr algo).
- Ser el capitán Araya que embarca a la gente y se queda en la playa; padre Gatica que predica, pero no practica (no hacer lo que aconsejan).
- Ponerle el pecho a las balas (valentía, enfrentar una situación determinada).
- Quedar al pie del cañón (ser muy responsable y decidido).
- Somos carreta (dicho proveniente de la Guerra del Pacífico, reunión social en la cual un grupo de soldados amigos se juntaban a cenar el rancho del día y aportaban cada uno, como extra, otro tipo de alimentos o bebidas).
- Estar en jauja (dicho proveniente de la Guerra del Pacífico en Perú) Jauja es un valle que queda en la sierra peruana y que tenía todo tipo de alimentos y no tenía enfermedades provenientes de mosquitos que atacaban a la tropa, por lo que los soldados y sus cabalgaduras, que llegaban a Jauja sentían estar en un paraíso de descanso y recuperación.
- Medio pollo, un cuarto de pollo, el palanca y el pinche (vocablos originados en el puerto por los estibadores), significa que cada cual recibe la mitad de lo que gana el anterior, terminando con el pinche que es el que trabaja y recibe el 6 % del titular y los otros descansan.

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz.



Base Prat.

EN EL CINCUENTENARIO UN LITORAL EN LA ANTÁRTICA

Transcurre el año 1995 y la Institución acepta la postulación, para el período 1997, al Teniente 1° LT TC Rodolfo VALDENEGRO D'Alencon, para cumplir transbordo a la Antártica desde la Gobernación Marítima de San Antonio, donde se desempeñaba como Jefe del Departamento de Operaciones e Inspectel. Previamente, el año 1996, con el objetivo de iniciar el período de preparación, fue transbordado al Centro de Abastecimiento de Valparaíso; exigencia de la Institución para permanecer aislado durante un poco más de 12 meses continuos.

Cumplidos todos los cursos reglamentarios y efectuados todos los exámenes médicos pertinentes, llegó el mes de noviembre del año 1996; fecha en que la nueva dotación compuesta por un Oficial, 10 Gente de Mar y dos civiles (Biólogos Marinos), se trasladarían desde Punta Arenas, a bordo de un avión de la FACH C-130, a la Base Frei. La cual está ubicada en la isla Rey Jorge, distante aún del destino final, lo que se concretó

mediante una agradable navegación a bordo de una unidad naval.

Arribamos finalmente al día siguiente a la bahía Chile, isla Greenwich, donde se encuentra desde el año 1947 la Base Prat, inaugurada por el Presidente don Gabriel González Videla, donde en esa oportunidad, además, funcionaba la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena y la Capitanía de Puerto Soberanía.

Finalizada la entrega de mando, el Teniente VALDENEGRO firma las Actas de Entrega para desempeñarse como el nuevo Comandante de la Base Prat, Gobernador Marítimo de la Antártica Chilena (MARITGOBANCHI) y Capitán de Puerto de Soberanía, desde noviembre de 1996 a diciembre de 1997.

Entre las diversas actividades que tuvo que desempeñar y cumplir, por demanda de las obli-

gaciones Institucionales, cabe destacar algunas de ellas, como fue la iniciativa junto al Capitán Nacional de la Hermandad de la Costa de Chile ese año, el hermano "Cacho Ascuí", de crear e inaugurar, el 8 de enero de 1997, la Nao más austral del mundo "Cruz del Sur". Esta actividad se realizó con un zafarrancho en la Base Prat, con la participación de aproximadamente 200 hermanos de la costa de Chile, Estados Unidos, Argentina y Uruguay, además de la presencia del Comandante de la Unidad Rompehielos "Almirante Viel", Capitán de Navío Jorge Huerta.

Otra actividad relevante efectuada fue la Ceremonia de Celebración del Cincuentenario de la Creación de la Base, actividad que se realizó el día 6 de febrero, con la participación del señor Ministro de Defensa Nacional Sr. Edmundo PÉREZ Yoma, el Comandante en Jefe de la Armada Almirante Sr. Jorge MARTÍNEZ Busch y el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Contraalmirante Sr. Román FRITIS Pérez, junto a otros innumerables invitados.

Junto a las actividades señaladas, durante ese año de 1997, se realizaron muchas otras de tipo profesional y de camaradería, destacando entre estas el desarrollo de proyectos para dejar dotada a la base, a contar del mes febrero, de señal de tv (Canal 13 y Megavisión), correo electrónico, teléfono y señal de radio FM, lo que permitió definitivamente tener un año entretenido y con contacto permanente con los familiares.

La tarea para dotar de esos sistemas de comunicación fue coronada con el corte de cinta y la inauguración del Sistema VSAT Entel Chile, además del inicio del correo electrónico, teléfono y radio FM en la Base. Al término de la ceremonia, el Ministro de Defensa, el CJA, el CJ de la II Zona Naval, y la dotación de la Base Prat posaron para dejar un testimonio de esta importante actividad.

Posteriormente, el CJA Almirante Sr. Jorge MARTÍNEZ B, hizo entrega de un presente, con motivo y en recuerdo del Cincuentenario de la Base Prat al Comandante de la Base, Teniente 1° Sr. Rodolfo VALDENEGRO D.



Acta de fundación de la NAO más austral del mundo "Cruz del Sur", de la Hermandad de la Costa de Chile, el 8 de enero de 1997.



Ministro de Defensa, Comandante en Jefe de la Armada, el Comandante de la Base Prat y Comandante en Jefe II Zona Naval, durante la ceremonia de inauguración.

Colaboración:
CF LT (R) Sr. Rodolfo VALDENEGRO D'Alencon.



DE SUBDELEGADO MARÍTIMO DE TOMÉ
A LA GESTA HEROICA DE IQUIQUE

TENIENTE IGNACIO SERRANO MONTANER

Ignacio Serrano Montaner nació el año 1846, hijo de Juan Ramón Serrano, radicado en Melipilla, y de Mercedes Montaner y Cáceres, cuyos padres eran marineros ingleses provenientes de Gran Bretaña. Ignacio Serrano era el menor de nueve hermanos, los que en 1856 sufren la muerte de su padre, razón que obligó a la familia a radicarse en la ciudad de Santiago. Serrano efectúa sus estudios en el Insti-

tuto Nacional para posteriormente, en el año 1865, ingresar a la Escuela Naval. En este lugar conoce a quien sería años más tarde su Comandante y compañero de gloria, Arturo Prat Chacón, con quien al pasar del tiempo cultivó una profunda amistad.

Una vez graduado como Oficial de Marina, prestó servicios a bordo del vapor “Ñuble”, en la

Escuela Naval, en la corbeta “Abtao”, en el vapor “Valdivia”, en la goleta “Virgen de Covadonga”, siendo posteriormente transbordado nuevamente a la Escuela Naval, época en la que vuelve a coincidir con el entonces Teniente Primero Arturo Prat. Más tarde, se desempeñaría como profesor de la cátedra de “Artes de Aparejos”, en sus funciones como instructor de cadetes a bordo de la Corbeta “Esmeralda”. Luego se embarca en la corbeta “Chacabuco”, en donde realiza labores hidrográficas, y en la corbeta “O'Higgins”. Contrajo nupcias con una mujer ancuditana, de nombre Emilia Goycolea Garay, con quien no tuvo hijos.

El 31 de octubre de 1876, con el grado de Teniente Segundo, Ignacio Serrano asume el cargo de Subdelegado Marítimo de Tomé, puerto en aquellos años de una gran importancia comercial, constituyéndose como uno de los principales puertos de la época en Chile, desde el que se exportaba el 91 % de la producción nacional de trigo, además del vino que se producía en zonas tales como Coelemu, Rafael, Guarilhue y Ranquil, alcanzando un promedio de 357 recaladas de naves mercantes al año.

Como Subdelegado Marítimo de Tomé y aprovechando sus conocimientos de agrimensura y de hidrografía, efectuó el levantamiento hidrográfico de la bahía de Coliumo y Dichato. Dirigió, además, personalmente, la reconstrucción y habilitación del muelle de Tomé, el que había sido destruido e inutilizado por las marejadas y los temporales. En otro aspecto, como muestra de su compromiso con la comunidad tomecina, se ofreció voluntariamente para desempeñarse como instructor militar de dos Escuelas de Hombres de Tomé, y consiguió los uniformes para la Policía de esa ciudad.

Según consta en los registros históricos de la ciudad, el Teniente Serrano durante sus dos años



y cinco meses de Subdelegado Marítimo de Tomé, tuvo una estrecha relación con la ciudadanía tomecina, integrándose activamente al acontecer social de dicha ciudad, haciendo grandes amistades, como es el caso de la familia de Hinrichsen Rolup, la que le facilitó el segundo piso de una antigua casona de su propiedad, para que el Teniente Serrano residiera en ella junto a su esposa, en cuyo primer piso se guardaban herramientas y artículos náuticos.

Dicha casa, que fuera posteriormente demolida, tras ser afectada por varios terremotos; contaba con una escala de piedra que accedía al estero Collén, en el que, según narradores de la zona, el Teniente Serrano tenía una embarcación de tipo Serení, la que utilizaba diariamente para trasladarse navegando hasta su lugar de trabajo.

El día 5 de abril de 1879, Chile declara la Guerra a Perú y a Bolivia, mientras Serrano se desempeñaba hasta entonces como Subdelegado Marítimo de Tomé y, a su vez, como Comandante Interino de la Brigada Cívica de Artillería y Comandante del Cuerpo de Marinería de Tomé. Es transbordado a la goleta “Virgen de la Covadonga”, razón por la que deja su casa en Tomé y envía a su esposa a la casa de unos amigos en Melillapu, hoy Puerto Montt.

Antes de dejar Tomé para incorporarse a las acciones navales de la Guerra del Pacífico, el 14 de abril de 1879 Ignacio Serrano, en compañía de algunos de los amigos que había hecho en dicha ciudad, concurrió a la Oficina del Notario Público y Conservador del Departamento de Coelemu para firmar su testamento. Actuaron como testigos Lorenzo Hinrichsen, Antonio Carlón, Zenón Villagra, Arístides Muñoz y Pedro José Miranda. El texto original del testamento se encuentra en el Archivo Nacional en Santiago, cuya transcripción detalla:

En nombre de Dios Todopoderoso. Sea a todos notorio que yo Ignacio Serrano Montaner, hijo legítimo de don Juan Ramón Serrano y de doña Mercedes Montaner, hallándome en mi sano juicio, otorgo este mi testamento a los treinta i dos años de edad para que sea abierto después de mis días.

"Ítem: Declaro que nací en el Departamento de Melipilla i que actualmente estoi domiciliado en esta ciudad.

"Ítem: Declaro que soi casado, según rito católico, apostólico i romano, con doña Emilia Goicolea, en cuyo matrimonio no hemos tenido hijos.

"Ítem: Leo a las mandas personas lo que está determinado por la lei.

"Ítem: Declaro, que cuando me casé, no aporté nada al matrimonio.

"Ítem: Declaro, que mis bienes que me correspondan como heredero de mis padres i los que poseo en la actualidad pasen, después de mis días, a mi señora esposa, Doña Emilia Goicolea, a quien nombro como mi única heredera universal en todo lo que me corresponde por futuras sucesiones.

"Ítem: Ordeno, que si mi señora Emilia se casase nuevamente, pase todo a mis sobrinos, hijos de mi hermano Simón, que es ya claro.

"Ítem: Nombro por albacea i ejecutor de estas disposiciones a mi señora esposa i si ella no lo pudiera ser, por ser contrario a la lei nombro a mi cuñado Daniel Goicolea. Por la presente, revoco cualesquiera otros testamentos que antes de ahora hubiera otorgado i quiero que solo esta carta se guarde y repunte como mi última i deliberada voluntad.

En Tomé, a nueve de abril de 1879.

Ignacio Serrano Montaner.

El mismo mes de abril y tras dejar su cargo de Subdelegado Marítimo de Tomé, Serrano se embarca en la goleta "Virgen de Covadonga", y queda bajo el mando del Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón. El destino los volvía a reunir una vez más, zarpando desde Valparaíso un 3 de mayo rumbo a Iquique, recalando a dicho puerto el día 10 de mayo.

Tras la reorganización de los mandos de los buques, por parte del Almirante Williams, para atacar El Callao, el Capitán Prat es nombrado Comandante de la corbeta "Esmeralda", solicitando que junto a él fueran transbordados desde la goleta "Virgen de Covadonga", el Teniente Ignacio Serrano y el Guardiamarina Arturo Wilson.

Serrano, luego de la heroica muerte del Capitán Prat y tras el segundo espionaje del monitor Huáscar, sigue el ejemplo de su Comandante y amigo, saltando al abordaje con un grupo de marinos, cayendo gravemente herido sobre la cubierta del buque peruano, falleciendo instantes más tarde.

Los ciudadanos de Tomé, mantienen vivos los recuerdos de este héroe, y honran a Serrano desde fines del siglo XIX, el que sin ser oriundo de la zona, en su calidad de Subdelegado Marítimo, demostró un importante compromiso con el entonces vital puerto de Tomé y una activa participación con la comunidad; por tal motivo, y en forma de reconocimiento a su arrojo y valentía, una de las principales calles de la zona céntrica lleva su nombre, como también la Escuela Básica del Cerro Navidad de dicha ciudad.

Colaboración: Litoral Sr. Renzo CUNEO Loyola.



UN PASADO LITORAL

Raúl Melo B., a bordo del "Doña Isidora", 18 de septiembre de 1941.

Voy a relatar parte de la vida de mi padre cuando navegaba en la Marina Mercante Nacional, y posteriormente cuando ingresó a la Dirección del Litoral y de Marina Mercante:

Raúl Melo Bascuñán, mi padre, ingresó a la Marina Mercante Nacional el año 1941, a la edad de 15 años, embarcándose en las naves "Doña Isidora", "Benjamín Squella", "Matías Cousiño", "Elqui", entre otros, obteniendo el año 1944 el título de "Radio Operador" de la M.M.N., lo que le permitió desempeñarse como radiotelegrafista, hasta el año 1962, enterando un total de 20 años 9 meses y 6 días.

Durante las recaladas a Valparaíso, tuvo la oportunidad de conocer a mi madre, la Sra. Teresa Molledo Valle, con quien contrajo nupcias a fines del año 1953 en Valparaíso y del cual nacieron Giovanni, Raúl y Tere.

En cierta oportunidad, me llevó a bordo del vapor "Elqui" en Valparaíso, donde me enseñó la labor que realizaba como radiotelegrafista y como se efectuaba el despacho y la recepción de los mensajes, llamándome la atención los tremendos equipos de radiocomunicaciones, los que funcionaban a tubos y también lo atento que eran los oficiales y tripulación de la nave.

Nos criamos prácticamente con mi madre, ya que al viejo lo veíamos un par de veces al año, por las travesías largas que tenía que cumplir, así era el trabajo de la Marina Mercante de esa época. Cuando llegaba de viaje, recuerdo traía muchos regalos especialmente de Estados Unidos, cosas que aún no llegaban a nuestro país. Nos contaba de la navegación en convoyes durante la Segunda Guerra Mundial, con objeto de que no fuesen presa de los submarinos, y otras largas historias que escuchábamos atentamente en cada recalada.



Quinta de Villa Alemana, año 1960.



Foto de mi padre

Vivíamos en Villa Alemana, calle Londres N° 636, y escuché a mi padre decir en cierta oportunidad: que el hecho de pasar a Inspector de la Dirección del Litoral, el sueldo bajaría y ya no se podría mantener algunos lujos como jardineros que atendían los jardines y parrones y que tendríamos que hacerlo nosotros, lo que así ocurrió posteriormente.

A fines de 1962, es nombrado Inspector de 2ª Clase, con el grado de Capitán de Corbeta, en el Escalafón de Oficiales Inspectores de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante. Posteriormente, el año 1972, asciende al grado de Capitán de Fragata, como Inspector de 1ª Clase, acogándose a retiro el año 1976.

Recuerdo que en varias oportunidades pasaba a verlo a la Dirección; trabajaba en el tercer piso junto a otro Inspector de Telecomunicaciones, el Comandante Sr. Guzmán, y podía observar que trabajaban sin mayor apuro... la pega la hacían... y decían: "este papel pasa a la cola" y se iban guardando en una gaveta de madera. No volaba una mosca. Me invitaba al alerón del edificio por la misma oficina y se podía apreciar la calle Errázuriz, claro, con el pretexto de fumar un cigarrito.

Durante su paso por la Dirección General, cumplió transbordo a Puerto Montt y Punta Arenas. Para nuestra familia fue muy grato haber estado en esos lugares, ya que según recuerdo se crearon lazos profundos de amistad con otros colegas que perduraron en el tiempo. En ambos lugares, cumplió la labor de Inspector de Telecomunicaciones y Encargado de Concesiones Marítimas, entre otros. Escuchaba que los cobros se realizaban en pesos oro, lo que me llamaba la atención.

Durante la conmemoración de los 128 años de existencia de la Dirección del Litoral, se hizo entrega de medallas por servicios distinguidos "11 de septiembre". La fotografía muestra al Gobernador Marítimo de Valparaíso, Capitán de Navío Sr. Jorge Manríquez, prendiendo al pecho del Capitán de Fragata Sr. Francisco Maldonado, en ese entonces administrador del Puerto, su correspondiente medalla. A la derecha de la imagen el Capitán de Fragata IL Raúl Melo Bascuñán.

Estando el suscrito de Oficial de Servicio en la Dirección General aproximadamente el año 2001, lo invité teniendo la oportunidad de recorrer las dependencias y recuerdos del lugar donde se encontraba su oficina. No exento de emociones, le llamó mucho la atención la sala de Briefing y el desarrollo informático alcanzado. Siempre me recalaba y quizás mucho antes, que había que actuar correctamente y para decidir, siempre como una balanza... ni para un lado ni para el otro, lo que naturalmente me sirvió durante toda mi carrera.

El 17 de mayo de 2003, el viejo zarpó al mar de la eternidad, fue despedido por sus familiares y queridos amigos Litorales, dejándonos buenas lecciones de rectitud, cumplimiento del deber y amor a la familia.



Colaboración:
Litoral Sr. Raúl MELO Moltedo.



Una abreviada anécdota...

EMPÁTICO, PERO NUNCA TANTO...

Érase una vez un joven, valiente, impetuoso, guerrero y súper operativo Teniente 1º, en una ciudad-puerto que no señalaré con el objeto de no identificar a los protagonistas. Esta ciudad-puerto parece estar siempre en primavera.

Cada día que se encontraba de guardia, este joven Oficial brillaba por su energía, cumplimiento del deber y empatía con el usuario marítimo. Siempre vigilante, siempre atento al cumplimiento del deber, y siempre buscando el equilibrio de las cosas.

Ese sábado en que se encontraba de guardia, se vislumbraba como una guardia normal de fin de semana, tranquila, efectuando muchas rondas al borde costero y al puerto, fiscalizando al personal marítimo y controlando las actividades de pesca en la caleta de pescadores.

La “caleta”, como muchas otras en nuestro extenso litoral, se encontraba muy cercana a la

repartición, lo cual permitía que nuestro personal llegara en corto tiempo ante llamados al número de emergencias 137; fiscalizaciones programadas o intempestivas, o cualquier otra situación que ameritaba la presencia de la Autoridad Marítima. No obstante, por otro lado, permitía que nuestros mal acostumbrados ciudadanos llamaran por cosas muchas veces intrascendentes, lo cual provocaba, en ocasiones, incertidumbre respecto de la veracidad de la emergencia y/o del llamado telefónico.

Habiendo ya transcurrido gran parte de ese sábado de guardia, con la normalidad de los patrullajes, fiscalizaciones y controles, y con muchas citaciones cursadas a la Fiscalía Marítima, ya corría la tarde, eran como las 17:15 horas.

Como mencioné anteriormente, por las características de la ciudad, era una tarde apacible, cielo despejado, gratos 24 °C de temperatura, mar llana y viento calmo.

Lo único que no era calmo fue el teléfono de emergencias 137...

Se me olvidaba comentar antes de seguir esta historia...

Como en toda caleta de pescadores, permanecía en ella, casi en forma permanente, el típico "curadito simpático e inofensivo", lo llamaremos "Ruperto" también para proteger su dignísima identidad.

Ruperto, como ya señalé, transitaba permanentemente por la caleta de pescadores, en donde se alimentaba y por sobre todo se hacía de "algunas moneditas" para poder comprar su anhelada "mami". Era joven, como de 35 años, del tipo vagabundo, mal vestido, mejor dicho, andrajoso, mal afeitado; mejor dicho, sin afeitar, con un aroma corporal bastante peculiar, no precisamente por mezclas de "perfumes de marca del tipo: Hugo Boss, Channel, 212 u Óscar de la Renta", más bien era una mezcla entre sudor, alcohol, pescado y muchos días sin un "jabonoso doble".

Ahora sí, volvamos a la historia...

Como dije: Lo único que no era calmo fue el teléfono de emergencias 137...

Como a las 17:15 horas comenzaron una serie de llamados telefónicos al 137, en los cuales se denunciaba que en la caleta de pescadores "alteraba el orden público" un curadito... ¿Quién? Por supuesto, quien más que nuestro Ruperto.

Mientras la Patrulla de POLMAR (Policía Marítima) se dirigía a la caleta de pescadores, el hábil Ruperto, en forma magistral se las arreglaba para escabullirse, esconderse y evitar que lo encontraran. La patrulla iba y venía; a la cuarta o quinta vez, la patrulla hizo las veces de que se retiraba nuevamente de la caleta, para devolverse y lograr finalmente "detener" a "Ruperto".

Trasladado Ruperto a la repartición, nuestro joven, valiente, impetuoso, guerrero y súper operativo Oficial de Guardia, lo esperaba atento para oír que mentiras iba a decir Ruperto con el fin de evitar su

traslado a Carabineros de Chile, tal cual como en otras oportunidades había dispuesto el Fiscal de Turno.

Ruperto, esposado y ebrio, pero consciente de su futuro inmediato, comenzó a hacerse el simpático y contó a la patrulla POLMAR que lo retuvo la manera como se había escabullido las veces anteriores. Todos lo escuchábamos atentos, entretenidos y muchas veces nos sacó más de una sonrisa...

Ojo, atento: Ruperto estaba logrando nuestra "empatía", punto a favor para él...

A esa altura, ya toda la guardia que se encontraba en el patio de la repartición escuchando atentos, pero lógicamente a una distancia bastante prudente, no por su peligrosidad, sino que por su estado corporal de suciedad y hedor...

Cuando Ruperto terminó de relatar su anecdótica forma de esconderse, ya estábamos lo suficientemente sensibilizados, como para no llamar al Fiscal de Turno, quitarle las esposas, hacerle una dura advertencia, y ordenarle que se fuera y se dirigiera a su domicilio...

Domicilio... desconocido, pero a su domicilio. La idea era perdonarlo o bien darle una oportunidad... Es allí en donde se produce el siguiente diálogo y situación...

Empático Oficial de Guardia: —Bien, Ruperto, ya sabes lo que te espera ¿o no...?

Ruperto: —Sí, mi Teniente, pero no sea malito...

Empático Oficial de Guardia: —Ruperto, comiste el delito de "alterar el orden público" estando en evidente "estado de ebriedad", con el agravante de huir en reiteradas oportunidades de la Patrulla de Policía Marítima. Por lo tanto, tendremos que informarle al Fiscal de Turno, quien lo más seguro va a disponer que te traslademos a la Comisaría de Carabineros de Chile...

Ruperto: (sin tambalear tanto por el susto de irse a la Comisaría) —Mi Teniente, por favor, no



Ilustración: Gabriela Gutiérrez

me envíe a la Comisaría, prometo portarme bien, no sea malito...

Empático Oficial de Guardia: —Bien, Ruperto, habiendo escuchado tu historia, teniendo en cuenta el atenuante de no prestar resistencia al momento en que logramos detenerte, y considerando que ya hace tiempo nos conocemos y mantienes buenas relaciones y de respeto con la Autoridad Marítima, te vamos a dejar en libertad... PERO CON LA CONDICIÓN DE QUE TE VAYAS DERECHITO A TU CASA... Escuchaste DERECHITO A TU CASA...

Ruperto: —A su orden, mi Teniente, gracias mi Teniente, le prometo que me portaré bien y me iré derecho a mi casa...Pero tengo un problemita...

Empático Oficial de Guardia: —Cuál es tu problema, Ruperto...

Ruperto: —Es que no tengo "monea's" para irme en micro a mi casa, mi Teniente...

Nuestro Oficial de Guardia, sin pensarlo, en forma generosa y EMPÁTICA, y con el único afán

de deshacerse lo antes posible de Ruperto, buscó en sus bolsillos encontrando algunas "monedas", y le dijo...

Empático Oficial de Guardia: —Mira, Ruperto, debido a que me pongo en tu lugar te voy a pasar quinientos pesos... PERO TE VAS EN COLECTIVO Y NO EN MICRO PARA QUE NO MOLESTES A NADIE MÁS... sacándole las esposas...

Ruperto: emocionado casi hasta las lágrimas, estiró su mano y brazo derecho en señal de agradecer al joven Teniente, ofreciéndole estrechar las manos.

El Teniente, teniendo como testigo a toda la guardia, y sin pensarlo estiró su mano estrechando la de Ruperto en señal de "TRATO HECHO" ...

Cuando de repente ocurrió lo inesperado, Ruperto acercaba con fuerza al Teniente hacia su cuerpo...

El Teniente, totalmente sorprendido, pensó: "¡ah...! este hombre me quiere dar un abrazo de agradecimiento..." finalmente dejándose llevar...

Lo que ocurrió, ya casi al término de esta historia, es que Ruperto efectivamente le dio un abrazo al Teniente, pero lo que nadie se imaginó que SUMÓ a aquello un "TREMENDO BESO EN LA MEJILLA".

Sorprendido el Teniente y, escuchando una explosión de risa por parte de toda su guardia que estaba presente, no le quedó otra alternativa que "hacerse el tonto" y rápidamente despedir a Ruperto y gritarle enérgicamente a la guardia: "CONTINUAAAR..."

Aquello, ese pequeño detalle de empatía le costó a dicho Oficial como un mes de estar "sentado en el columpio"...

Para finalizar, y como enseñanza para nuestras jóvenes generaciones, puedo agregar:

"SEAN EMPÁTICOS..., PERO CUIDADO CON LOS BESOS".

ANÓNIMO.



ALGO PARA RECORDAR...

Hace algunos años, visitando la interesante Feria de Antigüedades que los domingos se instalaba en la Plaza O'Higgins de Valparaíso, observé que se ofrecían en venta las más diversas prendas de uniforme, condecoraciones, fotografías de antaño y una que otra revista o publicación de carácter ordinario, todas de origen naval.

En particular, me atrajo la atención un ejemplar de la antigua Ordenanza de la Armada que data del año 1944 y que, según recuerdo, se mantuvo vigente en la Institución hasta mediados de la década de los años ochenta.

Recuerdo perfectamente la vigencia de esta publicación por cuanto a modo de anécdota, cada vez que en una determinada actividad del servicio se avizoraba mar gruesa, se decía que el artículo 1° de la Ordenanza de la Armada rezaba: "En la Armada nadie puede ser feliz".

El dicho, se aplicaba, a modo de ejemplo, en circunstancias tales como cuando se estaba saliente de Guardia el sábado o domingo, próximo a salir franco, y se recibía un Mensaje "P" informando de un imprevisto de fuerza mayor disponiéndose acuartelamiento para la Guardia saliente para cubrir la emergencia, situación que viví en más de una oportunidad.

Tras conversar con el vendedor y consultarle sobre el origen de la publicación, me manifestó que por norma de los locatarios no se emitía tal información y, por otra parte, resultaba muy difícil recordar cómo llegaban a ellos cada uno de los tantos productos a la venta.

La explicación me pareció atendible y considerando que se trataba de una publicación de carácter ordinario y que se encontraba obsoleta, procedí a regatear el precio por unos momentos, hasta que logramos convenir en un valor razonable que dejó conforme a ambas partes.

Desde esa fecha, ha pasado mucha agua bajo la quilla y se me había olvidado de que atesoraba esa reliquia, hasta que hace unos días buscando un libro en mi humilde colección literaria, me reencontré con ella.

Hojeando su interesante contenido, me percaté que esta Ordenanza contiene ocho Tratados, cada uno de los cuales está dividido en Capítulos y estos a su vez en Títulos.

Hago esta aclaración por cuanto pude constatar que el Tratado Octavo estaba dedicado a: “Servicios del Litoral y de la Marina Mercante”, en cuyo Capítulo I: “De las Autoridades”, se describen las principales funciones que competían al entonces “Director del Litoral y de la M.M.”, al Subdirector, al Gobernador Marítimo, al Capitán de Puerto, etc.

En particular, me llamó la atención el Título III, “Del Inspector Jefe de Capitanías de Puerto”, que ocupaba el tercer lugar jerárquico del Servicio, inmediatamente después del Subdirector.

A decir verdad, durante mi carrera en el Servicio, no recuerdo respecto a la existencia de esta figura, y menos haber estado sometido a sus claras y rigurosas atribuciones.

Es por ello, que a modo de cultura general, y acuñando el concepto de que jamás debemos olvidar pasajes de nuestra historia como Servicio, me

pareció interesante compartir, en especial para las actuales generaciones de especialistas, un trozo del legado que nos dejaron quienes nos antecedieron con tanto sacrificio y profesionalismo, para lo cual transcribo literalmente el Título III en referencia, en donde se describen los deberes y atribuciones del entonces “Inspector Jefe de Capitanías de Puerto”.

Inicio de la transcripción:

Título III. Del Inspector Jefe de Capitanías de Puerto

- **Art. 3806** *El Inspector tendrá los deberes y atribuciones que en este título se indiquen, y dependerá directamente del Subdirector del Litoral y de la Marina Mercante.*
- **Art. 3807** *Una vez al año o cuando el Director del Litoral y de la M.M. lo disponga, hará una visita de inspección a las Capitanías de Puerto y servicios del Litoral que se le indiquen.*
- **Art. 3808** *Cada vez que el Inspector Jefe de Capitanías de Puerto llegue en visita de inspección, se presentará a la Autoridad Naval y Administrativa del Puerto en visita de cortesía, informándolos de la Comisión que lleva, constituyéndose enseguida en la Gobernación Marítima o Subdelegación, para el objeto de su inspección*



- **Art. 3809** Cuando las Capitanías de Puerto estén servidas por Oficiales de Armas o del grado de Gobernador Marítimo de Ira. Clase en servicio activo, el Director del Litoral anunciará previamente la visita del Inspector.

- **Art. 3810** En las visitas de Inspección, el Inspector Jefe de Capitanías de Puerto atenderá el examen y estudio de los siguientes puntos, más los que expresamente le fije el Director en Instrucciones Especiales y los que observe o pueda deducir personalmente.

a) Examen del puerto y de todo lo relativo a su organización marítima, funcionamiento de los muelles, malecones y su alumbrado, estado actual de los fondeaderos de las naves, su seguridad, forma de maniobra de los buques, funcionamiento de los faros y estado del balizamiento.

b) Se impondrá de las medidas de orden y seguridad dictadas para los muelles y demás recintos portuarios, forma de carga y descarga de las naves, tránsito de las embarcaciones; verificará los medios de aprovisionamiento de pertrechos para las naves y elementos de auxilio marítimo existentes.

c) Examinará como son llevados el Bitácora, el Libro de Salida y Entrada de Naves y embarcaciones menores, los Libros de Faenas y Pilotaje y Practicaje (Diario y de Órdenes), el Libro de Registro de Entradas, Derechos y Multas, Libretas de Servicio de Pilotaje y Practicaje y toda otra documentación reglamentaria, confrontando las entradas con los derechos o tarifas correspondiente, visándolos con su firma los que encontrare correcto, o anotando las irregularidades que notare.

d) Examinará las tarifas de muellaje y lanchaje, de balseos, buzos, fleteros y portaequipaje, asegurándose de su conformidad con los originales.

e) Visitará los varaderos para recorridas, carenas y sitios de reparaciones de naves o embarcaciones menores, cerciorándose de sus actividades

y dando las órdenes pertinentes en caso de que contraríen las disposiciones vigentes sobre la materia.

f) Se informará del fondeadero asignado a los buques en cuarentena y boyas o sitios de desembarques de explosivos o inflamables, para verificar que cumplan con las exigencias requeridas.

g) Resolverá sobre la mejor ubicación de los sitios de lastre y deslastre y de depósitos de basuras, para oficial según corresponda si deben variarse o hay alguna particularidad digna de atención.

h) Revistará al personal de Gente de Mar de la Armada de dotación de la Capitanía de Puerto, cerciorándose de su disciplina, necesidades, reclamos, habitabilidad y sanidad para informar al respecto.

i) Se impondrá de la eficiencia, cumplimiento de sus deberes en el servicio y conducta funcionaria y privada del personal de Oficiales de la Capitanía de Puerto.

j) Se impondrá de los sumarios pendientes en la Capitanía de Puerto, disponiendo su pronta tramitación, verificando si han sido bien instruidos y si sus dictámenes están de acuerdo con la investigación efectuada.

- **Art. 3811** 1° Se informará si se han producido dificultades de competencia o desacuerdo entre el Capitán de Puerto y las autoridades locales y si estas han sido solucionadas satisfactoriamente. En caso contrario, tratará, con la prudencia que el caso aconseje y sin menoscabo de la Autoridad Portuaria, de resolver las divergencias.

2° En caso de que estas no puedan solucionarse en el terreno informará por separado al Director.

- **Art. 3812** 1° Fijará uno o más días de audiencia para que el personal de la Capitanía,



los Oficiales y Gente de Mar de la Marina Mercante, ya sea de las naves de cabotaje, de tránsito interior del puerto o de pesca, los presidentes de sindicatos o los comerciantes que tuviesen que formular alguna petición o reclamo en asuntos del servicio, puedan recurrir a él en demanda de justicia.

2° De todos estos reclamos se tomará nota escrita haciéndolas firmar por los denunciantes a fin de resolverlas en la forma que convenga o procediendo a instruir Investigación Sumaria si el caso lo requiere, para establecer los hechos, proponiendo al Director las sanciones que se estime de rigor o en caso de que el denuncia sea infundado o mal intencionado, tomar las medidas disciplinarias contra las personas que lo hicieron.

- **Art. 3813** 1° El Inspector constituido en visita podrá, si así lo estima conveniente, imponer a los infractores a las leyes y reglamentos

marítimos que aparezcan durante el curso de su inspección, cualquiera de las sanciones que otorga al Capitán de Puerto el Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las naves y Litoral de la República.

2° Si estas personas son ajenas a la dependencia del Capitán de Puerto, las pasará al Juzgado entablando la querella correspondiente.

- **Art. 3814** Acogerá y estudiará las denuncias y demandas que se le hicieran contra la Autoridad Marítima o algunos de sus subalternos, por deudas u otros asuntos, tomando las medidas necesarias.
- **Art. 3815** 1° El Inspector Jefe de Capitanías de Puerto constituido en visita en una Capitanía podrá, en representación del Director del Litoral y de M.M., advertir al Capitán de Puerto los defectos que haya

observado en los servicios de su dependencia, en su desempeño profesional o particular, como asimismo amonestarlo de palabra para su corrección y cuando lo encontrare culpable de falta gravísima podrá suspenderlo transitoriamente de sus funciones, dando cuenta inmediata al Director, quien de acuerdo con los antecedentes, resolverá en definitiva.

2° Cuando el Capitán de Puerto sea un Oficial de Armas o Gobernador Marítimo de 1ra. Clase, en servicio activo, el Inspector se limitará a informar de oficio al Director de las deficiencias y faltas que encontrare y cuando hubiere tomado medidas o resoluciones en otras Capitanías bajo la jurisdicción de aquel, le informará de ellas por escrito, sin perjuicio de su informe al Director.

- **Art. 3816** *Las Autoridades Marítimas y los subalternos de estas, acusados durante una inspección, tendrán derecho de apelar a sus superiores y al Director del Litoral y de la M.M.*
- **Art. 3817** *Terminada su inspección, el Inspector extenderá un informe con la minuciosidad debida sobre todos los puntos que quedan prescritos y los que particularmente se le hubiere encomendado u otros que hubiere observado y merezcan su atención, entregándolo con la prontitud debida al Director, para las resoluciones que sean de rigor.*

- **Art. 3818** *El Inspector tendrá dentro de su servicio el grado y rango que le fijen los reglamentos y disposiciones vigentes.*

Hasta aquí la transcripción del título III de la Ordenanza de la Armada del año 1944, que se mantuvo vigente hasta mediados de la década de los años ochenta, y fue reemplazada por la actual Ordenanza de la Armada, aprobada por Decreto Supremo (M) N° 487 del 21 de abril de 1988, que en su Tratado Décimo incluye a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y sus “Disposiciones Generales” las que no contemplan la figura del “Inspector Jefe de Capitanías de Puerto”.

A modo de conclusión, considero que las atribuciones del referido Inspector eran cercanas a la omnipotencia y me pongo en los pantalones de los Capitanes de Puerto de la época, en el hipotético caso de que el puesto de Inspector recaía en alguno de los más connotados Oficiales Jefes y Superiores de ese ciclo de la historia de nuestro Servicio, cuyos nombres me reservo por deferencia y el respeto que me merecen o merecieron, pues algunos de ellos ya están navegando en los infinitos océanos del más allá.

¡Hasta la próxima!

Colaboración: Litoral Sr. Alberto PONCE Godoy.



LA POLICÍA MARÍTIMA

RESUMEN

El quehacer de la Autoridad Marítima, específicamente en el cumplimiento de la función de policía marítima, comprende la realización de actividades preventivas; las cuales se reflejan en las actuaciones, tanto a bordo de las naves como en recintos portuarios, borde costero, ríos y lagos de dominio público, que día a día realiza el personal resguardando el orden, la seguridad y la disciplina. También implica las actividades represivas al actuar sobre quienes quebranten las normas para dar cumplimiento a mandatos judiciales y efectuar detenciones conforme con lo que establece la ley. Asimismo, la realización de actividades investigativas se presenta como un desafío que comprende materializar las investigaciones que el Ministerio Público dispone, con el único propósito de conducir a la verdad y sancionar los hechos que revisten carácter de delito.

FUNDAMENTOS DE LA POLICÍA MARÍTIMA

Conforme con lo establecido en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en adelante DIRECTEMAR, corresponde a esa Dirección General la Autoridad Marítima. En tal sentido, su Director es la Autoridad Marítima superior. Por su parte, el Decreto Ley N° 2.222 de 1978, en su Título I, artículo 6º, señala que los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto actúan, dentro de sus respectivos territorios jurisdiccionales, por mandato legal como delegados del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. En ese orden de cosas, aplicará y fiscalizará el cumplimiento de las leyes, de los convenios internacionales y de las normas legales o reglamentarias relacionadas con sus funciones, previamente definidas y que se encuentran contenidas en el Título I, Artículo 3º del DFL N° 292 del año 1953, Ley Orgánica de DIRECTEMAR.

De acuerdo a lo anterior, el artículo 3º, letras l) y m) del Título I de la Ley Orgánica de DIRECTEMAR, señala que corresponderá a esa Dirección, entre otras funciones, la de ejercer la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, ejercer la fiscalización y control de las playas y de los terrenos fiscales de playa colindantes con estas en el mar, ríos y lagos y de las rocas, fondos de mar y porciones de agua dentro de las bahías, ríos y lagos, y a lo largo de las costas del litoral y de las islas, cuyo control y fiscalización otorgan las leyes al Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, hoy Subsecretaría para las Fuerzas Armadas.

La jurisdicción comprende:

El mar que baña las costas de la República hasta una distancia de doce millas (cuatro leguas marinas) medidas desde la línea de la más baja marea, o la extensión de mar territorial que se fije en acuerdos internacionales a los que se adhiera el Gobierno de Chile si es superior a la aquí señalada; las aguas interiores de golfos, bahías, estrechos y canales cualquiera que sea la distancia que exista entre sus costas; las playas, los roqueríos hasta donde alcanzan las más altas mareas; los lagos de dominio público, y los ríos navegables hasta donde alcanzan los efectos de las mareas; los diques, varaderos, desembarcaderos, muelles, espigones de atraque y, en general, toda construcción que se interne en las aguas marítimas, fluviales y lacustres, o construidas en ellas (Obras Marítimas); la extensión de ochenta metros de ancho en los bienes nacionales y fiscales, medidos desde la costa u orilla de mar, riberas de lagos o de ríos navegables hacia tierra firme y caleas. En los recintos portuarios de puertos artificiales la Dirección tendrá jurisdicción solo en cuanto al mantenimiento del orden, seguridad y disciplina¹.

Por su parte, la Ley de Navegación en su Título VI, Párrafo 3.º, de la Policía Marítima, artículo 95.º, señala que “La Dirección, por intermedio de las Autoridades Marítimas y del personal de su dependencia, ejercerá la policía marítima en las aguas

sometidas a la jurisdicción nacional y en los demás lugares que su ley orgánica señala”².

Es necesario precisar que cualquier miembro de la Institución no puede ejercer la función de policía marítima; solo podrá ejercer esta función, el personal naval que se encuentra bajo la dependencia de la Autoridad Marítima.

LA AUTORIDAD MARÍTIMA Y SU FUNCIÓN POLICIAL COMO AUXILIAR DEL MINISTERIO PÚBLICO

El Ministerio Público es un organismo autónomo y jerarquizado que dirige en forma exclusiva la investigación de los hechos que revisten carácter de delito, pudiendo en tal sentido, impartir órdenes directas a sus policías auxiliares durante la investigación³.

Al respecto, la norma adecuatoria del Sistema Legal Chileno a la Reforma Procesal Penal, Ley Nº 19.806 de 2002, introduce una modificación a la Ley Orgánica de DIRECTEMAR señalando que:

La Autoridad Marítima, sin perjuicio de sus demás funciones y facultades, podrá llevar a cabo en el mar territorial y en aguas interiores, las actividades que se señalan a continuación, en las circunstancias que en cada caso se indican:

Dar cumplimiento a las instrucciones que impartan los fiscales del Ministerio Público respecto de personas que pudieren encontrarse en naves o artefactos navales; respecto de dichas naves o artefactos, o de los recintos portuarios, y

Realizar en los recintos portuarios y en las naves o artefactos navales las actuaciones que el Código Procesal Penal permite que la policía efectúe sin recibir previamente instrucciones particulares de los fiscales, informando sobre ellas de inmediato al Ministerio Público⁴.

¹ El título I, en su artículo 6º del D.F.L. Nº 292, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, establece la jurisdicción de la Autoridad Marítima.

² Ídem nota 1.

³ Constitución Política de la República de Chile, Capítulo VII, Ministerio Público, artículo 83º.

⁴ Norma Adecuatoria del Sistema Legal Chileno a la Reforma Procesal Penal, Ley Nº 19.806 de 2002, Artículo 5º que modifica el Artículo 34º del Título I de la Ley Orgánica de DIRECTEMAR.

De esta forma, el actuar de la policía marítima contribuye a la persecución penal que realiza el Ministerio Público, en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas por la propia Constitución Política de la República de Chile, situación que impone la responsabilidad de contar con personal preparado para satisfacer las demandas del órgano persecutor en los espacios jurisdiccionales de la Autoridad Marítima.

RECONOCIMIENTO AL ACTUAR DE LA POLICÍA MARÍTIMA

La policía marítima, de acuerdo con lo ya enunciado en los párrafos precedentes, cumple sus funciones en el área que le ha sido asignada en los cuerpos normativos ya señalados, funciones que además han sido reconocidas mediante un fallo por parte de la Excelentísima Corte Suprema.

El fallo en comento, fue dictado como consecuencia de la investigación realizada por la Fiscalía Local de Iquique y la sentencia de fecha 12 de agosto de 2013, dictada por el Tribunal Oral en lo Penal de ese puerto, en cuyo desarrollo y posterior recurso de nulidad presentado por la Defensoría Penal Pública, se discutieron principalmente las facultades y competencias de DIRECTEMAR, como auxiliar del Ministerio Público en las tareas de investigación y las posibles ilicitudes y vulneración de derechos que de su actuar pudieron derivarse en la investigación por el tráfico ilícito de drogas por vía marítima, en el que se trasladó droga desde Perú para ser desembarcada en nuestro país, específicamente en Caleta Vitor, al sur de Arica, el día 25 de julio de 2012, logrando la detención de los infractores y la incautación de 38 paquetes de marihuana que en total arrojaron un peso neto de 34,1 kilos.

El citado fallo señala que:

DIRECTEMAR conforme lo que dispone el DL N° 2.222 de 1978, en sus artículos 95 y 96, en el desempeño de sus funciones tiene el carácter de fuerza pública, cuestión que implica que cuenta con





las mismas atribuciones que se consagran en los distintos cuerpos normativos a las policías, desarrollando sus funciones en lugares que estas últimas no actúan. Por ello, precisa que por ley tiene asignada dentro de sus atribuciones mantener el orden, seguridad y disciplina en el territorio que le ha sido asignado, y por tanto eso incluye evitar la comisión de delitos dentro del ámbito de sus competencias⁵.

ROLES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA EN EL CUMPLIMIENTO DE LA FUNCIÓN POLICIAL

Dentro del concepto de Estado de Derecho, la función policial puede definirse como la facultad que posee el Estado para limitar las libertades individuales y derechos en beneficio del bien común⁶.

La función policial tiene la finalidad de mantener y garantizar el orden público de la nación, el libre

ejercicio de los derechos y libertades públicas y la convivencia pacífica de todos sus habitantes⁷.

En ese orden de cosas, la función policial que realiza el personal de las Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto, con sus correspondientes Unidades y Reparticiones dependientes, se divide en tres roles fundamentales para facilitar el cumplimiento de los objetivos de la Autoridad Marítima.

Rol Preventivo

El rol preventivo se puede definir como el conjunto de acciones que realiza la Policía Marítima mediante su presencia, a lo largo de toda su jurisdicción a través de patrullajes en el borde costero, recintos portuarios, aguas de jurisdicción nacional, entre otros, con el único propósito de resguardar la vida y la seguridad de las personas, como sus bienes, velando por el normal desarrollo de las actividades

⁵ Suprema., E. C. (29 de octubre de 2013). Fallo dictado por la Excelentísima Corte Suprema, Rol N° 6441-13. 117-124. Santiago, Chile.

⁶ Víctor DELGADO. "Policía, Derechos Humanos y Libertades Individuales", p. 88. Recuperado el 20 de junio de 2017, <https://goo.gl/xZPu1a>

⁷ "Orden público significa orden social, en el sentido de arreglo o disposición adecuada de la sociedad civil. Ahora bien, decimos que una cosa está ordenada cuando todas sus partes están dispuestas u orientadas hacia el fin de la misma cosa. Las partes o elementos de la sociedad son los individuos humanos". - Mac Hale, Tomás P. Orden, orden público, y orden público económico. Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de Chile. Cuarta Época. VIII (8): 1968, recuperada el 9 de junio de 2017, desde sitio web de la Universidad de Chile: <https://goo.gl/Kq7dSD>

marítimo-portuaria, fluvial, lacustre, y a bordo de las naves que allí se encuentran.

Rol Represivo

El rol represivo consiste en el conjunto de actividades que desarrolla en cumplimiento de la función policial, con el propósito de restablecer el orden quebrantado y dar cumplimiento a las ordenes decretadas por las autoridades judiciales y administrativas competentes. Este rol se materializa a través de las detenciones por mandato judicial y, en caso de delito flagrante, el empleo de las Secciones Antidisturbios en el interior de los recintos portuarios cuando fuese solicitado por la autoridad administrativa correspondiente o a requerimiento de los privados a través de un Juez competente, para reprimir delitos flagrantes que allí se estén cometiendo.

Rol Investigativo

Finalmente, el rol investigativo se define como el conjunto de acciones sistemáticas, metodológicas, técnicas y científicas, amparadas en la normativa legal y reglamentaria, conducentes al esclarecimiento y comprobación de delitos, faltas o hechos de interés contrarios a ley, en su calidad de organismo auxiliar del Ministerio Público. Este rol se materializa a través del cumplimiento de las órdenes de investigar emanadas por el órgano persecutor o Juez competente, empleando técnicas de investigación policial amparadas por la Ley N° 19.974, sobre el Sistema de Inteligencia del Estado y crea la Agencia Nacional de Inteligencia, y la Ley N° 20.000, que Sanciona el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas.

DEPARTAMENTO DE POLICÍA MARÍTIMA DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARÍTIMAS, DIRSOMAR

El Departamento de Policía Marítima, dependiente de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas tiene como función las siguientes tareas dispuestas por el mando a través del Reglamento Orgánico de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y estas son las siguientes:



- Supervisar la ejecución de la función de policía marítima, tanto en su dimensión preventiva, como investigativa.
- Determinar los procedimientos destinados a prevenir y reprimir actividades ilícitas en el área de jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- Supervisar el cumplimiento de la legislación de seguridad privada, por parte de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto.
- Proponer al Director de Seguridad y Operaciones Marítimas las acciones pertinentes para optimizar la seguridad en los puertos estatales y privados.
- Mantener debidamente entrenado y equipado a los integrantes del Grupo de Respuesta Inmediata y adoptar las acciones tendientes a

integrarlo al Grupo de Abordaje y Registro de la Armada, cuando se disponga.

Para el cumplimiento de lo anterior, el Departamento de Policía Marítima realiza un constante trabajo para analizar y disponer las acciones tendientes que permitan mejorar la adopción de procedimientos, materializar el correcto empleo del recurso humano y de los medios materiales de los que han sido dotados las reparticiones a lo largo del territorio nacional.

Es así como entre los años 2016-2017 se realizaron más de cuarenta mil patrullajes en el borde costero, marcando la presencia de la Policía Marítima, que permitió la detención de cerca de doscientas personas que se encontraban delinquirando en nuestra área de responsabilidad.

En relación a intervenciones por manifestaciones agresivas, violentas y durante procedimientos para el restablecimiento del orden público, el actuar del personal no ha estado exento de riesgos y ac-





ciones que han atentado a su seguridad e integridad física. Es así que entre los años 2013 a 2018, se han registrado un total de 34 agresiones a la Policía Marítima en el cumplimiento de sus funciones, destacando el caso de agresión, sin lesiones, durante un procedimiento en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto Cisnes, en donde se logró condenar al imputado, quien recibió una pena de 300 días de presidio menor en su grado mínimo y suspensión de cargo u oficio público durante el tiempo de la condena, como autor del delito previsto y sancionado por el artículo 282 bis⁸ del Código de Justicia Militar.

Con el propósito de dar una clara señal de apoyo al personal que cumple funciones en resguardo del orden, la seguridad y la disciplina, DIRECTEMAR se ha hecho parte en el proceso penal, a través de la presentación de querellas en contra de los agresores del personal naval, situación que durante el año

2017 asciende a 6 querellas ya tramitadas y aceptadas por el tribunal de garantía correspondiente.

Respecto al control de la frontera norte, las inmigraciones ilegales se han transformado en una preocupación para el Estado de Chile. La jurisdicción de la Gobernación Marítima de Arica cuenta con un puesto de vigilancia, equipado con elementos tecnológicos, que permite detectar en forma oportuna movimientos que se producen en la zona costera fronteriza, permitiendo la detección de personas que cruzan ilegalmente desde Perú hacia nuestro territorio.

De acuerdo con lo anterior, el año 2017 se frustró el cruce de 480 inmigrantes ilegales, los que en su mayoría corresponden a ciudadanos de República Dominicana, siguiéndoles la presencia de ciudadanos colombianos y ecuatorianos, situación que va en alza, considerando el aumento en un 60 % respecto al año anterior. A mayor abundamiento,

⁸ El que atentare en contra de un miembro de las Fuerzas Armadas, en su calidad de tal, y no le causare lesiones o estas fueren de las contempladas en los artículos 397 N° 2°, 399 o 494 N° 5 del Código Penal, será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio.



el trabajo coordinado que realiza la Autoridad Marítima local con Carabineros de Chile, dependiente de la Tenencia Chacalluta, ha permitido la oportuna intervención y detención de los extranjeros que ilegalmente cruzan la frontera entre Perú y Chile.

Otra lucha incesante, se produce en el sur de Chile, específicamente en la Jurisdicción de la Quinta Zona Naval, en la llamada “Guerra del Loco” (Concholepas Concholepas), nombre popular que recibe el hurto de recursos hidrobiológicos del recurso, desde las áreas de manejo⁹ situadas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Ancud y de la Capitanía de Puerto de Maullín.

La Autoridad Marítima en su función como policía marítima mantiene constantes patrullajes que han arrojado exitosos resultados. El trabajo en conjunto

desarrollado por las Capitanías de Puerto de Ancud, Maullín y las respectivas Fiscalías del Ministerio Público, ha permitido posicionar el actuar de la policía marítima, contribuyendo al trabajo del órgano persecutor, principalmente de los delitos de hurto de recursos hidrobiológicos desde áreas de manejo.

CONCLUSIONES

El cambiante escenario marítimo, que hasta no muchos años atrás se caracterizaba por ser un área con bajo índice delictual, en el correr del tiempo se ha complejizado, situación que demanda la intervención de la policía marítima para prevenir la comisión de ilícitos, reprimir las conductas punibles y practicar las diligencias investigativas tendientes al esclarecimiento de la verdad jurídica. Lo anterior demanda una profesional actuación del personal,

⁹ Áreas de Manejo y Explotación de Recursos Bentónicos (AMERB), Es un régimen de acceso que asigna derechos de explotación exclusiva a organizaciones de pescadores artesanales, mediante un plan de manejo y explotación basado en la conservación de los recursos bentónicos presentes en sectores geográficos previamente delimitados. Recuperado el 30 de junio de 2017, <https://goo.gl/t15QPj>

tendiente a realizar un exitoso procedimiento, resguardando su propia integridad física, la de las víctimas e imputados.

Un escenario marítimo conocido, permite materializar un correcto empleo de los recursos humanos y materiales, permitiendo abordar los focos conflictivos en cada espacio de su jurisdicción, situación que contribuye al mantenimiento del orden, la seguridad y disciplina, aportando al mantenimiento de la paz social.

El empleo de las técnicas de inteligencia permite anticiparse a los hechos y actuar sobre un escenario conocido, situación que contribuye fuertemente a la consecución los objetivos planteados.

El disciplinado y constante entrenamiento y correcto equipamiento del personal que realiza funciones policiales permite efectuar procedimientos que minimicen el daño y disminuyan el riesgo.

La revisión de las mallas curriculares de los Oficiales y Gente de Mar, debe ser una preocupante tarea, considerando que el efecto deseado, es que el personal que se desempeña en funciones policiales esté a la altura de las exigencias operativas que demanda el escenario marítimo actual, con el propósito de enfrentar con sólidas herramientas las variadas situaciones procedimentales que se presenten en el cumplimiento de la misión.

- Ministerio de Defensa Nacional (31 de mayo de 1978). D.L (M.) N° 2.222. Ley de Navegación. Santiago, Chile.
- Figueroa, R. (2013). Facultades de la Policía Marítima de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante. Revista Jurídica del Ministerio Público (57)/ 109:111.
- Ministerio de Justicia (19 de diciembre de 1944). Decreto N° 2.226. Código de Justicia Militar. Santiago, Chile.
- Ministerio de Justicia (12 de octubre de 2000). Código Procesal Penal. Recuperado el 28 de junio de 2017, de www.leychile.cl: <https://goo.gl/BHXWT2>
- Ministerio de Justicia. (31 de mayo de 2002). Ley N° 19.806. Normas adecuadoras del sistema legal chileno a la reforma procesal penal. Santiago, Chile.
- Excelentísima Corte Suprema. (29 de Octubre de 2013). Fallo dictado por la Excma. Corte Suprema, Rol N° 6441-13: 117-124. Santiago, Chile.
- Delgado, Víctor. "POLICÍA, DERECHOS HUMANOS Y LIBERTADES INDIVIDUALES", p. 88. Recuperado el 20 de junio de 2017. <https://goo.gl/xZPu1a>

BIBLIOGRAFÍA

- Ministerio Secretaría General de la Presidencia (22 de septiembre de 2005). Decreto N° 100. Constitución Política de la República de Chile.
- Ministerio de Hacienda (5 de agosto de 1953). DFL N° 292. Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante. Santiago, Chile.

Colaboración: Litoral Sr. Claudio VIDAL Cabezas.
Capitán de Fragata LT - Ingeniero en Administración Marítima APN. Oficial Graduado en Ciencias Policiales, Administrador Superior en Seguridad Pública, Magister en Gestión Estratégica y Políticas Públicas Academia de Ciencias Policiales de Carabineros de Chile. Diplomado en Seguridad Multidimensional, ANEPE.



PROYECTO DE LEY SOBRE SEGURIDAD PRIVADA

Y SU IDONEIDAD FRENTE A LA REAL NECESIDAD LEGISLATIVA NACIONAL

La única seguridad que un hombre puede tener en este mundo es una reserva de conocimiento, experiencia y capacidad.

Henry Ford.

Esta iniciativa surge a través del mensaje N° 869-357 de S. E. la Presidenta de la República, de fecha del 4 de agosto de 2009, por el cual da inicio a la tramitación de un proyecto de ley sobre “Seguridad Privada” a la Comisión de Seguridad Ciudadana y Drogas. Cabe destacar que el proyecto en cuestión fue modificado y aprobado por la Cámara de Diputados a través del Oficio N° 10.883 de fecha 27 de agosto de 2013 (boletín 6639-25), pero a pesar de sus modificaciones mantiene sus bases y conserva sus puntos claves, como son el concepto y responsabilidades de los Jefes de Seguridad, la incorporación de los recursos tecnológicos y materiales (características, obligatoriedad, requisitos y condiciones) y la tipificación y regulación de los Guardias de Seguridad - Investigadores Privados – Escoltas Personales o Guardaespaldas (privándolos dentro del uso y porte de armas).

La actualización de la Ley de Seguridad Privada tiene como objetivo actualizar a los actores y el

escenario actual y regular correctamente el ámbito privado, con el objetivo de mejorar los índices de seguridad, disminuir los niveles de riesgo, vulnerabilidad, daños, pérdidas, accidentabilidad y tener mejores herramientas mitigadoras. Necesidad en comento, que, como fiscalizador de los Servicios de Seguridad Privada, comparto en plenitud.

Para conocer mejor esta nueva medida legislativa, a continuación, se enumerarán sus modificaciones más destacadas:

1. En su artículo 1°, se incorporan a regirse por esta ley las actividades de transporte de valores, servicios de escoltas personales o guardaespaldas y de investigadores privados.
2. Designa un órgano rector claro en la materia; a una División dependiente de la Subsecretaría de Seguridad Pública y Prevención del Delito, definiéndola como una entidad reguladora con

plenas competencias dentro de la tramitación, autorización y suspensión de entidades y servicios de seguridad privada (la cual no se consideraba en la reglamentación vigente y en el primer proyecto de ley).

3. Se elimina el título VI del primer proyecto de ley, donde le daban facultades y atribuciones a la Subsecretaría del Interior, debido a que en el aprobado se las otorga a la Subsecretaría de Prevención del Delito a través de su división de Seguridad Privada.
4. Considera a algunas entidades con la obligatoriedad de mantener sistemas de vigilancia privada, especificando en esta materia los requisitos para el jefe de seguridad, los vigilantes privados y los recursos tecnológicos requeridos.

Conociendo de donde surge este proyecto, su objetivo y algunas de sus innovaciones, comenzaré este párrafo aseverando que, en general, sí cumple con las exigencias y necesidades actuales para desempeñar efectivamente la labor de seguridad privada a nivel nacional. Cabe destacar, que para afirmar que este nuevo cuerpo legal es prácticamente idóneo, hay que tener en consideración asimismo que la normativa vigente (D.L. 3.607), es dispersa y con consideraciones poco acordes a los tiempos actuales (desarrollo tecnológico y nuevas vulnerabilidades), y que la delincuencia junto al terrorismo cada día están más sofisticados, naciendo de esta manera, la necesidad de extremar la Seguridad Privada a través de la implementación de nuevas alternativas y recursos tecnológicos, para poder realizar el monitoreo, resguardo perimetral y velar por la prevención a través de la acción coadyuvante de la seguridad pública.

Planteada y expuestas las razones de idoneidad del proyecto de Ley vigente y en tramitación, hay ciertas consideraciones que no se consideraron y son las siguientes:

- a) Se debería especificar a las Autoridades o Fiscalizadores competentes, en los casos de espa-

cios como recintos portuarios, aeronáuticos u otros sometidos a la autoridad militar, como es el caso de los puertos y terminales marítimos que son administrados por la Autoridad Marítima y fiscalizados a través de la Policía Marítima jurisdiccional competente (Armada de Chile).

- b) Si bien se establecen nuevas definiciones respecto de conceptos relevantes y se determinan modos de colaboración concretos entre la seguridad privada y la pública (ejemplo, 48 horas denunciar), se debería considerar políticas más concretas de coordinación e integración entre Seguridad Pública y Seguridad Privada, con el objeto de poder realizar operativos y procedimientos conjuntos de manera automatizada y expedita.
- c) En lo que respecta al Decreto que considera como estratégica a las empresas, debería considerarse como “reservado” en vez de “secreto”, con el objetivo de que haya transparencia y mayor acuciosidad en la fiscalización de la implementación de Vigilantes Privados en esas empresas, debido que en el ámbito marítimo muchos Puertos y Terminales son estratégicos, pero solo cuentan con Guardias de Seguridad y apelan a autorizaciones por excepción que los exenta a su cumplimiento.
- d) Deberían definir y trabajar el concepto de protección, el cual busca prevenir y mitigar las amenazas emergentes (terrorismo, contrabando, tráfico, etc.), antiguamente conocidas como amenazas asimétricas. Es un concepto importante, considerando de que tanto las instalaciones portuarias, como las naves mayores nacionales e internacionales, se rigen por el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, denominado Código PBIP (I.S.P.S.), y este cuerpo legal considera y exige la implementación de tecnología y personal para el cumplimiento de funciones de Protección y Seguridad Privada.

Colaboración: Litoral Sr. Sebastián REYES Aedo.

NO SOLO SE CUENTAN LAS GANADAS...

He querido dar este título a una anécdota ocurrida al infrascrito algunos años atrás, puesto que normalmente los marinos somos buenos para contar las anécdotas o historias que nos prestigian, pero medio malos para contar las derrotas... un poco como los pescadores que cuentan los peces más grandes y bonitos (¡¡¡y con algunos centímetros más probablemente!!!), pero no cuentan las veces que ni siquiera pescaron... Bueno, va un poco en esa línea este artículo, una derrota..., les cuento.

Corría el año 2001 y había sido destinado como primer Comandante de la LSG "Arica", como seguramente recordarán los más viejos y, a modo de historia, para los más nuevos, cuando se decide construir estas LSG (16); se consideró hacerlo como en 3 a 4 años, por lo tanto, más o menos se construían 4 por año y, al iniciar la construcción, concurría el Comandante con un par de personas y unos meses después, llegaba el resto de la dotación. Es así como, en el caso de la "Arica", se iniciaba su construcción alrededor de mayo del 2001, por lo cual, antes de irme a Talcahuano al proceso de construcción, me presenté en la G.M. de Arica, donde cumplí funciones por esos 4 meses, en el depto. de Operaciones antes de partir.

Ese fue el año, en que se corrió una caseta de vigilancia que había en el sector costero, a escasos metros de la playa y del límite, lo que provocó un grave conflicto diplomático limítrofe con Perú. Dejaré para el próximo número de "Bonanza" el

detalle de dicha historia, su génesis, etc., y me centraré en la anécdota.

Como les contaba, producto del movimiento de esta caseta, hubo una gran agitación de la gente de Tacna y, específicamente, de los reservistas peruanos que "aleonados" por los hermanos Humala, marcharon en diversos grupos al límite a demostrar su disconformidad y a protestar por esta "invasión" chilena al territorio peruano. Es así como fueron llegando al sector diversos grupos que, si bien se supone que la policía peruana NO dejaría pasar, igual se las ingeniaron para llegar caminando al sector por distintas rutas. De esta forma llegaron al sector fácilmente más de 400 personas, más una gran cantidad de periodistas, policías peruanos, etc., que se pusieron a protestar prácticamente en el límite, a escasos metros del hito N° 1 y del, en ese entonces, faro peruano (que servía de referencia y alineación con el faro chileno, para dar la demarcación del 270° y por ende el límite marítimo entre ambos países).

En paralelo, sabiendo que se llevarían a efecto dichas protestas, el suscrito fue enviado al área junto con 10 POLMAR, sumándose allá los "cosacos" que cubrían guardia en la caseta (10), con el fin de evitar alguna acción contra la caseta o que fuese movida por los protestantes. Es así como se dispone de los POLMAR en el área de la caseta y se deja a los cosacos más alejados, como una segunda reacción si los POLMAR eran

sobrepasados, cubriéndose temprano el sector por la mañana.

Como indiqué previamente, no contaré el detalle de esas protestas y me saltaré directamente posterior al momento más álgido de las mismas, a eso de las 11 de la mañana, cuando la situación estuvo muy tensa y complicada para todos los que estábamos presentes, la que finalmente fue superada por la prestancia de los Infantes de Marina. El ambiente estaba abiertamente tenso, con los reservistas gritando e insultando, con mucha gente en el sector con muchas ganas de abalanzarse sobre la caseta, tratando de arreglar el problema por sus manos, incluyendo además a la prensa, principalmente peruana, porque la chilena no podía llegar por el lado chileno al área.

Es así que, ya habiendo pasado este momento álgido, y dentro de las instrucciones de no escalar el conflicto, debíamos tener la templanza de aguantar cuanto cosa nos dijeran, etc., etc. También instruí al cabo que llevaba la escopeta antidisturbios, que no obstante lo anterior, si las protestas escalaban, ante una señal del suscrito hiciera un disparo al aire, disponiéndole además que por lo mismo se ubicara más alejado de nosotros, para evitar algún inconveniente con alguna persona, pero que sirviera de advertencia si la cosa escalaba.

Como él iba a estar relativamente lejos de donde yo me encontraría (aproximadamente a unos 100 metros de la "primera línea") y si había problemas seguramente NO escucharía una orden de "fuego", no encontré nada mejor que indicarle que le haría una señal... pero ¿cuál? para no llevarlo a confusión y que inequívocamente significara "fuego". No podían ser las manos o brazos, porque lo podría confundir con el solo hecho de moverlas y tampoco tenía algo como para hacerle una señal (estaba con tenida 16). El grito ya dijimos que no serviría... ¿qué puede ser?... ¿qué puede ser?... fácil, ¡¡¡me saco la gorra!!!, qué más claro que eso..., solo me la saco si yo quiero..., si me la sacan NO vale... y si se me cae tampoco... ¡¡¡listo entonces!!!... la señal convenida, es que me saque la gorra; quedamos de acuerdo con el cabo, él



(Adaptación)

se retira del lugar al punto acordado y todo "ok", solo un dato relevante para esta anécdota, esto se acordó cerca del mediodía.

Afortunadamente, después del momento álgido indicado precedentemente, las cosas se calmaron, todo comenzó a distenderse se acabaron los cánticos e insultos y hasta comenzamos a conversar con la gente que estaba en el área, indicando que ni ellos o nosotros íbamos a solucionar el problema, que era un tema de Cancillería, que ya estaba en otro nivel y que no se sacaba mucho en estar ahí, etc., etc. A medida que pasaban las horas varios se fueron de vuelta a Tacna (habrán quedado unos 100); de los que quedaron, la mayoría se fueron alejando de la caseta hacia el límite. Ya la prensa se había ido, tampoco había autoridades, habían pasado unas 6 a 7 horas desde que todo comenzó (10 a. m. aproximadamente, etc.)

Como supondrán un ambiente muy tranquilo y calmado, casi de amistad..., pero estábamos en Arica, a principios de abril, sobre la arena y eran ya cerca de las 17:00 horas y obviamente hacía mucho calor. No había donde protegerse del sol, tenida 16, pantalón y zapatos negros... estábamos todos transpirando y bueno, cómo no sacarse el sudor de la frente... Les pregunto,

¿qué hubiesen hecho Uds.?..., obvio SACARSE LA GORRA y secarse... "PUM", "PAF", "BANG", díganlo como quieran, así sonó el disparo de la escopeta..."Cuec-Chan" pondrían en la tele... y, lo lógico, todo ese ambiente de tranquilidad se vuelve a encrispar y parten los gritos de los peruanos: ¡¡¡qué estábamos disparando, chilenos esto, chilenos esto otro!!!, etc., etc. etc..., ¡¡¡todo mal!!!... En el intertanto, miro hacia donde estaba el cabo con la escopeta y me mira como levantando los hombros, diciendo algo como "sé que no era la idea, pero Ud. ¡¡¡se sacó la gorra!!!". Con mi mejor cara de palo (para los peruanos), me dirigí hacia el cabo, mientras escuchaba los alegatos de los peruanos... Pero, curiosamente, algunos de ellos NO escucharon disparo y no entendían la reacción de sus connacionales mientras otros indicaban que el ruido había sido por las puertas de fierro del faro peruano, que producto del viento habían golpeado.

Llego donde el cabo, que la verdad estaba muy compungido y, antes de que dijera algo, le indique que había sido mi error, que el cumplió lo que se le ordenó y que yo, habiendo visto que la situación estaba distendida, debiese haber cancelado esa orden y que no se preocupara, era mi responsabilidad.

Como indiqué previamente, no todos los peruanos presentes a esa hora finalmente entendieron que había sido un disparo, y nos apoyamos en la versión del golpe de las puertas del faro, para salir

un poco del paso, lo que creo en cierta medida resultó. Por supuesto que horas más tarde tuve que dar las explicaciones del caso y responder en varias oportunidades las consultas, no solo de mi Mando, sino de varios otros Mandos en la línea, sobre si efectivamente se había hecho un disparo, frente a lo cual se reconocía que sí, pero agregando que se había usado el argumento de las puertas del faro para tratar de disminuir su efecto.

En definitiva, la situación en el límite, afortunadamente no paso a mayores, y aparte de esos alegatos por algunos minutos, no ocurrió nada más y solo en un par de diarios peruanos del día siguiente, algo muy menor salió en la prensa. Aparte de una buena llamada de atención, tampoco tuvo mayor inconveniente para el suscrito.

Obviamente, hasta el día de hoy los que se acuerdan me lo recuerdan y seguramente he estado en más de algún evento de camaradería "tirado al patín", seguramente con una buena cuota de exageración, pero bueno, sí...me "condorié" y se me olvido lo de la gorra, pero en mi defensa solo puedo decir que habían pasado como 5 horas, que hacía calor, ¡¡¡que estaba transpirando mucho!!!... Qué más podía hacer.... Fuera de bromas obviamente, no fue la mejor decisión de usar esa "señal" y el uso de un equipo de radio hubiese sido lo más adecuado... Pero sí reconocerán que a lo menos era una señal INEQUÍVOCA...

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Lizana.



ANIVERSARIO “EX-YAGANES”

— ¡Dotación, Honores al Pabellón de Combate que se arría, atención vista a la derré...!

Aún recuerdo perfectamente, como si fuese ayer, uno de los momentos más emotivos y extraños de mi corta carrera naval:

En agosto del año 2010, recalaba a Valparaíso, después de un largo e intenso viaje de instrucción, a bordo del Buque Escuela “Esmeralda”, para luego iniciar otra etapa interesante y profesional en el área sur de nuestro país. El 3 de enero del año siguiente, me presentaba a bordo de una patrullera distinta, más pequeña que las que había visto en las Revistas Vigía, pero que poco a poco empezaría a conocerla y a tomarle un cariño distinto.

Una unidad pequeña con 25 metros de eslora y 5 metros de manga. Muy maniobrable, marinera y versátil, pero con una velocidad que, debido a los años y el tiempo navegado, daba apenas 12 nudos.

En la Lancha Embarco de Prácticos 1602 “YAGÁN”, con Puerto Base en Puerto Natales, aprendí a navegar,

a soportar las frías navegaciones nocturnas y diurnas por los canales y fiordos de la Patagonia Austral, aprendí de esas largas conversaciones con un café bien cargado durante el cuarto de guardia y, así muchas otras vivencias, que solo saben los que estuvimos y caminamos por esas cubiertas. En fin, aprendí a ser marino.

Puedo decir, con orgullo y admiración, que pertenecí a esa última dotación de Yaganes, esa dotación que me enseñó y me entregó las herramientas para tratar de ser, día a día, un mejor marino y que, incluso, con mucha emoción, tuve la extraña, pero difícil tarea, de cerrar con un candado el Puente de Mando de la Unidad que me recibió por un año, y que me entregó muchas cosas.

El pasado 17 de enero del presente año, se celebró un aniversario más de la Ceremonia de “Baja del Servicio” de la Armada de Chile, de la Lancha Embarco de Prácticos 1602 “YAGÁN”, que sirvió y navegó en la Institución por más de 30 años, y en donde muchas generaciones de Oficiales y Gente de Mar tuvieron el privilegio de vivir entre esos fierros.

Colaboración: T2 LT Sr. Felipe PÉREZ Cruz.



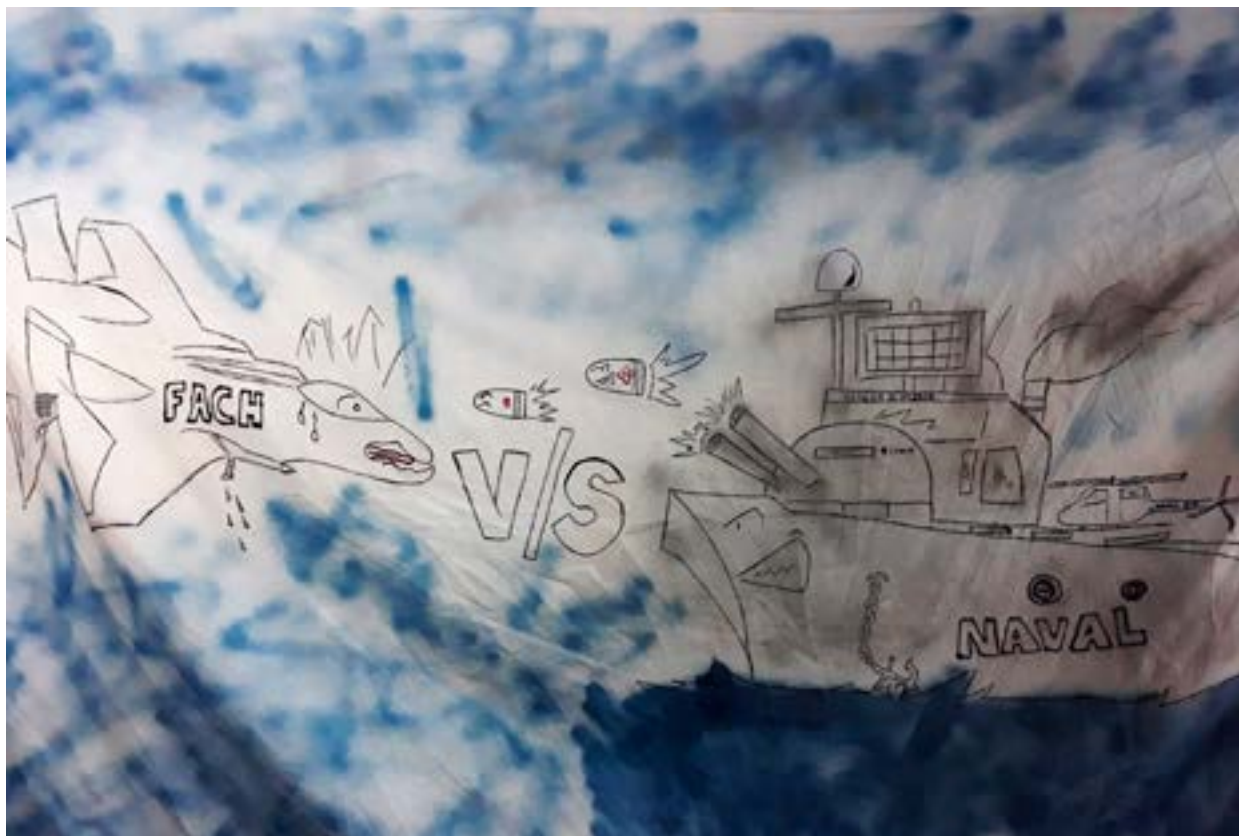
LITORALES IMBATIBLES EN LA ANTÁRTICA

Sorpresivamente el grupo de Litorales Antárticos liderados por un cófrade deportista han sido imbatibles en todas las competiciones organizadas en la Base Presidente Eduardo Frei, cuyos resultados no son por simple azar, sino por una meticulosa planificación y entrenamientos desarrollados para alcanzar el pódium.

Durante el mes de marzo, la Fuerza Aérea celebró su aniversario con unas olimpiadas del “Mes del Aire”. En la oportunidad, ocho representantes se midieron en vóleybol, básquetbol, nanofútbol, una corrida de 5K y tenis de mesa dobles. Terminada la actividad en una ceremonia, el comandante de la base aérea entregó la copa de campeón al Gobernador Marítimo.

Luego en las actividades del “Mes del Mar”, nuevamente las gélidas tierras de la isla Rey Jorge, se entibieron por el resonar de las zapatillas en el “Domo” (Gimnasio), jugándose encendidos partidos de vóleybol, básquetbol y tenis de mesa en dobles y singles, como asimismo la Organización esta vez agregó considerar no solo actividades deportivas, sino también juegos de salón, como dominó, brisca, más la mesa de pool que hacía correr las bolas entre los cuatro equipos, los cuales mediante un cuadrangular se batieron en diferentes locaciones durante mayo, ocasión donde las barras con lienzos de sus respectivos equipos prendieron más la sana competencia.

La ceremonia conmemorativa al cierre del “Mes del Mar” con asistencia de casi toda la comunidad



Lienzo "Mes del Aire".



Entrega de la copa "Mes del Aire".

antártica nacional, nuevamente fue silente testigo como la copa era recibida en manos de "Hombres Bravos del Litoral", que una vez con ellos, hubo un estruendoso aplauso general, para posteriormente pasar a compartir un cóctel que bajó el telón a las actividades y llenó de camaradería al puñado de connacionales que hacen Patria en ese rincón del planeta.

Colaboración: Litoral
Sr. Ignacio ROJAS Gajardo
Gobernador Marítimo de la
Antártica Chilena

EL MÁS ALTO Y ANTIGUO DE CHILE: **FARO CABO CARRANZA**

HISTORIA

Fue iluminado el 1° de septiembre de 1895, en ese entonces contaba con un sistema incandescente de gas de parafina, su construcción fue motivada por naufragios en las cercanías de la punta Santa Ana, ya que la zona es muy traicionera, con muchas rocas y corrientes. Hay registros de alrededor 13 naufragios, entre bergantines, buques y vapores. El más conocido es el del vapor "Cazador" el 30 de enero de 1856.

El faro se encuentra ubicado en la punta Santa Ana a 20 millas náuticas al sur del puerto de Constitución. Una de sus principales características es su torre, cuya estructura piramidal metálica con una base cuadrada es única en su tipo en nuestro país.

Desde el año 1973 la Dirección Meteorológica de Chile determinó que este faro estaba muy bien ubicado para emitir reportes meteorológicos y el





personal de la Armada de Chile comenzó a cumplir esta función desde el año 1979. Estos datos son utilizados a nivel mundial para generar pronósticos, y también como estación de radiotelecomunicaciones y como centro de alerta fijo (CAF).

Luego de 120 años de servicio, el faro Cabo Carranza fue renovado por la Armada; con el objetivo de cumplir con los nuevos y más exigentes estándares internacionales y continuar apoyando a los navegantes que pasan por las cercanías de caleta Loanco, Constitución.

CARACTERÍSTICAS

- Altura torre: 18.8 metros.
- Altura sobre el nivel del mar: 52 metros.
- Luz: blanca
- Característica de la señal: 1 destello cada 10 segundos
- Alcance luminoso: 20 millas náuticas.



Naufragio del vapor "Cazador", 1856.

NAUFRAGIOS

El vapor Cazador era una nave de la Armada de Chile que cumplía funciones de carga. Fue construido en 1848 en Francia y adquirido por el gobierno chileno poco antes de la revolución de 1851, ante la necesidad de trasladar en forma rápida tropas entre los diferentes puertos de Chile. Tenía 250 toneladas y una velocidad máxima de 9 nudos. Estaba al mando del Capitán Ramón Cabieses y contaba con una tripulación de 65 marineros.

Naufragó el 30 de enero de 1856, mientras transportaba 501 personas, pereciendo 458. Este naufragio es la mayor tragedia en tiempos de paz que ha afectado conjuntamente al Ejército y a la Armada de Chile, además es el mayor naufragio ocurrido en América Latina.

Otro naufragio importante es el del buque "John Elder" en 1892, del cual se desprende la siguiente leyenda:

Relata esta que en las playas de Loanco naufragó el barco "John Elder" con un valioso cargamento de barras de oro.

Hombres de mar y buzos han tratado infructuosamente de extraer dichas barras, pero todo les ha resultado inútil porque fuerzas misteriosas impiden acercarse al lugar.

Cada vez que alguien ha intentado el rescate, la calma del océano se transforma en furia.

Según cuenta la gente, todo se debe a que un monstruo marino de muchos brazos, de grandes ojos y de mandíbulas de acero, agitando las aguas con sus tentáculos produce tan grande conmoción, pues permanece vigilante cuidando celosamente el tesoro sumergido para entregarlo algún día a quien por sus merecimientos será su legítimo dueño.

Cuando sea este quien emprenda el rescate del tesoro, el pulpo habrá cumplido su labor de guardián, pudiendo entonces descansar e internándose en el mar, morirá.

Colaboración: Litoral Sr. Germán LLANOS Silva.

RMS "John Elder", perteneciente a la Pacific Steam Navigation Company.





EXPERIENCIAS

Fragata colombiana ARC "Almirante Padilla" (F-11) (2ª desde la izq.) fondeada al lado del USS "Jason" (ARH-1) en el estuario Han en Corea del Sur el 16 de enero de 1952, junto a otras fragatas de varias nacionalidades (U.S. National Archives file No. 80-G-437669).

I PARTE

INTRODUCCIÓN

Como muchos Litorales saben, estuve trabajando en la DGTM y MM entre los años 1975 al 2006 y el 1° de abril de ese año me contraté en la Sociedad de Clasificación Germanischer Lloyd de origen alemán. Este contrato comenzó con un entrenamiento en el puerto de Valparaíso por unos 15 días y, posteriormente, fui enviado a efectuar el entrenamiento formal en las oficinas de GL en la ciudad de Hamburgo – Alemania.

La estadía en el centro de entrenamiento de GL fue desde mediados de abril hasta mediados de julio del 2006, incluido el entrenamiento como Surveyor y como Auditor ISM e ISPS. Más o menos en el

mismo período se realizó el Mundial de Fútbol en Alemania, donde la ciudad de Hamburgo fue la sede de la selección de fútbol de los Estados Unidos de América.

Una vez de regreso en Valparaíso, se mantuvo el entrenamiento en la modalidad "on the job training" hasta finales de julio 2006. En esa fecha, mi jefe, el Country Manager de la oficina de GL Panamá, requirió mi presencia con suma urgencia, razón por la cual, el día 3 de agosto viajé a Panamá y ese mismo día en la tarde estaba atendiendo mi primer barco como Surveyor de GL.

La estadía en la estación de GL Panamá comenzó ese día y terminó el 30 de abril de 2010. Con fecha 1° de mayo de 2010, empecé a formar parte de la oficina de GL Cartagena en la República de

Colombia. Esto significó efectuar el traslado del menaje de casa, tramitar visa de trabajo, firmar nuevo contrato y volver a instalarse en un nuevo país, hacer nuevas amistades y acostumbrarse a todo de nuevo.

Este nuevo contrato finalizó el 31 de julio del 2017, aproximadamente 10 meses antes de que se cumpliera el contrato firmado. A partir del 1° de septiembre de 2017, comenzamos con mi esposa los trámites y gestiones para la repatriación y chilenización, la cual finalizó el 7 de marzo del 2018, el cual fue nuestro último regreso a Chile.

En esta apretada síntesis están condensado más de 11 años de trabajo y experiencias en la zona de Centroamérica y el Caribe, de las cuales, seleccionaré algunas vivencias que pasaré a relatar más adelante y en otras ediciones de Bonanza.

GUERRA DE COREA

Muchos se preguntarán ¿qué tiene que ver la Guerra de Corea en este artículo?

Paso a explicarles... Al vivir más de 7 años en Colombia, uno empieza a conocer el barrio, la ciudad, su gente y algo de historia. En lo personal cuando me enteré de que Colombia había estado en la Guerra de Corea, me causó una profunda impresión y estuve indagando más sobre ello, lo que paso a comentar a continuación:

El 27 de junio de 1950, el secretario de la ONU formuló la petición de ayuda para las fuerzas aliadas desplegadas en la península de Corea, a la cual respondieron naciones como Australia, Bélgica, Luxemburgo, Grecia, Países Bajos, Francia, Turquía, Canadá, entre otras, llegando a un total de 18 naciones que ofrecieron apoyo militar. En cuanto a los demás países americanos, se esperaba que México, Argentina y Brasil colaboraran con un Regimiento y que las demás cada uno aportara una Compañía; muchos de ellos denegaron esta ayuda, porque consideraban que en el fondo se trataba de una lucha entre Unión Soviética y Estados Unidos.

El 30 de junio, el gobierno de Laureano Gómez Castro ofreció una unidad naval a las fuerzas aliadas y, dos semanas más tarde, agregó a su compromiso un batallón de infantería, que aún no existía. Aceptadas ambas unidades, el ministro de guerra Roberto Urdaneta envió la fragata Almirante Padilla desde Cartagena hacia la base naval de San Diego (California), bajo el mando del Capitán de Corbeta Julio César Reyes Canal, con el fin de adelantar reparaciones y adecuación de su equipo para la misión de guerra y un período de entrenamiento para su tripulación. En cuanto al cuerpo de infantería, el Decreto 3927 de diciembre de 1950, creó el "Batallón de Infantería N° 1 Colombia", con destino al ejército de las Naciones Unidas en Corea.

El "Batallón Colombia" fue un batallón de infantería del Ejército colombiano que sirvió con el Comando de las Naciones Unidas en Corea del Sur. Fue la primera división militar colombiana en combatir en Asia, y sirvió junto a la VII y la XXIV divisiones de la Infantería de Ejército de los Estados Unidos durante la guerra de Corea. Prestó servicio desde 1951 hasta 1954.

De los 5100 combatientes colombianos que tomaron parte en el conflicto asiático, 111 oficiales y 590 suboficiales participaron en operaciones de guerra y el resto en la vigilancia del armisticio, recibiendo para el efecto el mismo entrenamiento intensivo de los anteriores. El saldo final de la guerra para el "Batallón Colombia" fue de 639 bajas de combate, distribuidas entre 163 fallecidos, 448 heridos, 30 prisioneros de guerra y 60 desaparecidos.

Asimismo, la Armada de la República de Colombia (ARC) estuvo presente en esa guerra con las fragatas ARC "Almirante Padilla", ARC "Capitán Tono" y ARC "Almirante Brión", donde participaron en varias acciones militares. Cada fragata estuvo alrededor de un año en el teatro de operaciones, siendo reemplazada por otra de las unidades mencionadas. No hay registros de bajas en combate en las unidades navales.

Todos los años los veteranos sobrevivientes del "Batallón Colombia" desfilan orgullosos sabedores del deber cumplido.

A continuación, el Batallón Colombia y los detalles de su participación en la Guerra de Corea.

Ginés Pérez había insistido mucho en que el "Batallón Colombia" fuera integrado a su unidad. Como hispano, quería comandar tropas de su misma ascendencia y lo había logrado. Así que quiso inaugurar al "Colombia" en combate, el 7 de agosto de 1951, día Nacional, con tres patrullas de reconocimiento ofensivo. El coronel Polanía envió una compañía bajo el mando del Capitán Álvaro Valencia Tovar. Los comandantes de pelotón fueron los subtenientes Rafael Serrano, Eduardo Arguello y Bernardo Lema. Once heridos habían sufrido la patrulla tras ocupar el objetivo.

El 2 de octubre de 1951, la División 24ª recibe órdenes de relevar al VII División en el frente. El Coronel Pérez fue relevado por el Coronel Vander Heide en el comando del Regimiento 21º, unidad del "Colombia".

Ya en el frente comienzan las patrullas. El día 7 de octubre cayeron los primeros tres héroes, el sargento Segundo Daniel Hurtado, el cabo 1º Helio de Jesús Ramos Henao y el soldado Oliverio Cruz Herrera. Dos patrullas se habían destacado. La primera alcanzó su objetivo y regresó sin novedad, pero la segunda, al mando del teniente Guillermo Peláez, al avanzar por entre el valle recibió fuego de morteros. Al regresar, tomó contacto con una patrulla estadounidense en misión similar, cuando los chinos incrementaron su fuego de granadas y morteros, causando la muerte inmediata de tres unidades de los estadounidenses y del cabo Ramos Henao. El sargento Daniel Hurtado y el soldado Oliverio Cruz resultaron heridos y fallecieron al ser evacuados antes de recibir los primeros auxilios.

Llegaría el 13 de octubre para que el "Colombia" participara en la Operación Nómada. Tres pendientes escarpadas eran el objetivo. Los cerros 23, 24 y 25 que en colombiano eran La Teta, Don Polo (en referencia a Polanía) y el Chamizo (en referencia al teniente Valencia Hurtado). Las Compañías A y C tendrían como objetivo el Chamizo y Don Polo. Saliendo antes del amanecer para aprovechar la oscuridad, el subteniente Raúl Martínez al frente de la Compañía



Escudo del Batallón Colombia (Ilustración: Wikipedia Shadowxfox)

C, alcanzó su posición en La Teta antes de aclarar el día. A las 08:00 AM se dio la orden de atacar, sin fuego de preparación para garantizar la sorpresa. Cayeron los primeros heridos, el cabo Primero Jorge R. Vallejo, comandante de la Primera Escuadra; el radioperador y cuatro soldados. El ataque culminó en las zanjas de arrastre que abandonó el enemigo.

Mientras tanto, el pelotón del subteniente Bernardo Lema Henao se aproximaba al centro de Don Polo. Al tiempo de recibir fuego de apoyo por parte de Martínez en La Teta, también recibe fuego enemigo que mata al apuntador de la ametralladora punto 30.

Caicedo Montua, en el ala opuesta, avanzaba bajo fuego enemigo con respuesta precisa de su escuadra de fusileros. El Chamizo era un objetivo esquivo para Caicedo. El volumen de fuego enemigo sobre el objetivo impedía su avance. Con un asalto temerario, Caicedo logró consolidar su posición encontrándose con el subteniente Serrano, quien llega en su apoyo.

Lema Henao sigue difícilmente su avance sobre Don Polo. Martínez también avanza sobre el mismo cerro en su apoyo.

Cuando al fin los colombianos estaban en posición para el asalto final. El subteniente Caicedo Montua le dice al subteniente Serrano:

—¡Es hora de lanzarnos al asalto!

—¡Es la hora de la bayoneta, hermanito! —responde Serrano con una sonrisa.

—¡En nombre de la Virgen y por Colombia, al asalto! —gritó Caicedo.

—¡Viva Colombia! —respondieron los hombres avanzando como fieras enardecidas.

El cabo Nolasco Espinal y el soldado Jorge Wilches coronan la cima. Terrible fue la toma de la posición china. La defensa fue furiosa pero el arrojo colombiano fue incontenible. Los defensores huyen siendo abatidos por las armas de los compañeros sudamericanos, llenando las trincheras de sangre, cadáveres y armas enemigas. Caen en manos de los subtenientes, prendas, equipos y prisioneros llenos de pavor.

Los cuatro pelotones permanecen en las posiciones conquistadas toda la noche, organizándolas y mejorándolas para reanudar la ofensiva. Durante los siguientes días las tropas patrullan intensamente. Casamatas que no habían visto antes son descubiertas y dan lugar a combates y nuevas capturas de prisioneros. Ochenta y cuatro muertos del enemigo se encuentran en el frente del "Colombia". El día 16 llegan los relevos del ejército surcoreano.

Esa noche el Puesto de Mando recibe la Orden de Operaciones N°. 41 del Regimiento 21°. Eran las órdenes para finalizar la Operación Nómada con la toma de las alturas dominantes sobre el valle de Kumsong. Es un avance que se hará en territorio enemigo. Lentamente, el Batallón empieza el penoso despliegue apoyado por la aviación y la artillería amigas.

El día 20 de octubre de 1951, mientras el Puesto de Mando se desplazaba hacia la primera línea, una ráfaga de ametralladora hirió al Comandante del "Colombia" Teniente Coronel Jaime Polanía Puyo y destroza la cara del fiel José Hilario Patacón, su ayudante.



Teniente Coronel Jaime Polanía Puyo

El Mayor Luis Etilio Leyva asumió el comando y continuó al frente del ataque, segundado por el Mayor Alfonso Novoa Morales, quien asumió como segundo comandante. El 22 de octubre de 1951 al amanecer se inició el ataque. Nada detendría el avance colombiano. Una enconada resistencia apareció sin asemejarse en nada a la desplegada sobre El Chamizo, La Teta y Don Polo. Los hombres del "Colombia" no detendrían su avance hasta coronar los objetivos finales.

No habían terminado de consolidar el objetivo tomado en bravísima lucha, cuando descendió en un pequeño helicóptero el Mayor General Blackshear Bryan, Comandante de la Vigésima Cuarta División. El jefe vibraba de emoción al decir:

He combatido en tres guerras, pensé que nada me faltaba por ver en el campo del heroísmo y de la intrepidez humana. Pero me faltaba ver combatir al Batallón Colombia.

Las acciones de los hombres del "Colombia" durante la Operación Nómada merecieron el reconocimiento, tanto del gobierno coreano como del estadounidense. Las citaciones presidenciales de ambas naciones permanecen adheridas a su bandera.

Tras pasar la primera navidad en las trincheras soportando un clima helado, el día 31 de diciembre de 1951, se desplegaron 3 patrullas con órdenes de cruzar las líneas enemigas. Correspondió al Subteniente Camilo Torres Cruz comandar el tercer pelotón de la Compañía A, cuyo objetivo fue alcanzar los escombros de la aldea Cho So-ri, dos kilómetros al norte de los puestos de avanzada. Los informes de inteligencia coincidieron con los hallazgos de la patrulla, por lo cual Torres solicitó fuego de artillería sobre los objetivos descubiertos. La unidad se lanzó al ataque siendo impactados y muertos el cabo Gonzalo Sánchez, así como el soldado Hidalgo. Sin embargo, se cumplió la toma de la posición.

La respuesta china no se hizo esperar y devolviendo un intenso fuego, se evidencia un contraataque de fuerzas superiores, por lo cual el subteniente Torres ordena el repliegue para cubrirse con la defensa de la artillería propia. El fuego de ametralladoras enemigo hiere al soldado López y en el desprendimiento de toda la unidad hacia terreno seguro, son heridos el cabo Duarte y dos camilleros coreanos.

Ya en terreno seguro, el subteniente Torres verificó que le faltaban 5 hombres, informó de inmediato al capitán Álvaro Valencia Tovar, quien dirigía la operación desde el puesto de mando y quien había reemplazado como S-3, el 25 de diciembre, al Mayor Luis Etilio Leiva trasladado a Tokio.

Difícil dilema se le plantea al capitán Valencia. Ordenar el regreso de la patrulla en busca de los hombres faltantes quienes podrían estar muertos, heridos o capturados, o dar por concluida la misión y poner a salvo la patrulla de Torres. Llega al puesto de mando el Mayor General Henry Hodes, nuevo comandante de la XXIV División, unidad a la cual estaba adscrito el "Colombia". Enterado del dilema de Valencia, preguntó cuál sería su decisión. La respuesta de Valencia lo sorprendió. La orden era de regresar en la búsqueda de los compañeros faltantes. El General estuvo completamente en desacuerdo, ¿cómo arriesgar más de cuarenta hombres ante el destino incierto de cinco, muy probablemente muertos o prisioneros?

El capitán Valencia se sostuvo en su decisión ante el evidente disgusto de Hodes. Decía Valencia, ¡los combatientes colombianos no se abandonaban a la merced del enemigo! Había posibles sobrevivientes o heridos. Los cadáveres mismos tenían que ser rescatados. El General ordenó que se comunicara al Comandante de Batallón, Teniente Coronel Polanía Puyo, pero Polanía no se hallaba en la unidad. Muy disgustado el General Hodes abandonó el puesto de mando, pero permaneció al frente dentro de su vehículo.

El subteniente Torres recibió la orden de rescatar a sus soldados, utilizando la sorpresa que significaría su reaparición en el área que acababa de abandonar. La sorpresa fue evidente y permitió causar nuevas bajas al adversario tomado fuera de sus posiciones. Los apoyos programados cumplieron la tarea y la patrulla regresó sin nuevas pérdidas. Cuatro muertos y dos heridos fue el saldo final del operativo. Dos heridos rescatados con dos muertos en la segunda fase.

—Es la decisión más extraña que he oído, sentenció el General Hodes al enterarse del resultado. Yo no la hubiera tomado, pero lo felicito, Capitán.

Uno de los oficiales estadounidenses que se desempeñaba como observador de artillería, llamó personalmente al comando del regimiento para manifestar su admiración por los colombianos, que, correspondiendo a su ya bien ganada fama, dejaban otra vez más, muy en alto el nombre de la patria y de su ejército.

El "Colombia" estaba incorporada a la XXIV División que fuera trasladada a Tokio, por lo cual, los colombianos fueron reasignados a la VII División. Al despedirse los mandos colombianos de la cúpula de la XXIV División, el rudo General Hodes muy emotivo y cálido despidió a cada uno de los oficiales presentes.

El 9 de febrero de 1952, el General Lyman L. Lemnitzer organizó una parada militar para recibir oficialmente la unidad colombiana en la VII División y agregado al Regimiento 31º, convirtiéndose en el cuarto batallón de esa unidad bajo el mando del Coronel Noel M. Cox.



VII División.

Los relevos procedentes de Colombia permiten comparar los faltantes del Batallón a raíz de las bajas y heridos. Quienes han cumplido su período y regresan al país.

La nueva posición del "Colombia" era llano con algunos montículos aislados y tenía al frente un espolón rocoso que aparecía en el mapa con 400 metros sobre el nivel del mar. Se desprendía de una formidable elevación de 1.100 metros sobre el nivel del mar. De allí los colombianos lo bautizaron Cerro 400. En la cima había un observatorio enemigo y por sus laderas había fortificaciones, material de guerra y mucha tropa china.

El 22 de mayo de 1952, el subteniente Vladimir Valek Moure fue encargado de hacer un registro al montículo más alejado de la línea en el frente del "Batallón Colombia". Operativo diurno ejecutado resultó en la muerte del subteniente Valek y numerosos heridos de su pelotón. Al arribar al objetivo

recibieron fuego de morteros. Caía el primer oficial del ejército colombiano en Corea.

El de 10 de junio de 1952, el Comandante encargado del Batallón, Mayor Luis Etilio Leiva recibió la orden de operaciones "Top Secret" para la Operación Climber. El objetivo era el asalto del temible Cerro 400. La inteligencia militar hacía meses no recibía nuevas informaciones, pues no había recientes capturas de prisioneros con información valiosa. Urgente era enriquecer con nuevas informaciones a los servicios de inteligencia.

La misión se le encomendó a la Compañía A del capitán Luis M. Galindo Vargas. Sus oficiales eran los tenientes Carlos E. Leaño Gómez, Jaime Garzón Garavito, Bernardo González Quiroz y los subtenientes Víctor H. Salguero Flores y Mario N. Bernal Avella. Bernal Avella al mando del Tercer Pelotón fue designado para el asalto a la posición.

Leiva seleccionó un terrero similar en la retaguardia y allí ensayó la operación de asalto. Día y noche obligó a sus hombres efectuar las maniobras hasta alcanzar la perfección.

El 21 de junio de 1952, la Compañía A partió hacia el objetivo. Traspasan las posiciones propias con efectivos estadounidenses y los pelotones Primero y Segundo se ubican en sus posiciones de apoyo, a trescientos y cien metros respectivamente. Veinte minutos después cruzó hacia el objetivo el subteniente Bernal con el pelotón de asalto. Faltando cincuenta metros, fue descubierto por el enemigo que reaccionó de inmediato con fuego de armas automáticas y granadas de mano. Recibiendo fuego de apoyo ya acordado, lanzó el asalto con bayoneta calada para combate cuerpo a cuerpo. Antes de ocupar el objetivo todo fue un infierno ensordecedor. Explosiones de artillería, morteros, granadas, tanques, cohetes y los disparos de ametralladoras y armas automáticas.

Bernal con la primera escuadra al mando del cabo Segundo Jesús Campos Mancera, atacaba el objetivo por el frente. La segunda escuadra por el flanco izquierdo al mando del cabo Segundo Luis Miguel Barrios con el sargento Segundo Alfredo Delgadillo F. y por la derecha la escuadra del cabo Segundo Baudilio Ospina Muñoz.

El subteniente Bernal lideró con gran ímpetu al ataque, seguido por los cabos Campos y Ospina, quienes heridos continuaron avanzando en forma rauda y eficiente llevando al resto del pelotón. Tomado el objetivo, el soldado Pedro Alcántara Pira saltaba emocionado en la cima, ondeando una pequeña bandera tricolor hasta recibir una esquirla. El tricolor fue recogido por el cabo Delgado quien siguió ondeándolo hasta que los camilleros recogieron a su compañero herido.

Las bajas fueron del pelotón de asalto: el soldado Juan de Dios Gómez, muerto con bayoneta por un



Batallón Colombia.

chino y 15 heridos. En el pelotón del teniente González, el cabo Segundo Miguel Sierra Suárez y el soldado Gilberto Melgarejo Pinzón, muertos por la artillería, pero sus cuerpos fueron llevados por el enemigo. En el pelotón del subteniente Salguero, el soldado Francisco Sanín Romero murió de esquirlas de mortero.

El Puesto de Mando del Primer Batallón del Regimiento 31°, se convirtió en un palco para observar el desarrollo de la operación. Allí se encontraba el Mayor Leiva como Comandante encargado del Batallón, el Coronel Lloyd R. Moses, Comandante del Regimiento, el General Lemnitzer con su Estado Mayor, Comandante de la División y el General (R) Paul Peabody corresponsal de Visión. Fueron muchos los elogios por la destreza y habilidad de los combatientes colombianos que profirieron los altos mandos, pero lo que más se escuchó fue *¡they're crazy!* ante el arrojo temerario de los hombres comandados por el subteniente Bernal.

El General Peabody comentaría que el General Lemnitzer refiriéndose al asalto al Cerro 400, le había dicho que era la mejor acción coordinada que había visto en dos guerras.

La guerra ofensiva había terminado al final de la Operación Nómada. Las esperanzas para finalizar la guerra se redujeron a la mesa de conversaciones en Pan Mun-yung. El Octavo Ejército se dedicó a fortificar las líneas que habían alcanzado. Así a partir del segundo semestre de 1952, la guerra continuó, pero en las trincheras. El Ejército de las Naciones Unidas se dedicó a operaciones de constantes patrullajes y ataques de objetivo limitado.

El diario trajinar del "Batallón Colombia" se convirtió en las periódicas patrullas, las rotaciones de posición y sufrir las consecuencias de los intensos bombardeos de la artillería enemiga. Las agresiones se reducen a esporádicos encuentros entre patrullas rivales y asaltos de objetivo limitado. Así pasa el segundo semestre hasta llegar el mes de noviembre de 1952.

Lo acontecido el año 1953 se relatará en una próxima edición.

Colaboración: Litoral Sr. Jaime VIZCARRA Azócar.



Grupo de veteranos de la guerra de Corea (1950-1953) (Foto año 2013: Diana Sánchez / www.semana.com).



CONTRIBUCIÓN A LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA ANTÁRTICA

Como se ha realizado en los últimos años, las dotaciones del ámbito Litoral, previo a ingresar a la Antártica, hacen un período de apresto y de entrenamiento llevado a cabo en la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, para que a contar del mes de noviembre sean desplegados a Punta Arenas en espera de un medio que los lleve a sus respectivas reparticiones.

Debido a factores meteorológicos, la espera en Punta Arenas para esta campaña se fue alargando, primero se desplegó al personal de la Alcaldía de Mar Rada Covadonga (01) en avión FACH; luego al de Capitanía de Puerto Bahía Paraíso (04) a bordo del AP “Viel” y, finalmente, a la dotación de la Capitanía de Puerto Bahía Fildes (09) y al Gobernador Marítimo de la Antártica Chilena (01), en avión FACH, el cual aterrizó al aeródromo Teniente Marsh de isla Rey Jorge el 06 de diciembre.

La Capitanía de Puerto Bahía Fildes asumió los cargos dos días después del arribo. Mientras que la nieve alcanzaba algo de medio metro, en la respectiva ceremonia de cambio de mando —cuando la temporada de cruceros, yates y buques logísticos se encontraba en pleno desarrollo— todo presagiaba un año normal de las actividades que se iban a realizar.

Se experimentó en dos condiciones fuerte viento del componente general Este, por lo cual

se observó que en bahía Fildes la rompiente era significativa y los buques fondeados a la gira gareaban, y algunos salían a capear, sin poseer un informe especial de condiciones de tiempo adverso, que lo advirtiera detalladamente como se recibe en otras jurisdicciones. Lo anterior, motivó la primera gestión para la seguridad de las actividades marítimas, mediante la coordinación con el Centro Meteorológico de Punta Arenas, para la emisión de un pronóstico especial de condiciones de tiempo adverso de manera específica para el sector Fildes, cuando se pronosticara superarse los 20 nudos de viento general Este, aspecto que permitió prevenir mediante aviso en canal 16 y/o correo electrónico a las naves y operadores de la bahía, sobre el incremento de riesgos por ese factor, que además de la rompiente causaba el ingreso de hielos desde los glaciares cercanos.

Por otra parte, este verano se llevó a cabo seis coordinaciones por evacuaciones médicas provenientes de naves, las que mediante gestión de la Capitanía de Puerto Bahía Fildes, los pacientes fueron derivados a un centro asistencial, embarcándose en avión ambulancia, servicio que provee la empresa aerovías D.A.P. desde Punta Arenas a isla Rey Jorge. Desde la aeronave bajaba un médico quien se recibe de las novedades del paciente y en caso de que la nave no tenga doctor, como un pesquero chileno, el médico FACH de la base Frei es



Expo Sea Spirit

quien por lo general hace el reporte de entrega del paciente o en su defecto el enfermero naval de la Capitanía. Las evacuaciones de los cinco restantes buques fueron desde cruceros que se aproximaban a bahía Fildes para realizar la citada operación, donde coordinaba con la Autoridad Marítima los detalles para su ejecución.

Una de las situaciones especiales fue el caso de un accidentado en el crucero "Sea Spirit", bandera de Bahamas, que se encontraba en las cercanías de isla Decepción y que luego se dirigía hacia la isla Georgia del Sur. En la ocasión un pasajero sueco, con pasaporte de Estados Unidos y de profesión médico, se aprisionó contra una puerta del camarote la falange del pulgar derecho y no quiso que la doctora del buque le pusiera puntos, como tampoco quería ser evacuado; sin embargo, la nave cambió de rumbo dirigiéndose a Fildes y requirió su derivación al continente.

Pero al fondear no estaban las condiciones de visibilidad y techo para que entrara el avión-ambulancia, lo que complicó más la grave herida; circunstancia que finalmente hicieron que el paciente aceptara la evacuación. Esta demoró dos días más en materializarse, mientras el resto de los pasajeros estaban algo molestos por el cambio de itinerario y porque ya no había nada que más que conocer en base Frei. Por tal motivo se les invitó por grupos a un recorrido por la Capitanía de Puerto, además de una exposición sobre el quehacer institucional y la vida en la Antártica, lo cual terminó el 12 de marzo con la aeroevacuación a Punta Arenas donde afortunadamente no hubo necesidad de amputar.

En cuanto a activaciones del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, en la presente temporada se reportaron 2 casos; el primero fue la varada del yate "Novara" el 13 de enero de 2018 en una playa de isla Decepción, debido a la fuerza



Aeroevacuación

del viento se llevó al velero, donde se coordinó la asistencia del ATF "Lautaro" el que se encontraba de guardia en la PANC (Patrulla Antártica Naval Combinada), zarpando en su apoyo y una vez que verificó que la seguridad de las personas no estaba comprometida se desactivó el SAR, para luego materializar el salvataje, al zafarlo desde la playa donde estaba varado.

La segunda activación correspondió a la lamentable caída al mar de un Capitán de Fragata español del buque de ese país, BIO "Hespérides" el 3 de marzo de 2018 en cercanías de isla Decepción, al que algunos días previos se había visitado por invitación del comandante cuando fondeó en Fildes, donde asistió también el comandante del OPV "Fuentealba", buque que se dispuso zarpar desde

Yate "Novara"



caleta Potter, donde se encontraba capeando viento Este, para ir en demanda de la emergencia y, una vez llegado al lugar, inició rebusca que finalmente terminó al haberse encontrado el cuerpo sin vida por el mismo BIO "Hespérides".

Otra contribución a la seguridad en el mar fue caso de un bote de la base rusa Bellingshausen, que el 4 de enero de 2018 había zarpado a efectuar toma de muestras de recursos pesqueros cercanos a isla Nelson, distante aproximadamente 10 millas de su base. Estando en esa tarea, el jefe de la base rusa pidió apoyo para ir en auxilio de la embarcación que estaba fallada en la playa, para lo cual zarpó un bote Mk4 con dotación de la Capitanía de Puerto, quienes al llegar al lugar y al ver que el bote varado en una playa tenía su hélice estaba rota, más que repararlo, solo procedieron a remolcarlo a puerto, quedando muy agradecidos por el apoyo, agasajándonos posteriormente con una invitación a su base y algo de vodka...

También cabe mencionar el mantenimiento a la señalización marítima que se encuentra en las cercanías a la Capitanía de Puerto; el control del tráfico marítimo mediante la verificación en el GRAFIMAR; el reporte de avistamientos de las Capitanías de Puerto de Paraíso, Soberanía y Alcaldía de Mar de Covadonga y destacar la gran cantidad de embarcaciones que transitan por bahía Paraíso. Muchas de las cuales bajan a esa repartición y comparten con la dotación que se encuentra solamente en el período estival. Asimismo, la observación y reporte meteorológico como glaciológico es otra tarea en apoyo para la seguridad de la navegación, constituyéndose tareas permanentes que desarrolla el personal Litoral que cubre en estas aisladas y frías latitudes, donde como Pardo junto a su dotación hace 102 años, estamos siempre prestos a contribuir en la Seguridad de la vida humana en el Mar en la Antártica.

¡Como en cualquier lugar!

Colaboración: Litoral Sr. Ignacio ROJAS Gajardo.
Gobernador Marítimo de la Antártica Chilena.



Rescate bote ruso

EN LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA PRESENCIA DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA



Antigua y actual construcción, donde se aprecian las modificaciones realizadas en el tiempo en la Gobernación Marítima de Arica.

El establecimiento de la Autoridad Marítima en los diversos puertos del país fue una necesidad prioritaria con el fin de mantener una actividad regulada del comercio marítimo que necesitaba el país para su desarrollo.

Durante el siglo XIX, se requirió que estas Autoridades contasen con establecimientos terrestres a la altura de sus vastas funciones, para cumplir sus labores en forma adecuada a las responsabilidades asignadas.

Llevando a cabo una investigación, podemos establecer que, en los principales puertos del país, la Autoridad Marítima tenía sedes de importancia arquitectónica y que constituían referentes en aquellos puertos.

Comencemos este recorrido por el norte.

GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE ARICA

El actual edificio de esta repartición fue construido en el año 1926. Ocupa una volumetría de inspiración clásica, con elementos ornamentales simplificados, geometrizados, además su diseño se caracteriza por una búsqueda más volumétrica, con la incorporación de volúmenes menores articulados al cuerpo central, flanqueándolo y, sobre todo, las torres que son magníficas.

Se nota influencia del neoclásico en la forma de las torres, son muy emparentadas con las torres de San Ignacio en Santiago y la catedral de Concepción, ambos proyectos del arquitecto Ignacio Cremonesi.

Es una obra híbrida que busca adelantarse en el tiempo logrando la expresividad a través de la volumetría (en 1929 se haría el pabellón de Chile en Sevilla, de Juan Martínez, que definitivamente

hace una apropiación regionalista del art decó, fusionándolo con el neocolonial), y que incorpora la geometrización en la ornamentación, pero a nivel muy modesto.

GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE ANTOFAGASTA

Se inauguró junto al edificio del Resguardo en 1910 por el centenario de la República de Chile, bajo el gobierno del presidente Pedro Montt, impulsada por el intendente Cayetano Astaburuaga y el Gobernador Marítimo, Capitán de Fragata Carlos Guzmán. Junto al Resguardo Marítimo, son ambas construcciones símbolos del esplendor del puerto de la ciudad alcanzado gracias al desarrollo de la industria del salitre; esto junto a la voluntad de las Autoridades para mejorar la imagen de la “Puerta de entrada a la ciudad”. La obra se terminó en 1910 y el contratista fue Roque Montano Contador.



Postales hacia 1915: El edificio de la Gobernación Marítima se encuentra a la derecha.



Actual ubicación de la Gobernación Marítima de Antofagasta.



Se ubicaba en las cercanías del muelle de pasajeros de la ciudad, según descripción de la época:

De afiliación neoclásica presentaba un elegante aspecto coronado con un gran torreón desde el cual se señalaban las condiciones de navegación. La entrada principal, frente al muelle de pasajeros, era realizada por un enmarcado columnar que remataba en un balcón en el segundo piso. El edificio contaba con salas destinadas para el trabajo y archivo de la Gobernación, además una gran sala destinada al reposo de los marineros. Había dos calabozos ubicados bajo la escalera de acceso al segundo piso, donde habitaba el Gobernador Marítimo y su familia (DIBAM).

Probablemente y debido a la construcción del puerto de Antofagasta, la Gobernación fue reubicada en su actual instalación, en la calle Grecia 1946, casi frente a aquel. En las fotos que siguen

se aprecia el actual emplazamiento de esta repartición. Se pueden verificar los cambios físicos que con los años experimentó la construcción, con el fin de mejorar sus dependencias y para satisfacer las actuales demandas de la Autoridad Marítima en esa región.

El antiguo edificio ha sido conservado y mantiene su fachada casi en un 80 %. Fue declarado Monumento Histórico por decreto del Ministerio de Educación el 12 septiembre de 1978. Desde entonces funcionó como Gabinete de Identificación y Secretaría Regional de los Gremios. Entre 1983 -84 se realiza la primera intervención conservacionista, devolviéndosele gran parte de su configuración original.

Actualmente sus dependencias albergan la dirección, administración, laboratorio y depósitos del Museo de Antofagasta de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM).



Antiguo edificio remodelado y sede de DIBAM.

CAPITANÍA DE PUERTO DE MEJILLONES

Este hermoso edificio, que tuvo la suerte de conocer, data del año 1906 y fue parte de un programa “para un servicio de costa de la Armada de Chile y de los planes de modernización urbana de la ciudad de Mejillones contemplados en el Decreto N° 2.102 del 11 de octubre de 1904”.

De acuerdo con la documentación existente, se estima que en su concreción participaron el arquitecto de origen italiano con estudios en Chile, don Leonello Bottacci Borghesi y el ingeniero hidráulico de origen belga y a la sazón contratado por la Armada para este proyecto, don Emilio de Vidts.

En la época de su construcción se buscaba refundar Mejillones, el que antiguamente era utilizado para la exportación de minerales de plata. Con este edificio se buscaba que la Autoridad Marítima poseyera un establecimiento adecuado a sus necesidades de controlar el tráfico marítimo de la época.

Las obras fueron ejecutadas entre 1909 y 1910. Sin embargo, se prolongaron hasta 1914 para reforzar su base con muros de concreto y anclajes de rieles como defensas, con el fin de asegurar su resistencia a los embates del mar. No hay que olvidar que en pleamar de sicigias las olas prácticamente golpean contra el muro de defensa en cuestión.

Los esfuerzos para su conservación están a la vista, manteniéndose su arquitectura y forma originales. Para todos los que han servido en esa repartición es un orgullo apreciar que este noble y más que centenario edificio, haya sobrevivido al tiempo y que a la fecha su conservación sea la necesaria para mantener su existencia por otro siglo más.



La foto de la derecha muestra una vista de la repartición en el mismo ángulo que la foto más actual.

GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE CALDERA

El puerto de Caldera fue fundado el 20 de noviembre de 1849; la Autoridad Marítima de aquel entonces contaba con un edificio de dos plantas ubicado a pocos metros del puerto.



En el dibujo se puede apreciar el antiguo edificio de esta Gobernación Marítima, el cual se destaca por su construcción, sobre el que flamea la enseña patria. Esta es una imagen de Caldera hacia el año 1855 y corresponde a una ilustración perteneciente a J.M. Gilliss.

En esa época por aquel puerto se exportaba mineral de plata extraído de las minas ubicadas en Copiapó y sus alrededores, como las de Chañarcillo y Tres Puntas. Además, también existía un intenso tráfico marítimo de cabotaje, con el fin de mantener las necesidades derivadas de las explotaciones antes señaladas.

Es así como podemos encontrar en los relatos de algunos viajeros, como el paleontólogo y científico Hermann Burmesiter quien, en el año 1859 al arribar a Caldera vía ferrocarril, señala lo siguiente:

Después de 10 minutos entró el tren en el gran edificio de la estación de Caldera. Se ubica al costado del agua encima de un terraplén no más de 10 pies, sobre el nivel del mar, cerca de rocas plutónicas de color negro gris [...] escaleras anchas suben directamente del patio de la estación, dejando al lado del edificio grande y elegante de la Capitanía de Puerto...

En 1855, Vicente Pérez Rosales nos describía la importancia de este puerto, indicándonos entre otras cosas:

El puerto de Caldera es visitado por todos los pabellones del mundo, vino a ser, desde el momento de su fundación, uno de los primeros puertos del país...[...] el movimiento marítimo en 1851 fue de 161 buques nacionales y extranjeros, midiendo 48.958 toneladas; en 1852, de 226 buques nacionales y extranjeros, midiendo 78.678 toneladas y en 1855, de 634 buques nacionales y extranjeros, midiendo 238.386 toneladas.

Dado el dinámico movimiento marítimo, se justificaba plenamente que las dependencias de la Autoridad Marítima contasen con instalaciones adecuadas.



En la fotografía, hacia el año 1909, se observa el ya añoso edificio, el cual guardaba aún su arquitectura original, y se destacaba en el puerto como una edificación principal.



Actuales dependencias de la GM de Caldera.

El actual edificio que alberga la Gobernación Marítima de Caldera fue inaugurado en el año 1994 y lleva como nombre, "Capitán de Fragata Manuel Hipólito Orella Macaya", en honor al primer oficial de la Armada, que se desempeñó en el cargo, en el año 1843. Su emplazamiento está ubicado en el mismo lugar en que estuvieron las dependencias originales de esta repartición.

GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE VALPARAÍSO

Esta repartición se ubicaba en el malecón y cerca del muelle de pasajeros, del puerto de Valparaíso. Existen registros fotográficos que nos permiten visualizar su edificación hacia el año 1886.

Entre los años 1890-1900, la Gobernación Marítima tenía su asiento en un hermoso edificio, con una arquitectura refinada y muy europea. Era uno de los edificios públicos más importantes de la ciudad hacia 1888.

Con posterioridad, la repartición fue trasladada a la calle Errázuriz, compartiendo el edificio con la DIRECTEMAR. Otra de sus direcciones, en la década del 2000, fue la calle Prat, en la cual permaneció por un par de años hasta ser trasladada definitivamente a Playa Ancha, en el sector de subida Carvallo.



El 16 de agosto de 1906, Valparaíso sufrió un terremoto el que causó estragos en la ciudad. La Gobernación Marítima resultó gravemente dañada, siendo reconstruida en el mismo lugar, según se aprecia en la fotografía siguiente.



En la foto se puede apreciar sus sobresalientes líneas.



Hacia 1940/50, aún permanecía en su anterior emplazamiento y había sufrido algunas modificaciones estructurales.

GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE TALCAHUANO

De la búsqueda de antecedentes relacionado con la fecha de construcción de las instalaciones con que ha contado esta repartición, no se logró obtener dato alguno.

Sin embargo, hay evidencia fotográfica, la cual da un indicio de la arquitectura de época de esta repartición.



La imagen data del año 1940, cuando el edificio estaba ubicado en la calle Blanco Encalada, en la Comuna de Talcahuano.



En la fotografía, la misma repartición hacia el año 1945.

Resalta la típica cúpula y el mástil de señales, utilizado para izar las señales de advertencia de condiciones de tiempo reinantes. De acuerdo con informaciones de prensa (Diario El Sur) el edificio de la Gobernación Marítima sufrió graves daños a raíz del terremoto del año 1960.

Posterior a esto, a lo menos desde los años 60-70, se ubicó en el lugar un nuevo edificio de

dos pisos de modernas líneas, el cual en la primera planta cobijaba a la repartición, como la Oficina del Gobernador Marítimo y Capitán de Puerto, Prácticos e Inspectores y dependencias para el personal.

En el segundo piso, se hallaban ubicadas la residencia del Gobernador Marítimo, la del Práctico y un departamento para el Capitán de Puerto u Oficial ayudante.



La foto corresponde al edificio hacia los años 90, fecha en la cual se utilizaba como repartición en todas sus dependencias.

En la actualidad, la repartición se ubica en la calle Almirante Villarreal 107, de la Comuna de Talcahuano y cuenta con una planta de cuatro pisos, el cual fue inaugurado el 19 de mayo de 2003.

Se hace presente que este edificio hizo frente al terremoto y maremoto del año 2010, resistiendo estructuralmente en muy buenas condiciones, que es lo ideal para nuestras reparticiones, ya que dada la importancia que poseen, deben sobrevivir a este tipo de eventos con el fin de colaborar en las posteriores acciones de ayuda y coordinación para normalizar las actividades marítimas.

El actual edificio lleva el nombre del Teniente 1° IL Juan Hernández Estivil, Oficial perteneciente al antiguo escalafón de inspectores, quien falleció en acto de servicio.



GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA ARENAS

Debido a que el Estrecho de Magallanes es una de las vías principales de interconexión del comercio marítimo mundial, la presencia del Estado, a través de la Autoridad Marítima, no podía estar ausente.

Es así como se dotó a esa repartición de un importante edificio, para atender los requerimientos que, en el siglo XIX, demandaba el tráfico de naves de todas las banderas que tenían como paso obligado ese Estrecho.

Las postales que se acompañan corresponden a la antigua repartición, la cual tuvo una larga existencia y conservó sus elegantes líneas arquitectónicas.

Desgraciadamente, el año 1989 fue arrasado por un violento incendio, produciéndose su pérdida total. En el año 1997, se inauguró un moderno edificio de 6 pisos, el cual alberga a la Gobernación Marítima y Capitanía de Puerto, con sus respectivas dependencias.

Este edificio fue bautizado con el nombre de Juan José Tortel, en honor al primer Capitán de Puerto de Valparaíso, nombrado por el Supremo Gobierno en el año 1814 y se encuentra ubicado en la Avenida Libertador Bernardo O'Higgins 116.

Actuales dependencias Gobernación Marítima de Punta Arenas.



Vista del frontis de la Gobernación Marítima (1915). Vista desde el Muelle de la Gobernación Marítima

REFERENCIAS:

- Apuntes personales.
- Fuentes abiertas Internet.
- Urbatorvm 2016.
- Chile colector.
- Libro historial GM Talcahuano.
- Catálogo fotográfico nacional, Museo Histórico Nacional.

Colaboración: Litoral Sr. Luis VERGARA Villegas.





LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO

BITÁCORA DE LA COFRADÍA

LA BITÁCORA o Libro de Recepción y Despacho es el documento en el que la Autoridad Marítima deja registrada la información más importante de los buques que recalán y zarpan de los puertos nacionales y que, en el caso de nuestra Cofradía, lo utilizamos para establecer y dejar un testimonio de las principales y más relevantes actividades realizadas por la COFRADÍA y por la DIRECTEMAR durante el período anual correspondiente, para conocimiento de los actuales y futuros integrantes de la especialidad Litoral.

A continuación, se detallan los principales eventos, reuniones y otras actividades realizadas en el período comprendido entre el 1 de julio de 2017 y 30 de junio de 2018.

1.- CAPITANÍA MARÍTIMA

Como ya es tradicional y considerando que el presente año, la actual Directiva cumplirá dos años al mando de nuestra Cofradía y teniendo presente lo establecido en el Capítulo V, artículo vigésimo octavo de los Estatutos de la Cofradía, que determina que cada dos años deberá renovarse la

Capitanía Marítima mediante votación personal y directa de los Litorales Activos en ejercicio, en el mes de agosto del presente año, se deberá realizar el correspondiente proceso eleccionario para designar a la nueva Directiva por el período septiembre 2018 - septiembre 2020.

Los integrantes de la actual Directiva son los siguientes cofrades:

Presidente	Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario/RR. PP.	Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides
Tesorero	Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz
Director eventos	Litoral Sr. Luis BURGOS Velásquez
Director	Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar
Director	Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo
Director suplente	Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo
Director suplente	Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón
Director suplente	Litoral Sr. Manuel MORENO Chávez
Revista Bonanza	Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Revista Bonanza	Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón

2.- REGISTRO DE MATRÍCULAS

Litorales Inscritos

Al 30 de junio de 2018, se registran 235 litorales matriculados activos, de un total de 276 registrados en el Libro de Matrículas, a los cuales debe agregarse a 168 balandras, conformándose un total de 403 integrantes de la familia Litoral.

Los litorales señalados a continuación, incrementaron el Rol de la Cofradía, en el período comprendido entre el 1 de julio de 2017 y 30 de junio de 2018:

CF LT	Claudio VIDAL Cabezas, Rol N° 272 a/c del 27 de julio de 2017
T2 LT (R)	José ALCÁNTARA Lobos, Rol N° 273 a/c del 16 de agosto de 2017
ST LT (R)	Miguel PERRET Paquien, Rol N° 274 a/c del 4 de octubre de 2017
CF LT (R)	Claudio ORTIZ Meneses, Rol N° 275 a/c del 4 de octubre de 2017
Comodoro LT	Eric SOLAR Echeverría, Rol N° 276 a/c del 4 de octubre de 2017
CF LT (R)	Luis VEGA Román, Rol N° 29 (reingreso) a/c del 4 de octubre de 2017

3.- ACTIVIDADES MÁS IMPORTANTES DEL PERÍODO JULIO 2017 – JUNIO 2018

a) Asamblea Anual Ordinaria

El jueves 3 de agosto de 2017, a contar de las 11.30 horas, en segunda citación, se llevó a efecto la Asamblea anual de socios, en el recinto de las Direcciones Técnicas.

Previo a la Asamblea se llevó a cabo un sencillo Responso, en la Capilla Naval de las Direcciones Técnicas, efectuado por el CF RL Sr. Rodolfo GALLARDO, Capellán de la Escuela Naval, en el

que recordamos a los Litorales caídos en Actos de Servicio y a nuestros socios que ya se encuentran navegando en el mar de la eternidad y, muy especialmente, al CN LT Sr. Eduardo OLEA Briones (Q.E.P.D.), nombre que lleva la medalla académica recientemente instaurada en nuestra Corporación y que se otorgó en diciembre pasado por primera vez, a la primera antigüedad Litoral de la Escuela Naval. Nos acompañó en esta oportunidad su familia encabezada por su viuda Sra. Olga Peña vda. de Olea, de 91 años.

Asistentes a la Capilla Naval. El Litoral Presidente junto a la Sra. Olga Peña, su hijo el CN LT Sr. E. Olea P, su hermana y el Capellán.





El Litoral Presidente dando inicio a la Asamblea y parte de los cofrades asistentes.



Posteriormente, luego del responso, en la sala de conferencias del CIMAR se dio inicio a la Asamblea. Asistieron un total de 52 Cofrades (más 4 que solo pudieron llegar a la Recalada), en la que se expuso la Memoria Anual y el Balance correspondiente, las que se encuentran publicadas en nuestra página web www.cofralit.cl. Estas fueron aprobados por aclamación.

Cabe destacar que, en esa ocasión, la Capitania Marítima acordó entregar un óleo que contiene pintada la medalla antes señalada, a la viuda del Comandante Olea, como una forma de testimoniar nuestro aprecio a quien fuera en vida, un oficial que luchó por crear una Corporación como la que tenemos hoy, y que de su bolsillo entregaba un premio a la primera antigüedad de la ya citada Escuela Naval.

Posteriormente, el Comandante Olea a nombre de la familia, agradeció el gesto y recuerdo de su padre, expresando que se sentían muy honrados y agradecidos por el homenaje realizado a su padre y el reconocimiento a la gestión por él realizada como oficial Litoral.

Al término de la Asamblea, hubo una grata y amena Recalada en el Quincho de las Direcciones Técnicas, en la que se degustó un generoso cóctel con suficiente aguada y combustible, acompañado como siempre con el extraordinario Espíritu Litoral presente. Pudieron hacerse presente, a pesar de sus ocupadas agendas, los Litorales Directores



Entrega del cuadro con la nueva medalla a la Sra. Olga Peña vda. de Olea.

Técnicos con sus correspondientes Litorales Subdirectores, lo que el Litoral Presidente agradeció.



Cofrades asistentes a la Asamblea y posterior cóctel.

Finalmente, el Litoral Presidente expresó sus agradecimientos a todos los que participaron en la Asamblea y, especialmente, al Directorio (Capitanía Marítima) que lo ha acompañado, lo que significó una validación a la gestión realizada por la Capitanía Marítima y por todo el desinteresado apoyo que brindan a nuestra querida Cofradía de los "Hombres Bravos del Litoral", lo que ha permitido mantenerla a rumbo por la ruta que nuestros antecesores nos trazaron: El esfuerzo y el Espíritu Litoral está sin dudas fuertemente arraigados en ellos.

Al término de la actividad, el Litoral Presidente se despidió con un sincero abrazo Litoral y anticipando, para que los cofrades pudieran organizar sus agendas, que se volverían a encontrar, Dios mediante, el 1 de septiembre a las 12:30 horas en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, durante la realización de la "Recalada" de Aniversario, actividad en la cual nos acompañaría el Sr. CJA.

b) Aniversario de la D.G.T.M. y M.M. y Día del Litoral

El miércoles 30 de agosto de 2017, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercan-

te, conmemoró los 169 años de su creación y el Día de la Especialidad. La celebración del nuevo aniversario se efectuó en el Complejo de las Direcciones Técnicas, en Playa Ancha y, al mismo tiempo, en todas las Gobernaciones Marítimas.

Asistieron a la ceremonia el Ministro de Defensa Sr. José Antonio GÓMEZ Urrutia, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Julio LEIVA Molina, el Prefecto Naval de Argentina, Prefecto General don Eduardo René SCARZELLO y Autoridades Civiles y Militares, representantes de organizaciones del ámbito marítimo-portuario además de invitados especiales, los que dieron gran realce a esta ceremonia.

También se hicieron presente los integrantes de la Capitanía Marítima y cofrades, invitados por el Sr. Director General, los que saludaron y agradecieron la invitación a este nuevo aniversario de la DIRECTEMAR.

Luego de los saludos protocolares a las Autoridades e invitados, el Director General Del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, CA Sr. Guillermo LÜTTGES Mathieu, hizo uso de la palabra, expresando, entre otros conceptos, que para la Autoridad

Marítima Nacional el incesante y pujante progreso del mundo marítimo y las exigencias numerosas y cambiantes, los obligan a estar permanentemente al día en un proceso de avance sostenido, para servir con eficiencia a Chile en su condición de país oceánico.

También señaló que aun cuando se conmemoran 169 años de la ley que fijó el Territorio Marítimo de la República en 1848, ya desde los orígenes de la patria ha existido una visión estratégica del valor del mar para el desarrollo de Chile y la necesidad de la presencia de una Autoridad Marítima, agregando que la visión marítima de O'Higgins, permitió conformar la primera Escuadra Nacional y dictar múltiples normas orientadas a formar la Autoridad Marítima. Asimismo, otorgó la primera patente de comercio a una nave de bandera chilena, estableciendo normas para regular el comercio marítimo y dar seguridad a la navegación. A todo ello, se agrega también la designación del Primer Capitán de Puerto en Valparaíso y muchas otras disposiciones orientadas a regular el uso del mar.

Además destacó e informó de las múltiples y diferentes actividades que cumple la Autoridad Marítima y las principales organizaciones relacionadas con el ámbito marítimo en las cuales participa, tales como la Organización Marítima Internacional, la Organización Hidrográfica Internacional, la IALA, el MOU de Tokio entre otras, señalando también las múltiples tareas que se realizan, tales como la modernización de la red de señalización marítima, la cobertura cartográfica náutica de la ruta de navegación comercial entre Puerto Montt y Punta Arenas y la confección de las mismas en cartas de papel y electrónicas por el SHOA, poniendo al servicio de las naves, rutas seguras y confiables.

Finalizó, reiterando la disposición de la Organización para incrementar sus esfuerzos para cumplir y contribuir en todas las tareas que les demande la actividad marítima.

Posteriormente y en cumplimiento de la Resolución C.J.A. Ordinaria N° 1525/3408 Vrs. de fecha 22 de agosto de 2017, se impuso a Oficiales y Gente de Mar, la Condecoración "CRUZ DE SERVICIO AUTORIDAD MARÍTIMA", en las categorías

"Gran Cruz de Servicio Autoridad Marítima", "Cruz de Servicio Autoridad Marítima de Primera Clase" y "Cruz de Servicio Autoridad Marítima de Segunda Clase", que les otorga un reconocimiento y estímulo por su desempeño profesional y valorizando las destinaciones y tiempo efectivo de 14, 10 y 7 años de desempeño en las Capitanías de Puerto y Gobernaciones Marítimas, lugares donde han puesto a prueba su capacidad para ejercer las funciones de Autoridad Marítima.

En la ocasión, el Ministro de Defensa Nacional acompañado por el Comandante en Jefe de la Armada, procedió a imponer las medallas "Gran Cruz de Servicio Autoridad Marítima", a los Contralmirantes Litoral Sres. Otto MRUGALSKI Meisser y Mario MONTEJO Orellana, continuando la ceremonia con la imposición de la nueva condecoración a los oficiales y Gente de Mar. Posteriormente, el Ministro de Defensa Sr. José Antonio GÓMEZ Urrutia, felicitó no sólo a los galardonados, sino que a todos los integrantes de la DIRECTEMAR por el trabajo que ejecutan en beneficio de nuestro país, entregando seguridad y tranquilidad para todos los chilenos.

c) Recalada de Aniversario

El viernes 1 de septiembre de 2017, a las 13.00 horas, se realizó la Recalada Aniversario, para conmemorar los 23 años de existencia de la Cofradía, los 169 años de la DIRECTEMAR y el aniversario de la especialidad Litoral, en el Surgidero del Club Naval de Valparaíso, con la participación de 41 Litorales y 8 invitados. El CJA Almirante Sr. Julio LEIVA Molina con su Ayudor, el Directemar, los Sres. Directores Técnicos de la Dirsomar y Dirinmar, el Director del SHOA, además del Subdirector de la Dirsomar.

Se dio inicio a la Recalada, con la recepción de los invitados por el Presidente y los integrantes de la Capitanía Marítima, continuando con un breve, sencillo y animado cóctel, seguido por la tradicional fotografía en el hall principal de Club.

Posteriormente, en el salón Independencia del Club, todos los asistentes pasaron a cubrir chazas en el salón dispuesto para el rancho, momentos en que el



Cofrades asistentes a la Recalada de Aniversario.



Litoral Mayor Sr. J. MARTIN C.



El Litoral Tesorero J. SOBENES cumpliendo su tarea, recibiendo la tarifa de faros y balizas, en pesos oro, correspondiente a la Recalada, entregada por los cofrades R. VELÁSQUEZ y M. MORENO.



Cofrades asistentes a la Recalada de Aniversario.



Cofrades asistentes a la Recalada de Aniversario.





Asistentes a la Recalada de Aniversario.

Litoral Presidente les dio la bienvenida, dando inicio a la celebración, con el tradicional brindis de la Cofradía.

A continuación, se procedió a degustar una muy rica entrada, para seguir con la lectura del "Boletín Meteorológico" y el NURLIT, informando de los acaecimientos y actividades en que participó la Cofradía en los meses precedentes, incluida la Asamblea Anual realizada en agosto, y los litorales en "carena" (cofrades hospitalizados), de "para" (cofrades de baja por enfermedad) o en "cabotaje" (con servicios restringidos por salud o en recuperación).

Posteriormente, el Litoral Presidente y el Litoral Mayor procedieron a imponer la insignia que lo acredita como socio de la Cofradía, al Litoral Sr. José ALCÁNTARA Lobos.

Terminado el resto del rancho, el Litoral Presidente trazó su carta de navegación en conmemoración de las efemérides antes señaladas exponiendo, entre otros conceptos, que:

Hoy la Cofradía de los Hombres Bravos del Litoral se viste de gala una vez más, junto a la elite representativa de la Armada de Chile y de la organización DIRECTEMAR, para homenajear los aniversarios n° 23 de nuestra cofradía, N° 169 de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y el día de nuestra especialidad litoral, y al mismo tiempo por hacernos el necesario espacio para compartir de manera cordial y relajada estos gratos momentos de amistad y camaradería.



Litoral Presidente imponiendo la insignia.

169 años ha cumplido nuestra Dirección General, repartición por la que prácticamente todos los aquí presentes o han pasado por ella, o están en ella o llegarán a ella en un futuro no muy lejano. Por ella han pasado grandes hombres, como Tortel, Prat, y tantos otros; grandes próceres de la historia de Chile la han dirigido, como Fernández Vial, Goñi, Simpson; 55 directores han llevado la caña a la fecha.

Muchos de los aquí presentes han aportado su grano de arena para lograr lo que este servicio y esta noble especialidad es hoy, reconocida y respetada tanto por la Comunidad Marítima nacional como también por la internacional. Antiguamente las olas fueron mucho más altas y los temporales

más violentos y lo que se vive hoy es mucho más intenso y complejo que antaño.

No me cabe duda, de que todos hemos escuchado en nuestras casas, en la oficina, a bordo, al compartir experiencias y vivencias entre las generaciones, en la cual los más viejos indicamos que los tiempos pasados fueron mejores, los más jóvenes manifiestan que hoy es más difícil que nunca, etc., etc., pero también hemos escuchado o señalado de que "la juventud gusta del lujo y es mal educada, no hace caso a las autoridades y no tiene el menor respeto por los de mayor edad. Nuestros hijos hoy son unos verdaderos tiranos. Ellos no se ponen de pie cuando una persona anciana entra. Responden a sus padres y son simplemente malos"; Sin embargo, este último comentario, que me gusta mucho sacarlo a colación, proviene de un celebre filósofo, de Sócrates, fundador de la filosofía moral y que vivió entre el año 464 y 399 antes de Cristo.

A que quiero llegar con esto, es que las olas; los temporales y los problemas siguen y seguirán siendo los mismos, con algunos pequeños matices, basados en realidades diferentes, y es ahí donde radica la riqueza de este tipo de actividades, en donde se mezcla el pasado, con el presente y con el futuro.

Que acertado ha sido el tema de las medallas por años servidos en terreno, los felicito por aquello, los seres humanos necesitamos reconocimientos, y en Instituciones como las nuestras vivimos de aquello, y es tan barato versus los beneficios que se obtienen.

Parte de todo lo que el Servicio ha logrado hoy, y que ha sido reconocido por nuestra querida Marina, está a la vista, dos Contraalmirantes Litoral, varios Capitanes de Navío, muchos oficiales y personal gente de mar especialista, por lo que es innegable que el Servicio ha crecido y se ha desarrollado vertiginosamente en los últimos años, tanto en lo material, en el personal, en lo profesional y porque no decirlo, en lo personal también.

Muestra de aquello es que cuando el litoral que les habla, al ingresar al Servicio, era oficial de los servicios, solo había un Capitán de Navío, y que en

la época era don Jorge Manríquez Bravo, Q.E.P.D., Gobernador Marítimo de Valparaíso; el actual edificio de la Directemar, sin considerar el espacio que ocupaba la ex clínica dental de Valparaíso, nuestros vecinos en esos años, albergaba a la Dirección General, las DD.TT., que solo eran departamentos, a la Gobernación Marítima de Valparaíso y a la Capitanía de Puerto. Los oficiales más antiguos presentes recordarán los famosos estrechos altillos que existían en las oficinas para que cupieran todos. La Gobernación Marítima más moderna era la de Coquimbo, la Capitanía de Puerto de Quintero tenía piso de tierra, pero con aceite y bien lustrada brillaba, y tantas otras cosas que son parte de la historia de nuestro querido Servicio. para que hablar de las PM.

Nuestra Cofradía por su parte, ya tiene 23 años; ha salido de su adolescencia, y se encuentra madura, y navegando a rumbo, con un libro de matrícula que registra 273 litorales de los cuales 233 se encuentran activos, acompañados por 167 balandras.

Lo que más nos debe llamar la atención y enorgullecer, y que es sin duda la gran riqueza de esta querida organización, es la desinteresada unión de sus miembros del pasado con los del presente y que conviven a la perfección, diferentes generaciones, géneros y edades, con uniforme y sin uniforme, en donde la camaradería y la amistad son los invitados permanentes, donde por un par de horas todos se desconectan del mundanal ruido que genera la actividad marítima y el diario vivir, lo que nos permite navegar por nuestra historia, recordar las tradiciones y las costumbres que jamás deben olvidarse, rememorar chascarros y cuentos por doquier que este mar solidario, que es nuestra ruta de unión espiritual y profesional, nos ha entregado desde siempre. como alguien muy sabiamente señalaba, organización que olvida su historia, vuelve a cometer los mismos errores.

Como siempre, no puedo dejar de hacer un reconocimiento a los 50 que iniciaron esta aventura el año 1994 y, en especial, a los que han sido el pilar fundamental de esta Organización, y que hoy muchos de ellos se encuentran aquí presentes y otros se nos adelantaron y ya se encuentran navegando en el mar de la eternidad.

En breve se les entregará la revista "BONANZA", obra del Litoral Ramón Velásquez Díaz, quien gracias a su empuje e "insistente" dedicación, logra que cada año salga a circulación, y cada vez mejor. "Bravo Zulu" Litoral Velásquez por la misión cumplida. Gracias al SHOA, en la persona de su Director, CA Sr. Patricio Carrasco, por su relevante apoyo en la impresión de la publicación, ya que sin ello no tendríamos la calidad de publicación que tenemos hoy.

Un personal reconocimiento a los Sres. Oficiales Generales que hoy nos acompañan, por su permanente, desinteresado e invaluable apoyo. Sres. Almirantes: la Cofradía toda se los agradece de corazón. Señores Subdirectores: muchas gracias por su invaluable apoyo diario.

Quisiera finalizar estas palabras, reiterando el agradecimiento por la presencia de nuestro Comandante en Jefe, de nuestro Director General, de los Directores Técnicos, del Director del SHOA, y de los Subdirectores que hoy nos acompañan, y de todos los litorales presentes, por su participación, lo que le da un marco de solemnidad y de importancia a los eventos que hoy conmemoramos, y muy especial-

mente a nuestros 23 años de vida. Mi Almirante, mis Almirantes. muchas gracias por habernos dedicado estas horas de camaradería.

Invitados y litorales presentes, amigos todos, muchas gracias nuevamente por honrarnos con su presencia. Salud y feliz recalada a puerto base.

Posteriormente, el Sr. CJA Almirante don Julio LEIVA manifestó su agradecimiento por la invitación y entregó un hermoso cuadro en recuerdo de este aniversario.

Luego de haber disfrutado un sabroso "postre", se procedió a repartir a los presentes, la revista **"Bonanza" 2017.**

Después de la distribución de la Revista, el Himno del Litoral coreado por los presentes no podía faltar, lo que selló la actividad, momento en que el Litoral Presidente otorgó la Libre Plática, para la pacotilla, chascarros, pañol de los recuerdos y anécdotas, lo que se llevó a efecto durante el bajativo. Como siempre el Espíritu Litoral estuvo presente, al igual que la camaradería, la amistad y el Espíritu de Cuerpo que se lucieron una vez más.



El Sr. CJA hace entrega de cuadro.

d) Recalada con balandras

El sábado 28 de octubre, a la 20.30 horas, se llevó a cabo nuestra tradicional "Recalada" con balandras, en las estupendas dependencias del Club de Yates de Recreo.

Participaron 60 miembros de la Familia Litoral, los que disfrutaron de un agradable cóctel y un excelente rancho, con suficiente aguada y combustible, coordinado por nuestro Litoral de Eventos don Luis Burgos, sumado a un sano momento de camaradería y amistad, con una excelente música que hizo bailar prácticamente a todos, hasta cerca de las 01:00 horas de la madrugada.

El Litoral Director Sr. Osvaldo Castro (que no pudo asistir), se lució con el cotillón que adquirió para amenizar la actividad, como asimismo el Litoral Director Tesorero Sr. Jorge Sobenes, adquirió un sencillo y hermoso presente que, posteriormente, al inicio de la "Recalada" fue entregado a las balandras.

El Litoral Presidente, al comienzo de la cena, dirigió a los Litorales y a sus bellas balandras presentes, unas breves palabras de bienvenida, seguido del tradicional brindis. Como siempre, la alegría, las risas, la camaradería, la amistad y el destacable Espíritu Litoral, fueron los invitados de honor del evento. El Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE hizo

llegar un "BZ" para todos los Directores que participaron en la organización de la actividad, la que en definitiva fue todo un éxito.



Cofrades y balandras disfrutando del rancho, aguada y combustible.



Presidente, el nuevo cofrade Comodoro Eric SOLAR, cofrades y balandras durante la Recalada.

Durante el rancho, se le impuso la insignia de la Cofradía al Litoral Sr. Eric SOLAR Olavarría, quien recientemente ingresó como socio a la Cofradía. Al imponerle la insignia, el Litoral Presidente hizo propicia la ocasión para desearle al Litoral SOLAR, a nombre de toda la Cofradía, toda clase de éxitos en su nuevo transbordo como DIRSOMAR y como parte integrante del Alto Mando Naval.

Asimismo, el Litoral Presidente dio un especial agradecimiento al DJ, cofrade Sr. Jorge Egaña, quien puso la excelente música que amenizó y alegre el baile, sin costo para la Organización, reiterando los más sinceros agradecimientos por la dedicación y entusiasmo con que asumió la tarea.

Siendo pasado la medianoche, el Litoral Presidente decretó "portalón abierto", agradeciendo la asistencia de los cofrades con sus balandras.



Cofrades durante la tertulia y disfrutando del baile con las balandras.

e) Reunión de ex-antárticos

Durante una actividad de camaradería de los litorales "ex-antárticos", realizada en el complejo de las Direcciones Técnicas, se reunieron litorales de diferentes promociones, ocasión donde se intercambiaron experiencias y vivencias; el CF LT Ignacio ROJAS G. hizo uso de la palabra, expresando:

Se buscan hombres para un viaje peligroso, bajo sueldo, frío tremendo, largos meses de total oscuridad, peligro constante. Retorno dudoso sano y salvo. Honor y reconocimiento en caso de éxito

Esas fueron las palabras escritas en la prensa londinense en 1914, para motivar a aventureros que quisieran acompañar a Sir Ernest SHACKLETON, y sin dudas ustedes experimentaron inclemencias similares... que queremos evocar.

Ex-antárticos, hombres bravos del litoral, hoy nos hemos reunido, para mediante una actividad de camaradería, hacer un pequeño alto en la derrota y compartir esa especial experiencia, que cada uno de los presentes tiene en sus más íntimos recuerdos personales y profesionales, tras haber sido parte del continente más inhóspito y aislado del planeta.

Sin dudas, cada una de vuestras experiencias de vida, en dichos parajes, fueron forjando su trayectoria y su temple, como el de sus seres queridos que los vieron partir, por un prolongado período de ausencia normal al que desarrolla cualquier persona en el resto del mundo civilizado.

Si bien la tecnología ha avanzado, mejorando el vestuario, las comunicaciones y muchos ámbitos, sin embargo, aún es una aventura que pocos tienen el privilegio de contar, por consecuencia son ustedes quienes, mediante esta actividad, tendrán la oportunidad de compartir sus vivencias con otros que también la experimentaron en diferentes épocas, tiempos, buques y bases.

A 21 días de que la 32° Campaña Antártica se despliegue, es para mí un privilegio el tener a tan distinguidos ex-dotaciones Antárticas, y agradezco



al CF Erick ZAPATA Cataldo esta excelente idea, al igual que a los comandantes Manuel MORENO e Iván NAVARRETE, quienes también fueron parte de esta iniciativa.

Para finalizar, agradezco la presencia de cada uno de ustedes y solo me resta decir que, quizás hoy, se siembra una semilla, que probablemente germine en una tradición, al poder reunirnos antes que una nueva Campaña Antártica zarpe, contribuyendo en acrecentar el futuro de nuestra Institución y la especialidad.

Cierro con recordar aquel verso de Ercilla, quien ya, en la colonia, reivindica nuestros derechos antárticos:

***Chile, fértil provincia y señalada
en la región antártica famosa
de remotas naciones respetada
por fuerte principal y poderosa.***

f) Recalada de fin de año 2017

El día jueves 30 de noviembre, a las 20:00 horas, en el fondeadero Casino de Oficiales del Campus J. Charles (ex Escuela de Infantería de Marina y/o Fuerte Vergara), se llevó a cabo la última Recalada Oficial de nuestra Corporación, correspondiente a la singladura 2017, en la cual participó nuestro OLMA y 57 Litorales más.

La actividad, consistió en un exquisito y bien preparado asado "vikingo", acompañado de chori-pán y quesos y suficiente aguada y combustible. En esta ocasión la "Recalada" fue organizada por los oficiales del curso de especialidad LT, encabezados por el Litoral Cristóbal RUIZ acompañado, entre otros, por la Teniente 2° LT Sra. Valeria LEÓN Maturana. Los mencionados oficiales, apoyados por los Guardiamarinas LT, se lucieron con la preparación y atención brindada (no hubo cocinero ni mayordomo), lo que sin lugar a dudas le dio un plus al



Asistentes a la Recalada. Litorales y Guardiamarinas durante el asado "vikingo".

evento, ya que todos los participantes a este, en especial aquellos con fecha de colocación de quilla más antigua, se sintieron extraordinariamente bien atendidos y acogidos.

Como es tradicional en nuestras Recaladas, la fusión de generaciones y la sana camaradería, el buen humor, la amistad y el envidiable espíritu litoral, estuvieron presentes toda la noche, hasta que se retiró el último comensal cerca de las 01:30 horas. El asado vikingo estuvo excelente. El Litoral Presidente, a nombre de todos los cofrades, expresó lo bien y el entusiasmo que había demostrado la savia nueva de nuestra Cofradía, agregando que no tenía duda que ellos mantendrán la llama de nuestro espíritu Litoral encendida por muchos años más.

Durante la velada, el Litoral Presidente hizo un breve trazado de rumbo, básicamente para agradecer a todos los que de una u otra manera, han aportado para que la Cofradía avanzara y se encontrara en el buen pie en que se encontraba, agradeciendo, además, a los Sres. Directores y Subdirectores Técnicos, como asimismo al Director del CIMAR por su apoyo.

Por su parte, el Litoral Secretario dio a conocer el NURNAVLIT, lo que provocó algunas carcajadas, por algunos comentarios y palabras empleadas. Asimismo, se "re-empleó" al Litoral Luis VEGA Román, socio fundador, quien se reintegró a la Cofradía, brindándole una cordial bienvenida, informando además que la Cofradía cerraba el año con un Rol de Tripulación que alcanzaba a los 236 socios acompañados por 169 bellas balandras.

El Litoral Presidente, informó que durante el resto del año, la Cofradía participaría en las ceremonias de graduación de la Escuela Naval, APOLINAV, ACANAV y ESGRUM, donde participaremos, como siempre, a nombre de la Cofradía, premiando a las primeras antigüedades.

Finalmente, y cerrando la "Recalada", agradeció a los Litorales Directores por el desinteresado apoyo brindado para que nuestra Cofradía vaya a rumbo y a buena velocidad y para terminar, agradeció nuevamente a los Litorales del curso de especialidad, por el esfuerzo y organización del evento, entregando un especial agradecimiento y felicitación al Litoral "Parrillero".

g) Entrega de premios en la ACANAV

El jueves 30 de noviembre, de 2017, a las 11:30 horas, en ceremonia interna de premiación en la Academia de Guerra Naval, el Litoral Presidente Ricardo BÖKE Friederichs, como profesor de dicho establecimiento y en representación de la Cofradía, participó en la graduación de 8 de los 9 oficiales de Litoral que finalizaron el curso de posgrado "Gestión y Conducción Marítima".

El jefe de curso fue el CF LT Sr. Horacio SAN MARTÍN Reese y los oficiales alumnos que aprobaron el curso, fueron los siguientes:

CF LT Sr. Rodrigo LEPE Zamora.
CC LT Sr. Gustavo MENDOZA Lira.
CC LT Sr. Felipe BERRÍOS Molina.
CC LT Sr. Julián AGUIRRE Perocarpi.
CC LT Sr. René MORAGA Espinoza.
CC LT Sr. Juan Pablo ARANCIBIA Andaur.
CC LT Sr. Francisco ARIAS Larraín.
CC LT Sr. Jorge RISCO Sabioncello.

El primer lugar de este, lo obtuvo el CC LT Sr. Juan Pablo ARANCIBIA Andaur, quien fue felicitado por el Litoral Presidente, deseándole mucho éxito en su desempeño profesional como especialista Litoral, sin entregarle un presente a nombre de la Cofradía como era usual, debido a que la Academia no solicitó, en esta ocasión, un premio.



h) Entrega de premios en la Escuela de Grumetes

Con fecha 4 de diciembre 2017, se efectuó la ceremonia de entrega de premios en la Escuela de Grumetes, con ocasión de la graduación de grumetes, promoción 2017.

La Subdelegación Marítima de Talcahuano se hizo presente a nombre de la Cofradía "Hombres de Litoral" en esa ceremonia, con el propósito de entregar un premio a las primeras antigüedades de la promoción del área de Litoral.

Para hacer entrega de los estímulos a los galardonados, participaron en representación de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, el Subdelegado Marítimo de Talcahuano, CF LT (R), Sr. Luis VERGARA Villegas y el cofrade T1 LT Sr. Carlos MARTÍNEZ Rojas.

Los grumetes premiados que obtuvieron el primer lugar en su respectiva especialidad, fueron los siguientes:

- Marinero 1° (MN) Bayron RUIZ González
- Marinero 1° (EC.) Paula SANHUEZA Orellana (Premio Mejor Alumno orientado Litoral)

En la oportunidad se les entregó a cada uno, un dispositivo de memoria externa de 750 GB., elemento que sin duda les será de gran ayuda en su desempeño profesional.



Los marineros B. RUIZ y P. SANHUEZA, acompañados por el Subdelegado Marítimo de Talcahuano, CF LT (R) Sr. Luis VERGARA Villegas y el T1 LT Sr. Carlos MARTÍNEZ Rojas.

i) Entrega de premios en la Academia Politécnica Naval

El día martes 5 de diciembre, a las 10:00 horas, el Litoral Presidente acompañado por el Litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES Benavides, asistieron, representando a la Cofradía, a la ceremonia de premiación de los alumnos que egresaron como especialistas de la Academia Politécnica Naval, para entregar premios de la Cofradía al Primer y Segundo Lugar Académico de la especialidad Litoral.

El premio entregado por el Litoral Presidente, recayó en la Teniente 2° LT Sra. Valeria LEÓN Maturana, socia de nuestra corporación, quien obtuvo la primera antigüedad de su promoción del curso Litoral.

Cabe señalar que se le otorgó la medalla al Mérito Académico, de Primera Clase, “Capitán de Puerto de Valparaíso, Teniente de Navío Sr. Juan José TORTEL Maschet” (nombre que recuerda al primer Capitán de Puerto de Valparaíso), siendo esta la segunda ocasión en que se entrega la medalla, la que fue muy bien recibida y apreciada. El segundo lugar, lamentablemente no recibió premio este año, por haberse declarado desierto por parte de la Academia.

Además, el Litoral Presidente de la Cofradía destacó el tremendo orgullo que sintió, no tan solo por haber entregado el premio a la Litoral antes mencionada, sino también por haber presenciado la entrega de una serie de medallas y premios otorgados a la Teniente LT Sra. Leslie DÍAZ Heyser, por el primer lugar obtenido en el curso de Ingeniería Naval, a quien esperamos tener en nuestras filas en el futuro.

¡Bravo Zulú! por el éxito de estas jóvenes y destacadas oficiales Litoral.



Litoral Presidente imponiendo medalla de 1ª Clase de la Cofradía a la T2 LT Sra. Valeria LEÓN.



Las Tenientes Leslie DÍAZ H. y Valeria LEÓN M., acompañadas por el Litoral Presidente y el Litoral Secretario durante la ceremonia de premiación.

j) Ceremonia interna de entrega de premios en la Escuela Naval

El miércoles 11 de diciembre de 2017, a las 10.30 horas, el Litoral Presidente acompañado del Litoral Director Sr. Osvaldo CASTRO Escobar, en representación de los cofrades, concurrieron a la Escuela Naval, a la ceremonia interna de premiación, realizada en el Salón de Actos de la Escuela Naval, a entregar el premio que otorga la Cofradía a la primera antigüedad del curso Litoral.

La ceremonia fue presidida por el Director de la Escuela, el CN Sr. Pedro ARENTSEN, dándose inicio a ella con la interpretación del himno patrio, continuando con la entrega de premios a los Cadetes destacados en los ámbitos académico, deportivo, valórico y militar. También se procedió a entregar los diplomas de título de Oficial de Marina y Licenciado en Ciencias Marítimas, a los Brigadieres de los Escalafones Ejecutivos e Ingenieros Navales, de Infantería de Marina, de Abastecimiento y del Litoral, al haber finalizado y aprobado sus estudios.

Cabe destacar, que el premio otorgado a la primera antigüedad Litoral, fue la medalla al Mérito Académico de Segunda Clase, "CN LT Sr Eduardo OLEA Briones", condecoración creada por la Cofradía, como reconocimiento al mérito académico, que en esta ocasión recayó en el Brigadier LT Sr. Nicolás NAVARRO Tardón, quien además recibió el estímulo de la Cofradía, por haber obtenido el premio "Aptitud y Espíritu Profesional". La segunda antigüedad la obtuvo la Brigadier LT Srta. María LARRAÍN Pérez.

La premiación interna finalizó con palabras de felicitaciones del Director de la Escuela, expresando entre otros conceptos, que: *ellos deberán ser los futuros líderes de la Armada.*

Al término de la ceremonia, el Litoral Presidente junto al Litoral O. Castro les desearon a los futuros/as Guardiamarinas, mucho éxito durante su futuro desempeño como especialista Litoral, indicándoles que esperaban que pronto se integraran a nuestra Cofradía.



El Brigadier LT Nicolás NAVARRO Tardón recibiendo diploma y felicitaciones del Litoral Presidente, quien fue acompañado por el Litoral Director, Sr. Osvaldo CASTRO Escobar.



Litoral Presidente entrega medalla y premio al Brigadier LT Sr. Nicolás NAVARRO T.



Los Guardiamarinas primeras antigüedades, junto a la Presidenta Sra. Michelle BACHELET Jeria, el Ministro de Defensa Nacional Sr. José Antonio GÓMEZ y el CJA Almirante Sr. Julio LEIVA Molina.

k) Ceremonia de graduación en ESNAVAL

El 12 de diciembre de 2017, se realizó la ceremonia de graduación de los Guardiamarinas que egresaban de la Escuela Naval, después de un período de 4 años de estudios. La ceremonia fue encabezada por la Presidenta de la República, Sra. Michelle BACHELET J., y fue acompañada por el Ministro de Defensa Nacional, Sr. José Antonio GÓMEZ, por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Julio LEIVA M., autoridades civiles y militares y representantes diplomáticos.

Los nuevos Guardiamarinas que fueron investidos como oficiales, conforman una promoción de 38 Guardiamarinas del escalafón de Ejecutivos e Ingenieros Navales, 6 del escalafón de Infantería de Marina, 8 del escalafón de Abastecimiento y 8 del Litoral, en total de 50 hombres y 10 mujeres.

Durante la ceremonia se procedió a entregar premios y condecoraciones a los guardiamarinas que egresaban. Los nuevos Guardiamarinas con las primeras antigüedades de su respectivo escalafón fueron:

Escalafón Ejecutivo: Enrique NIEMANN.

Escalafón Infantería de Marina: Emilio GARCÍA.

Escalafón de Abastecimiento: Sebastián MEJÍAS.

Escalafón Litoral: Nicolás NAVARRO.

Luego de la entrega de premios, se dio lectura al Decreto de nombramiento de los nuevos Guardiamarinas y a continuación los padres y apoderados hicieron entrega de las espadas a los graduados, quienes recibieron las felicitaciones y congratulaciones de sus familiares y apoderados.

Posteriormente, los Guardiamarinas procedieron a ceñirse las espadas y recibieron la bendición

del Capellán Naval. La ceremonia continuó con el discurso del Director de la Escuela, el Capitán de Navío Sr. Pedro ARENTSEN, y con la posterior toma de juramento a la bandera por el Jefe del Curso, Capitán de Corbeta Sr. Felipe DAIBER. La ceremonia finalizó con un desfile realizado por los nuevos oficiales ante las autoridades y asistentes.



Guardiamarina LT Sr. Nicolás NAVARRO recibe felicitaciones de la Presidenta de la República y del Comandante en Jefe de la Armada.

I) Recepción Guardiamarinas promoción 2018

El 29 de enero de 2018, se realizó la tradicional recepción de Guardiamarinas, en el Club Naval de Valparaíso, para dar la bienvenida a quienes se integraban a la Armada, luego de su egreso y graduación en la Escuela Naval.

A la recepción asistieron algunos Oficiales Litoral, entre los que estaba el OLMA, CA LT Sr. Otto MRUGALSKI Meiser, quien saludó y les dio la bienvenida a los Guardiamarinas LT.



m) Recalada con Gobernadores Marítimos

El miércoles 25 de marzo de 2018, a las 20.30 horas, en el surgidero del Restaurante "Faro de los Compadres", en Concón, se llevó a cabo nuestra Primera Recalada del año, en la cual compartimos con nuestros Gobernadores Marítimos, quienes se encuentran participando en el Seminario que anualmente realiza la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

En la Recalada fueron invitados los Gobernadores Marítimos presentes en el Seminario, además del Director General, Vicealmirante Sr. Guillermo LÜTTGES Mathieu; el Director del SHOA, CA Sr. Patricio CARRASCO H.; el Subdirector de la DIRSOMAR y el Subdirector de la DIRINMAR. Por razones de salud y del servicio, los Directores de DIRSOMAR y DIRINMAR no pudieron participar.



Asistentes e invitados a la Primera Recalada del 2018.

Como es tradicional, tuvimos una extraordinaria asistencia, la que alcanzó a un total de 65 comensales. La actividad comenzó con un sencillo y ameno cóctel, algo desordenado, ya que el local se vio un poco sobrepasado, pero eso obviamente no melló el objetivo de la Recalada, para luego pasar a cubrir calzos y disfrutar de un rico rancho, con suficiente aguada y combustible. Algunos "secantes" se escuchó por ahí, quedaron con sed.

Nos acompañó también el Litoral Gonzalo VERBAL, que venía desde Concepción, cuyo esfuerzo por acompañarnos fue destacado por nuestro Litoral Presidente.

El Litoral Presidente inició la actividad, con la lectura de una breve "Carta de Navegación", dando la bienvenida a los Gobernadores Marítimos y agradeciendo también, a nombre de los cofrades, la asistencia y el apoyo brindado por el Director General, para luego continuar con el tradicional brindis e iniciar la degustación del "rancho"; terminado el plato de fondo, el Litoral Director Secretario Sr. Hernán PAREDES, dio lectura al Boletín Meteorológico y NURNAVLIT, para continuar con la imposición de la insignia institucional al Litoral Sr. Gastón GUERRERO López, quien ingresó hace un tiempo a nuestra Cofradía y que no la había recibido aún, actividad que estuvo a cargo del Litoral Presidente, acompañado por el Litoral más antiguo presente, Sr. Ramón VELÁSQUEZ.

Posteriormente, el Gobernador Marítimo más antiguo, CN Sr. Luis DOMÍNGUEZ Hidalgo (Arica), en representación de los Gobernadores Marítimos asistentes, hizo uso de la palabra agradeciendo la invitación, la bienvenida y los conceptos expresados por el Litoral Presidente.

Terminado el rancho se entonó con gallardía nuestro himno y el Litoral Presidente otorgó la Libre Plática, para finalizar la actividad con un bienvenido bajativo. Por lo avanzado de la hora, se abrió el portalón también. Pasada la medianoche, se retiraron los últimos comensales.

El Litoral Presidente señaló que la actividad pudo llegar a buen puerto gracias a la siempre excelente actitud y desinteresada cooperación de los Litorales Directores, siendo todo un éxito, y en donde una vez más los invitados de honor fueron la camaradería, la amistad y nuestro sobresaliente Espíritu Litoral. Los chascarros y "zorros" tampoco estuvieron ausentes, los que sin lugar a dudas colaboran para que la risa, las carcajadas y el necesario desahogo, hayan participado activamente también.



Litorales en la Recalada disfrutando de la aguada, combustible y rancho.



n) Saludos protocolares al nuevo DIRSOMAR

El martes 27 de marzo de 2018, la Capitanía Marítima, en representación de la Cofradía, presentó los saludos protocolares al nuevo Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Comodoro LT Sr. Eric SOLAR Olavarría, quien es socio de nuestra Corporación.

El Litoral Presidente, acompañado por el Vicepresidente Litoral Sr. M. COFRÉ M., el Secretario Litoral Sr. H. PAREDES B. y el Tesorero Litoral Sr. J. SOBENES M., le desearon una feliz y exitosa





singladura durante su desempeño, ofreciéndole al mismo tiempo, la incondicional colaboración, apoyo y lealtad durante su gestión de mando.

La reunión realizada en las oficinas del DIRSO-MAR fue muy amena y grata, comprometiendo su apoyo a las actividades de la Cofradía, lo que fue agradecido por los cofrades.

o) Recalada mes de mayo

El jueves 31 de mayo de 2018, a las 13.00 horas, se realizó la Recalada del mes de mayo, en el 6° piso del surgidero del Club Naval de Valparaíso, evento al que asistieron un total de 24 cofrades. Al inicio de la Recalada y antes de tomar “fondeadero”, los cofrades pasaron a disfrutar de un excelente cóctel, acompañado por aguada y combustible.

La Recalada estuvo presidida por el Litoral Vice-presidente, Litoral Sr. Manuel COFRÉ M. quien dio



la bienvenida a los cofrades, no sin antes hacer el "brindis" tradicional de la Cofradía, haciendo referencia a las celebraciones del Mes del Mar, ocasión en que se recuerda la gesta de Prat y sus camaradas en el Combate Naval de Iquique y cuya valerosa acción, unido a la hazaña realizada por la Covadonga, permitió el dominio del mar a Chile. Posteriormente, el Litoral Sr. Hernán PAREDES dio lectura al "Boletín Meteorológico", informando de los acaecimientos y actividades del mes anterior y de los incrementos de milla de los cofrades.

A continuación, y antes de tomar el fondeadero para dar paso al rancho ofrecido, el Litoral Sr. Arturo MARÍN dio a conocer la "Carta de Navegación", exponiendo algunos de los acaecimientos en la gesta de Iquique, la que arrancó muchos aplausos de los cofrades y que se inserta más adelante.

En seguida los cofrades disfrutaron del rancho tradicional del día jueves (empanadas, cazuela y postre de mote con huesillos), amenizado con las novedades, anécdotas y actividades vividas por los cofrades, dando término a la Recalada luego de un muy buen bajativo (aguada y combustible), para posteriormente decretarse "portalón abierto", pasando más de alguno a deslastrar, para luego dirigirse raudamente a sus respectivos "QTH".

Discurso del cofrade Litoral CN Sr. Arturo MARÍN Villalón como homenaje a la gesta de Iquique, durante la "Recalada" realizada el 31 de mayo. en el Club Naval de Valparaíso.

Inhumación y Exhumación de los restos de Prat y Serrano

Finalizado el Combate Naval de Iquique, la gente que lo presenció, desde el barrio El Colorado (sector norte de la ciudad), retornó a sus hogares consternada por el aterrador espectáculo presenciado.

El HUÁSCAR, después de haber perseguido sin éxito a la COVADONGA, volvió por la tarde a Iquique, traía a bordo los cadáveres de PRAT, SERRANO y de un marinero de la ESMERALDA; a los sobrevivientes de esta corbeta; a los heridos; entre los cuales se encontraba el Sargento Juan de Dios



ALDEA; al Comandante MOORE y a una parte de la tripulación de la INDEPENDENCIA.

Los cadáveres de la ESMERALDA, fueron desembarcados en el muelle LAFREZ y colocados en la vereda de la calle que hay entre el muelle y el edificio de la Aduana. Por la noche, en un carro de ferrocarril, fueron trasladados al hospital, ubicado al extremo norte de la calle del mismo nombre (hoy AMUNÁTEGUI).

En la noche de ese 21 de mayo, don Eduardo LLANOS, cuando se dirigía a su hogar, frente al teatro (hoy el Correo), se encontró con el corresponsal del Diario La Patria de Lima, don Benito NETO y con el Alcalde Municipal don José BERNAL Y CASTRO. Este le expresó al Sr. LLANOS que había recibido orden del Prefecto de Tarapacá don Justo Pastor DÁVILA, de ubicar los cadáveres de los marinos chilenos que habían muerto en el combate naval, para que se les diese sepultura.

Los tres emprendieron la búsqueda, se dirigieron primero a la Iglesia de la Inmaculada Concepción (actual Catedral) y encontraron allí los restos del Teniente Segundo del HUÁSCAR, don Jorge VELARDE; este oficial murió en la cubierta del monitor

peruano. Seguidamente, la comitiva se dirigió al cuartel de la Compañía de Bomberos La Salvadora, allí se les informó que los cadáveres habían sido trasladados al hospital. El Sr. LLANOS le manifestó al alcalde Sr. BERNAL, que él se haría cargo al día siguiente de realizar los trámites para dar sepultura a los cadáveres de la ESMERALDA.

El día 22 se entrevistó el Sr. LLANOS con el Inspector del Hospital y con el Ecónomo de dicho establecimiento, para informarse del número de las personas fallecidas, quien le dijo que eran tres, dos oficiales y un marino.

Volvió el Sr. LLANOS al Cuartel de La Salvadora, con el fin de tomar los datos personales de los oficiales de la Esmeralda, para inscribirlos posteriormente en el Registro Civil. Cuando realizaba esta tarea, el Sr. LLANOS se encontró con don Benigno POSADA, Presidente de la Beneficencia Española de Iquique, quien le colaboró en los trámites que quedaban pendientes para dar sepultura a los restos de PRAT y SERRANO.

Encomendaron la construcción de los ataúdes a don Francisco MOYA PIMENTEL, el valor de cada uno de ellos fue de 5 soles, cantidad que fue cancelada por el Sr. POSADA. Ubicaron un sitio en el cementerio y mandaron construir 2 cruces de madera, estas fueron hechas por el maquinista del hospital.

A las 16:30 horas con la ayuda de 3 auxiliares del hospital, colocaron los restos de PRAT y SERRANO, envueltos cada uno en una sábana que llevaban las iniciales E. LL., en los ataúdes respectivos. El carrutón que transportó los ataúdes al cementerio N°1, lo facilitó un comerciante italiano de la localidad.

El entierro de los héroes tuvo la modestia que las circunstancias imponían. El cortejo estuvo integrado por don Eduardo LLANOS, don Benigno POSADA, don Santos de Presa CASANOVA, don José TOYOS RUIDÍAS, don Jaime PUIG Y VERDAGUER cónsul de Ecuador en Iquique, don Juan NAIRN ciudadano inglés ex cónsul de Gran Bretaña, don Eduardo WALLIS ciudadano inglés y un ciudadano francés.



Cuando la comitiva llegó al cementerio, se encontró con una parte de la tripulación de la Independencia, dando sepultura a los restos del oficial del mismo buque Sr. Guillermo GARCÍA Y GARCÍA, muerto el 21 de mayo en el combate de la COVADONGA.

El costo de la sepultación de los restos de los oficiales chilenos, fue de 83 soles, cantidad que fue cancelada por el Sr. LLANOS. Después de terminada su misión la comitiva retornó a la ciudad cuando ya era de noche.

Tal vez esos nobles españoles no habrían trepido en erigir un soberbio monumento, tal era la admiración por nuestros gloriosos muertos, pero temieron sin duda provocar las iras de las autoridades peruanas que, 3 días después, sepultaban en la fosa común sin una pobre cruz o señal, los gloriosos despojos de ALDEA, que, por morir en el hospital, escapó a los cuidados de esos señores, cuyos nombres Chile debe recordar.

La primera petición de la exhumación de los restos de PRAT y SERRANO, data del 11 de junio de 1879. Los señores LLONA, SERVAT Y DELGADO, en una carta dirigida al Sr. LLANOS desde Santiago, le expresaban que la Colonia Residente en esa, por intermedio de ellos, solicitaba apoyo para realizar la exhumación de PRAT y SERRANO, con el fin de devolverlos a sus familiares.

El 25 de junio de 1879, el Sr. LLANOS dio respuesta a los miembros de la Colonia Española santiaguina, que habían hecho la petición de exhumación. Le manifestaba el Sr. LLANOS: "En cuanto a llevar adelante la idea de devolver a esa los cadáveres de los oficiales PRAT y SERRANO, es por ahora imposible, pues por haber sido Inspector del Cementerio el último año, sé que no se puede exhumar ningún cadáver antes del transcurso de un año a la fecha de sepultación y después de correr algunos trámites de informes médicos y otros que exigen los aquí vigentes".

El traslado de los restos de PRAT y SERRANO desde el Cementerio N°1 a la Catedral lo dispuso el Delegado Fiscal y Comandante General de Armas don Antonio ALFONSO.

El acta de exhumación tiene fecha 4 de mayo de 1881. En esa oportunidad se reunieron en el Cementerio el Jefe Político don Antonio ALFONSO, los señores Ministros del Tribunal de Alzada don Manuel ZAVALA y don José Francisco VERGARA, el Fiscal e Inspector del Cementerio don Rafael SOTOMAYOR, el Secretario de la Ilustre Municipalidad Antón FRÍAS, los señores jefes y oficiales de la Cañonera PILCOMAYO, los señores Manuel SEÑORET, Vicente MERINO, David MEZA, Julio DÍAZ, José COROS y Narciso SILVA, los Notarios Públicos Secretarios de los Juzgados, el Ilustrísimo Tribunal de Alzada y los carpinteros señores José VARGAS y Dalmiro KOCH.

Se procedió a la extracción de la tierra que cubría los ataúdes en que debían encontrarse los restos de PRAT y SERRANO, encontrándolos envueltos en una sábana cada uno que tenían en un extremo las iniciales E. LL. Constatada la identidad de los cadáveres, fueron trasladados a una pieza donde quedaron depositados bajo custodia.

Con fecha 22 de mayo de 1881, los voluntarios de la Compañía Española de Bomberos "IBERIA N°1", trasladan los restos de PRAT y SERRANO desde el Cementerio hasta la Catedral, bajando por calle BOLÍVAR, quedando sepultados ambos en la bóveda que se hizo bajo el altar mayor de la iglesia de la Inmaculada Concepción.

El día 10 de mayo de 1883, un incendio redujo a cenizas gran parte de Iquique y la iglesia fue consumida por el fuego. Los restos de PRAT y SERRANO quedaron depositados en la ex Aduana y los de Aldea en la casa del Director de Correo.

El día 20 de mayo de 1884, don Carlos BULNES, a nombre de la Jefatura Política de Tarapacá, invitaba a las autoridades de IQUIQUE para que participaran en la traslación de los restos a la Catedral.

El día 10 de mayo de 1888, recaló en Iquique la Escuadra al mando del Contraalmirante don Luis URIBE Orrego, la misión era llevar a cabo el traslado de los restos DE PRAT, SERRANO y ALDEA a Valparaíso. A bordo del HUÁSCAR se levantó una capilla ardiente donde acudió a presenciarla todo el pueblo iquiqueño.



Posteriormente, el mismo buque trasladó los restos de los héroes a VALPARAÍSO. Fue escoltado por la ESMERALDA y las Corbetas CHACABUCO Y O'HIGGINS y a estos buques se agregó el blindado BLANCO ENCALADA.

La Escuadra llegó a Valparaíso el 21 de mayo de 1888 por la mañana. Ese mismo día fueron desembarcados del HUÁSCAR los restos de PRAT, SERRANO y ALDEA. Se formó posteriormente un gran cortejo que acompaña a los féretros.

Mientras estos eran paseados por Valparaíso, al llegar al puente que cruza el estero (actual Avda. Argentina), se detuvo allí el cortejo y frente a una tribuna, hizo uso de la palabra el Ministro de Guerra, un representante del Senado y otro de la Cámara de Diputados. Terminados los discursos se levantó la tribuna. La comitiva continuó hacia la iglesia Espíritu Santo y frente a ella se levantó otra tribuna, en ella estaba el Presidente de la República don Manuel BALMACEDA, Ministros y autoridades.

Finalizados los discursos se reanudó el desfile con destino a la Plaza SOTOMAYOR. Los carros siguieron su marcha hasta llegar frente a la puerta de la cripta, donde los restos fueron descendidos y depositados, mientras el cortejo tomaba ubicación en la plaza.

En las gradas del monumento, hicieron uso de la palabra el Contraalmirante don Luis URIBE y el Presidente de la República, quien expresó: "PRAT se inmoló en sacrificio inmortal y de la vorágine de aquel sacrificio brotó para nuestros marinos y soldados, la antorcha que iluminó los senderos de la victoria".

Muchas gracias.

Al terminar estas palabras, el Litoral Sr. Arturo MARÍN agradeció al profesor Sr. Leonel LAMAGDELAINE Velarde, reconocido historiador iquiqueño, quien le hizo entrega de un ejemplar de su trabajo de investigación histórica en mayo del año 2008, pocos meses antes de fallecer, y que en esta oportunidad pudo compartir con los participantes al evento.

p) Recalada Nocturna

Conforme con la planificación anual, la Capitanía Marítima informó que la Tradicional Recalada Nocturna se realizaría el día jueves 28 de junio, a las 20.00 horas, en el surgidero del Restaurante "San Marino", situado en Av. Borgoño 16805, pasado Cochoa, Viña del Mar, el que tiene una excelente vista sobre los roqueríos.

A las 20.00 horas del día jueves, se dieron cita en ese surgidero, un total de 29 cofrades, todos con tenuta informal, con los estanques y bodegas limpias y vacías, para recibir durante la "Recalada" el correspondiente lastre y carga.

Durante el cóctel, el Litoral Sr. Arturo MARÍN cumplió la tarea de recaudar los faros y balizas necesarios para cubrir los costos del evento.

El rancho preparado por nuestro experimentado Litoral de Eventos consistió en picoteo y aperitivo previo, para posteriormente degustar un buen rancho con la adecuada cantidad de aguada y combustible, todo ello acompañado con los recuerdos y vivencias experimentadas durante nuestro desempeño en el "Servicio del Litoral".

El Litoral Presidente dio la bienvenida, efectuando un breve "trazado de rumbo" relacionado con las actividades de la Cofradía, para seguir con las palabras del cofrade Director Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo, quien por ausencia del Litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES (quien estaba de viaje), informó de los últimos acaecimientos, litorales en "carena" e incremento de "millas navegadas" durante el mes de junio.





Como siempre, nuestros invitados permanentes, y que nunca fallan, la camaradería, la amistad, el compañerismo, el espíritu de cuerpo, la risa y el sano espíritu Litoral estuvieron presentes y se encargaron de cerrar la puerta del local al finalizar la Recalada. También los “zorros”, chascarros, las maquineadas, y los factores de bienestar hicieron de lo suyo, lo que obviamente colaboró a incrementar el sabor de la excelente velada vivida.

El Litoral Presidente agradeció a quienes asistieron a la velada, ya que ellos son el motor que le da vida a la Cofradía, y agradeció también a

los integrantes de la Capitanía Marítima, por sus desvelos y siempre incondicional apoyo, los que con su sacrificio y colaboración permitieron que la Recalada fuera todo un éxito, considerando también el bien elegido local, el buen ambiente y la buena y destacada atención.

Continuó la Recalada con la degustación de un rico postre, seguido por aguada y combustible, lo que ayudaría posteriormente a enfrentar las inclemencias del clima (mucho frío), después de haberse decretado “abierto el portalón” e iniciar el retorno al respectivo “QTH”.



CON ESTA ÚLTIMA CRÓNICA SE CIERRA EL LIBRO DE RECEPCIÓN Y
DESPACHO DEL PERÍODO JULIO 2017 HASTA JUNIO 2018.

GLOSARIO DE LA COFRADÍA

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BALANDRA: Esposa o cónyuge del cofrade.

BONANZA: Revista anual de la Cofradía.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.

CARTA DE NAVEGACIÓN: Discurso o alocución de homenaje.

CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.

COMBUSTIBLE: Licor.

CBLT: Mensaje a todos los litorales.

CBTB: Mensaje, saludo.

DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar).

FAROS Y BALIZAS: Contribución económica a la Cofradía; cuota mensual.

FONDEAR MÁS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.

HOMBRE DEL LITORAL: Denominación de los integrantes de la Cofradía.

INCREMENTO DE MILLAS: Cumpleaños.

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

LICENCIA DE ZARPE: Autorización para retirarse antes de "Portalón abierto".

LITORAL: Denominación genérica del cofrade.

LITORAL ACTIVO: Litorales con derecho a voz y voto en las asambleas.

LITORAL MAYOR: Denominación protocolar para el Litoral nominado como tal por sus méritos, años de cofrade y años como especialista.

LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva litoral.

LITORAL DE PARA: Cofrade de baja por enfermedad.

LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.

LITORAL EN CABOTAJE: Con servicios restringidos por salud, en recuperación.

LITORAL EN ENTREDICHO: Cofrade con su matrícula suspendida.

LIBRO DE MATRÍCULA: Registro Oficial de los cofrades (socios).

LIBRE PLÁTICA: Dar término a la parte formal de la "Recalada" ("Chipe libre").

LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO: Bitácora de la Cofradía; registro de los acaecimientos.

LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.

MATRÍCULA: Número de Registro del cofrade.

MATRÍCULA (Derecho de): Cuota de Incorporación.

NOMBRADA: Lista de Litorales comisionados.

OCOTRI: Oficina de contratación de tripulantes (nuevos cofrades), dependiente de la Capitanía Marítima.

OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.

PACOTILLA: Picoteo, de todo un poco.

PASAJERO: Invitado a una "Recalada".

PORTALÓN ABIERTO: Término de la "Recalada" (autorización para retirarse).

PORTALONERO: Litoral encargado de recibir a los pasajeros (visitas).

PUERTO CERRADO: Duelo.

PARTE DE VIAJE: Informaciones sobre los acaecimientos o novedades.

POLIZÓN: Asistente a la "Recalada", que no pertenece a la Cofradía.

PASAVANTE: Autorización.

Q.T.H.: Domicilio del cofrade.

RANCHO (faena de): Comida, ya sea almuerzo o cena.

RECALADA: Asamblea o Reunión de camaradería.

RECALADA FORZOSA: Asamblea o Reunión extraordinaria.

REVISTA DE CARGOS: Revisión de los inventarios y cargos de la Cofradía.

REVISTA DE FONDEO: Revisión de las cuentas de la Cofradía que efectúa el encargado de recaudaciones (tesorero).

ROL DE TRIPULACIÓN: Listado de los cofrades.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA: Filial dependiente de la Cofradía, constituida en puertos sedes de Gobernaciones Marítimas, fuera de la Quinta Región, con un mínimo de 10 Litorales activos.

SURGIDERO: Lugar físico de la "Recalada".

TOMAR EL FONDEADERO: Pasar a tomar el lugar o asiento.

VARARSE: Estar con la copa vacía.

El presente Glosario de términos de la Cofradía "Hombres del Litoral" constituye un vocabulario propio, basado en términos náutico-marítimos que se utilizan normalmente en las actividades marítimas en general. Invitamos a todos los Litorales a aportar su experiencia e inventiva, para mejorar y engrosar este glosario.

*La revista BONANZA
se terminó de imprimir
en agosto de 2018*

*Tiraje 300 ejemplares
Valparaíso-Chile*

