

COFRADÍA

REVISTA

BONANZA

PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA



AGOSTO
2019



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 acaecimientos en el ámbito de los intereses marítimos.

Director y Editor BONANZA:
Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón

www.cofralit.cl

Foto portada: Mujeres de la especialidad de Litoral
(Fotografía: SO (R) Luis Bustos Yissi).
Foto Contraportada: Dependencias de las Direcciones Técnicas en Playa Ancha
(Fotografías: Litoral A. Marín)

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.

ÍNDICE BONANZA 2019

Código de Honor de la Cofradía.....	4
Capitanía Marítima de la Cofradía “Hombres del Litoral”	5
Editorial	6
Oleaje y corrientes de resaca. Peligro en playas.....	9
<i>Litoral Mayor Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke.</i>	
Inauguración del faro más alto de Latinoamérica	13
<i>Litoral Sr. Javier CÁCERES Erazo y T1 LT Sr. Matías CÁNOVAS Sepúlveda.</i>	
Cambios en el régimen de las Concesiones Marítimas.	16
<i>Litoral Sr. Miguel Ángel ZÚÑIGA Fernández.</i>	
Nuevo Edificio para la Gobernación Marítima de Iquique.	20
<i>Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón.</i>	
El pirata Ñancúpel, el Pihuel de los Canales Ayseninos.....	25
<i>Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga.</i>	
Terreno para un muelle.....	31
<i>Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides.</i>	
Pescador de Hombres Nocturno.	34
<i>T1 Sr. Benjamín PAREDES Benavides.</i>	
Incendio en la más Austral Gobernación Marítima	43
<i>Litoral Sr. Ignacio ROJAS Gajardo.</i>	
Memoria de Marina de 1890 (Transcripción).....	46
<i>CN LT Sr. Srdjan DARRIGRANDE Versalovic.</i>	
Bendito Jeque.....	52
<i>Litoral Sr. Jacob SILVA Pradenas.</i>	
Soluciones de búsqueda y rescate marítimo en la palma de la mano.	55
<i>Litoral Sr. Luis VERGARA Villegas.</i>	
Breves crónicas marítimas personales.	58
<i>Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz.</i>	
Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar	64
<i>Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón.</i>	

El Práctico de la Barra del Río Maule.	67
<i>T1 LT Sr. Juan Pablo SÁNCHEZ Baeza.</i>	
Oficina de Deportes Náuticos de Santiago: la expresión de la Autoridad Marítima en la capital nacional.....	70
<i>Litoral Sr. Norman AHUMADA García y T1 LT TC (R) Luis STEWART Pizarro.</i>	
¡Fascinante! Una gran historia de mar	74
<i>Litoral Mayor Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke.</i>	
Bandera chilena en torre del faro muelle al servicio del Perú.....	75
<i>Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides.</i>	
Experiencias (II parte)	77
<i>Litoral Sr. Jaime VIZCARRA Azócar.</i>	
Nuevo Litoral Mayor Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke	88
<i>Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz.</i>	
Liga Marítima: Discurso con motivo del 170° Aniversario de DIRECTEMAR.....	91
<i>Almirante Sr. Miguel Ángel VERGARA Villalobos.</i>	
Extracto del discurso CIMAR: 32 años innovando.....	94
<i>Litoral Sr. Milidrag DELIC Cuevas.</i>	
Conmemoración de los 201 años de la Marina Mercante Nacional.....	97
<i>www.directemar.cl</i>	
Ministro de Defensa conoce en terreno el SNAM	99
<i>www.shoa.cl</i>	
Universidad de Concepción firmó convenio de colaboración con el SHOA.....	100
<i>www.shoa.cl</i>	
Litoral Mayor Sr. Jorge Martín Cubillos (Q.E.P.D.).....	101
<i>Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz</i>	
Collage a la muerte de un marino.	104
<i>Sr. Jaime PERALTA Hirsch (Curso Guardiamarinas 1953)</i>	
BITÁCORA DE LA COFRADÍA. Libro de Recepción y Despacho.....	107
Glosario de la Cofradía	124

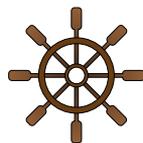


OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA (CÓDIGO DE HONOR)

- 1º Prestigiar y engrandecer la profesión.
- 2º Unir sus esfuerzos al 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 SEPTIEMBRE 2018 - SEPTIEMBRE 2020)



Presidente	Litoral Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Litoral Bernel BADILLA Grillo
Director Secretario / RR.PP.	Litoral Hernán PAREDES Benavides
Director Tesorero	Litoral Jorge SOBENES Muñoz
Director Eventos	Litoral Luis BURGOS Velásquez
Director	Litoral Arturo MARÍN Villalón
Director	Litoral Jaime VIZCARRA Azócar
Director Suplente	Litoral Eduardo HIDALGO Astudillo
Director Suplente	Litoral Jorge EGAÑA Polhwein

EDITORIAL

171 años salvaguardando la vida humana en el mar, 25 de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo son nuestra contribución al engrandecimiento y prestigio de la especialidad del Litoral de la Armada de Chile

Desde los orígenes de nuestra Historia Patria, el mar —su conquista, protección y resguardo soberano— ha sido uno de los pilares fundamentales para la consolidación de la República.

Bajo esta perspectiva histórica, el 30 de agosto de 1848 se fundan las bases de lo que hoy se conoce como la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), constituyéndose en la Autoridad Marítima dependiente de la Armada de Chile.

Como sabemos, por mandato legal, la DIRECTEMAR es el organismo de la Armada de Chile que cumple la misión de cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, para proteger la vida humana en el mar, el medioambiente acuático y los recursos naturales. Además, regula las actividades que se desarrollan en el ámbito de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la nación.

En su mar jurisdiccional, canales, puertos, caletas, lagos y ríos navegables, en los faros construidos sobre peñones australes, es donde los hombres y mujeres del Servicio del Litoral desafían las contingencias de una dura existencia marinera, para cumplir a cabalidad los variados y numerosos roles que competen a la Autoridad Marítima.

En este 171 aniversario de la DIRECTEMAR y día de la especialidad del Litoral, nuestro reconocimiento y sincero homenaje a quienes estuvieron, a los que están, y a los que estarán custodiando por siempre nuestro territorio marítimo. Para todos ellos un merecido ¡Bravo Zulú!

En otro ámbito, y no menos importante para los Hombres Bravos del Litoral, es el recuerdo de que hace ya 25 años, un grupo de visionarios Oficiales Especialistas del Litoral materializaron una antigua aspiración, al dar vida y oficializar la fundación de nuestra Cofradía.

Desde sus inicios y bajo el precepto de mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre los Litorales, la Cofradía ha contribuido al engrandecimiento y prestigio de la profesión emanada de la especialidad Litoral. Plasmado en los Estatutos que la rigen y que se ve también reflejado en el Código de Honor establecido en su "Octálogo".



De ahí entonces la importancia y trascendencia de esta Corporación, que en la actualidad reúne a 240 Oficiales Especialistas del Litoral, tanto en servicio activo como en retiro, manteniendo esa unidad y camaradería que tanto caracteriza y prestigia a quienes la conforman.

Vaya entonces un saludo muy afectuoso y fraternal a los 50 Hombres Bravos del Litoral que visionariamente, hace ya un cuarto de siglo, dieron vida a nuestra Cofradía, concretando un largo y anhelado sueño de los Oficiales del Litoral. De forma muy especial para aquellos que ya zarparon al Mar de la Eternidad y hoy nos contemplan y protegen desde el Palco Celestial.

Finalmente, es importante recordar que la “Revista Bonanza” —editada por primera vez el 30 de agosto 2005 en reemplazo del “Boletín Informativo Bonanza”, que se mantuvo vigente desde el 30 de agosto de 1996— surgió de la necesidad de mantener informado de las actividades desarrolladas por la Cofradía a cada uno de los Cofrades, tanto en servicio activo como en retiro destacados a lo largo del Territorio Marítimo Nacional.

De igual forma, la “Revista Bonanza” se ha constituido como un eficiente canal de comunicación y muy en especial para que sus asociados puedan transmitir, a las nuevas generaciones, sus experiencias profesionales, proyectos en desarrollo y anécdotas vividas durante su carrera como Oficial del Litoral.

Es por ello que, en esta ocasión, hacemos un llamado a todos los Litorales a colaborar con el Directorio de la Revista y enviar oportunamente sus artículos. Única forma de mantener en el tiempo nuestra publicación oficial, bajo el concepto de que ser marino y enamorarse de su Institución es para toda la vida y, en consecuencia, cuando un Oficial se acoge a retiro cambia su estado, pero jamás su esencia marinera.

**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.**

LA CAPITANÍA MARÍTIMA





OLEAJE Y CORRIENTES DE RESACA

PELIGRO EN PLAYAS

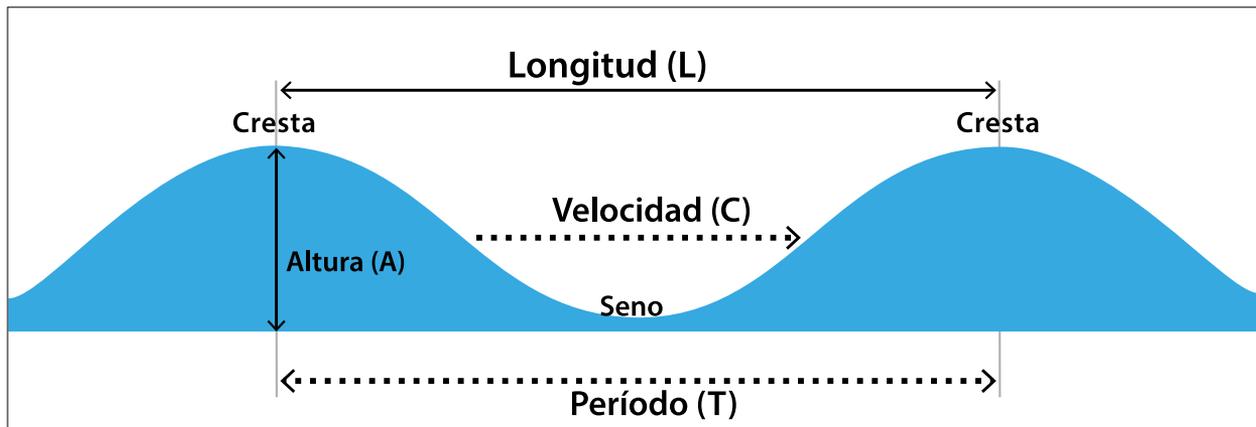


Figura 1

Los accidentes que ocurren en las playas se deben a dos causas principales, las que están relacionadas con el oleaje y las corrientes de resaca:

1.- OLEAJE

Las olas se forman por acción del viento. Cuanto más intenso y más prolongado el tiempo en que sopla viento sobre el mar, más grande serán las olas.

Los cuatro parámetros que definen una ola son: longitud, velocidad, período y altura. De estos, los tres primeros están relacionados entre sí, como se puede apreciar en la figura 1 y en la siguiente ecuación:

$$C = L/T$$

Donde: C es la velocidad de la ola. Se mide en metros por segundo.

L es el largo o longitud de la ola. Es decir, la distancia horizontal entre dos crestas sucesivas. Se mide en metros.

T es el período de la ola. Es el tiempo que transcurre entre el paso de dos crestas sucesivas. Se mide en segundos.

En cambio, la altura de las olas es independiente. Esto significa que olas de una misma longitud, período y velocidad pueden tener alturas diferentes. La altura de las olas depende de tres factores:

- la velocidad del viento;
- la duración o tiempo durante el cual sopla el viento y
- el *fetch*, la distancia de agua libre sobre la cual sopla el viento.

En todo momento y lugar coexisten simultáneamente gran cantidad de olas de variados períodos, velocidades, longitudes y que se mueven en múltiples direcciones.

Las olas se desplazan en grupos, conocidos también como trenes de olas. La velocidad de un grupo es la mitad de la velocidad de una ola individual. Esto se explica al observar que la primera de un grupo, es decir, la ola líder, desaparece después de un tiempo y es reemplazada por otra similar que se forma al final del grupo.

En determinados momentos y lugares se producen sumatorias de estas ondas marinas que alteran



Figura 2

sus amplitudes, donde pueden sumarse y aumentar su altura, como también anularse entre sí, con lo cual disminuyen sus alturas (Fig. 2).

Normalmente, en todo tren de olas se forman entre tres y cinco de mayor altura, las que en momentos llegan a ser bastante considerables. Las más altas pueden sorprender en forma desprevenida a bañistas, a niños jugando en la orilla y a personas que se encuentran descansando tendidas en la playa, sobre las rocas o mariscando, arrastrándolas al mar o revolcándolas, con el consiguiente peligro de accidentes e incluso la muerte. Especialmente expuestos a accidentes fatales son aquellos que están en las rocas, pues es difícil que una persona que haya sido golpeada y arrastrada al mar por el oleaje, logre subirse a una de estas. Incluso los lobos marinos tienen, en ocasiones, problemas para encaramarse a las rocas siendo devueltos una y otra vez al mar.

La altura y forma de las olas va variando constantemente. Hay olas que llegan a la playa remontando suavemente la pendiente arenosa; otras que rompen en forma violenta, llamadas toros, que pueden envolver y revolcar a los bañistas.

La marea es otra onda que produce variación en el nivel del mar. Es resultado y consecuencia de la atracción gravitacional de la Luna y el Sol. El período entre una marea alta (cresta) y la siguiente es de 12 horas. Si bien este ascenso o descenso lento de las aguas se aprecia en las playas, es mucho más notorio en las zonas rocosas. Los mariscadores aprovechan los períodos de baja marea para cose-

char algas y recolectar animales marinos expuestos en las rocas durante la marea baja.

De lo expuesto se desprenden las siguientes advertencias para los bañistas:

- a. Al tenderse en la arena nunca lo haga muy cerca del agua ya que olas más grandes pueden remontar considerablemente la playa.
- b. Nunca deje a los niños, especialmente a los más pequeños, jugando solos en las proximidades de la orilla y menos meterse al agua sin la compañía de un adulto.
- c. Esté siempre atento al ruido que producen las olas. Con un poco de atención se dará cuenta de que hay momentos en los cuales casi no hay ruido, pero que de pronto este aumenta indicando la aproximación de olas más grandes.
- d. Si se encuentra sobre las rocas ya sea descansando, pescando o mariscando (especialmente en este último caso), ponga mucha atención al tamaño de las olas y al ruido que estas producen. En cuanto sienta que este cambia, aumenta o se hace más fuerte, debe retirarse rápidamente a una zona más alta o, mejor aún, abandonar la orilla del mar. Nunca se sabe la altura que puede alcanzar una ola al reventar contra las rocas.
- e. Si bien el ascenso del agua debido a la marea es lento, se aconseja estar consciente de que este se produce y que las olas alcanzarán distancias más grandes al remontar la playa

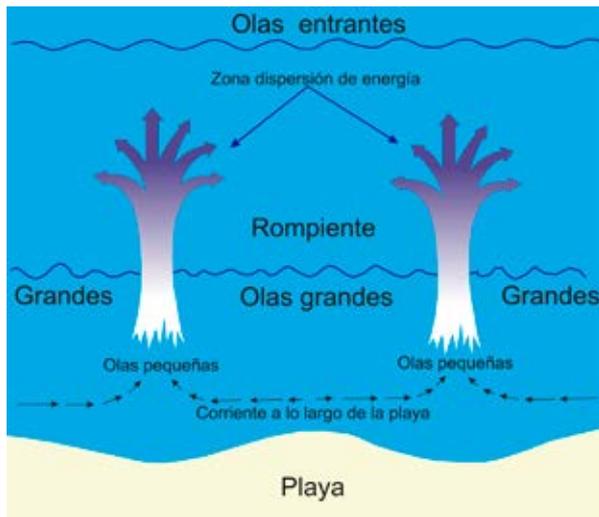


Figura 3

o cubrir las rocas. Más atento aún debe estar si se encuentra sobre una roca separada por una zona más baja de la costa, ya que tal vez no pueda regresar a tierra firme.

2.-CORRIENTE DE RESACA O DE RETORNO

Esta es una fuerte corriente superficial o de baja profundidad que se desplaza desde la costa hacia el mar. Las olas, al aproximarse formando un ángulo

con la orientación de la costa, producen corrientes a lo largo de la playa. Al encontrarse con flujos en dirección opuesta, se originan estas corrientes de resaca que son rápidas y angostas y que regresan a altamar desde la zona de rompientes, abriendo un canal a través de las olas. Su intensidad depende de la altura de las olas y de las características topográficas de la orilla. Su rapidez se ve reforzada en bajamar haciéndola aún más peligrosa para los bañistas que son atrapados por estas corrientes de retorno (Fig.3).

Una manera de ubicar estas corrientes es observando lugares en la zona de rompientes, en las cuales disminuye la altura de las olas e incluso se anulan por la fuerza del agua que fluye hacia fuera. Corrientes de este tipo se hacen visibles en ocasiones, especialmente cuando arrastran sedimentos en suspensión (Fig. 4).

Un bañista atrapado en una de estas corrientes de resaca entrará en pánico al ser arrastrado mar adentro e intentará nadar directamente de regreso a la playa; pero no podrá vencer la fuerza y velocidad de la corriente, y correrá el peligro de ahogarse al agotar sus fuerzas.

La intensidad de estas corrientes disminuye ya alejada a cierta distancia de la costa dispersándose su energía.

Figura 4



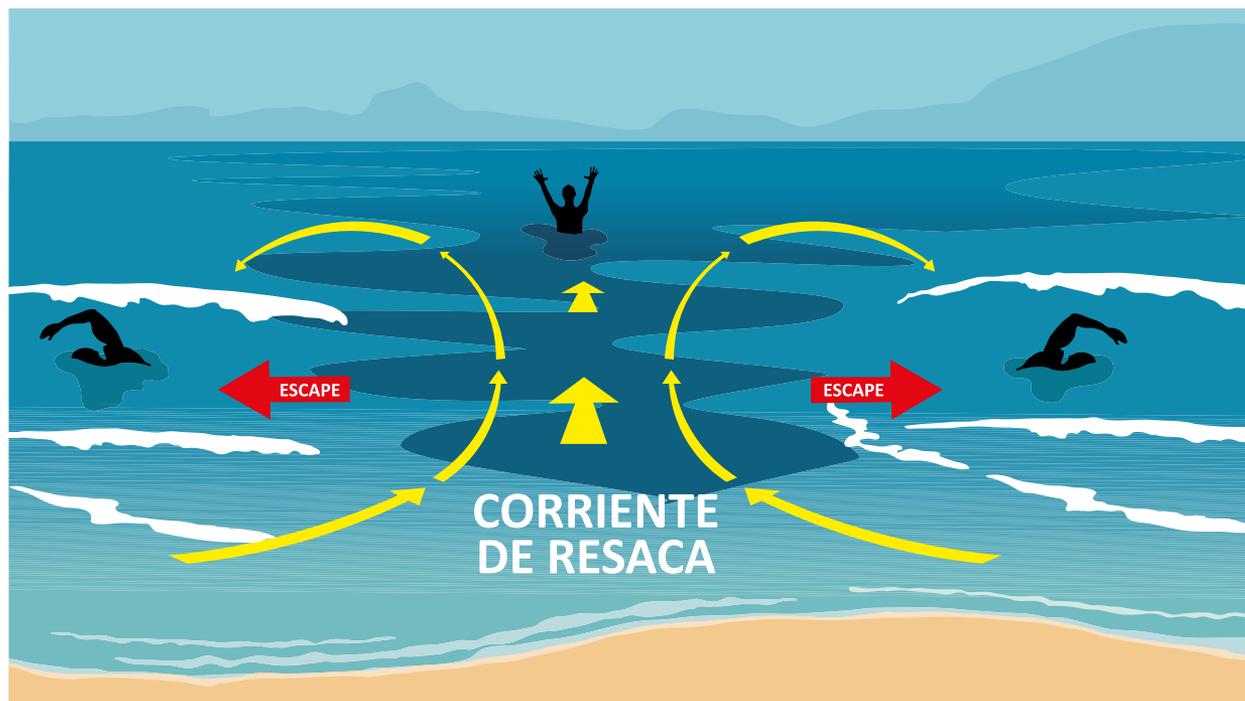


Figura 5. Adaptación de <http://natacioncs.com>

¿QUÉ HACER EN UN CASO ASÍ?

Una acción, para la cual se requiere mucha sangre fría, en especial si es un nadador inexperto, es nadar en dirección paralela a la costa para salir de la corriente y una vez que sienta que ya no es arrastrado mar afuera, nadar de regreso a la playa (Figura 5).

Otra es dejarse arrastrar hasta la zona de dispersión, para lo cual se requiere aún mayor sangre fría, y alejarse nadando paralelo a la costa para retornar a la playa o esperar que lo rescaten.

De lo expuesto se desprenden las siguientes advertencias para los bañistas:

1° Evitar nadar en lugares en que se producen corrientes de resaca.

2° En caso de verse atrapado en una de ellas no debe desesperarse. Si no logra salir inmediatamente, déjese llevar por la corriente y nade lo más calmadamente posible para ahorrar energía, hasta llegar a la zona de dispersión (zona de aguas

tranquilas). En este lugar, la corriente de resaca pierde su fuerza y recién entonces, abandone la zona, intentando nadar de regreso a la costa o esperando que lo rescaten. Trate de llamar la atención de los salvavidas y de otros bañistas gritando y agitando los brazos. Lo importante y realmente difícil es no dejarse llevar por el pánico y no agotar sus fuerzas.

Atender estas simples, pero importantes instrucciones, podrían evitar muchos de los accidentes, incluso la muerte, que ocurren en las playas y costas en general. Pero, está claro que muchas personas no hacen ni harán caso a las advertencias del personal de la Armada destacado en las playas y, menos aún, de los salvavidas, a los cuales incluso, en ocasiones, se atreven a increpar.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece al Sr. René Astudillo Castillo por su apoyo en el diseño de los gráficos.

Colaboración:
Litoral Mayor Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke

INAUGURACIÓN DEL FARO MÁS ALTO DE LATINOAMÉRICA



El faro más alto de Latinoamérica se encuentra instalado al tope de la Cruz del Tercer Milenio (Foto:Panoramio/Seba Flores).

Enmarcado en el inicio del Mes del Mar en la Región de Coquimbo, el 03 de mayo de 2019, la Armada de Chile en conjunto con la Ilustre Municipalidad de Coquimbo realizaron la inauguración del faro más alto de Latinoamérica, el cual se instaló al tope de la Cruz del Tercer Milenio.

Lo anterior, se gestó en consideración a los 152 años que el municipio de Coquimbo cumplió el 05 de mayo de 2019. Con el propósito de darle un mayor realce al Mes del Mar y del aniversario del municipio, esta inauguración dio inicio a las actividades de mayo, enaltecendo a la comuna y a la Armada de Chile.

Cabe hacer presente que la comuna de Coquimbo es, sin duda, una de las más importantes de la región del mismo nombre, la cual recoge un sinnúmero de historias y leyendas en el colectivo popular.

Recién en 1850, durante la administración de don Manuel Bulnes, se aprobaron los planos para la ciudad y en el Gobierno del presidente José Joaquín Pérez, mediante una ley de fecha 24 de septiembre de 1864, se creó el Departamento de Coquimbo. Su Municipalidad fue creada el 05 de mayo de 1867, y su primer alcalde fue don José Joaquín EDWARDS Ossandón.

La gestión para la instalación del nuevo fanal nace de la inquietud de contar con una renovada herramienta, para guiar a los navegantes que recalcan y transitan por la Región de Coquimbo. Para lograr dicha gestión, fue necesario aunar múltiples voluntades que transversalmente se sumaron a este destacado proyecto, y que tiene como beneficiarios a todos nuestros usuarios marítimos de la región. Es importante destacar, particularmente, los esfuerzos realizados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante que, a través de su Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas y la Gobernación Marítima de Coquimbo, gestionaron con el Municipio de Coquimbo la instalación de la señal y el convenio de cooperación entre las Partes.

El citado monumento tiene una altura de 93 metros, por lo que superó al faro argentino “Recalada a Bahía Blanca”, que poseía la categoría del más alto de Latinoamérica. Adicionalmente, se debe indicar que la cruz se encuentra emplazada sobre el Cerro Vigía de Coquimbo, cuya altura es 157 metros, por lo que el fanal de la nueva señal se encuentra ubicado a 250 metros de altura.

La marca del nuevo fanal es “Stone Chance Navigational Aids” y el modelo “Power Beam Beacon”,

con un alcance de 20 millas náuticas (37 kilómetros), lo cual, sin duda, constituye una ayuda a la navegación, ya que guiará a todos los navegantes que ingresen a puerto.

Al revisar la historia de la Cruz del Tercer Milenio, podemos notar que la Armada de Chile tuvo desde sus inicios una especial conexión con la materialización de tan amplio proyecto. Es así como en el historial de la Gobernación Marítima de Coquimbo, encabezada entonces por el Capitán de Fragata LT Sr. Juan Carlos MUNITA Lobos, se registra la ceremonia de colocación de la primera piedra del citado monumento, la cual convocó a las más altas autoridades civiles y eclesiásticas de la época.

De igual forma, durante la construcción de este notable monumento de la fe cristiana, parte importante de su estructura fue trasladada por Unidades Navales. Es así como, el altar mayor de la Cruz del Tercer Milenio fue trasladado a bordo de la LST “Valdivia”, y desembarcado en el puerto de Coquimbo, donde gracias a una espectacular maniobra logística, pudo instalarse en lo alto del Cerro El Vigía, donde se encuentra ubicado. El altar es de grandes dimensiones y posee una cubierta que fue bendecida por el papa Juan Pablo II.



Altar mayor de la Cruz del Tercer Milenio.



Vistas del Museo Cardenal Jorge Medina Estévez
(Fotos: www.registromuseoschile.cl)



Pero dicho altar no resulta ser el único objeto de gran simbolismo para quienes profesan la fe cristiana; en el interior de la cruz existe un museo donado en gran parte por el cardenal Jorge Medina Estévez, donde figuran reliquias como el solideo y el trono del papa Juan Pablo II; documentos que acreditan el nombramiento del primer cardenal chileno José María Caro Rodríguez y votos papales de elecciones pasadas. Cabe señalar que la figura del cardenal Medina juega hasta hoy un rol preponderante en el proyecto de la Cruz; puesto que gran parte de las gestiones realizadas corresponden al citado cardenal y prefecto Emérito de la Congregación para el Culto Divino y la Disciplina de los Sacramentos.

Resulta pertinente hacer especial énfasis en la utilidad que tendrá este faro que, ubicado al tope del cerro El Vigía, custodia la entrada al puerto de Coquimbo, albergando tres instalaciones portuarias que reciben múltiples naves mercantes (COPEC, CMP y TPC), y constituyéndose en un importante enclave para el desarrollo pesquero de la Región de Coquimbo. El nuevo Faro "Monumento Cruz del Tercer Milenio" representa un hito para la vocación marítimo-portuaria de la ciudad de Coquimbo; asimismo, un avance en seguridad para toda la comunidad marítima.

Este faro fue inaugurado con la presencia de miembros del Alto Mando Naval y autoridades locales, y será registrado en la publicación británica "Admiralty List of Lights and Fog Signal", lo que pondrá el nombre de Coquimbo una vez más en el mapa mundial y en la memoria colectiva de nuestro país.

El nuevo faro se suma al ya existente en Punta Tortuga, juntos constituyen un factor importante para la navegación segura de las naves que pasan frente a las costas de Coquimbo y de aquellas que recalcan en sus aguas abrigadas. Lo anterior, sigue una línea consonante con la constante modernización y modificación de los sistemas de orientación y de ayudas a la navegación, instalados por la Institución acorde con los más altos estándares internacionales en lo que a seguridad a la navegación se refiere.

Finalmente, la inauguración de este icónico faro en Latinoamérica es la oportunidad para reflexionar sobre la celebración de nuestro Mes del Mar, iniciativa destinada a resaltar el valor que tiene este patrimonio nacional y a rendir homenaje a quienes ofrendaron sus vidas en su defensa, lo que sin duda fortalece el espíritu patriótico en la ciudadanía.

Colaboración:
Litoral Sr. Javier CÁCERES Erazo
T1 LT Sr. Matías CÁNOVAS Sepúlveda

CAMBIOS EN EL RÉGIMEN DE LAS CONCESIONES MARÍTIMAS



Conforme lo dispone la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Decreto con Fuerza de Ley N° 292 de fecha 25 de julio de 1953, en su artículo 3°, letra m), es función de la Autoridad Marítima participar en la tramitación y fiscalización de las concesiones marítimas:

“Ejercer la fiscalización y control de las playas y de los terrenos fiscales de playa colindantes con estas en el mar, ríos y lagos; 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.”

Al respecto, el Decreto con Fuerza de Ley N° 340 sobre Concesiones Marítimas, del 5 de abril de 1960, dispone que le corresponde al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Subsecretaría de Marina (actual Subsecretaría para las Fuerzas Armadas), el control, fiscalización y supervigilancia de toda la costa y mar territorial de la República;

asimismo, de los ríos y lagos que son navegables por buques de más de 100 toneladas. Establece también que las autorizaciones o permisos serán otorgados directamente por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

De acuerdo con lo anterior, el Ministerio de Defensa Nacional, en su calidad de entidad centralizada, desarrolla y delega esta tarea a nivel regional y local a las Capitanías de Puerto, las que efectúan la tramitación y fiscalización de los derechos de uso que se otorgan sobre los terrenos fiscales y bienes nacionales de uso público, mediante decreto o resolución.

Es de conocimiento que se aprobó el Reglamento sobre Concesiones Marítimas por Decreto Supremo (M) N° 2 de 3 de enero de 2005; el cual, después de trece años de aplicación, fue sustituido por el Decreto Supremo N° 9 de fecha 11 de enero de 2018, publicado en el Diario Oficial de fecha 17 de marzo de 2018, y que entró en vigencia a contar del 1° de septiembre del mismo año.

Si bien no se produce un cambio trascendente en el régimen de las concesiones marítimas, ya que para lo anterior debería efectuarse una modificación del D.F.L. N° 292 de 1953, lo primero que llama la atención en esta nueva norma es que sus disposiciones y procedimientos han sido adecuados a lo establecido en la Ley N° 19.880, que “Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado”.

A continuación, se señalan las principales y más significativas innovaciones incorporadas en esta nueva versión del Reglamento:

A.-RELLENOS

Con el propósito de evitar que los rellenos autorizados modifiquen en el tiempo la línea del borde costero, y como una forma de mantener sus límites permanentes, se incorporó el concepto de “línea de relleno”, se diferenció del término “línea de la playa” y se creó además el de “terreno de playa artificial”.

Para el caso de rellenos irregulares, es decir, no efectuados con autorización, se establece una sanción por todo el tiempo que estuvo sin ella, renta retroactiva con máximo de cinco años, como una forma de incentivar la regularización.

B.-PERMISO PARA INICIO DE OBRAS FISCALES

Este nuevo permiso parte como una necesidad, principalmente de la Dirección de Obras Portuarias, para dar solución al problema presupuestario que se le produce al tener que esperar la emisión del respectivo decreto de destinación. De esta manera, ahora, puede iniciar obras mientras la solicitud de destinación marítima se encuentra en trámite. Es extensivo a todos los organismos fiscales y es un permiso otorgado por el Director General, actualmente delegado en los Capitanes de Puerto.

C.-SOLICITUDES SOBREPUESTAS

Se produce un cambio en los criterios para resolver la sobreposición de solicitudes. La antigua norma consideraba estos factores en el siguiente orden: seguridad nacional, beneficio fiscal, interés social y generación de empleos o divisas.

Sin embargo, el nuevo Reglamento indica que el orden de prelación de los factores será: afectación a la seguridad nacional, concordancia con el uso previsto en la zonificación del borde costero vigente, cumplimiento de los objetivos específicos de la Política Nacional o Regional del uso del borde costero y mejor satisfacción del interés público.



Se establece también qué organismos del Estado se debe consultar para la determinación de la concesión que mejor resguarda la seguridad nacional, el interés público o la protección del medioambiente.

D.-TIPOS DE MODIFICACIÓN

Para efectos de los antecedentes a incorporar en la solicitud, se distingue entre “modificación sustancial” y “modificación no sustancial” de una concesión o destinación marítima.

La sustancial es aquella que pretende incluir obras que requieran permiso de acuerdo con la Ley General de Urbanismo y Construcción o implique un aumento en la superficie de la concesión. Lo anterior, también es válido para las renovaciones con modificación.

E.-PLAZO PARA PRESENTAR SOLICITUD DE RENOVACIÓN

Este es un cambio significativo, ya que, con el Reglamento anterior, las solicitudes de renovación de una concesión no podían presentarse sino hasta dentro de los últimos 6 meses de vigencia de la misma. Ahora se permite que las renovaciones de

concesiones mayores puedan ser presentadas entre 6 meses y 2 años antes de su vencimiento; mientras que las de concesiones menores y destinaciones, entre 6 meses y 1 año. Esto pretende lograr que los decretos se emitan dentro de la fecha o previo al término de la vigencia del que se renueva.

F.- RENOVACIONES CON NUEVA CARTOGRAFÍA

La gran mayoría de las concesiones que se encuentran vigentes actualmente, cuentan con croquis o planos no georreferenciados, por lo que su representación gráfica es muy deficiente. El objetivo que se ha propuesto la Administración es lograr que en el corto plazo y en la medida que las concesiones caduquen, la cartografía que las represente se actualice conforme con las necesidades actuales, con el objetivo de alcanzar un adecuado ordenamiento territorial, utilizando la tecnología vigente (WGS-84).

G.-PUBLICIDAD DE LAS SOLICITUDES Y OPOSICIONES

Con el propósito de dar una mayor transparencia al proceso de solicitud de concesiones marítimas,





se incorporó la exigencia de la publicación de un extracto de dicha solicitud en el sitio web de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas. En el caso de las solicitudes relativas a concesiones marítimas mayores, comprende la obligación del interesado de publicar el extracto en un diario de circulación regional o local; en el caso de no existir, en un diario de circulación nacional, dentro de los 45 días contados desde que se declara admisible a trámite la solicitud.

Asimismo, se regula el plazo para la presentación de oposiciones a la solicitud de concesión marítima, el que será de 30 días desde la respectiva publicación señalada precedentemente, y para las mayores será desde la fecha de la última publicación que se realice.

H.-TÉRMINO DE LA REDUCCIÓN A ESCRITURA PÚBLICA

La publicidad de los decretos que otorgaban, renovaban o transferían una concesión se realizaba mediante una reducción a escritura pública. Al respecto, por no existir una base de datos unificada de las notarías, impedía que las personas pudieran conocer respecto a estos decretos. El nuevo Reglamento reemplazó la disposición anterior por la publicación en el Diario Oficial de un extracto del mismo, lo que facilitará su búsqueda y aumentará considerablemente su publicidad.

Así, el nuevo Reglamento, si bien tiende a simplificar el procedimiento de ingreso de la solicitud, no disminuye los requisitos de documentación a presentar ante la Capitanía de Puerto. Transfiere la responsabilidad del examen de admisibilidad a la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, y exige a la Autoridad Marítima controlar nuevos plazos de cumplimiento del interesado en el proceso de publicidad y entrega de la concesión marítima.

REFERENCIAS

- Decreto con Fuerza de Ley N° 340 sobre Concesiones Marítimas de fecha 5 de abril de 1960. Disponible en <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=5473>
- Decreto Supremo (M) N° 2, de fecha 3 de enero de 2005. Sustituye Reglamento sobre Concesiones Marítimas, fijado por Decreto (M) N° 660, de 1988. Disponible en <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=249023>
- Decreto Supremo N° 9, de fecha 11 de enero de 2018. Reglamento sobre Concesiones Marítimas, 3ª. Edición 2018. Disponible en www.directemar.cl/directemar/marco-normativo/reglamentos/reglamento-sobre-concesiones-maritimas.

*Colaboración:
Litoral Sr. Miguel Ángel ZÚÑIGA Fernández*

NUEVO EDIFICIO PARA LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE IQUIQUE

El terremoto de Tarapacá de 2005 fue un sismo 7.9 en escala Richter, ocurrido el 13 de junio, a las 18:44 horas, y que abarcó a gran parte de las regiones del Norte Grande de Chile, especialmente la zona de Tarapacá. Este evento, conocido como el "Terremoto de Iquique de 2005", costó la vida de 6 personas, dejó heridas a otras 20 y hubo más de mil damnificados, entre ellos, el edificio de la Gobernación Marítima y Capitanía de Puerto de Iquique.

Debido a lo anterior, se efectuó una evaluación de los daños sufridos por la infraestructura, que databa del año 1937, para considerar su reemplazo en un corto tiempo, si así lo concluía el informe respectivo del Servicio de Obras y Construcciones de la Armada.

Pasaron varios meses hasta la presentación del proyecto del edificio, el que por sus características y diseño se emplazaba en terrenos entregados en Concesión Portuaria, que el Subjefe del Departamento Planes de DIRECTEMAR observó, por lo que la decisión del Director General fue revisar los antecedentes y si así ocurría, debía emplazarse el nuevo edificio dentro de la superficie entregada a la Institución.

Posterior a aquello, el Subjefe de Planes fue designado para el año 2006, como Gobernador Marítimo de Iquique, debiendo asumir como "Jefe del Proyecto Iquique", por lo cual de inmediato se reunió con el Departamento respectivo y el Arquitecto del Servicio de Obras y Construcciones de la Armada.

Debido a su paso en dos oportunidades anteriores por aquella jurisdicción, que le daba un conocimiento en detalle de la situación del escaso terreno disponible, sugirió construir un edificio que no fuese

un obstáculo a la vista de la bahía de Iquique, indicando que si se usaban los dos ejes formados por la avenida Arturo Prat y el muelle (Fig. 1), donde operan las lanchas de turismo, se ocupaba de mejor forma el terreno de propiedad institucional y que si además se consideraba una abertura central, para mantener la vista hacia el mar, el centro de aquella permitía ver exactamente la boya Esmeralda.

Con la información recibida el Arquitecto decidió de inmediato asumir el diseño del nuevo edificio. Asimismo, se le indicó que debía considerar los espacios para incluir en forma separada las dos reparticiones, la Gobernación Marítima y la Capitanía de Puerto, las que tienen funciones distintas y que los espacios de habitabilidad, las respectivas cámaras, cocina, ODM, Abastecimiento y otros, debían ser comunes.

Junto a los requerimientos de oficinas, pañoles, salas de reuniones, la cantidad de personas que debía albergar, sumado a ello incorporar habitabilidad y baños para personal femenino, ya que en el corto plazo se incorporarían a algunas reparticiones, se fue diseñando hasta lograr un extraordinario edificio, que cuando fue inaugurado el 18 de noviembre de 2008, se mostraba imponente, como un ícono institucional en tan importante lugar, centro de los acontecimientos más relevantes de la Historia Naval de Chile, en su bahía de Iquique, como fue el Combate Naval del 21 de mayo de 1879.

Muchos son los hitos que fueron marcando el desarrollo de aquel Proyecto, recuerdos imborrables de requerimientos, desarrollo de ideas, consideraciones, licitaciones, reuniones, contratación de una profesional Inspectora de Obras, reuniones con el Jefe del Departamento de Obras y Construcciones





Figura 1. Emplazamiento del edificio entre ejes de Av. Arturo Prat y Muelle Prat.
Fuente: Google Maps (2019)

de la Cuarta Zona Naval (DOCACUAR), Oficial que fue indispensable para llevar adelante el Proyecto y muchas otras acciones no exentas de dificultades, ya que además de aquello, se debía continuar con el trabajo diario de las obligaciones del cargo de Gobernador Marítimo.

Uno de los hitos importantes fue la emisión de la Resolución del C.J.A. ORDINARIO N° 4700/3 VRS., de fecha 9 de enero de 2007, mediante la cual autorizó al Jefe del Servicio de Obras y Construcciones de la Armada, para disponer la demolición del edificio correspondiente a la Gobernación Marítima de Iquique y el reemplazo de dicha infraestructura.

Con aquello se procedió a establecer las bases para licitar la demolición del edificio. En forma paralela se realizaron las gestiones para arrendar oficinas en el Edificio Empresarial, ubicado a solo dos cuadras, para albergar a la Gobernación Marítima, mientras que se compraban contenedores que serían habilitados como oficinas para la dotación de la Capitanía de Puerto, además de baños para el Oficial de Servicio y personal de Guardia. Sin olvidar las conexiones de agua, energía eléctrica, telefonía y alcantarillado de este terreno, entregado en concesión portuaria y que el mismo Oficial había solicitado y tramitado a través de su mando, cuando era Teniente Segundo, en 1986.



Figura 2. En la imagen, la dotación de la Gobernación Marítima de Iquique posa, por última vez, al frente de la antigua construcción (Suplemento en Honor a las Glorias Navales del 21 de mayo de 2007).



En mayo de 2007, y estando cerca de los plazos para la demolición del edificio y de efectuar el traslado a las dependencias transitorias, se procedió a la toma de la última fotografía con la dotación (Fig. 2), para dejar un testimonio de los años que aquel edificio albergó a la Gobernación Marítima y Capitanía de Puerto de Iquique y también por varios años a la Comandancia del Distrito Naval Norte, antes del cambio a Cuarta Zona Naval y su edificio en la Base Naval de Iquique.

La licitación para efectuar la demolición del edificio, realizada en junio de 2007, fue adjudicada a la empresa de "Demoliciones Mario Porzio" de Valparaíso, la cual, una vez vació el edificio, llegó a retirar puertas, ventanas, elementos eléctricos, sanitarios y otros para efectuar un remate, según

las bases establecidas, y disminuir los costos que ello involucraba. Posteriormente, el día viernes 3 de agosto de 2007 llegó transportada en un camión la máquina que efectuaría la demolición. Ante la expectación de la noticia por parte del gráfico del Diario La Estrella de Iquique, se coordinó con la empresa y el fotógrafo del citado Diario que, el día sábado 4, a las 10.00 horas, graficara el inicio del importante proyecto tanto para la Marina como para Iquique (Fig. 3).

Una vez efectuada la demolición y entregado el terreno limpio y nivelado, quedó en condiciones de recibir a la empresa que se había adjudicado la licitación para la construcción del nuevo edificio. Esta Empresa fue la "Constructora DAB S.A.", con oficinas en la ciudad de Arica (Fig. 4).

Largos meses debieron transcurrir y salvar innumerables dificultades para alcanzar el objetivo final, en ello el Jefe del Departamento de Obras y Construcciones de la Cuarta Zona Naval, CC Sr. Jorge LERDÓN Parra, junto a la Inspectora de Obras contratada para dicho proyecto Srta.



Figura 3. Inicio de la demolición publicado por el diario La Estrella de Iquique.

María Eugenia GUEVARA Quinteros, fueron fundamentales en todo el desarrollo de las obras.

Algunas de las dificultades más significativas para construir el edificio fueron que en los terrenos propios y donde se construiría parte del edificio, se encontraban obras ejecutadas por el Gobierno Regional para el Sindicato de Boteros de Iquique, que incluían oficinas y baños públicos, lo cual motivó llegar hasta una sesión del Consejo Regional para solicitar se financiara el retiro y traslado de aquellas dependencias a otro terreno.

El debate y casi la totalidad de los consejeros señalaban que la Armada debía asumir esos costos, pero cuando ya estaba casi todo perdido, el Consejero Sr. Jorge Soria Macchiavello, a quien había mostrado momentos antes el decreto que acreditaba que los terrenos eran de la Marina, pidió hacer uso de la palabra y en un fuerte tono señaló que la culpa de haber invertido recursos del Estado en un terreno que tenía un propietario era del Gobierno Regional y que exigía una solución inmediata y sin costos para la Arma-



Figura 4. El 20 de junio se llevó a cabo la apertura de propuestas públicas para la construcción de una nueva Gobernación y Capitanía de Puerto Iquique, bajo la dirección del Gobernador Marítimo de Iquique CN LT A. Marín. V.



Figura 5. Nueva Gobernación Marítima y Capitanía de Puerto de Iquique. Superficie construida 1.640 m². Inaugurada el 18 de noviembre de 2008.

da, con el objeto de que no se siguiera atrasando el avance de la construcción, lo que finalmente se aprobó por unanimidad. Esta noticia fue destacada por los medios de comunicación, especialmente por el Diario La Estrella de Iquique.

Otra situación importante fue que también en los terrenos de propiedad institucional se encontraba una subestación eléctrica, compuesta por dos postes de concreto y un gran transformador, ubicada frente al edificio y aunque aquel sector era solo patio, los postes y la gran cantidad de cables contrastaban en forma negativa con el nuevo edificio. Por ello se gestionó su retiro con la Empresa Eléctrica de Iquique – ELIQSA. La cual manifestó que habían sido autorizados y que no asumirían los costos. Las conversaciones fueron siendo cada vez más complejas, hasta que finalmente y a sugerencia del Gobernador Marítimo se consideró una oportunidad de mejora este hecho para contribuir a descontaminar visualmente aquel lugar soterrando los cables.

Pero, ahí surgió otro problema, según el trazado se debía pasar bajo la línea del tren. Al tomar contacto con la Empresa de Transporte Ferroviario FERRONOR, esta estimó que se debía pagar la no despreciable suma de más de dos mil UF, lo cual obviamente hacía inviable el proyecto. Cuando ya estaba todo casi perdido, nuevamente el Gobernador Marítimo encontró una alternativa para soslayar el

inconveniente. Por ello conversó con el Gerente de la Empresa Portuaria de Iquique y solicitó autorizar pasar el tendido eléctrico bajo la línea del tren, que estaba en su propiedad, sin mencionar lo ocurrido con FERRONOR, ante lo cual el gerente accedió.

Las obras estaban en su etapa final, y el CJA, Almirante Rodolfo CODINA, había dispuesto que la fecha de inauguración sería el 18 de noviembre de 2008, por ello se comunicó al representante de ELIQSA que se podía pasar sin costo bajo la línea de ferrocarril, pero en terrenos de la Empresa Portuaria, lo cual celebró, pero como aquello estaba más distante del proyecto inicial, se necesitaba efectuar la compra de nuevos cables, lo que atrasaba la fecha de término.

Sin ahondar con más detalles, concluyo señalando que a menos de 48 horas del inicio de la ceremonia y entre las prácticas y preparatoria con el CUARZONA y DIRECTEMAR se logró sacar la subestación eléctrica y se efectuó el cambio de poder a la nueva red trazada, quedando todo solucionado. Como dato aparte puedo indicar que la ubicación del Comandante en Jefe de la Armada en la Ceremonia de Inauguración del edificio, era justamente donde estaba la subestación eléctrica.

*Colaboración:
Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón*

EL PIRATA ÑANCÚPEL EL PIHUEL DE LOS CANALES AYSENINOS



Fuente: www.lanchaschilotas.com

En las vísperas de Semana Santa de 1997, en un día comúnmente húmedo de la región de Aysén, me encontraba al mando de la Lancha Patrullera Costera 1805 "Corcovado", desplegado en el archipiélago de islas Huichas, en las cercanías de Puerto Aguirre. Realizábamos el control de embarcaciones para impedir el transporte de mariscos que provinieran de áreas de la región que estaban contaminadas por marea roja.

Al igual que la "Charlie Víctor"¹, todas las unidades y personal dependientes del Distrito Naval de Chiloé - DISNACHIL (hoy, V Zona Naval) se encon-

traban en máximo grado de alistamiento operativo. Desplegados en lugares claves, desde la península de Taitao hasta Puerto Montt, cumpliendo con las obligaciones que nos imponía el Plan Reloncaví, cuyo objetivo era evitar que mariscos contaminados y potencialmente mortales llegaran a los mercados nacionales en esas fechas religiosas, en que su consumo aumenta exponencialmente.

Si mal no recuerdo, el día presentaba condiciones meteorológicas muy buenas, con un alto porcentaje de humedad, pero con la tibieza que nos regalaba el tímido sol de marzo al extinguirse

¹ Bigrama radiotelefónico usado para identificar a la LPC "Corcovado", que provenía de su característica internacional de llamada: CCCV

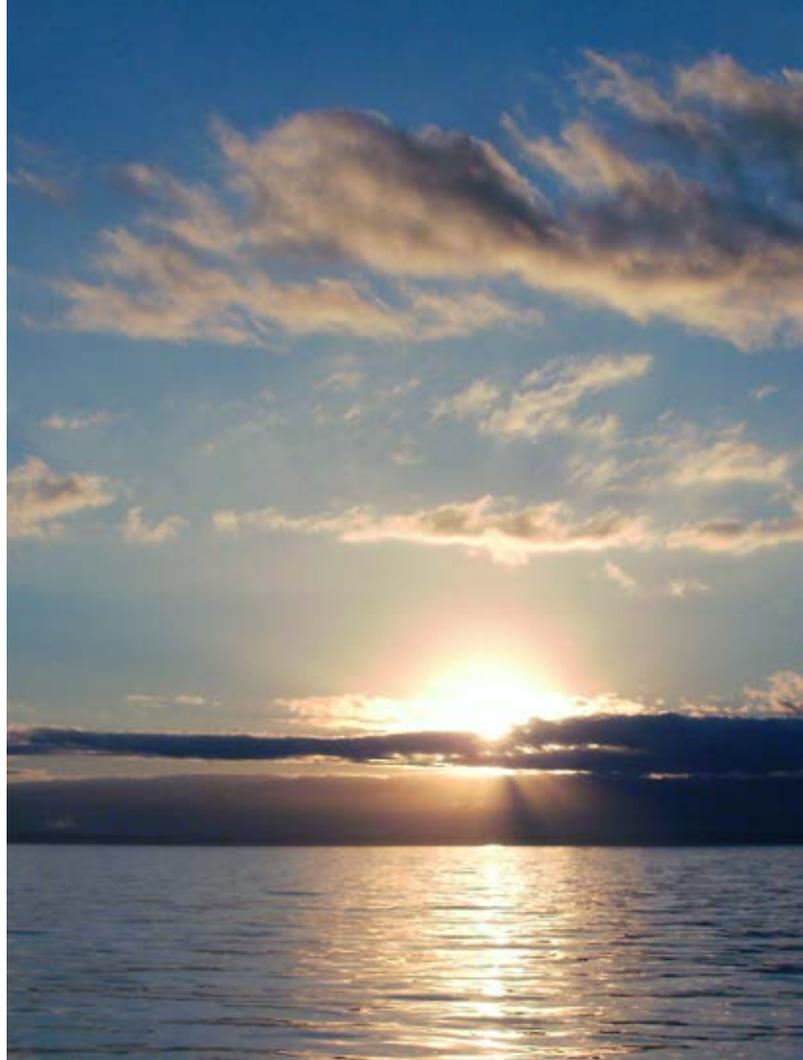
el verano de ese año. Aprovechando estas condiciones y para optimizar la autonomía limitada de combustible de la Unidad, luego de haber cumplido muchos días de despliegue fuera de puerto base (Puerto Chacabuco), determiné fondear y, mediante el bote de goma, fiscalizar a todas las embarcaciones que navegaban a través del canal Ferronave y sus alrededores.

La dotación de mi Unidad se componía de un Oficial y siete Gente de Mar. En esta oportunidad estábamos repartidos en diferentes tareas propias de cada cargo (excepto uno de ellos, que no recuerdo con exactitud quien, se ocupaba de preparar el rancho; una de las labores más importantes en este tipo de pequeñas Unidades, sin especialista cocinero), además, tres estaban en el bote de goma cumpliendo mis instrucciones de fiscalización.

El imponente marco de la belleza del paisaje de los canales patagónicos era resaltado por el maravilloso silencio que invadía a la Corcovado, puesto que los motores propulsores se encontraban fuera de servicio y solo se dejaba sentir un lejano ronquido del generador que daba el poder para los servicios básicos de a bordo. De pronto un agudo silbido me sacó de mi quietud, salí del puente y “el Maniobra” que estaba en cubierta me indicó con uno de sus brazos, que a una considerable distancia se acercaba a nosotros a gran velocidad una embarcación menor; segundos más tarde y con ayuda de prismáticos pude ver que era mi bote de goma, pero que en vez de venir a bordo 3 personas, venía solamente una. Los minutos que siguieron fueron interminables puesto que mi mente se aceleró, maquinando una serie de probabilidades bastante negativas, respecto a la falta del resto de la patrulla.

Una vez al costado, el Cabo Navegante de mi Unidad y patrón del bote en ese momento, me pidió que lo acompañara, pues habían encontrado algo en una pequeña isla cercana. Luego de impartir instrucciones al más antiguo que se quedaría a bordo, me embarqué y tomamos rumbo al lugar en donde nos esperaban los otros dos marinos faltantes.

El sitio no estaba muy alejado del punto de fondeo y luego de unos 15 minutos de navegación llegamos



a una isla, de no muy importantes dimensiones, pero que tenía una playa donde varamos el bote. En ella se confundían las pequeñas rocas con una gran cantidad de conchas de locos (seguramente, restos de la década anterior, conocida como los años de la “fiebre del loco”). Posteriormente, nos internamos unos cincuenta metros en el frondoso y típico bosque de las zonas húmedas y frías de los archipiélagos australes. En ese lugar se podía apreciar, entre los árboles y líquenes, una pequeña saliente de una roca de grandes dimensiones, que dejaba ver sobre el oscuro suelo, unas osamentas de procedencia desconocida, que habían sido encontradas por mi patrulla, hacía algunos momentos atrás.

Inmediatamente dispuse fijar el sector mediante fotografías y retirarnos para dar cuenta a nuestro Mando, de modo que a través de las policías se ejecutara el procedimiento de rigor.

Esa noche nos dirigimos a Puerto Aguirre y fue ahí donde la noticia de lo ocurrido se esparció casi



tan rápido como una publicación en las actuales redes sociales.

Muy temprano al día siguiente, cuando despuntaban los primeros rayos de sol desde atrás del imponente volcán Macá², y mientras caminaba desde el muelle fiscal a la Capitanía de Puerto, un pescador artesanal local y que me ubicaba de conversaciones anteriores, me dijo:

—Capitán, así que encontró restos de unos “vientes³”..., seguramente Ñancúpel fue...

Esto me sonó casi como una declaración, por lo tanto, me acerqué a él pidiéndole que me diera más detalles.

Su respuesta fue: —¿... acaso no conoce la historia del pirata Ñancúpel?

Luego, me explicó que este personaje fue un pirata que robó y mató a navegantes en todos los canales desde el sur de Chiloé hasta la península de Taitao, durante la segunda mitad del siglo XIX, y era común que cuando se encontraban restos humanos en las islas se los imputaban, justa o injustamente, a él.

Aquella fue la primera vez, de muchas más, que escuché ese apellido mientras estuve al mando de la Corcovado, haciéndose habitual la mención de este enigmático personaje en las charlas con pescadores y habitantes más antiguos de esa área insular, especialmente presente en la mitología de las islas del archipiélago de las Guaitecas (Melinka).

LA VIDA EN LOS FIORDOS Y CANALES AUSTRALES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

Para conocer algo de la desconocida y poco fidedigna historia de este pirata de canales, es necesario contextualizar el tipo de vida y las principales actividades que se desarrollaban en esta desmembrada región. La cual, recién en 1826, anexó por la fuerza al territorio nacional la isla de Chiloé, expulsando así al último bastión de resistencia española.

La estructura social chilota de mediados del siglo XIX era relativamente simple. Por una parte, encontramos al bloque dominante constituido por los propietarios de la tierra y el comercio y, por la otra, están los chilotes, indios huilliches y mestizos (pescadores, inquilinos, peones y campesinos pobres), sumidos en el analfabetismo e ignorancia. Además, en el medio de ambos, se ubicaba la débil presencia política, policial y judicial del Estado de Chile. Esta frágil institucionalidad provocaba crecientes tensiones sociales y económicas.

La anexión chilota atrajo aventureros, comerciantes, cazadores de lobos marinos; hombres y mujeres provenientes de otras regiones del país

² Volcán ubicado en la comuna de Cisnes, en la región de Aysén, con una altura 2960 m.

³ Denominación local a las personas que viven en algún lugar de esos archipiélagos.

y del mundo. Entre ellos aparecieron poderosos compradores para los productos de las dos grandes actividades económicas de los archipiélagos: las loberías y la explotación del ciprés de la Guaitecas. Dos hombres se destacaron en estas nuevas actividades económicas: Ciriaco Álvarez⁴ y Arnold Felipe Westhoff⁵

Es en estas soledades alejadas de la cobertura del Estado, donde los chilotos e indios se dedicaban a la cacería de lobos y nutrias, además, como hacheros en los campamentos madereros, donde imperaba la Ley del patrón o la del más fuerte, por sobre las Leyes nacionales.

Definitivamente, la convivencia social de esta área del país estaba marcada por un medio geográfico y humano muy difícil. Eran otros tiempos, de vida dificultosa, falta de comunicación y aislamiento; donde temporales de viento y lluvia fueron moldeando el carácter fiero y recio de los hombres y mujeres que habitaban estas peligrosas lejanías. Incluso en algunos casos, desviándolos del camino el Bien, cayendo en la delincuencia para buscar con desesperación una forma más rápida y menos sacrificada para enriquecerse.

PEDRO MARÍA ÑANCÚPEL ALARCÓN

Nació en un sector rural y costero denominado Terao, ubicado a 15 kilómetros al sureste de Chonchi, el año 1837. Su condición de mestizo estaba dada por sus genes chilote-español por parte de madre (Doña Petronila Alarcón) y huiliches por parte de su padre (Don José Ñancúpel), cuyo apellido es la castellanización del mapudungún *Ñangkupel*, que significa "cuello de pihuel" (pihuel es un ave rapaz del tipo aguilucho común en todo Chile).

De su infancia y juventud existen pocos registros, pero se

puede inferir que debió transcurrir entre los juegos de niños y las carencias materiales, educativas y sanitarias propias de la época y del lugar rural donde vivió, a la espera de estar en condiciones de poder trabajar por sí mismo, para aportar o ganar su propio sustento.

Sin embargo, a contar de los 20 años, se sabe que dejó la isla de Chiloé para internarse en los archipiélagos sureños como un integrante de una cuadrilla de hacheros dedicados a la explotación del ciprés de las Guaitecas y como cazador de lobos marinos para surtir la demanda de pieles y carne que aumentaba exponencialmente desde el Chile continental. Es en este período, donde conoce y contrae matrimonio con una mujer oriunda de Quellón, llamada Pabla o Paula Llanca-lahuén.

Posiblemente, es esta sacrificada vida de carencias en los modestos campamentos de chilotos, indios y mestizos apatronados, donde decidió dedicarse al pillaje en los angostos y solitarios canales de la desmembrada costa chilena austral. Inicialmente, se unió a la banda de "los Nahueles", grupo de piratas y bandidos liderados por su tío, José Domingo Nahuelhuén quien, junto con otros 15 hombres, entre familiares y amigos, sembraron el terror en aquellos confines, hasta que fueron capturados y fusilados, la mayoría de ellos, en el año 1879.



Pihuel o aguilucho común
(Fuente: avesdevaldivia.cl)



⁴ Ciriaco Álvarez Vera fue un empresario maderero originario de la ciudad de Chonchi (nació el 24 de abril de 1873 y falleció el 17 de marzo de 1933). Producto del éxito de sus negocios de explotación de madera en los archipiélagos de las Guaitecas y de Los Chonos, recibió el apodo del "Rey del Ciprés".

⁵ Arnold Felipe Westhoff Rhodius (nació en Bergisch el 22 de abril de 1814 – falleció en Valdivia el 3 de enero de 1879) fue un empresario maderero del sur de Chile, de etnia alemana. Fue reconocido en Chile por su rol en la fundación de Melinka en el archipiélago de las Guaitecas en la década de 1860, así como por su contribución al desarrollo de la industria maderera en torno a la explotación del ciprés de las Guaitecas.



EL PIRATA

Sin embargo, Pedro Ñancúpel a sus 42 años fue exculpado y liberado. Luego de esto, decidió formar su propio grupo de piratas, compuesto mayoritariamente por parientes y amigos, con la experiencia ganada en sus anteriores años de pillaje.

Se dice que sus correrías se caracterizaban por los asaltos a embarcaciones de diferentes tamaños en forma muy violenta y por no dejar con vida a los

testigos de sus fechorías. Conocida fue su estrategia de romper el casco de las embarcaciones, para luego abordarlas antes de que la nave se hundiera y robar todas las riquezas y pertinencias que pudiesen tener algún valor. El alcance de los ilícitos de estos piratas chilotes, se extendió entre Chiloé y Aysén, pero siempre marcando mayor presencia en el área de Melinka, que para esa época era uno de los principales polos económicos y comerciales del área.

Su fama fue creciendo, y sus andanzas incomodaron al Estado y a los grandes productores de riquezas del Sur de Chile, por lo tanto, su arresto fue una de las prioridades para el Subdelegado⁶ del Gobierno en Melinka, don Belisario Bahamonde, y para los policías, tanto así que se colocó precio a su captura.

Siete años duró la impunidad de la banda de Ñancúpel, atribuyéndoles muchos asesinatos y varias desapariciones de naves chilenas y extranjeras, junto a sus tripulaciones y pasajeros. Es en esta parte de su historia donde la realidad se enturbia con la leyenda, surgido del traspaso oral del relato a través de los años hasta el presente, asignándole características de justiciero y benefactor de los pobres, además de inculparlo de casi todos los eventos violentos y alejados de la Ley humana y/o divina, ocurridos en esos años en los archipiélagos de Los Chonos, las Guaitecas y los canales Ayseninos, y quizás lo más llamativo de su mito, el desconocido lugar donde guardó su valioso botín que acumuló en sus años de bandido, conocido como el "Tesoro de Ñancúpel"

Después de muchos esfuerzos infructuosos por capturar a la banda del pirata Ñancúpel, el 6 de agosto de 1886, las policías logran dar con su paradero en las cercanías del poblado de Melinka, mientras se emborrachaban para celebrar el éxito de su último asalto. En su arresto fueron capturados junto a él, otros 5 compañeros del pillaje, todos parientes.

Después de permanecer algunos meses detenidos en Melinka, se dispuso el traslado de los buscados forajidos a la ciudad de Castro, donde con el paso de los días se dejaron en libertad a tres de ellos por ser

⁶ Antigua denominación de un funcionario encargado del gobierno local de una subdelegación.

menores de edad⁷, manteniéndose en la cárcel de Castro el pirata Pedro Ñancúpel, su hermano Anastasio y su sobrino José Miguel Ñancúpel.

Durante el tiempo que duró el proceso, en diciembre de 1886, el hermano de Pedro Ñancúpel junto a su hijo José Miguel, se fugaron de la cárcel, para nunca más ser detenidos.

El juicio del pirata se extendió aproximadamente por un año y medio, siendo finalmente sentenciado a muerte por fusilamiento, acusado de varios asesinatos (se le atribuyeron alrededor de noventa y nueve) y de robo, cuya sentencia se ejecutó el 6 de noviembre de 1888, a las 14.00 horas, en la cárcel de Castro, la que se ubicaba, en ese entonces, frente a la plaza de armas (cercañas del actual edificio de Correos). Su verdugo fue un pelotón de fusilamiento liderado por don Felipe Montiel Montiel, Policía y veterano de la Guerra del Pacífico, quien habría sido el encargado de rematarlo con un tiro de gracia, puesto que no habría muerto en forma instantánea.

Coronando el trágico final del tristemente célebre Pedro Ñancúpel, su cuerpo sin vida permaneció más de un día en el lugar de fusilamiento hasta que su esposa doña Pabla o Paula Llancahuén, después de una larga y sacrificada caminata desde Terao, llegó a Castro para reclamar a “su hombre”.

Luego de un pesado y sombrío caminar a través del caserío, la viuda se detuvo en un alejado lugar del Cementerio Parroquial de Castro, en la más extrema soledad, para dar sepultura a su esposo en una tumba sin nombre. No fue sino ahí, en esa parte despoblada del Camposanto, donde cayó el telón para el hombre-bandido, dando paso al “big bang” que originó a un personaje intangible y atemporal que ha vivido en el imaginario de los chilotes y ayseninos: el Pirata Ñancúpel.

DE VUELTA A NAVEGAR

Luego de ese día, en que escuché ese apellido indígena en Puerto Aguirre, mi Unidad, continuó con su incansable navegar entre los canales que separan

a más de un millar de islas en la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo. Sin embargo, desde ese zarpe algo diferente ocurrió, porque cada vez que mi mente divagaba en el pequeño Puente de Mando escuchando de fondo el ronco y rítmico ronroneo de los motores propulsores, aparecían por la proa de mi track de navegación destellos fantasmagóricos, para recordarme que quizás a mediados del siglo XIX, en esas mismas milenarias aguas habían navegado y cometido sus fechorías, un grupo de bandidos liderados por un pirata, huilliche y chilote, y, lo más importante, pensando que tal vez, en una de esas miles de islas que dejaba en mi estela, estaba aguardando por un afortunado el

“Tesoro del Aguilucho de los canales ayseninos: José María Ñancúpel Alarcón”

... incluso, en más de una oportunidad, esos recuerdos espectrales me sirvieron como alarma para despertar, cuando Morfeo buscaba tentarme para caer dormido, con ayuda del acompasado vaivén que se generaba por la navegación de la añosa y fiel: LPC 1805 Corcovado, la “Charlie Víctor”.

REFERENCIAS

- Ricardo Carrasco Farfán. Ñancúpel. El Pirata del Fin del Mundo. Disponible en <http://nancupel.blogspot.com/>
- Dante Montiel Vera. Fusilamientos en Chiloé. Disponible en <https://www.re-vuelta.cl/news/fusilamientos-en-chiloe/>
- Luis Mancilla Pérez. El Pirata Ñancúpel. Disponible en <http://fabulogia.blogspot.com/2010/09/el-pirata-nancupel.html>
- Renato Cárdenas Álvarez. La historia del pirata chilote Pedro Ñancúpel. Disponible en http://www.ellanquihue.cl/prontus4_not/site/artic/20050116/pags/20050116234026.html

*Colaboración:
Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga*

⁷ Anastasio Segundo Ñancúpel Arriagada (14 años), Anastasio Segundo Catepillán Ñancúpel (17 años) y José Belisario Catepillán Ñancúpel (14 años).

TERRENO PARA UN MUELLE



Puerto Montt

Corría el año 1981 y la organización comenzaba a recibir nuevos recursos para cumplir sus funciones de Policía Marítima y Búsqueda y Rescate a lo largo del Territorio Marítimo Nacional, me refiero a las nuevas unidades marítimas, construidas en Brasil a contar del año 1977, fecha que se inicia el proyecto con la primera LPC tipo "Pillán".

Las nuevas unidades se distribuyeron por los diferentes puertos, correspondiendo al área sur recibir y ser puerto base de las LPC 1806 "Llaima" en Puerto Montt; LPC 1803, "Ranu Kau" en Castro y la LPC 1805 "Corcovado" en Puerto Chacabuco.

El problema logístico que se presentaba, en ese momento, era donde atracarlas y mantener acopiado todo su material de apoyo. Se requería un lugar seguro y próximo a la ciudad, al menos,

para la que sería destinada a operar en el área de responsabilidad de Puerto Montt.

Es por eso que al Oficial de Operaciones y Logístico de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, se asignó la tarea de buscar el añorado terreno, en el litoral cercano y, en particular, en ambas riberas del canal Tenglo; tarea que, por supuesto, tenía un plazo fijo para su cumplimiento.

Es así como se comienza a desarrollar esta importante tarea; primero por medio de los canales oficiales y por contactos con personeros de Gobierno Regional, incluido el propio Intendente de la X Región de Los Lagos, en ese entonces General de Aviación, don Enrique Escobar. Quien acoge la petición y asigna las tareas correspondientes a las autoridades civiles relacionadas con el tema, además de otras autoridades y civiles locales.



LPC tipo "Pillán" (Foto: base.mforos.com)

Transcurrido un largo tiempo y próximo a cumplirse el plazo otorgado, una noche de domingo lluvioso y con la preocupación de aún no poder cumplir lo encomendado, el Oficial decide dar una vuelta por las calles del centro de la ciudad. En busca de consuelo, entra en el único local abierto ese día, el "Café Plaza".

En el lugar, divisa a su carreta del SERNAP (Inspector de Fiscalización Pesquera), con el cual hacía los patrullajes alrededor del lago Llanquihue, don Francisco FERNÁNDEZ, y a un amigo de este; ambos, al verlo, lo invitan a la mesa a compartir una amena conversación.

Como el recién llegado no mostraba interés en los temas que se tocaban en ese momento, su actitud llamó la atención de FERNÁNDEZ; quien, al preguntarle el motivo de dicha desatención, se entera de lo que lo apremiaba. Como Dios y la fortuna casi siempre andan de la mano, para sorpresa del que relata esta historia, el amigo de don Francisco era nada menos que el Seremi del Ministerio de Obras Públicas y Director de Obras Portuarias (DOP) de Puerto Montt, de quien hoy solamente recuerda el apellido paterno: ALLIENDE. Él se interesó de sobremano en el tema, y le consultó las características del terreno que buscaba: ubicación, calado mínimo y su destino. Se le señaló que lo principal consistía en que estuviera lo más próximo a la Base Naval; de una extensión de unos treinta metros de largo y que contara con una profundidad mínima de unos tres metros aproximadamente, condiciones y características que se le ocurrió mencionar en dicho momento al solicitante, pues el único requisito que le habían mencionado, cuando recibió la orden, era que tuviera cercanía a la Base.

De súbito, el Seremi Sr. ALLIENDE se pone de pie y dice: —Acompáñenme, tengo la solución.

Dicho esto, salieron los tres con destino desconocido. Al llegar al lugar, el Sr. ALLIENDE dice: —¿Te sirve este?

Nervioso y alegre, el Oficial le respondió que sí. Sin duda, cumplía lo que buscaba, estaba próximo a la ciudad, tenía mucho más de 30 metros de largo y la mínima profundidad, existente en el lugar en baja marea, era aproximadamente de 3 metros y, lo más importante, se cumplía con el plazo a una semana de su término.

Más tarde y ya de regreso en el café, se debió pagar como tributo, a tan oportuno y satisfactorio ofrecimiento, una que otra botella.

Al día lunes siguiente, el Sr. ALLIENDE llama telefónicamente al Oficial para que fuera a las oficinas de la DOP, ubicadas en calle O'Higgins N° 451, 4° piso, y firmara el correspondiente "Comodato de Traspaso" del terreno en cuestión, por un período de 90 años y cuyo propósito rezaba: "amparar las instalaciones para un centro de mantenimiento y reparaciones de Lanchas Patrulleras Costeras, pañoles y almacenes propios de la actividad de la Capitanía de Puerto de Puerto Montt".

Al leerlo, el Oficial se da cuenta de que el pie de firma, que individualizaba al receptor por parte de la Armada, estaba con todos los datos de su persona, situación que le preocupó mucho y por tal razón, pidió cambiar su nombre por el del Capitán de Puerto de Puerto Montt, CC LT don Isidro GAYA G.



Fuente: Google Maps (2019).



El terreno, en comento, es el que actualmente alberga a la Gobernación Marítima de Puerto Montt y que había sido ocupado por vez primera, en 1986, con el atraque de la LPC 1806 "Llaima". Ocasión en la cual el Oficial al mando de la Patrullera en ese entonces, era el mismo que había gestionado

la obtención de dicho espacio, gracias a sus buenos contactos y mejores amigos.

Posteriormente, por los años 1992 -1993, se construyó el edificio destinado para la Capitanía de Puerto, en primera instancia y luego, pasó a la Gobernación Marítima, cuyo gestor fue el CF LT don Waldemar HOFMANN (Q.E.P.D.), inaugurán-

dose estas nuevas dependencias el 1 de diciembre de 1993.

El muelle y su explanada, cuya superficie es aproximadamente de 5.595,20 m², hoy en día, es terreno fiscal dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, el cual fue entregado a la Armada de Chile en Destinación

Marítima, según D.S. (M) N°1496 de fecha 18 de diciembre de 1986. Firmaron el correspondiente Decreto, Augusto PINOCHET Ugarte, Capitán General, Presidente de la República y Patricio CARVAJAL Prado, Ministro de Defensa.



Colaboración:
Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides

PESCADOR DE HOMBRES NOCTURNO

MAE¹: —Comandante de Aeronave de MAE, avistamiento de superficie al verde 080°, evaluado, posible persona sobre una tabla.

PILOTO: —De Piloto claro en demarcación.

TACCO²: —De TACCO claro en demarcación, estamos a 1,3 MN³ de costa.

CMTE. DE AERONAVE: —Al general de Comandante de Aeronave, esforzar evaluación, no creo que sea otra persona. Piloto al 080°, 60 nudos.

PILOTO: —Por derecha al 080°, reduciendo para 60 nudos, 300 pies (AGL⁴).

CMTE. DE AERONAVE: —Piloto, continúa hasta 100°.

PILOTO: —Continúo hasta rumbo 100°. A rumbo 100°, 60 nudos, 300 pies.

MAE: —¡Al general de MAE, avistamiento al 095°, evaluado, persona sobre una tabla, es ella, nos está haciendo señas!



los pilotos del Escuadrón VP-1⁶ y por otros personajes embarcados y de tierra, aludiendo a que “solo” era una copa; cómo tanta mala suerte para que activara en alguna parte un SH-32 “Cougar”⁷, ya que los otros “Cougar” estaban desplegados en el norte por las actividades del 21 de mayo.

19.30 horas: junto a mi señora comenzamos a trincar los juguetes, pañales y otros accesorios necesarios para sobrevivir en un ambiente externo con un hijo de 9 meses.

19.40 horas: comenzó a sonar mi celular particular. Al contestar, era el Comandante de Aeronave de servicio para notificarme que se activó un caso SAR⁸ por una persona desaparecida en cercanías

El sábado 18 de mayo de 2019, con mi familia fuimos invitados a un asado en la casa de “un carreta” en Concón. El evento fue normal y típico, mucha conversación, bromas, anécdotas, comestibles y bebestibles, a estos últimos no pude acceder, por mi condición de Piloto de Servicio del Escuadrón HA-1⁵. Rápidamente, “fui subido al columpio” por

¹ Sensor de “Medida Apoyo Electrónico”. Es el puesto que cubre un Gente de Mar para operar el equipo MAE en la aeronave.

² “Tactical Coordinator” en inglés, es el puesto que cubre un Oficial a bordo de una aeronave para coordinar las acciones tácticas de la guerra en el mar.

³ Millas Náuticas.

⁴ “Above Ground Level” en inglés. Significa la altura sobre el terreno.

⁵ “Helicopter Attack Squadron N°1” en sus siglas en inglés, de la Aviación Naval de Chile. Definición en base a la norma que emplea la Armada y el Cuerpo de Infantería de Marina de USA para designar el tipo de Escuadrones de aeronaves desde el año 1922, que en Chile se adaptó al mismo formato en la década de 1960.

⁶ “Patrol Squadron N°1” en sus siglas en inglés de la Aviación Naval de Chile. Opera las aeronaves P-3ACH “Orion” y P-295 “Persuader”.

⁷ Designación del tipo de aeronave en base a la norma “Mission Design Series” (MDS) de las FF. AA. de EE. UU. Significa Helicóptero Antisubmarino modelo 32 apodado como “Cougar”, basado en el modelo AS-532SC COUGAR de la empresa Airbus Helicopter (ex Aerospatiale y ex Eurocopter). Los helicópteros fueron adquiridos nuevos e incorporados a la Armada de Chile a principios de la década de 1990.

⁸ Search And Rescue en inglés. Búsqueda y Rescate.



su cuna. Me despedí de mi mujer con un beso y abrazo, un poco más fuerte de lo normal, quien me miró con cara de extrañada y me dijo: "Cuídate".

20.00 horas: rumbo al Escuadrón. La aplicación "Waze"¹¹ indicó que mi ETA¹² sería a las 20.25 horas. ¿Por qué 25 minutos? Sábado por la tarde-noche en Viña del Mar, un horror de tráfico.

de Pichidangui. Rápidamente nos despedimos de todos, cargando con todos los accesorios necesarios para abordar el auto y partir a nuestra casa en Las Salinas, ya que el niño de 9 meses lloraba demandando su atención por el rancho y baño correspondientes. En paralelo, mi mujer, preguntaba por qué tanta prisa, a dónde voy, cuándo vuelvo (debido a que la última vez que fui activado por una emergencia, desaparecí del hogar por 27 días, al ser desplegado con un HH-32 "Súper Puma"⁹ a la región del Biobío en apoyo al Estado de Excepción Constitucional de febrero de 2019), con quién voy, pero si ya está casi de noche, etc.

Mientras yo conducía, mi mujer me decía que fuera más despacio. Sin emitir comentarios, yo estaba concentrado, pensando y preguntándome qué cosas me faltaban para ir al Escuadrón.

Ya en casa, rápidamente dejé al niño en su cuna, tomé mi mochila junto con ella mi iPad¹⁰, buzo de vuelo limpio, camiseta negra y calcetines de vuelo. Di a mi hijo un fuerte abrazo, lo miré a los ojos y lo besé fuertemente, dejándolo jugar nuevamente en

20.30 horas: entré a la oficina de Operaciones del Escuadrón con el buzo de vuelo puesto junto al iPad para tomar notas y planificar la ruta de vuelo en la aplicación "Air Navigation Pro"¹³, en donde ya estaba el Comandante de Aeronave, TACCO, Operador MAE, Operador de Sonar, dos Nadadores de Rescate y dos Enfermeros de Aviación. Todos estaban buscando información relevante del caso SAR, cartas de vuelo de bajo nivel, cartas de navegación del sector, NOTAM's¹⁴, meteorología, con cuánto combustible y con qué peso despegaríamos: minimizando los tiempos al máximo. Mientras estábamos en la oficina, sonaban los teléfonos, el personal de guardia del Escuadrón entraba y salía para realizar consultas que pedía la Comandancia de la Aviación Naval y el Comando de Operaciones Navales o darnos respuestas de consultas nuestras para el Escuadrón HU-1¹⁵ y Comandancia de la Aviación Naval.

20.50 horas: comencé a pasar prevuelo al Naval 75 con mi linterna blanca, asegurándome de que estaba todo bien cerrado, bien ajustado, sin filtraciones..., todo en orden. La noche ya se había

⁹ Helicóptero de Rescate modelo 32 apodado "Super-Puma", basado en el modelo AS-332L SUPER PUMA de la empresa Airbus Helicopter (ex Aerospatiale y ex Eurocopter). Los helicópteros fueron adquiridos usados con más de 30.000 horas de vuelo e incorporados a la Armada de Chile a principios de la década de 2010

¹⁰ Dispositivo electrónico de almacenamiento masivo.

¹¹ Aplicación para dispositivos móviles, que presenta la mejor ruta de tráfico con hora estimada de arribo.

¹² "Estimated Time of Arrival" en inglés. Hora estimada de arribo.

¹³ Aplicación para dispositivos móviles, que permite planificar rutas de vuelo visual e instrumental, con presentación gráfica de cartografía aeronáutica, meteorología, cálculo de combustible, peso y estiba, junto a un sinnúmero de utilidades.

¹⁴ "Notice to Airmen" en inglés, similar a un NURNAV (Noticia Urgente a los Navegantes), pero para uso de aviación.

¹⁵ "Helicopter Utility Squadron N°1" en sus siglas en inglés, de la Aviación Naval de Chile. Opera los helicópteros UH-57B "Jet Ranger", UH-05 "Bölkow" y HH-65 "Dauphin".

establecido con frío y viento, acompañada con una imponente luna de 93 % de iluminación.

21.15 horas: toda la dotación que participaría del vuelo estaba a bordo y trincados a sus asientos, excepto el Capitán de Aeronave¹⁶, quien se encontraba en el costado izquierdo de la nariz del helicóptero para apoyar a los pilotos en la puesta en marcha del motor número uno.

NAVAL 75: —Control Terrestre de A-SABLE¹⁷, buenas noches.

TORRE DE CONTROL: —A-SABLE de Control Terrestre, buenas noches, prosiga.

NAVAL 75: —Control Terrestre de A-SABLE, helicóptero AS32¹⁸ para activar un Plan de Vuelo de Búsqueda y Rescate Marítimo, almas a bordo 9¹⁹, tiempo estimado en vuelo dos horas, autonomía para tres horas, sector a mantener bahía de Pichidangui bajo 500 pies AGL, por condiciones e instrucciones para la puesta en marcha.

TORRE DE CONTROL: —A-SABLE de Control terrestre, pista activa 05²⁰, viento del 330° con 10 nudos, QNH 1015 hPa²¹, puesta en marcha a discreción, notifique listo a rodar.

NAVAL 75: —Control terrestre de A-SABLE, QNH 1015, puesta en marcha a discreción, notificaré listo a rodar, A-SABLE.

21.20 horas: con ambos motores en la línea, comenzamos a realizar las pruebas de todos nuestros sistemas (sensores, sistemas de seguridad de vuelo y piloto automático), ahí nos percatamos que la luz



“COWLS” del panel 32a²² permanecía encendida. Al ser una luz amarilla, es de advertencia, indica que las capotas de ambos motores o la capota deslizando de la MGB²³ o la nariz del helicóptero, no se encuentran correctamente trincadas (aun cuando

¹⁶ Puesto operativo y administrativo otorgado a un Gente de Mar, quien es el encargado de una aeronave, que a la vez cumple función como tripulante y operador de la grúa de rescate.

¹⁷ Nombre de combate del CC Sr. Carlos SCHNAIDT Grez, Comandante de Aeronave asignado para volar el Naval 75 la noche del sábado 18 de mayo. El “ALFA” está normado en una publicación del Ministerio de Defensa para diferenciar las aeronaves pertenecientes a la Armada de las otras ramas de la defensa.

¹⁸ Modelo del helicóptero SH-32 “Cougar” en base a la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional que norma a la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile.

¹⁹ Cantidad de personas a bordo de la aeronave.

²⁰ Orientación al 050° magnético de la pista en uso para despegar y aterrizar por las condiciones de viento.

²¹ Unidad de medida en hectospascales de la presión a nivel de la pista, para poder setear los altímetros de la aeronave.

²² Panel de advertencia de luces de alarma de los helicópteros “Cougar” y “Super-Puma”.

²³ “Main Gear Box” en inglés. Es la transmisión del rotor principal, que por medio de varios engranajes recibe la potencia de los motores para permitir el movimiento del rotor principal, que genera sustentación necesaria para el vuelo de un helicóptero.

el prevuelo del mecánico y del piloto fue pasado de forma correcta). Según el Manual de Vuelo y Lista de Chequeo de Emergencias, se debe abortar nuestro despegue para verificar el origen de esta discrepancia, procediendo a apagar todos los sistemas energizados, llevando ambos motores MAKILA 1A1 a ralentí para que estabilicen por un minuto, las cuatro bombas de combustible en OFF, en tiempo cronómetro, se cortó motor 1, luego el motor 2. En parámetro de NR²⁴, se aplicó el freno del rotor principal. Con ambos motores apagados y rotor detenido, se procedió a conectar poder externo de 115VAC²⁵ para mantener energizado el helicóptero. Ambos pilotos se miraron las caras sin decir una palabra, procediendo a colgar los cascos de vuelo en su trinca dentro de la cabina. Como piloto, bajé rápidamente con mi chaleco de supervivencia puesto, con la esperanza de dar pronta solución a la discrepancia. Dentro de las funciones del piloto, está la de ejercer la figura de Oficial de Mantenimiento de la aeronave, para lo cual rápidamente se presentó el personal del Grupo de Apoyo de servicio para preguntar “qué pasó”, e iniciar las acciones de mantenimiento necesarias para permitir el despegue en el más breve plazo posible, cumpliendo las normas aeronáuticas y de seguridad respectivas. La discrepancia fue un cable cortado en un sensor de la capota deslizante de la MGB, que fue reparado en el acto.

21.40 horas: nuevamente toda la dotación a bordo, listos para iniciar nuestro vuelo a lo desconocido en la oscuridad de la noche. Por ser la segunda puesta en marcha, se comenzó con el motor número dos. Con el motor número dos en la línea, se desconectó el poder externo de 115VAC, acoplándose de forma inmediata ambos alternadores de 30kVA²⁶, los que permiten generar el poder necesario para alimentar todos los sistemas de la aeronave. El Capitán de Aeronave se posicionó en la banda izquierda del helicóptero para iniciar la partida del motor número uno.

PILOTO: —Tres, dos, uno. Partidor²⁷, T4²⁸ y NG²⁹ aumentando, luz POWER1³⁰ apagada...

CAPITÁN DE AERONAVE: —¡FUEGO, FUEGO, FUEGO! (reportó el Capitán de Aeronave por comunicaciones internas).

PILOTO: —FFCL³¹ atrás, bombas de combustible OFF, ventilación por 15 segundos efectuar (informó el piloto por comunicaciones internas como acción inmediata).

El Naval 75, al parecer no quería salir a vuelo un día sábado por la noche. Los cuestionamientos y nervios en toda la dotación de vuelo comenzaban a brotar poco a poco, preguntándose qué estaba pasando. Al apagar de emergencia el motor uno, ambos pilotos conversaron sobre “qué pasó”, ya que todos los parámetros comenzaron a aumentar de forma normal, excepto las NG que aumentaron un poco más lento de lo normal.

Se decidió poner en marcha nuevamente el motor número 1. Pero, el Capitán de Aeronave volvió a gritar —¡FUEGO, FUEGO, FUEGO! A continuación, realizó la misma acción inmediatamente anterior por parte del piloto. Los dos pilotos (aviadores navales con más de 2.000 horas de vuelo cada uno, muchos simuladores de vuelo de emergencias en el cuerpo, junto a uno que otro vuelo que haya presentado una emergencia real) comenzaron a analizar todos los pasos y parámetros presentados, tanto en el primero como en el segundo intento, llegando a la conclusión que estaba todo normal. Mientras tanto, el motor número dos seguía quemando combustible. Se le ordenó al Capitán de Aeronave no emitir comentarios por comunicaciones internas si veía nuevamente llamaradas por la descarga de gases, solo estaba autorizado a informar si las llamaradas se convertían en llamas consistentes.

²⁴ Revoluciones del rotor principal.

²⁵ Unidad de medida “Volt Alternating Current” en inglés. Corriente de voltaje alterna.

²⁶ Unidad de medida “Kilovolt Ampere” en inglés.

²⁷ Motor partidor de la turbina en funcionamiento.

²⁸ Temperatura interna de la cámara de combustión de las turbinas.

²⁹ Revoluciones de la turbina generadora de gases.

³⁰ Luz encargada de indicar que la turbina no está operando de forma normal.

³¹ “Fuel Flow Control Lever” en inglés, siendo las palancas de control de combustible para operar las turbinas.

PILOTO: —Tres, dos, uno. Partidor, T4 y NG aumentando, luz POWER 1 apagada, aceite subiendo, NF³² aumentando, 1,7BAR³³ luz “ENGP1” apagada, 60 de NF luz “OVSP³⁴” apagada, 15.000 de NG partidor desconectado, T4 bajando. Motor número uno estable en 21.600 de NG, acelerando sin pasar de los 600 °C de T4, 5BAR de aceite y 20 % de torque³⁵. Motor número uno en la línea.

COMANDANTE DE AERONAVE: —Palanca de seguridad de freno.

PILOTO: —Atrás.

TACCO: —De TACCO levantando sistemas.

Al cortar los motores, algo de combustible queda en la cámara de combustión, que por tiempo y gravedad se drena de forma automática, pero al poner en marcha en un tiempo menor a lo normal, el motor quemó el combustible de forma normal, además del combustible remanente, lo que produjo una llamarada algo más intensa de lo normal.

22.00 horas: se sintió la extensión en su totalidad de los óleos hidráulico del tren de aterrizaje, confirmando que los 8.930 Kg de peso salían a vuelo estacionario para iniciar el despegue desde la pista 05. Una vez en el aire con 200 Ft³⁶ AGL y 70 nudos, el helicóptero inició un suave viraje hacia la izquierda para enfrentarse a la oscuridad del océano Pacífico y dejar atrás Concón. Lateral Quintero, nivelamos a 1.000 Ft AMSL³⁷ con rumbo 355° y 130 nudos. Durante el desplazamiento, la dotación de vuelo comenzó a repasar los procedimientos junto con exponer los diferentes escenarios con que nos podríamos ver enfrentados, como fuese encontrar a la persona viva en el

mar, en un roquerío, en la rompiente, encontrarla muerta, el cómo la rescataríamos o tan solo si no lográbamos encontrarla.

22.25 horas: el Naval 75 se presentó al coordinador en el lugar del siniestro (CLS³⁸), materializado por el Naval 51 del Escuadrón HU-1. Se nos ordenó posar en la pista de Pichidanguí para dejar en ella una bomba eléctrica de combustible, para que el Naval 51 pudiese reponer combustible mediante los tambores de 200 litros que tiene la Capitanía de Puerto de Los Vilos, con el fin de aumentar la permanencia en el área del HH-65Fi “Dauphin”³⁹ una vez que el Naval 75 cumpliera su autonomía para retornar a la Base Aeronaval de “Concón”. Entregada la bomba eléctrica, se nos ordenó iniciar una búsqueda por todo el borde costero de sur a norte y, posteriormente, de norte a sur. Lo anterior, con la ayuda del sensor optrónico WESCAM MX-15HDi, en su modo infrarrojo (IR). En caso de no tener suerte, al retornar al límite sur, debíamos iniciar un alejamiento de 01MN hacia el oeste para extender la búsqueda de sur a norte y posteriormente retornar por el mismo track hasta el punto inicial, y así sucesivamente hasta llegar a las 5MN de costa fuera.

23.05 horas: el Operador MAE nunca había iniciado la búsqueda de una persona desaparecida en el mar en horario nocturno. Él es, a la vez, quien opera el sensor optrónico y está entrenado para detectar periscopios, identificar siluetas de unidades de superficie adversarias y evaluar una bulla electromagnética de la amenaza. Gracias a su preparación profesional y voluntad, configuró su sensor en el modo IR para obtener el mejor provecho en las condiciones de humedad y temperatura presentes, logrando localizar e identificar a la persona desaparecida, para luego guiar al piloto hasta pasar vertical su posición.

³² Revoluciones de la turbina generadora de potencia.

³³ Presión mínima de aceite de la turbina.

³⁴ Sistema de seguridad de la turbina por sobrevelocidad en funcionamiento.

³⁵ Unidad de medida que permite ver el esfuerzo del rotor principal.

³⁶ Unidad de medida de pies (0,3048 metros).

³⁷ “Above Mean Sea Level” en inglés, que significa la altitud sobre el nivel medio del mar.

³⁸ Sigla del Coordinador en el lugar del siniestro según el manual IAMSAR volumen III.

³⁹ Helicóptero de Rescate modelo 65 apodado “Dauphin”, basado en el modelo AS-365Fi DAUPHIN de la empresa Airbus Helicopter (ex Aerospatiale y ex Eurocopter). Los helicópteros fueron adquiridos usados (segunda fase del proyecto “Spica” con el fin de contar con helicópteros con capacidad de rescate nocturno) e incorporados a la Armada de Chile a principios de la década de 2010.



23.10 horas: se sobrevoló a la víctima para marcar las coordenadas exactas al sistema de navegación NADIR⁴⁰, procediendo en forma paralela a lanzar una bomba de humo KC-25⁴¹ (que de noche se ve una llamarada) en las cercanías de la víctima para obtener una referencia visual. El sistema de navegación indicó que el viento presente en el área era del 155° con 25 nudos. El Comandante de Aeronave por comunicaciones internas presentó su intención de maniobra a toda la dotación, pudiendo realizar un *briefing*⁴² abreviado y puntual de la operación de rescate a realizar.

23.15 horas: el TACCO presentó la ruta a volar en el sistema de navegación de la aeronave, basado en la cercanía de costa y condiciones meteorológicas presentes, la cual fue aprobada por el Comandante de Aeronave, ordenando al piloto efectuar una aproximación automática para vuelo estacionario a 100 Ft AGL (altura basada en la verificación de las tablas de *performance* del manual de vuelo, ya calculadas en base al peso de la aeronave, temperatura ambiente e intensidad de viento. Las cuales indican la altura mínima para enfrentar la pérdida de un motor, picar la aeronave con hasta 20° de nariz abajo, alcanzar 35 nudos, nivelando a tan solo 15 Ft AGL de la superficie, y obtener 45 nudos; iniciar ascenso a 200 Ft AGL libre de obstáculos, para luego



Exitoso rescate nocturno de mujer extraviada en Pichidangui
(Foto: Armada de Chile)

alcanzar la velocidad de seguridad de 70 nudos. Una vez en esa condición atacar la emergencia en vuelo).

23.17 horas: con todos los datos y parámetros ingresados al sistema de navegación, se capturó el modo "Trans Down" (TDN)⁴³ del FDC-155⁴⁴, dotado del cuarto eje⁴⁵ con los modos SAR, que permite básicamente que el helicóptero vuele de forma autónoma hasta alcanzar una posición geográfica con velocidad cero y altura deseada, conocido en el mundo de los verdaderos aviadores navales como

⁴⁰ Sistema de navegación y computador de vuelo de la aeronave, diseñado en la década de 1980.

⁴¹ Modelo de las bombas de humo empleadas por la Aviación Naval de Chile.

⁴² Del inglés, significa reunión informativa.

⁴³ Denominación del modo automático para que la aeronave descienda de forma segura desde vuelo traslacional a vuelo estacionario.

⁴⁴ "Flight Director Coupler" modelo 155, que es el computador del sistema del piloto automático que permite al helicóptero volar de forma autónoma en base a los sensores de la aeronave. Diseñado por su fabricante en la década de 1980.

⁴⁵ Canal de control del sistema del piloto automático que controla el bastón colectivo para mantener la altura deseada, en base a la señal de altura entregada por el radio altímetro de la aeronave. Sin este sistema, el helicóptero no podría efectuar el vuelo estacionario de forma automática lo que impediría hacer un rescate nocturno.



En el helipuerto del Hospital Naval de Viña del Mar (Foto: Armada de Chile).

“hover”. El helicóptero comenzó suavemente a disminuir su velocidad y altura, en donde los pilotos van mirando instrumento por instrumento, interpretando todos los parámetros de vuelo y de motores en cada fase del descenso. En caso de encontrar un parámetro fuera de norma se debe abortar el descenso automático, donde es mandatorio pasar de largo, recuperar altura y velocidad de seguridad para evaluar la situación.

23.21 horas: con el helicóptero estabilizado en “hover” a 100 Ft AGL en cercanías de la rompiente, el Comandante de Aeronave ordenó al Capitán de Aeronave abrir puerta derecha para iniciar el rescate. Debido al fuerte viento y altura de ola presente,

se decidió que descendiera un solo Nadador de Rescate, para que este nadara enganchado en todo momento a la grúa de rescate, recuperase a la víctima de forma rápida y luego ambos fueran izados en forma segura. Al recibir la señal visual del Nadador de Rescate, el piloto posicionó el helicóptero sobre ellos gracias a las indicaciones del Capitán de Aeronave.

23.25 horas: el Nadador de Rescate y la víctima se encontraban a bordo de la aeronave. Se procedió a cerrar la puerta deslizante derecha para iniciar el “Trans Up” (T.UP.)⁴⁶ de forma automática y alcanzar la velocidad y altura selectada con rumbo a Viña del Mar. Los dos Enfermeros en Aviación evaluaron a la víctima, informando que se encontraba consciente con hipotermia leve.

00.00 horas: el Naval 75 posó en el helipuerto del Hospital Naval “Almirante Nef” y desembarcó a Verónica BLANCO Errázuriz para que fuera evaluada y tratada por el servicio de urgencias.

00.24 horas: el SH-32 “Cougar” aterrizó en la Base Aeronaval Concón, con la satisfacción del deber cumplido, esta vez, salvar una vida humana en el mar. Con el rotor detenido, la guardia del Escuadrón junto al personal de mantenimiento se acercó a la dotación de vuelo para interiorizarse de las discrepancias presentadas y las soluciones aplicadas, cargar combustible, configurar la aeronave, reemplazar los elementos consumidos; es decir, dejar listo el helicóptero para su próximo despliegue. Con el helicóptero trincado dentro del hangar, se procedió a realizar un *debriefing*⁴⁷ junto a la dotación del Naval 51, quienes fueron el CLS del SAR, para luego continuar con todas las acciones administrativas que demandan todos los vuelos, sumando a los mensajes navales recibidos y por responder, más los llamados telefónicos que obligaban a generar pausas en el avance de las tareas.

⁴⁶ Denominación del modo automático para que la aeronave ascienda de forma segura desde vuelo estacionario a vuelo traslacional.

⁴⁷ Del inglés, informe sobre una operación.



Dotaciones junto al Ministro de Defensa y a la familia de Verónica BLANCO Errázuriz.

Dos horas y veinticuatro minutos de vuelo. Dos horas veinticuatro minutos que nunca olvidaremos, cuando uno ha realizado cosas que otros solo han soñado. Dos horas y veinticuatro minutos que demuestran y justifican la inversión en el entrenamiento, materializado por las dotaciones de vuelo del Escuadrón HA-1 en sus 25 años de historia en la Armada de Chile, para marcar con su sello el primer rescate nocturno de este escuadrón de ataque.

Esta no es la primera participación de un SH-32 "Cougar" en el rol de Salvaguardar la Vida Humana en el Mar. Cabe recordar que estas aeronaves, en el año 1996, permitieron encontrar en plena oscuridad a una balsa salvavidas con la dotación de un mercante que se hundió costa afuera de Valparaíso. En el año 2005, el rescate de la totalidad de los sobrevivientes de la M/N "Porvenir I" al sur de Corral. En el año 2015, el rescate de diferentes personas desde embarcaciones durante el temporal que afectó a la zona entre Valparaíso y Quintero, junto a un sinnúmero de evacuaciones aeromédicas realizadas a lo largo de todo el territorio nacional y en el extranjero.

03.40 horas: dando gracias a Dios y a la Virgen por volver al interior del hogar, me percaté que mi esposa y mi hijo dormían tranquilamente... pronto el niño despertaría para demandar su atención y exigencias del rancho y aseo personal correspondientes e iniciar un nuevo día.



Foto: Armada de Chile.

“Les entregamos esta medalla para que todos nuestros compatriotas realmente sientan que tienen en la Armada de Chile y en las Fuerzas Armadas, a hombres y mujeres que están dispuestos a arriesgar sus vidas como aquí lo hicieron, por apoyar y rescatar a los chilenos en cualquier rincón del país...”.

Alberto ESPINA Otero, Ministro de Defensa, 23 de mayo de 2019.



Medalla entregada por el Ministro de Defensa Nacional y Crucifijo entregado por la Madre de Verónica BLANCO Errázuriz a "Piquero" Piloto del Helicóptero "Cougar" SH-32.

Señor Director:

La tarde del pasado 18 de mayo, nuestra hija Verónica se accidentó practicando windsurf en la bahía de Pichidangui y fue arrastrada más de seis horas por el oleaje fuera de bahía. Si no fuera por la eficacia, valentía y auténtica heroicidad con que actuaron los rescatistas de la Armada, no habría sido posible salvarla.

Como familia, estamos muy admirados de los helicópteros de rescate con que cuenta la Armada, y damos gracias a Dios de que esos días se hubieran encontrado providencialmente muy cerca, en Viña del Mar. Queremos que se conozca cuán importante es contar con los instrumentos necesarios para salvar más vidas en situaciones como esta.

Agradecemos también a sus amigos, que dieron rápidamente el aviso de emergencia; a todas las personas que se involucraron en la búsqueda también por agua y tierra, y a quienes nos acompañaron con sus oraciones y mensajes de apoyo. No podemos dejar de mencionar a todo el personal de la Armada que se encargó de recibirla y cuidarla estos días en el Hospital Naval de Viña del Mar.

Estamos inmensamente agradecidos.

Ángel BLANCO Martínez y Verónica ERRÁZURIZ Lagos, padres de la mujer rescatada.

Carta al Director del diario El Mercurio, 8 de junio de 2019.

*Colaboración: T1 Sr. Benjamín PAREDES Benavides
Piloto Cougar SH-32*



INCENDIO EN LA MÁS AUSTRAL GOBERNACIÓN MARÍTIMA



Increíblemente, el año pasado, sentado en las antiguas dependencias de la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena y Capitanía de Puerto Bahía Fildes, escribí dos artículos que fueron publicados en esta misma revista. Ellos versaban sobre las actividades que allí nos encontrábamos desarrollando; poco tiempo después las llamas de un voraz incendio consumieron la totalidad de esa infraestructura, que ahora es solo un recuerdo imborrable de muchas dotaciones que de allí fuimos parte.

El asiento del personal Litoral en Fildes, como se le llama por la bahía homónima, en isla Rey Jorge, comienza en diciembre de 1986, fecha en que arriba la primera dotación antártica, la cual permanecía temporalmente durante el período estival en las dependencias de la Base Aérea "Presidente Eduardo FREI Montalva" de la Fuerza Aérea de Chile, hasta que a contar del año 1989, se comenzaron a colocar las primeras instalaciones propias, materializadas en un contenedor inaugurado como Repartición el 05 de enero de 1990.

Nuestra presencia allí fue creciendo, tanto en dotación como en contenedores modificados y ampliaciones, los que se iban anexando para albergar cada vez a más personal y satisfacer las necesidades que surgían para el adecuado monitoreo de las activida-

des marítimas que iban en incremento. Por ello, en el 2009 se inauguró un nuevo edificio, al costado de la construcción antigua, sobre la base de termo paneles modulares que mejoraron la habitabilidad.

El día 12 de julio de 2018 fue, en general, un día normal de actividades; el compromiso más cercano existente era la invitación de una delegación rusa de la base Bellingshausen al tradicional almuerzo naval de los jueves. Para aquella tarde estaba pronosticado un temporal de viento del este con intensidad de 30 a 35 nudos y una temperatura de -15 °C. Esto generaba la probabilidad de congelamiento de cañerías, por lo tanto, se adoptaron algunas medidas preventivas, como asimismo se aseguró el portón vehicular, para que no se abrieran las puertas e ingresara nieve.

Esa noche, recuerdo que me quedé en la oficina y me retiré al camarote pasada la medianoche. Mi camarote se ubicaba en el segundo piso, contiguo a la parte antigua; es decir, hacia el oeste. Sin embargo, sufría de insomnio, por lo tanto, ya en la cama y con luces apagadas, percibí un olor como a plástico quemado, a eso de las 02.50 horas. Esto me hizo sospechar e incluso levantarme para mirar por la ventana que da al sector antiguo; pero con la ventisca, el viento y la oscuridad, no pude ver nada claro, por tal motivo alerté al Cabo de Guardia.



Foto: Armada de Chile.

En esos momentos ya sospechaba lo peor, pero requería la confirmación; buscaba una caperuza que en algún lugar tenía, hasta que... ¡Incendio, incendio!, se escuchó desde el primer piso, dando la alerta que reforcé desde fuera de mi camarote con ¡Incendio! ¡Levantarse! Ya que todos dormían.

Llamé a un Oficial de la base Frei, y le digo: —Tenemos incendio, manden ayuda.

Salgo medianamente abrigado, con una mochila y una linterna. En la escalera se me cae un celular y en el primer piso, ordeno confirmar la asistencia de la FACH. Mientras me dirijo al interior, hacia la parte antigua, en busca del material de incendio y foco; pero, tras cruzar los comedores, el humo no me permitió seguir. Salgo, no se veían llamas claramente aún, pero el subjefe me avisa de que por atrás tampoco se puede acceder.

La gente sacaba extintores y mangueras, entretanto llegaba personal de apoyo de la base Frei; las llamas se hacían notorias desde el interior del garaje; por lo cual se intentó abrir el portón para sacar los vehículos y atacar con lo que tuviéramos; pero, fue imposible.

Ya eran pasadas las 3 de la madrugada, ni siquiera del mar podíamos extraer el valioso recurso hídrico por encontrarse congelado, llegó un camión de ataque de incendios del aeródromo, armando una partida equipada de DGAC y FACH, que lanzaron un

primer chorro potente. Antes se había armado otro, pero con muy baja presión y se dejó para darle prioridad al único que hacía efecto. Eran las 03.30 horas, mi alegría se acabó tal como el agua del estanque del camión, cuyo relleno parecía interminable...

Muy presente tenía la experiencia del incendio en la base antártica Ferraz del Brasil, que también se consumió toda y dos integrantes murieron en su interior. Por lo tanto, especial preocupación tenía de que nadie, al entrar se quedara mucho tiempo, para lo cual coloqué un guardia de control de acceso y tiempos. Recuperado el bitácora, dispuse que el Cabo de Guardia fuera realizando todas las anotaciones relevantes, más los registros fotográficos y filmicos que personalmente tomaba.

Eran casi las 4 de la madrugada y las llamas se expandían amenazando pasar al edificio nuevo; por consecuencia, allí se concentró el esfuerzo para evitarlo. Pero, se acababa el agua y hasta palas con nieve lanzábamos sin ningún resultado.

Ante ese escenario y dado que no se podía ingresar a las dependencias por el humo, se optó por sacar el máximo de material desde la sala de botes. Mientras, el fuego avanzó por el comedor hacia las dependencias más modernas de manera muy rápida.

Eran entre las 4 y las 5 de la madrugada, el fuego nos vencía tomando casi la totalidad de la repartición, alzándose con un resplandor que iluminaba el cerro contiguo. El viento hacía que el material incandescente volara hacia otras dependencias de la base Escudero de INACH y de la misma base Frei, motivo por el cual el personal de extinción de incendios y el camión, se retiró a cuidar sus instalaciones, a excepción del personal naval, quien con resignación e impotencia veíamos como se quemaba todo, más el frío de -42 °C de sensación térmica congelaba las extremidades e incluso una toalla mojada que me coloqué al cuello, para los ingresos, era un “palo”.

El fuego fue realmente dantesco en el sector nuevo y ya a las 06.20 horas eran solo fogatas pequeñas que iluminaban la noche, ya que las llamas se encontraban ahora muy activas en el sector de la habitabilidad de la parte antigua, donde estaba un



Foto: Armada de Chile.

entrepente, mesa de pool y gimnasio, para luego concentrarse en los estanques de petróleo ubicados en la parte posterior, es decir, hacia el oeste, en cercanía a la base Escudero, donde ardía con intensidad y con una tremenda columna de humo negro que solo pudo ser apagada mediante FOAM que trajo DGAC, cercano al orto del sol, es decir, las 9 AM.

Las fogatas que quedaban en el interior fueron apagadas a palas de nieve a eso de las 10.30 horas. Con ello, terminamos una jornada inolvidable para todos los residentes de ese sector del planeta; donde vimos como la acción del fuego, sumado a un fuerte viento y extremo frío, alinearon las variables para que los casi mil metros de infraestructura construida, con gran esfuerzo por muchos marinos durante años, fuera devorado en pocas horas.

Además de rescatar una importante cantidad de documentación y material, como embarcaciones e historiales, quedaron como silentes testigos los contenedores de mercancías peligrosas y combate a la contaminación, el tótem de distancias, el busto del Piloto Pardo, el asta del Pabellón y el Gallardete de Mando.

Luego, la dotación fue recibida por el personal de la base Frej, que nos brindó todo su apoyo, mientras que el primer avión con ayuda naval logró entrar doce días después, antes las condiciones meteorológicas no lo permitieron. El 27 de julio se habilitó una oficina en la FACH, donde se recuperaron las capacidades administrativas y operativas básicas, para que a fines de noviembre entregar lo que nos quedó a la nueva dotación de la campaña antártica 33°.

Para finalizar, solo me resta agradecer por medio de esta tribuna a nuestra Institución por el apoyo prestado, destacando a la Gobernación Marítima de Punta Arenas, a la III Zona Naval y a DIRECTEMAR, junto a sus Direcciones Técnicas, todos los que fueron un pilar fundamental para salir adelante, tanto en lo profesional como en lo personal, señalando con tranquilidad y firmeza que si bien el fuego consumió la más austral Gobernación Marítima, jamás derritió el compromiso, entusiasmo y espíritu de esas diez almas que hacían Patria en tan lejanas latitudes, como asimismo de las campañas pasadas y las venideras...

*Colaboración: Litoral Sr. Ignacio ROJAS Gajardo
Gobernador Marítimo Antártica Chilena año 2018.*

MEMORIA DE MARINA DE 1890



José Velásquez Bórquez (Puchuncaví, 1833 - San Vicente de Tagua Tagua, 1897). General de División del Ejército de Chile, participó en la Guerra del Pacífico y en la Guerra Civil de Chile 1891 (Fuente: Wikicharlie.cl)

TRANSCRIPCIÓN del documento escrito por don José Velásquez Bórquez, Ministro de Guerra y Marina

Valparaíso i uno de igual clase para la isla Hermita, en la punta West, encaminado a guiar a las numerosas naves de vela que doblan el cabo de Hornos; i finalmente, uno de cuarto orden para la Isla de Pájaros, a la entrada de Coquimbo.

Estos tres faros se hallan ya concluídos i en viaje al país, i es posible que en lo que resta del presente año alcancen a ser instalados, exceptuando probablemente el de la isla Hermita que presenta dificultades considerables para su erección.

Aun instalados estos tres faros, el alumbrado marítimo de la República será, siempre no solo defectuoso, sino uno de los más pobres de cuantos existen en el mundo. En todo pais marítimo los faros se hallan en relacion con el desarrollo del litoral, con los peligros que ofrece la costa i con el movimiento de los puertos. Chile, a pesar de la considerable estension de sus costas; a pesar de presentar a cada paso parajes extremadamente peligrosos para la navegacion; a pesar de tener en el sur mares sobremanera procelosos, i no obstante requerir su comercio una activa navegacion, que en cada año llega a cerca de diez millones de toneladas, su iluminacion no se halla de ninguna manera a la altura que el pais ha alcanzado en sus instituciones, en su cultura i en su progreso material. A la falta casi absoluta de alumbrado marítimo debe atribuirse, a no dudarlo, la larga serie de siniestros que tenemos que lamentar todos los años.

Para mejor apreciar nuestra falta de luces, dice una comision de jefes de marina en un informe que se inserta en los Anexos, vamos a compararnos con los demas estados americanos del continente austral i siempre en relacion con el perímetro de cada pais, toma.do tambien a grandes rasgos, pero sin apartarnos de la aproximación conveniente:

FAROS Y VALIZAS

Desde 1875 se estudia el medio más conveniente de establecer el alumbrado general de las costas de la República. Una comisión de jefes de Marina presentó en ese año un plan general, al cual se ha ido ciñendo el Gobierno en las instalaciones de faros que paulatinamente se han llevado a cabo en el trascurso de los años. Se ha dado preferencia a los que por corresponder a un mayor tráfico o a un mayor peligro de la costa, eran reclamados más urgentemente.

En el año último quedaron contratados uno de primer orden para punta Curaumilla, a la entrada de

<i>Uruguai</i>	<i>1 faro por cada 73 kilómetros de costa</i>
<i>Brasil</i>	<i>1 faro por cada 122 kilómetros de costa</i>
<i>Ecuador</i>	<i>1 faro por cada 155 kilómetros de costa</i>
<i>República Argentina</i>	<i>1 faro por cada 308 kilómetros de costa</i>
<i>Perú</i>	<i>1 faro por cada 432 kilómetros de costa</i>
<i>Chile</i>	<i>1 faro por cada 463 kilómetros de costa</i>

VEAMOS AHORA LO QUE SUCEDE EN EUROPA:

Bélgica	1 faro por cada 5 kilómetros de costa
Francia	1 faro por cada 13 kilómetros de costa
Inglaterra	1 faro por cada 32 kilómetros de costa
Turquía	1 faro por cada 102 kilómetros de costa
Rusia	1 faro por cada 123 kilómetros de costa



Faro Punta Curaumilla (Foto: SOM Gustavo González C. <http://bitacoradeunfarero.blogspot.com>)

Se ve, pues, que de los once países comparados, Chile ocupa el último lugar, lo que es mas sensible si se toma en cuenta lo proceloso de nuestro mar austral i la dificultad que existe para navegar de noche la rejion insular, cuyos numerosos canales no han sido tomados en cuenta para el computo del perímetro de que nos hemos ocupado».

El Gobierno ha creído que ya es llegado el caso de atender a necesidad tan imperiosa. El año pasado se presentó al Ministerio una propuesta sobre el alumbrado jeneral de nuestras costas, redactada sobre la base del plan de 1875. Sometida a exámen, pasó sucesivamente por el informe de una comision de jefes de marina, de la Direccion de Obras Públicas i del contra-almirante don Juan José Latorre.

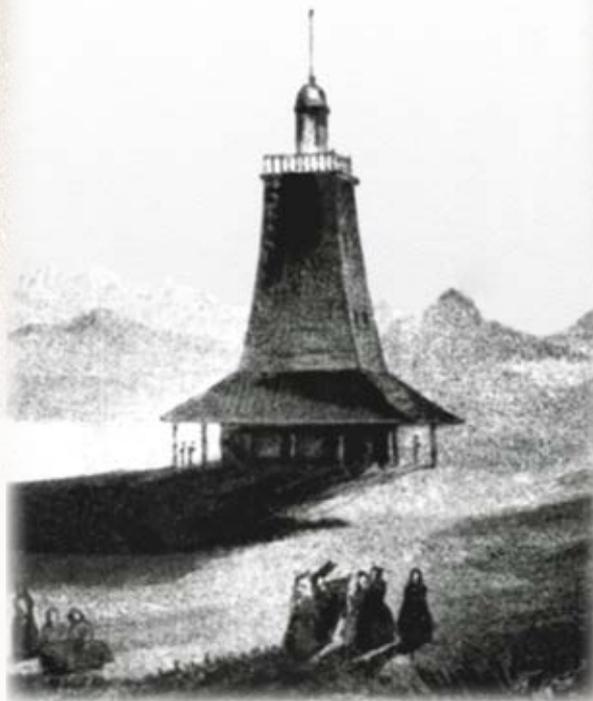
De estos distintos informes ha podido llegarse a la conclusion de que se trata ele un estudio hecho con pleno conocimiento de causa, por personas versadas en la materia, que han sabido salvar las numerosas i arduas dificultades que presenta la ejecucion de tan vasta empresa.

En cuanto a los precios pedidos por la obra, llamo la atencion del Congreso hacia el informe del contra-almirante Latorre, que deja bien esclarecido el punto.

Despues de la rebaja de 800 mil francos que hicieron los proponentes a su presupuesto primitivo, queda solo una diferencia de 360,000 francos entre la. propuesta i el costo minimo de la obra en Europa, a la cual habría que imputar el valor de la provision de instrumentos meteorolójicos, de los pararrayos, del seguro marítimo por quebraduras, i finalmente, de la preparacion de planos, memorias i demas estudios consiguientes a un trabajo de esta naturaleza.

El precio pedido puede, pues, calificarse de equitativo.

Estudiado ya maduramente el proyecto bajo sus diferentes faces, las propuestas públicas no habrian servido sino de embarazo para la pronta realizacion de las obras. Si para ellas se hubiera tomado como base el proyecto de los señores Recopé i Laffon, habria sido menester entenderse préviamente con



Grabado de 1844.

estos señores para comprarles el proyecto, que es de su peculiar dominio. Sin esto, cada cual habria presentado proyectos a su albedrío, sobre los cuales el Gobierno no habría podido pronunciarse sino despues de un maduro estudio que habria demorado largos años, pérdida tanto mas sensible cuanto que afectaba una obra de humanidad mas bien que de utilidad.

Por estas razones, el Gobierno, abandonando el concurso público, que ha sido el sistema invariable de la actual administracion para la adjudicación de contratos aun de mediana entidad, ha aceptado, por decreto de 29 del actual, la propuesta de los señores Recopé i Laffon, en que se comprometen a suministrar 71 faros, con sus torres, candelabros i casas, por la suma de 856,000 pesos oro i a instalarlos en los lugares respectivos por la suma de 50,000 libras esterlinas.

El contrato no tiene efecto alguno contra el Fisco si no fuere ratificado por el Congreso nacional.

Por las razones aquí apuntadas, i en vista de los estudios que sobre la propuesta se han hecho i que estan insertos entre los Anexos, espero que el Congreso no vacilará en prestar su aprobacion al decreto a que me vengo refiriendo.

El Gobierno ha aceptado la propuesta tal como se presentaba en cuanto a la ejecución técnica de la obra. Sin dar cabida a algunas modificaciones que se habían sugerido. Se proponía, por ejemplo, que los bultos del embalaje, en vez de ser de un peso uniforme de 80 kilogramos cada uno, se elevasen hasta 300 kilogramos, i que en vez de aceptar para las torres acero de 4 milímetros de espesor, se diese preferencia al fierro de un valor equivalente i en consecuencia de mayor espesor.

En la exploración que acaba de hacer el director de la Oficina Hidrográfica para dejar definitivamente estudiada a este respecto la costa comprendida de Valparaíso a Arica, que es la parte del litoral de más fácil acceso i ménos espuesta a dificultades para la instalación de los faros, se ha comprobado que en más de la mitad de los casos, la economía que se conseguiría con el aumento de peso en el embalaje se sobrepasaría con mucho con el aumento de costo en el desembarque i el acarreo a distancias considerables por lugares en que no hai absolutamente caminos, ni siquiera senda para el tráfico a pié

Abandonada la idea de aumentar los pesos de los bultos, tenia por este solo hecho que abandonarse también la indicación de sustituir el fierro al acero, engrosando su espesor, porque implicaría un aumento considerable en los pesos. Aparte de esto, se asegura que la duración del acero en plancha de 4 mm. es superior a la del fierro en plancha de espesor equivalente para conservar un mismo precio.

Últimamente se ha inventado un nuevo sistema de faros de aceite, llamados hiper-radiantes, cuya intensidad luminosa llega a la de tres faros de primer orden reunidos i cuyo alcance es de 40 millas marinas. El costo es de un 70 por ciento más que un faro de primer orden; pero como las torres, candelabros i casas quedan iguales, el mayor gasto alcanza apenas a un cuarenta por ciento sobre el costo de un faro de primer orden.

El Gobierno estima necesario marcar con aparatos de esta especie las grandes recaladas peligrosas. Podrían reducirse a tres: el de la isla Hermita, en Punta West, para las embarcaciones de velas que doblan el Cabo de Hornos; el del islote de los

Evanjelistas, que marca la entrada por el Pacífico en el Estrecho de Magallanes; i, finalmente, el de Cabo Primero, destinado a fijar la entrada en los canales patagónico de los buques que se hallen en peligro en esas latitudes, léjos de la costa. El faro de primer orden ya construido para Punta West, se destinaría a Guabun o a la isla Mocha.

En el artículo 18 de la propuesta aceptada, se reserva el Gobierno la facultad de introducir modificaciones del carácter de la apuntada, así como la de aumentar o disminuir la cantidad de faros, calidad de los aparatos, altura de las torres, etc., en vista de los estudios definitivos que se prosiguen con actividad bajo la dirección de la Oficina Hidrográfica.

En el apéndice II del informe sobre los faros del norte, se ve que, sin menoscabar en lo menor los intereses de la navegación, pueden economizarse cincuenta metros de torres, que a razón de 3,000 peso oro por cada dos metros, da una economía de 75,000 peso oro. Pero, por otro lado, se aumenta, el número de faros indicado en la propuesta, lo que hace aumentar proporcionalmente el importe total. En la costa del norte se consultan seis nuevas luces, colocadas casi todas ellas en el territorio situado al norte del paralelo 24; i en la del sur se han incluido diez nuevos faros, i es probable que, hecho el estudio definitivo, se crea todavía necesario consultar otros nuevos.

Pero como, en cambio, se suprimen el de Cabo Virjenes, que queda en territorio argentino, i los de Punta West, Curauruilla. i Pájaros, que están ya construidos, el gasto total se elevará a la suma de 1.800,000 pesos oro, incluso los gastos de armadura, etc., hasta dejarlos encendidos, i los de supervijilancia.

Los gastos de transporte, seguro, desembarque, acarreo, instalación, etc., se han contratado en 50,000 libras esterlinas por setenta i un faros, o sea 250,000 pesos oro. Esta suma, que a primera vista parece excesiva, se reconoce como equitativa si se considera que todo gasto, sea preparatorio o definitivo, queda a cargo de los contratistas.

En el apéndice III del informe del director de la Oficina Hidrográfica, se forma el presupuesto de los trabajos preparatorios de los faros del norte, el que llega a la suma de 53,640 pesos, i como se ha dicho, esta es la parte del litoral mas espedita para tal clase de trabajos.

En la parte austral del territorio, las dificultades suben de punto, al extremo de que en ciertos parajes, como Isla Hermita, Cabo Primero i, sobre todo, Evanjelistas, todo presupuesto es aventurado, pues aun el desembarco es contingente.

La propuesta de la «Sociedad internacional de alumbrado por el gas de aceite», ofrecia armar sesenta i tres faros «por la suma de 1.273,000 francos, precio que deberia aumentarse si sobrevienen dificultades imprevistas, provenientes, sea de la naturaleza del terreno, sea de la ubicación elejida o de otros obstáculos que sobrellevar».

En estos términos, la propuesta carecia de base fija i estaba siempre espuesta a elevarse fuera de todo límite previsto, sin tomar en cuenta el precio bastante superior al de la propuesta aceptada.

La lei de 20 de enero de 1883, sobre el muelle fiscal de Valparaiso, suprimió por su artículo 11 el derecho de faro i tonelaje para los buques de todas las banderas. Posteriormente, la lei de 17 de enero de 1884, por su artículo 12, restableció ese derecho, esceptuando de su pago a las naves mercantes nacionales. No obstante, por el tenor de los tratados que Chile tiene celebrados con las diversas potencias amigas, la espresada contribución quedó suprimida para los buques de todas las naciones. Así lo declaró el supremo decreto de 20 de marzo de 1884, i así lo ratificaron las distintas leyes posteriores que autorizaron el cobro de contribuciones, no incluyendo la de faro i tonelaje.

La mente del lejislador no fue pues, suprimir el derecho de faro i tonelaje, sino proteger por su exención a la marina mercante nacional, i así consta del establecimiento fidedigno de la lei citada de 1884. Esta contribucion es, sin duda, la mas justa i existe en todo pais marítimo, salvo dos o tres escepciones: puede reputarse como axioma universal que los be-

neficiados con el alumbrado marítimo son los que pagan su instalacion i mantenimiento.

Nuestro pais habia hecho bien indudablemente en suprimir tal derecho miéntras contaba con recursos suficientes para sus gastos i miéntras no habia casi alumbrado en sus costas; mas hoi, que éstas se hallarán convenientemente iluminadas, es una necesidad restablecerlo, en una proporción moderada, para atender al pago del servicio de la deuda que demanda su instalacion i del mantenimiento regular de los faros.

El artículo 6:3 de la Ordenanza de Aduanas fija el derecho en diez centavos por tonelada, con que grava a todo buque procedente del extranjero que descargue o trasborde mercaderías. En 1882, último año en que se cobró, esta contribución produjo 104,283 pesos 57 centavos, habiendo entrado en los puertos de la República buques con 6.415,185 toneladas métricas de rejistro. El año 1889, segun consta de las memorias de los gobernadores i subdelegados marítimos, las entradas ascendieron a 9.723,998 toneladas de rejistro.

Estableciendo la correspondiente proporción entre el producto de esta contribucion en el año 1882 con respecto a las entradas de buques, i las entradas habidas en el año anterior, correspondería a éstas un producto de 158,069 pesos.

Si el costo total de la instalacion de todos los faros llegase a la suma de 1.800,000 pesos oro, el servicio de los bonos emitidos para su pago impondría un desembolso anual de 90,000 pesos, tambien oro, que, computados al cambio de 24 peniques, importarian la suma de 10,000 pesos moneda legal. El producto del impuesto dejaría, pues, una pérdida de 21,931 pesos siempre que el cambio se mantuviese al tipo fijado; pero como no es posible suponer que ese tipo permanezca constante en el país, sino al contrario, que mejore progresivamente con el trascurso de los años, i que, por otra parte, el movimiento marítimo aumente también en lo venidero, la diferencia desaparecerá muí pronto i se convertirá en saldo a favor del Fisco. Este saldo permitiría hacer concesiones, sea en favor de la Marina :Mercante Nacional, sea en cualquiera otra forma que se estudiaría mas tarde.



Vista de la pirámide colocada como balizamiento por la corbeta "Magallanes" en la punta Dungeness, en marzo de 1875.

Habiéndose ya manifestado los recursos de que se puede echar mano para atender a la instalación de tan importante servicio, réstame solo esponer el medio ele atender al mantenimiento anual de los faros (sueldos de los guardianes í demás empleados, consumo de aceite, de mechas, de chimeneas i otros artículos menudos; conservación de las torres, lámparas, máquina linternas í aparatos, etc.) segun cálculos hechos por los contratistas i apoyados en documentos oficiales franceses i extranjeros, los setenta i un faros propuestos impondrían un gasto anual de 300,000 francos; pero como el número de estos faros debe aumentarse quizas en un tercio, su servicio anual impondrá un desembolso de 400,000 francos, o sea 80,000 pesos oro, o 160,000 pesos moneda legal, al cambio de 24 peniques.

Si no quisiese gravarse en lo menor las entradas actuales del Erario, podría, sin inconveniente alguno, encontrarse arbitrios para este gasto en el establecimiento de la contribucion de faro i tonelaje para los buques que hacen el cabotaje i que no se cobraria sino una vez al año. Una contribución tan módica como ésta seria suficiente para atender al servicio anual, pues en el año último entraron en los

puertos nacionales 8,322 buques del cabotaje con 6.809,389 toneladas métricas.

En tal forma, solo quedarían esceptuadas del pago de la contribucion las naves que determina el artículo 64 de la Ordenanza de Aduanas; i mas tarde, a medida que fuese amortizándose la deuda í cuando se hubiesen denunciado en esta parte los tratados internacionales vijentes, podría esceptuarse del pago del impuesto a los buques mercantes nacionales i a compañías de navegacion que tengan determinados contratos con la República.

El avalizamiento de los canales de la Patagonia i del Estrecho de Magallanes, se ha mejorado bastante en el año último. Quince boyas se han establecido o reinstalado, i todas las valizas han sido recorridas convenientemente.

JOSÉ VELÁSQUEZ BÓRQUEZ

MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

Colaboración:
CN LT Sr. Srdjan DARRIGRANDE Versalovic

BENDITO JEQUE



OPV "Piloto Pardo".

Corría el año 2010, cuando este Litoral se encontraba finalizando su tercer y último año a bordo del OPV "Piloto Pardo". Si bien la experiencia a bordo puede definirse simplemente como espectacular, debo reconocer que me encontraba cansado de tanto navegar y deseaba desembarcarme lo antes posible, pues estaba listo para asumir mi nuevo destino: el mando de la Capitanía de Puerto de Lebu. Cuando ya tenía lista mi Acta de Entrega y mi papeleta de permiso firmada, llegó un mensaje naval "P", de esos que dan ganas de tirar por la borda, que nos disponía una última comisión: trasladar unas autoridades a Puerto Baker.

Buscando siempre mayor información ("para no decir copuchar") averiguamos que no se trataba de una comisión cualquiera, pues debíamos trasladar ni más ni menos que al Ministro de Relaciones

Exteriores de los Emiratos Árabes Unidos y primo hermano del Rey (en adelante el Sr. Jeque), quien se encontraba muy interesado en comprar agua proveniente de los glaciares para exportarla a su país (Nos llamó profundamente la atención que los árabes ya estaban preocupados por la escasez de agua).

Como era habitual, nos preparamos para esta importante visita y nos abastecimos de buenos manjares y muchos bebestibles.

El Comandante de la Unidad me dispuso, como Oficial Secretario, que preparara un obsequio para la visita (un escudo de bronce macizo con una placa en inglés con el nombre del Sr. Jeque). Él, por su parte, preparó una presentación para dar a conocer todas las bondades de nuestro bajel y todas las

importantes tareas de fiscalización en la Zona Económica Exclusiva, que habíamos realizado.

Con las últimas energías del año, zarpamos (en mi caso era la última singladura) con rumbo general sur, hasta llegar a las cercanías de Puerto Baker. En el lugar, cubrimos operaciones aéreas para esperar no a uno, sino que a dos helicópteros tipo Dauphin, que trasladaban a la comitiva desde Villa O'Higgins a bordo del glorioso "Piloto Pardo". Semanas después nos enteramos que el Sr. Jeque y su delegación habían llegado a Villa O'Higgins en su pequeño "jet privado", lo que nos dejó más que sorprendidos, ya que tenía un poder adquisitivo "casi como el nuestro"...

Como Oficial de Control de Vuelo saqué a relucir mis mejores "aletazos" para dirigir a los helicópteros, de manera que recalaran de forma segura en nuestra unidad. El primero fue trincado en el hangar y el segundo en la cubierta de vuelo. Esperábamos ver al Sr. Jeque con la típica túnica de color blanco (Thawb), pero nos debimos conformar solamente con un joven de unos treinta años, flacuchento, con *jeans* y zapatillas, quien caballerosamente saludó a todos los integrantes de la dotación. Lo acompañaba en todo momento su Secretario, que tenía una particularidad: "era cojo".

Luego de la recepción, el Comandante de la Unidad sacó a relucir su mejor inglés para ilustrar al Sr. Jeque de las características de nuestro *Off Shore Patrol Vessel*. Cabe destacar que el buque seguía navegando en demanda del Puerto Baker.

Terminada la excelente presentación, el Comandante me hizo el gesto acordado previamente para entregarle nuestro obsequio. Los *flashes* iban y venían por todos lados y el ilustre invitado quedó impresionado con nuestro escudo, agradeciendo la gentileza. Él por su parte, también le hizo el mismo gesto a su Secretario, pero este se le acercó y le susurró algo al oído. No sé si fue nuestra imaginación, pero la visita comenzó a cambiar de color, tiñéndose su rostro de un tono rojizo intenso.

El Sr. Jeque pidió hacer uso de la palabra y agradeció nuevamente el obsequio, y comunicó que su Secretario había olvidado los obsequios que él

traía en su avión personal, el cual había quedado en Villa O'Higgins. El Comandante, tratando de salvar la situación y poniendo paños fríos, le dijo que no se preocupara, que ese tipo de cosas ocurrían. Sin embargo, el Sr. Jeque lo interrumpió y le señaló enérgicamente: —Comandante, me siento muy avergonzado, por lo que me voy a asegurar de enviar un obsequio a Ud. y a toda su Dotación.

Posteriormente, el Sr. Jeque se dispuso a tener una "amena" conversación con su Secretario (tipo cadete de segundo año con un mote) en la cubierta de vuelo.

Algunos Oficiales que fueron dotación del buque, cuando cuentan esta misma historia, señalan que el Secretario del Sr. Jeque había quedado cojo, por un evento anterior de las mismas características, en donde le hicieron "justicia criolla", situación que el suscrito no puede asegurar ni tampoco desmentir.

Una vez que la visita se desembarcó, navegamos sin parar hasta nuestro puerto base, Talcahuano, muy cansados, pero con la satisfacción del deber cumplido.

Con la espía número uno, me desembarqué, colgué mi buzo de combate y comencé mis merecidas vacaciones. Recuerdo que fui con mi Balandra y mis padres a Pucón, donde disfrutamos del lago Villarrica y todos los encantos de la ciudad. Me encontraba en ese lugar, cuando recibí un llamado telefónico del Oficial de Guardia del buque, con quien tuve la siguiente conversación:

ODG: —¡¡¡Carreta, llegaron los regalos del Jequeeeee!!!

YO: —¿Qué regalos?

ODG: —¿Te acuerdas que el Jeque dijo que iba a mandar un regalo para toda la dotación?

YO: —Afirmativa, ahora me acuerdo. ¿Y qué es?

ODG: —Un IPAD.

YO: —¿Y qué es eso...?



Para contextualizar la historia, debemos recordar que en el año 2010 apenas habían llegado a Chile los primeros IPAD; pues bien, el Sr. Jaque nos regaló a cada uno de los 36 integrantes de la dotación un IPAD avaluado en unos US\$ 1000 c/u.

Cuando volví de mis vacaciones logré conversar con el Comandante, quien me contó las peripecias que tuvo que hacer para recibir los regalos. En resumen, se le debió contar toda la historia y pedir la venia, nada más ni nada menos que al Sr. Ministro de Defensa de la época, don Jaime Ravinet, quien dispuso aceptar los obsequios.

El hecho de recibir un regalo de este tipo causó conmoción en el buque, en la zona y en toda la Marina; debo decir que, sin duda, sufrimos en primera persona la envidia humana.

Algunos marinos decidieron vender el IPAD, en mi caso, aún lo atesoro y conservo, para que no me digan mentiroso cada vez que cuento la misma historia.

*Colaboración:
Litoral Sr. Jacob SILVA Pradenas*

SOLUCIONES DE BÚSQUEDA Y RESCATE MARÍTIMO EN LA PALMA DE LA MANO



Esta app permite alertar a la organización SAR por medio de nuestro celular en forma rápida y eficiente, sobre accidentes marítimos.

INTRODUCCIÓN

Las operaciones de búsqueda y salvamento requieren contar con una vasta organización, recursos logísticos y tecnológicos a fin de lograr su cometido con éxito.

Los actuales sistemas tecnológicos de apoyo a las operaciones de búsqueda y salvamento están diseñados, específicamente, para naves que están bajo el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, tales como los sistemas COSPAS – SARSAT y Sistema Mundial de

Socorro y Seguridad Marítima.

Los sistemas señalados anteriormente son de un alto costo y requieren de una certificación, tanto del equipamiento como del personal que los opera.

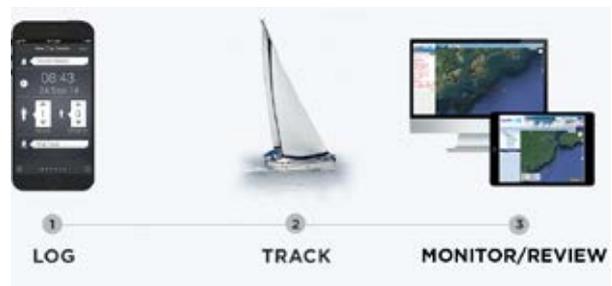
Sin embargo, hay un vasto número de navegantes a nivel mundial que no están en la obligación de adherirse a los sistemas antes mencionados, pero hacen uso de los espacios marítimos, tales como pescadores artesanales o deportistas náuticos.

SAFE TRX

La irrupción de las comunicaciones vía celular ha invadido nuestra vida cotidiana y somos testigos de la existencia de distintas aplicaciones, tanto para solicitar comida, comprar lo que se requiera, disponer de un vehículo frente a nuestra casa o arrendarlos, entre otras que sería largo de enumerar. Las prestaciones de las diversas aplicaciones han venido a simplificar nuestras vidas y han llegado para quedarse.

La empresa 8 West, con sede en Irlanda, dedicada a soluciones tecnológicas, ha desarrollado el sistema Safe Trx, una aplicación de apoyo a las operaciones de búsqueda y salvamento, orientada principalmente a aquel segmento de navegantes, compuesto por pescadores artesanales y deportistas náuticos.

Safe Trx es una aplicación gratuita para *smartphone*, tanto para dispositivos Android como Apple iOS (iPhone, iPad), GPRS, EDGE, 3G y 4G; la cual monitoriza los viajes de una embarcación, avisa a los contactos designados por el usuario cuando hay retrasos en el viaje planificado y ofrece una página web para que una organización SAR pueda consultar con rapidez la derrota realizada por la embarcación y tomar las decisiones oportunas.



CÓMO TRABAJA LA APLICACIÓN

Mediante esta aplicación (*app*), se crea una conexión directa entre el navegante y la organización SAR o RCC en tierra.

Luego de completar un simple proceso de registro como, por ejemplo, nombre del navegante, de la nave y características de esta, pueda continuar elaborando su plan de viaje, el cual estará en condiciones de ser monitoreado por el sistema, en tiempo real.



Esta aplicación es una útil herramienta de apoyo de operaciones SAR, en que estén involucrados deportistas náuticos.

La app tiene una serie de modalidades de traqueo que el usuario puede utilizar, y provee al administrador la información relacionada con su situación en tiempo real, mientras navega.

Además, puede compartir su plan de viaje con familiares o amigos, permitiéndoles estar al tanto de su singladura.

En caso de ocurrir un accidente, el usuario podrá emitir, desde su celular, el llamado de Peligro o Asistencia, en forma inmediata y automática, proporcionando a las Autoridades SAR, su ubicación geográfica en forma exacta.

Con este antecedente se proporcionará a estas un dato crucial para llevar a buen término las operaciones marítimas en forma efectiva y eficiente, lográndose en el menor tiempo posible el auxilio requerido.

Esta aplicación está plenamente en operación en diversos países. Por ejemplo, más de 500 emergencias marítimas han sido asistidas utilizando Safe Trx. En los Países Bajos, sobre el 10 % de las misiones SAR; mientras que en Noruega alcanza a un 12 %.

PRESTACIONES DE LA APP

Esta aplicación está desarrollada para actuar en todo el territorio de un país, áreas costeras, ríos y lagos, adaptándose a los requerimientos particulares de aquel.

El sistema es capaz de apoyar operaciones SAR, ya que alberga una serie de antecedentes relacionados con la embarcación, características y ruta de navegación en tiempo real, creando una conexión directa entre ambos mientras navega.

Entre otras prestaciones, esta app nos provee:

- Traqueo automático de embarcaciones.
- Asistencia durante una emergencia o en la situación real de la embarcación.
- Alerta automática, en caso de retraso de la nave a destino.
- Capacidad CNE.
- Integración de información meteorológica.
- Administración de la carga de batería del celular.
- Listas de chequeo integrada.
- Alertas de actividad de buceo.
- Reportes de incidentes.
- Información de Seguridad Marítima integrada (MSI).
- Capacidad para incorporar otras naves.
- Posicionamiento en tiempo real y para compartirla.
- Bitácora.

SAFETRX CONSOLA DE CONTROL

La consola de control del sistema está bajo la administración de la Autoridad SAR y posee las siguientes prestaciones:

- Una interfaz que combina en tiempo real la ruta de las naves e información de contactos.
- Capacidad integral de búsqueda.
- Representación gráfica, señalando a todas las embarcaciones abonadas a Safe Trx, dentro de un área definida.
- Alertas sobre naves con ETA retrasado.
- Ploteo en tiempo real de todas las naves activas en la app, en el área seleccionada.
- Capacidad SURPIC (Surface Picture).
- Herramientas para determinar distancias horizontales con gran precisión.

COSTO/BENEFICIO DE LA UTILIZACIÓN DE SAFETRX

Los ahorros que se logran con esta aplicación no son menores, si se considera que movilizar, sin un dátum conocido, recursos terrestres, embarcaciones y medios aéreos, para ir en auxilio de una embarcación en condición de emergencia, incrementa enormemente los costos, una sola hora de helicóptero bordea los US \$ 1000, aproximadamente.



En cuanto al valor, la *app* para el usuario es completamente gratis. Respecto al administrador (Autoridad SAR), de acuerdo con lo informado por la empresa, el costo de la licencia es de alrededor de 15.000 euros anuales. Por cierto, esa organización debe poseer el equipamiento informático y tecnológico que pueda dar sustento a la operación del sistema (servidores).

Sobre el tiempo necesario para la puesta en marcha, por ejemplo, en nuestro país, de acuerdo con las informaciones proporcionadas por la empresa, no demoraría más allá de un mes.

Aún más, dado que España ya adoptó el sistema, a través de su organización, Salvamento Marítimo, la *app* está disponible en español.

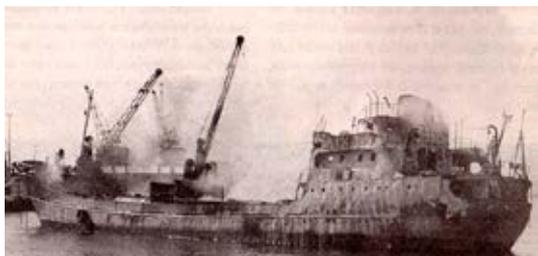


PAÍSES Y ORGANIZACIONES QUE ACTUALMENTE UTILIZAN SAFETRX

Esta aplicación es utilizada en varios países y organizaciones dedicadas a actividades SAR, tales como Alemania, Inglaterra, España, Australia, Noruega, Suecia, Finlandia, Dinamarca, Dubái y Sudáfrica, entre otras.

Colaboración:
Litoral Sr. Luis VERGARA Villegas

BREVES CRÓNICAS MARÍTIMAS PERSONALES



M/N "María Elizabeth" (Fuente: www.histamar.com.ar)

Quiero contar y dar a conocer tres breves experiencias de mi actividad profesional, acontecimientos reales que, de una u otra forma, han influido en mi vida personal y por los que guardo sentimientos de pena y pesar, de amistad y de camaradería. Casos que, de forma similar, muchos lectores, pueden haber experimentado a través de su desempeño a bordo o en tierra, en el cumplimiento de sus labores de servicio.

DESTINO

Corría el año 1965, 7 de enero, recalaba al espigón del puerto de Valparaíso el buque de cabotaje "María Elizabeth", de la Compañía Martínez Pereira y Cía., buque construido en los años 50 en Alemania; muy versátil para transportar diversos tipos de carga fraccionada, incluyendo ganado y pacotilla. A bordo, yo llevaba embarcado como segundo piloto más de tres años y pensé quedarme a la vuelta del viaje siguiente y tomar mis vacaciones legales a fines del mes de enero; en el intertanto, el buque haría un viaje hasta Iquique, recalando en Antofagasta como puerto intermedio.

Siguiendo con mi propósito, hablé con el Capitán Inspector de la Compañía, quien autorizaba los permisos del personal embarcado. Capitán muy exigente "que me mascaba, pero no me tragaba". Expuesta mi petición, él me expresó, no con muy buen talante, que a la vuelta del viaje no podía garantizarme relevo; por lo tanto, si quería, iniciara en ese momento vacaciones, ya que estaba el primer piloto de la M/N "Castilla" para relevarme. Pensé rápidamente y analicé la situación, colocándome en

la posibilidad de que a la vuelta del viaje no tuviera realmente relevo o el Capitán por puro joderme me lo negara, por lo que le respondí de inmediato que me quedaba con vacaciones. Por la reacción con malestar que tuvo el Capitán, pensé que mi análisis había sido correcto y me alegré por ello.

Durante los tres días que el buque estuvo en el puerto de Valparaíso y ya desembarcado, me encontré con el Primer Ingeniero de cargo del "María Elizabeth", a quien yo estimaba mucho. Se había enterado de que me quedaba ahí con permiso, y me señaló que tal vez ya no nos veríamos nuevamente; había presentado carta de renuncia a la empresa, pues se embarcaría en un buque carbonero de la Lota Schwager; ya no quería navegar más y en esta nueva empresa haría viajes de una semana solamente, permitiéndole estar mucho más en casa. Le pregunté, "por qué no se quedaba inmediatamente en tierra, pues ahora o en quince días más, la duración del viaje, sería la misma". Él me dijo que respetaría trabajar los 30 días posteriores a la renuncia voluntaria, que se completaban con esos quince días.

En otra ocasión, me bajaba de un bus en el reloj Turri, procedente de Viña, y me encuentro con el Segundo Ingeniero de cargo del "María Elizabeth", con quien nos habíamos hecho muy amigos. Le pregunté cuándo zarpaban y me contestó que venía del hospital, porque se le había declarado una "garrotera" muy grande y no podría embarcarse. Por lo cual, lo iban a reemplazar por el Segundo Ingeniero de cargo de la M/N "Antonia", quien estaba en tierra con sus vacaciones cumplidas, y a la espera del arribo de su buque, en quince días más. Luego, lo volverían a reembarcar en el "Antonia". Me agregé que, indudablemente, dicha medida no le había gustado nada, porque esperaba seguir en tierra por quince días.

Ese mismo día, entrando a la Dirección del Litoral (DIRECLIT), para verificar mi tiempo embarcado, me encuentro con un Motorista, personal de gente de mar de máquina, que había estado por cuatro



Fotos: Caminantes del Desierto (Antofagasta-Chile) Disponible en <http://caminantesdeldesierto.blogspot.com>

años a bordo del “María Elizabeth”; quien, después de haber estado cuatro meses en tierra, para prepararse y dar examen para Oficial de máquina, había aprobado como aspirante a ingeniero; con evidente orgullo me señaló que se embarcaría en el “María Elizabeth” como Tercer Ingeniero, en el mismo buque que había navegado como gente de mar. Me alegré muchísimo y lo felicité. Por último, fui al buque para retirar mis cosas personales y me encontré con el Capitán de la nave, quien había acudido a bordo, para ver como marchaba el carguío del buque y confirmar la hora del zarpe, me deseó buenas vacaciones y que esperaba que una vez terminadas, navegara nuevamente con él. Sentí su afecto aun cuando llevábamos poco tiempo juntos, justamente buscando navegar lapsos más cortos y estar en Valparaíso con mayor frecuencia, pues los viajes en las naves de Interoceánica duraban de tres a cuatro meses; mientras que eran de quince días, en los buques de Martínez Pereira.

El “María Elizabeth” zarpó el 10 de enero rumbo a Antofagasta y yo empecé a disfrutar mis vacaciones. El 13 de enero, al mediodía, paseando con mi polola, actual esposa, frente al “tablón de anuncios” del diario “La Unión” de Valparaíso¹ leo una noticia urgente que decía que en el puerto de Antofagasta, a primeras horas de la mañana, el B/M “María Elizabeth” de la empresa naviera Martínez Pereira y Cía. había sufrido una explosión y que en ese momento seguía ardiendo atracado en un sitio del puerto.

Alarmado me dirigí a la empresa para saber más detalles sobre el accidente del buque y de su dotación. Ahí me enteré de que en las primeras maniobras de descarga de la mañana, cuando sacaban estanques de cinco toneladas de gas propano licuado, que se transportaban en cubierta sobre las tapas escotillas (para después descargar sacos de carbón y tubos de gas licuado de 15 y 45 kilos, que estaban también como carga, a lo largo de la cubierta, así como otro tipo de carga de pacotilla), una estrepada de la grúa terrestre que sostenía el estanque hizo que una pata del estrobo se cortara, justo cuando pasaba entre el buque y el frente del muelle. Al caer este de uno de los extremos, sobre el delantal del muelle, el estanque sufrió una avería por donde escapó el gas a presión y cubrió todo el buque y la zona del muelle donde estaba atracado. Como se supone que las dependencias de la cocina, ubicadas a la popa del buque, por la hora del accidente, estaban funcionando, la nube de gas inició

¹ Periódico actualmente desaparecido y que estaba ubicado en un edificio perteneciente al Obispado, en la esquina de Chacabuco con Edwards, frente a las plazas de La Victoria y Simón Bolívar.

una gran ignición, como explosión, que cubrió todo el buque y se sintió en toda la ciudad.

En ese momento se encontraba en la proa el primer piloto y el electricista del buque, más unos tripulantes que cubrían la maniobra del castillo y que, al momento de terminar de descargar la cubierta del buque, deberían abrir las escotillas de carga de la nave para continuar con la descarga general. A lo largo de la cubierta del buque y delantal del muelle también se encontraban las cuadrillas de estibadores. El personal de máquina, por haberlo atracado recientemente, se encontraba en su gran mayoría en el interior de la máquina. El buque, posteriormente, sufrió varias explosiones por los estanques de gas licuado y con la saquería de carbón en cubierta se declaró un incendio en toda su cubierta, transformándose en un gran brasero.

En la tarde me enteré que, con un remolcador, habían sacado la nave del puerto, incendiándose aún, para evitar que se hundiera dentro del puerto artificial, comprometiéndolo en su totalidad. Fondearon la embarcación afuera de la poza, como a quinientos metros frente al hotel Antofagasta; sin embargo, nada se sabía del estado de su tripulación.

Como epílogo, el buque continuó ardiendo hasta el día siguiente, hundiéndose en el mismo lugar que fue fondeado. Con el paso del tiempo me enteré que el capitán de la nave había fallecido, también el Primer Ingeniero, el Segundo Ingeniero, el Tercer Ingeniero y el Motorista; el Primer Piloto quedó con más del 70 % del cuerpo quemado, pero sobrevivió.



Cabo Ráper.

Hasta la fecha, pasado ya cincuenta y cinco años desde este accidente dantesco, con cierta frecuencia, he pensado y me pregunto por las circunstancias y el destino de las personas que previamente estuvimos involucradas con el buque y de aquellos que vi antes del último zarpe del “María Elizabeth”.

Esta crónica la dedico a mis compañeros del buque que fueron afectados por el accidente. No quise emplear nombres por respeto a las familias afectadas.

SOLIDARIDAD

Era el invierno de 1966, me había recibido como segundo piloto de la guardia de puente de gobierno de la M/N “Gloria”, de la Empresa Naviera Martínez Pereira y Cía., funcionando y navegando con el piloto automático operativo, pero con el radar fallado, rumbo al norte, en la guardia de 00.00 – 04.00 horas, acompañado por un marinero de cubierta para el caso de que se necesitara navegar manualmente. Nos afectaba un temporal desatado, de esos que “aterran a los navegantes”, y nuestra posición era a doce millas a la cuadra del cabo Ráper, ya pasado el golfo de Penas, en viaje entre Punta Arenas y San Antonio, con muy poca carga en la bodega; es decir, con el buque medio vacío. El rumbo verdadero lo había corregido con 15 grados hacia babor, por la deriva que podría generar la mar gruesa y el fuerte viento que nos pegaba por el NW, es decir, por la amura de babor del buque.

Un poco después de las doce de la noche, me llama por telefonía, muy preocupado por nuestra seguridad, el segundo piloto del buque de pasaje M/N “Navarino”, de la Empresa Marítima del Estado, Raúl VILLEGAS Vidal, compañero de curso en la Escuela Naval, con el que después entraríamos juntos a la DIRECLIT, actual DIRECTEMAR. Él me dice que diez horas antes pasó por el cabo Ráper y enfilando para entrar al canal Darwin, una gran deriva hacia estribor afectó a su buque mientras navegaba ese tramo. Me señala, textual: —Cuidate flaco, supe que vienen sin radar y la marejada está fuerte.

Una vez terminada la conversación y habiéndole expresado mi gratitud, entro a la sala de cartas y corrijo los quince grados de deriva que había puesto



Canal Pulluche (Foto: SHOA).

originalmente, aumentando otros diez grados más a babor. Estimé que con veinticinco grados de corrección por abatimiento era más que suficiente, y a lo más nos tiraríamos mar adentro; pero no hacia tierra, el mejor de dos males.

Seguimos navegando sin ver nada, todo oscuro, con un bamboleo de lado a lado y un cabeceo constante. A las cuatro de la madrugada, llegó el Capitán al puente para recibirse de la guardia de 04.00 a 08.00 horas. Le hago entrega de la guardia, relatando, a su vez, la conversación que había tenido con el segundo piloto de la M/N "Navarino" y la gran corrección por deriva que había aplicado al rumbo. Este me dijo: —Conforme, veamos la situación cuando amanezca.

Como estaba muy preocupado, con lo expresado por Raúl, decidí no acostarme y acompañar al Capitán durante su guardia en el puente, conversando con él de diversos temas.

Empezó a amanecer alrededor de las siete de la mañana, como a la media hora después sin buena visibilidad por la amura de estribor y a la cuadra del buque por estribor, se perfilaron como sombras, dos puntas gruesas acantiladas, el Capitán me ordena tomarles demarcación a ambas puntas y situarnos en la carta de navegación, la posición que nos dio fue excelente, sobre el rumbo trazado y corregido con treinta grados de abatimiento hacia babor y conforme a la velocidad que estimamos que el buque había desarrollado las últimas ocho horas. Me sentí inicialmente muy orgulloso, había sido una navegación perfecta. Sin embargo, a los diez

minutos después, a la distancia, se empieza a perfilar otra punta por la proa, la cual, por su posición y de acuerdo con nuestra navegación, no debería estar ahí.

Por la cuadra de estribor, el Capitán miraba con los binoculares hacia la costa que empezaba a despejarse, yo por intuición, voy a la carta y trazo la demarcación a la punta por la proa y, las otras dos que había tomado antes las hago coincidir con otras dos puntas que estaban en un gran saco que formaban la costa por nuestra cuadra de estribor y, en donde existen unos bajos bastante grandes con rocas expuestas denominados Rocas Hellyer. De acuerdo con la posición que me dio estábamos sobre los bajos rocosos, salí rápidamente de la sala de cartas y le informo del peligro al Capitán, quien aún miraba la costa por estribor procurando reconocerla, de inmediato miro hacia la proa para ver si hay algo y no veo nada, me desplazo de estribor a babor atravesando el puente de gobierno, cuando salgo del puente y me asomo por el alero de babor, veo por esa banda, a unos quinientos metros de distancia, como la marejada chocaba con una serie de rocas expuestas de grandes proporciones y al reventar sobre ellas se elevaba un verdadero surtidor de agua de 20 o 30 metros de altura. Entro al puente, le advierto al Capitán de la novedad y caemos, por precaución, hacia estribor para alejarnos del roquerío. Una vez bien sobrepasado el bajo, enmendamos el rumbo hacia babor para retomar el originalmente trazado, dirigiéndonos a bahía Anna Pink y al canal Pulluche, para buscar refugio y emprender la navegación por los canales ayseninos rumbo al canal Chacao.

Pasadas las ocho de la mañana, nos llaman de la M/N “Navarino”, preocupados para saber cómo íbamos, agregando que toda la noche estuvieron en escucha en radiotelefonía, por si necesitábamos algo o para darnos cualquier otro tipo de información. No cabe duda de que ellos hubieran sido los primeros en acudir y en llegar en nuestra ayuda si hubiéramos encallado en los bajos Hellyer.

Haciendo, posteriormente, la reconstrucción de la navegación desde el cabo Ráper hasta pasar en las cercanías del bajo Allier, pudimos constatar que tuvimos en 8 horas un abatimiento hacia estribor y la costa de unas doce millas alejados del rumbo, lo que nos hizo pasar por dentro pegados a los bajos Hellyer, frente a la península Duende, pese a los 25 grados de corrección a babor aplicado al rumbo verdadero trazado en la carta.

Coincidimos con el Capitán que la información de la M/N “Navarino” había sido una ayuda muy oportuna y que con el apoyo de Dios habíamos sorteado el peligro y que, anónimamente, para nosotros había sido una gran experiencia.

EL BULTO

Era el año 1968 y en la Gobernación Marítima de Valparaíso, algunos Oficiales recién ingresados a la Armada, para prestar servicio en la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, DIRECLIT, planteamos la necesidad de hacer un curso de Buzo Autónomo, que nos capacitara para la inspección de los cascos de las naves mercantes, con el fin de constatar su estado, apoyar las inspecciones de las naves, controlar y evitar el contrabando de mercaderías suntuarias, sin el pago de los aranceles aduaneros, y servir en las comisiones de examen de buzos artesanales y particulares, para la entrega de matrículas y permisos. Se aprueba la iniciativa por intermedio de la DGPA, que dispuso que la Escuela de Ingeniería realizará un curso de dos meses, para el personal de Policía Marítima de la DIRECLIT.

Se presentaron diez postulantes del escalafón de personal de Policía Marítima, escalafón extinguido en los años setenta, y cuatro tenientes segundos del Litoral. Los postulantes fuimos sometidos a



un riguroso examen médico y físico, con pruebas de esfuerzos bastantes intensas. Como resultado final quedamos aceptados para realizar el curso dos Oficiales (T2 LT César RADIC y yo) y dos PM (PM Nibaldo ALVEAL y PM Patricio VÉLEZ). Como profesores a cargo de la instrucción nombraron a dos sargentos buzos, quienes venían llegando de curso en la Armada de Estados Unidos. Ellos nos sometieron durante los dos meses a un régimen de práctica muy riguroso en aula, en piscina y en el mar, aprobando finalmente los cuatro las exigencias que planificaron para nosotros. Como recomendación final nos dijeron que practicáramos frecuentemente.

En una de estas prácticas habituales, en el requerío aledaño al club de yates de Recreo, uno de nuestro grupo, creo que fue el PM VÉLEZ, reportó que en el área que le tocó, avistó un “bulto”, ante la pregunta: —¿Qué tipo de bulto? Responde: —No sé, es como un bulto alargado en forma de puro.

Como ya caía la tarde y la visibilidad era muy mala, fuera de precisar algo donde sería el lugar de ubicación del “bulto”, decidimos terminar el buceo, dar cuenta del hallazgo al Segundo Comandante de la Gobernación Marítima de Valparaíso, CC LT Sr. Iván ZANSANA Chávez y solicitar autorización para volver a bucear al día siguiente. Este analizó la información y nos hizo una serie de preguntas, sobre ella: ¿Qué creíamos que era? La respuesta general fue: “que no sabíamos, pero que era un ‘bulto’, dado que no todos lo habíamos visto y por nuestra inexperiencia”. Luego, accedió a nuestra petición, preparamos los equipos y planificamos la búsqueda para el día siguiente, que consistiría en hacer un recorrido de un rectángulo de unos 100 metros de largo por 25 metros ancho, en una pro-

fundidad entre uno y cinco metros como máximo. El trabajo se evidenciaba fácil.

El segundo día, el escenario se presentó muy malo, pues había marejada fuerte y la visibilidad era escasa. Operábamos desde las rocas, teniendo grandes dificultades para entrar y desplazarnos por el agua con el equipo de buzo autónomo puesto. Por las condiciones existentes, la búsqueda fue un fracaso y al día siguiente se volvió a repetir. A todo esto, en la Gobernación Marítima o en el club de yates, desde donde nos habían visto operar esos días, mañana y tarde, se filtró la noticia de que "algo" se estaba buscando. Esto motivó la llegada de periodistas a la repartición a preguntar "que estaba pasando", cuyos equipos gráficos nos sacaban fotos desde la avenida España o desde el mismo club, mientras operábamos.

Durante el cuarto y quinto día, mejoraron las condiciones de mar, pero no la visibilidad de las aguas que se mantuvo muy mala. Por el escaso equipamiento que teníamos, operábamos solo dos horas en la mañana y dos horas en la tarde, debiendo en el intertanto, cargar las botellas de aire. La presión por hallar el "bulto", se había hecho insostenible para nosotros. El Mando (Segundo Comandante y Gobernador Marítimo) quería resultados, pues la prensa ya publicaba abiertamente que estábamos buscando un "bulto" y se preguntaban que sería o contenía. Por otro lado, el caso se empezó a asociar a la desaparición "no muy santa", ocurrida en años anteriores en condiciones muy extrañas, de un cuidador del club de yates de Recreo, quien alojaba en él y que hasta ese entonces no había aparecido en ninguna parte.

El sexto día de búsqueda, el Segundo Comandante, en forma muy histriónica, nos "pegó una arenga", sin dejarnos posibilidades de no obtener resultados positivos, para cerrar el caso y terminar con la duda definitivamente dijo graciosamente: "Por último, sacan un bulto de cualquier parte y lo fondean por ahí cerca y chao no más".



Después de eso, "partimos muy animosos" para enfrentar la nueva jornada, cada cual comprometiéndose a dar lo mejor de sí mismo, para ubicar e identificar el famoso "bulto". Ya terminada la mañana, uno del grupo sale muy agitado del agua comunicando que encontró el famoso "bulto" y que al parecer es un ser humano, porque está envuelto en una especie de red y sobresale, en un extremo de esta, el cabello de una persona. Lo dice con tal fe y miedo, que no deja duda alguna de lo dicho. Como nuestras botellas de aire estaban casi vacías paramos el trabajo para volver definitivamente en la tarde y sacar el "bulto". En la repartición damos cuenta de lo anterior, produciéndose también una gran excitación y expectación por el hallazgo.

En la tarde, volvimos a sumergirnos los cuatro buzos para rastrear el sector indicado en la mañana, la transparencia del agua era mala; pero, logro vislumbrar el "bulto", lo que me pone un poco nervioso. Efectivamente, lucía como un cuerpo humano envuelto en una red; trato de manipularlo y agarrarlo por lo que parecían mechas o pelo suelto; me dan escalofríos, por la posibilidad de que fuera un ser humano, tomé la red por un costado y traté de moverlo, logrando muy pocos resultados. Noto que parte de este estaba enterrado, dejó una pequeña señal y me dedico a ubicar a los otros buzos para manipularlo. Entre los cuatro y con grandes dificultades lo arrastramos unos quince metros hasta la playa de arena y rocas, donde el agua movía el "bulto" hacia arriba y abajo al son de las olas. Lo retuvimos en la orilla y cortamos la red por donde se asomaba el seudopelo. Entonces nos dimos cuenta de que el "alma" del "bulto" era una especie de tronco de unos dos metros envuelto en una red y que el pelo era uno de los extremos de la red que se había deshilachado, formando una abundante cabellera. El famoso "bulto" era una defensa del casco que usaban los antiguos remolcadores.

Llegando a la repartición le doy cuenta al Segundo Comandante, quien no podía creer la historia y me hace la pregunta: —¿Y qué le digo a la prensa ahora? Le respondo: —¡Aah..., no sé, mi Capitán, es problema suyo!

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR

Fecha de aprobación: 7 de julio de 1978

Entrada en vigor: 28 de abril de 1984; en Chile, el 7 de octubre de 1987

Revisiones sustanciales en 1995 y 2010

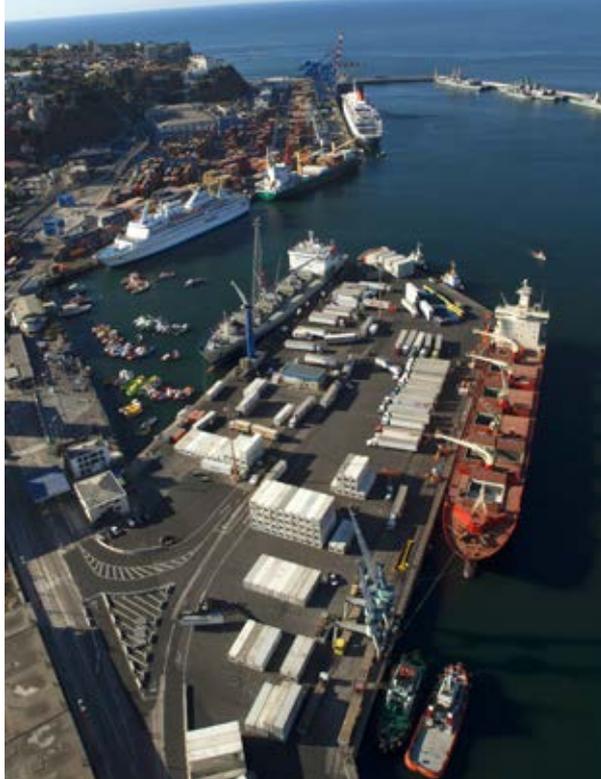
El Convenio de Formación de 1978 fue el primero en establecer prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional. Anteriormente, cada Gobierno establecía sus propias normas sobre la materia, aplicables a los Oficiales y Marineros, sin remitirse, por lo general, a las prácticas de otros países. Por ello, las normas y procedimientos eran muy dispares, pese a que el transporte marítimo

es el más internacional de todos los sectores económicos. Actualmente, el Convenio en comento establece normas mínimas que los países están obligados a cumplir.

Las enmiendas de 1995, adoptadas en una Conferencia, representaron una revisión importante a este acuerdo. La Conferencia se hizo eco de la necesidad de actualizarlo y responder a las



Foto: SO (R) Luis Bustos Yissi.



críticas que destacaban el problema de muchas frases vagas que daban lugar a un cúmulo de interpretaciones.

Las modificaciones entraron en vigor el 1 de febrero de 1997. Una de las características principales de la revisión fue la división de los anexos técnicos en reglas y estos, en capítulos. Así como el traslado de numerosas reglas técnicas al nuevo Código de formación. La parte "A" del Código es de cumplimiento obligatorio, mientras que la Parte B tiene carácter de recomendación.

Al dividir las reglas de ese modo, se facilita la labor de administración y se simplifica el trabajo de revisarlas y actualizarlas; por motivos jurídicos y de procedimiento no es necesario convocar una conferencia plenaria para modificar los Códigos.

Otro cambio importante fue la prescripción de que las Partes en el Convenio están obligadas a facilitar información pormenorizada a la OMI sobre las medidas administrativas que han adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio. Es la primera vez que se hace un llamamiento a la Organización Marítima Internacional (OMI) para actuar en relación con el cumplimiento y la implantación; puesto que, en general, la implantación corre a cargo de los Estados de abanderamiento y son los Estados rectores de puertos los que supervisan el

cumplimiento. En conformidad con lo establecido en la regla I/7, capítulo I, del Convenio revisado, las Partes deben facilitar información pormenorizada a la OMI sobre las medidas administrativas adoptadas para garantizar el cumplimiento del Convenio; tales como los planes de estudio y los cursos de formación, los procedimientos de titulación y otros factores importantes para la implantación. Un panel de personas competentes, nombradas por las Partes en el Convenio de Formación, examinará esta información y notificará sus conclusiones al Secretario General de la OMI, quien, a su vez, informará al Comité de Seguridad Marítima (MSC) acerca de las Partes que cumplen cabalmente las disposiciones del Convenio. Seguidamente, el MSC elaborará una lista de "Partes respecto de las cuales se ha confirmado el cumplimiento", en conformidad con el Convenio de Formación.

CAPÍTULOS DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

Capítulo I: Disposiciones generales.

Capítulo II: El capitán y la sección del puente.

Capítulo III: Sección de máquinas.

Capítulo IV: Servicio y personal de radiocomunicaciones.

Capítulo V: Requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buque.

Capítulo VI: Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia.

Capítulo VII: Titulación alternativa.

Capítulo VIII: Guardias.

EL CÓDIGO DE FORMACIÓN

Las reglas del Convenio se ven apoyadas por las secciones del Código. En términos generales, el Convenio contiene prescripciones fundamentales, ampliadas y aclaradas posteriormente en el Código. La Parte A del Código es de obligado cumplimiento. Las normas mínimas de competencia exigidas al personal de los buques de navegación marítima, se facilitan de manera pormenorizada en una serie de cuadros. La Parte B del Código contiene orientaciones con carácter de recomendación, cuya intención



es ayudar a las Partes a implantar el Convenio. Las medidas recomendadas no son obligatorias y los ejemplos citados sirven únicamente para ilustrar el modo de cumplir ciertas prescripciones del Convenio. No obstante, las recomendaciones representan, en general, un enfoque que ha quedado armonizado tras las deliberaciones pertinentes en el seno de la OMI y las consultas con otras organizaciones internacionales.

El 25 de junio de 2010 se adoptaron las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y el Código de Formación, que representaron una revisión importante a esas normas. Las enmiendas de 2010 entraron en vigor el 1 de enero de 2012, en virtud del procedimiento de aceptación tácita y tienen por objeto actualizar el Convenio y el Código con respecto a los avances que se han producido desde que esos instrumentos se adoptaron inicialmente, así como permitir abordar cuestiones que se prevé surgirán en un futuro próximo.

Mediante las enmiendas adoptadas se introdujeron diversos cambios importantes a cada capítulo del Convenio y el Código, entre los que cabe mencionar:

- Mejora de medidas con el fin de prevenir prácticas fraudulentas asociadas a los certificados de competencia y consolidación del proceso de evaluación (supervisión del cumplimiento del Convenio por las Partes);
- Revisión de los requisitos sobre las horas de trabajo y los períodos de descanso; establecimiento de requisitos nuevos relativos a la prevención del uso indebido de drogas y alcohol, así como actualización de las normas de aptitud física para la gente de mar;

- Nuevos requisitos de certificación para los marineros de primera;
- Nuevos requisitos relativos a la formación en tecnologías modernas, tales como los Sistemas de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (SIVCE);
- Requisitos nuevos relativos a la concienciación del medio marino, las cualidades de liderazgo y el trabajo en equipo;
- Nuevos requisitos y metodologías de formación y titulación para los Oficiales electrotécnicos;
- Actualización de los requisitos de competencia para el personal de todo tipo de buques tanque, incluidos requisitos nuevos para el personal de los buques tanque para el transporte de gas licuado;
- Requisitos nuevos relativos a la formación en protección marítima, así como disposiciones que garanticen que la gente de mar reciba la debida formación para hacer frente a la situación en caso de que su buque sea atacado por piratas;
- Introducción de metodología moderna de formación, incluidos el aprendizaje a distancia y el aprendizaje en la red;
- Nuevas orientaciones sobre la formación del personal de a bordo de buques que navegan en aguas polares; y
- Nuevas orientaciones sobre la formación del personal que maneja sistemas de posicionamiento dinámico.

Las enmiendas de Manila ya aprobadas por nuestro país como Estado Parte de la OMI, integran el ordenamiento jurídico chileno, encontrándose actualmente el Proyecto Sustitutivo del Reglamento sobre Normas de Formación, Titulación y Carrera Profesional de la Gente de Mar, en toma de razón por la Contraloría General de la República. Una vez que ocurra aquello, se procederá a la publicación en el Diario Oficial, entrando en vigor en un plazo de 180 días, a contar del día subsiguiente de la mencionada publicación.

*Colaboración:
Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón*

EL PRÁCTICO DE LA BARRA DEL RÍO MAULE

LA PERLA DEL MAULE

Sin duda, uno de los personajes que más me llamó la atención, al asumir el mando de la histórica Capitanía de Puerto de Constitución, en la región del Maule, a principios del año 2018, fue la figura del “Práctico de la Barra”, don José Osvaldo MARRABOLÍ Hernández, quien día a día y por más de 50 años, ha efectuado la notable labor de guiar las embarcaciones, a través de la Barra del río Maule. Este personaje típico de la zona, quien ya supera los 80 años de edad, guarda en sus recuerdos gran parte de la historia reciente de dicha ciudad-balneario, relacionada con su borde costero y con su imponente río Maule, el cual desemboca en el océano Pacífico, a los pies de la ciudad.

La historia de la Villa Nueva Bilbao de Gardoqui, denominada ciudad de Constitución, en homenaje a

“Salvar la Barra.- Todo buque que se dirija a la ría de Constitución debe atracarse a la Caleta hasta quedar en comunicación con el semáforo del cerro Mutrún, para saber si se debe fondear en la Caleta o dirigirse a la barra del río, en cuyo último caso el práctico lo espera del lado adentro de la barra, para indicar por medio de una bandera la dirección que debe seguir a fin que pueda tomar bien la canal.”

Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile, Santiago, abril de 1880.

la Constitución Política de la República promulgada en 1828, siempre ha estado ligada a su actividad marítima y fluvial. Ya desde los primeros tiempos de la Conquista, se tiene registro que entraron na-



Detalle del río Maule desde su barra a la quebrada Honda. Año 1855 (Fuente:www.museodetalca.gob.cl).

ves por la desembocadura del río Maule. Luego, a inicios de la República, la ciudad de Constitución constituyó por casi tres cuartos de siglo, uno de los primeros y principales puertos de país, donde ingresa el primer buque a vapor al río Maule, en el año 1849, el buque "Fire Fly", de propiedad del ingeniero y empresario minero don Carlos Lambert.

Tal importancia tuvo la ciudad-puerto, que ostentó la categoría de puerto mayor hasta el año 1883, la cual mantuvo durante 55 años, hasta que fue rebajado a puerto menor. No obstante, el puerto de Constitución conservó cierta importancia hasta el año 1909, fecha en que la "Compañía Sudamericana" y la "Pacific Steam Navegation Company", cesaron definitivamente sus servicios de vapores en el Maule.

EL PUERTO DE LOS SUEÑOS ROTOS

Dentro de las razones que explican que Constitución no haya logrado mantener su categoría de actor relevante en el desarrollo portuario del país, aun con los auspiciosos primeros años como puerto mayor, se encuentra la dificultad que presenta el cruce de la denominada "Barra del río Maule", la que representó para muchos vapores una barrera natural imposible de sortear, debido a las condiciones de la rompiente y al posterior embancamiento que se aprecia hasta la actualidad. Esto terminó por convencer a los legisladores de antaño sobre la conveniencia de potenciar otras zonas del sur de nuestro país con grandes inversiones portuarias, tal como fueron en su tiempo, el desarrollo de los puertos de Talcahuano y Valdivia, que truncó los sueños de los habitantes de Constitución, de poder contar con un puerto comercial, sentimiento que cala hondo, hasta el día de hoy, en el alma local.

Sin embargo, esta pérdida de condición de puerto comercial no alejó a los maulinos de su querido río Maule, ni tampoco de sus actividades ligadas a este importante cuerpo fluvial. Es por esto que, durante gran parte del siglo XX, se desarrolló una pujante y muy reconocida industria de construcción naval. A nivel mundial, fueron conocidos sus "faluchos maulinos"; además, de albergar hasta el día de hoy, una activa flota de lanchas de pesca artesanal, debiendo estas, tal como lo hicieron los vapores en

el pasado, surcar la temida Barra del Maule para hacerse a la mar, para luego volver con el sustento a su puerto base, ubicado en el sector el Dique del río.

LA AUTORIDAD MARÍTIMA Y LA BARRA DEL MAULE

Debido a su dinámica actividad marítima, desde sus primeros años existe la Autoridad Marítima en la ciudad de Constitución, contando con la denominación, en primera instancia, de Gobernación Marítima del Maule para luego mantener su presencia hasta nuestros días, a través de la Capitanía de Puerto de Constitución.

El cruce de la Barra ha sido para la Autoridad Marítima Local, una preocupación constante en sus actividades de control y fiscalización, por considerarse una maniobra de alto riesgo para las naves. En consideración, además, del numeroso registro de embarcaciones naufragadas, muchas veces con pérdidas de vidas humanas, que han marcado trágicamente las maniobras de entrada y salida del Maule.

Según antecedentes de la época, mientras se mantuvo el tráfico de embarcaciones de cabotaje en el puerto de Constitución, fue el Servicio de Pilotaje y Practicaje de la Armada, el que supervisó el cruce de la barra. En los años 70 del pasado siglo, fue la Autoridad Marítima Local, a través de la Capitanía de Puerto, la que controló las entradas y salidas de la Barra, manteniendo personal permanente y con conocimientos de la actividad de ingresar naves a través del río.

El "Práctico de la Barra", don José Marabolí, me señaló que el último personal naval asignado a esta tarea, habría sido don Aníbal Pérez y que posteriormente, por casi medio siglo, solo ha estado él a cargo de las maniobras, aunque en forma particular, ya que esta actividad, única en el país, no se encuentra actualmente regulada en nuestras normativas.

EL PRÁCTICO DE LA BARRA

Don José (el Práctico de la Barra) nació en Constitución en la década del 40 y, según me señaló, solo en muy pocas oportunidades ha salido de la



Don José Osvaldo MARABOLÍ Hernández (Q.E.P.D.)

ciudad, pues la labor que realiza, le demanda permanente dedicación. Es así como cada mañana, acude a su lugar de trabajo (Mirador Roca Las Ventas) en la desembocadura. Tenga o no tenga maniobra con embarcaciones, él debe observar la condición de la Barra y los constantes cambios en la posición de los bancos de arena, que acechan a los patrones de las lanchas en sus aventuras de entrada y salida por el Maule: —Hay que mirar los tumbos —señala— como técnica para identificar los bajos fondos.

Actualmente, las lanchas artesanales con base en el río Maule son alrededor de 25 y una que otra, de otro puerto, recalca durante el año. Desde su puesto de control y luego de evaluar las condiciones de factibilidad de la maniobra, en consulta con la Autoridad Marítima Local, don José les brinda a las embarcaciones la entrada y salida a través de la Barra. Hoy se ayuda en las comunicaciones de un aparato radial VHF, el que vino a reemplazar a las banderas blanca y roja, que utilizó en antaño para efectuar sus únicas indicaciones al puente de gobierno “Más al norte, más al sur y derecho”.

No han sido cientos, sino miles las maniobras de entrada y salida de la Barra del río Maule, que, por más de 50 años, don José MARABOLÍ ha liderado con responsabilidad y dedicación. Su encomiable labor ha evitado la ocurrencia de accidentes y, sin duda, ha mantenido con vida la actividad marítimo-pesquera que tanta gloria y desarrollo trajo a esta noble tierra en tiempos pasados.

La presente recopilación de antecedentes es solo un sencillo pero sentido reconocimiento a este viejo Lobo de Mar, aliado permanente de tantos Capitanes de Puerto, en sus pasos por la región del Maule y por la hermosa ciudad de Constitución, la Perla del Maule.

Don José Osvaldo MARABOLÍ Hernández (Q.E.P.D.) falleció el 11 de junio de 2019; tres meses antes de la publicación de este artículo.

REFERENCIAS

- Alfredo Lèvéque (1878). Estudio sobre la ría del puerto Constitución y la barra del río Maule.
- Armada de Chile (1880). Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile. Volumen 6.
- CF (OM) (R) José Pezo Lagos (2000). Antecedentes Históricos de la Autoridad Marítima de Constitución.
- Zapata, Vera y Arias (2017). *Oficios del Río Maule*.

Colaboración:
T1 LT Sr. Juan Pablo SÁNCHEZ Baeza

OFICINA DE DEPORTES NÁUTICOS DE SANTIAGO

LA EXPRESIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA EN LA CAPITAL NACIONAL



Personal de la Oficina de Deportes Náuticos, Región Metropolitana.

El 22 de enero del año 2015, siendo Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante el Vicealmirante don Osvaldo Schwarzenberg Ashton, se creó en Santiago la Oficina de Deportes Náuticos de la región Metropolitana, dependiente de la Capitanía de Puerto de Valparaíso, comenzando así la aventura de nuestra Organización de satisfacer las necesidades marítimas de los habitantes de la capital de nuestro país y con el desafío de brindar un servicio público marítimo de excelencia.

Aquel año, en un reducido espacio físico que contaba solo con una pequeña oficina, comenzó a ondear en la región Metropolitana el pabellón Litoral y con él, el espíritu de los hombres bravos. Emblema que ha dejado huella desde Arica hasta la Antártica, enfrentando adversidades y asumiendo grandes desafíos para atravesar nuevamente cantando el temporal.

De esta forma, la Autoridad Marítima Nacional inició esta aventura en un entorno geográfico des-

conocido, fuera de su sector de responsabilidad jurisdiccional, sin mar, ríos o lagos donde navegar; pero, consciente de la importancia estratégica que significaba poner a disposición de los habitantes de Santiago, los servicios que el Estado de Chile le ha encomendado brindar.

Tímidamente y poco a poco en aquel caluroso verano del año 2015, el usuario marítimo santiaguino comenzó a acercarse a las dependencias de la Autoridad Marítima para renovar solo unas pocas licencias deportivas náuticas. Estas fueron las primeras olas de avanzada de lo que en el futuro se transformaría en una marejada de personas de “exigentes personalidades”, que buscarían satisfacer no solamente sus requerimientos náuticos deportivos, sino que también verían en esas pequeñas dependencias la facilitación para todas sus necesidades marítimas.

Se iniciaba entonces la evolución de la idea original de instalar en Santiago una Oficina de Atención de Deportes Náuticos, influenciada por la expectativa de un buen desempeño, que empezó a generarse en la ciudadanía metropolitana, la cual, quizás, sin tener mayor conocimiento de la institucionalidad marítima nacional, comenzó a validar a la Oficina de Deportes Náuticos como una Autoridad Marítima competente y necesaria.

SANTIAGO, CIUDAD CAPITAL

Las estadísticas del último censo efectuado en nuestro país el año 2017, indicaron que la población total nacional corresponde a 17.574.003 personas, de las cuales el 40.5 % se concentra en la región Metropolitana con 7.112.808 habitantes. El mismo informe indicó que la siguiente región del país que posee el mayor número de personas es la de Valparaíso, con 1.815.902, correspondiendo al 10.3 % del total nacional.

Teniendo presente estos antecedentes, resulta necesario comparar el grado de presencia que la Autoridad Marítima mantiene en estas dos regiones: mientras en la región de Valparaíso se encuentra la DIRECTEMAR, DIRSOMAR, DIRINMAR, 3 Gobernaciones Marítimas, 8 Capitanías de Puerto y 34 Alcaldías de Mar, con una dotación aproximada de 1.330 personas, en la región Metropolitana solo se encuentra la Oficina de Deportes Náuticos, dependiente de la Capitanía de Puerto de Valparaíso, con 3 servidores.

De igual forma, la Alta Dirección Pública, con competencia en la Administración Marítima Nacional se concentra en la Región Metropolitana, tales como, el Ministerio de Defensa Nacional, del Trabajo, Relaciones Exteriores, Medio Ambiente y Obras Públicas entre otros, sumando además las respectivas Subsecretarías y diversos Servicios Públicos. Una muestra de lo anterior se evidencia en la aprobación, mediante Decreto N° 74 de fecha 9 de marzo de 2018, de la "Política Nacional Oceánica", documento propuesto por un Consejo de Ministros y que quedó bajo la conducción del Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual tiene base en la ciudad capital y que no cuenta con Seremis en regiones.

En el año 2018 y con el objeto de mejorar los procesos de ratificación e implementación de convenios internacionales y de enfrentar la próxima auditoría que en el año 2020 efectuará la



Funcionarios del GOPE en trámites ODN RM.



Alumnos U. San Sebastián en trámites de obtención de licencias CDC.

Organización Marítima Internacional a nuestro país, DIRECTEMAR solicitó a los Organismos Públicos de la Administración del Estado, con competencias de la Administración del Estado, con competencias en el ámbito marítimo, su cooperación para hacer frente a las altas exigencias que el esquema de auditorías de la OMI impone a los países miembros, dentro de las cuales se encuentra la necesidad de contar con una "Administración Marítima Nacional".

De esta forma, se efectuaron coordinaciones con 10 ministerios: Relaciones Exteriores, Trabajo, Minería, Defensa, Transporte y Medioambiente, entre otros, los cuales accedieron a designar un punto de contacto, los que conforman hoy el "Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional", gestionado por un Secretario Ejecutivo de dotación del Departamento de Asuntos Internacionales de DIRECTEMAR. Dicho organismo cuenta con 15 integrantes de la Alta Dirección Pública, 11 de los cuales se encuentran establecidos en la ciudad de Santiago.

El Boletín Estadístico Marítimo del año 2018, publicado por DIRECTEMAR, señala que en nuestro país el total de personal marítimo-portuario y deportistas náuticos matriculados en la Autoridad Marítima a nivel nacional, corresponde a 419.352. De ellos, el 13.2 % es de la Capitanía de Puerto de Valparaíso con 55.648, siendo esta Autoridad Marítima la que más personal controla, seguida por la Capitanía de Puerto de Puerto Montt, con un 6.8 % del total nacional con 28.530 personas.



Inspección de embarcaciones PDI.

Si nos remitimos solamente a los deportistas náuticos matriculados, el total nacional registrado es de 47.237. De ellos, el 38.2 % es controlado por la Capitanía de Puerto de Valparaíso, con 18.026 personas, seguida de la Capitanía de Puerto de Villarrica con el 11.4 %, correspondiente a 5.378 usuarios. Del total nacional de deportistas náuticos registrados, el 52 % de ellos tiene residencia en la capital de nuestro país.

Antecedentes concretos, como los expuestos precedentemente, confirman que, si bien en la actualidad la Región Metropolitana no cuenta con un espacio territorial físico donde la Autoridad Marítima Nacional ejerza su jurisdicción operativa y administrativa, esto no impide a nuestra Organización ofrecer un ambiente público-privado, en el cual se proyecte la gestión y conducción marítima nacional. Lo anterior, de acuerdo con sus características de vinculación organizacional, la interrelación de los diferentes actores y aspectos sistémicos de los procesos de gestión.

LA OFICINA EN LA ACTUALIDAD

La Oficina de Deportes Náuticos de la región Metropolitana cuenta en la actualidad con dependencias ubicadas en el interior de la Estación Naval Metropolitana, consistentes en tres estaciones

de atención de público, ofreciendo servicios de examinación náutica, pago de órdenes de ingreso e inscripción e inspección de naves menores, requiriendo el apoyo permanente de la Capitanía de Puerto de Valparaíso, en cumplimiento al marco normativo vigente.

Anualmente presenta un crecimiento continuo de un 23 % en tramitaciones y de un 57 % en inscripciones de naves menores, donde ciudadanos de todos los ámbitos sociales, laborales o profesionales llegan hasta sus instalaciones con el fin de obtener, renovar, convalidar y solicitar duplicados de licencias náuticas, así como también a realizar inscripciones y transferencias de sus embarcaciones deportivas. También hacen uso de sus servicios, instituciones de las Fuerzas Armadas, Carabineros y Policía de Investigaciones, además de organismos académicos, como prestigiosas universidades dedicadas a la investigación marina.

La preocupación por proyectar hacia la ciudadanía el espíritu incansable de nuestro Servicio ha hecho impulsar el desarrollo de nuevas escuelas náuticas, contexto en el cual se logró la creación de las escuelas de buceo del GOPE de Carabineros de Chile y de las Fuerzas Especiales del Ejército, las que bajo la tuición de esta Oficina han titulado ya a más de 100 nuevos buzos deportivos autónomos entre los años 2017 y 2019.

De igual manera, se ha contribuido al desarrollo del área de Navegación en la carrera de Ingeniería en Ecoturismo de la Universidad San Sebastián; con un trabajo en conjunto con su facultad de Santiago, se examina cada año a un promedio de 24 alumnos interesados en obtener título de Patrón Deportivo de Bahía, Capitán Deportivo Costero y Radio Operador del Servicio Móvil Marítimo, haciendo tangible así la visión de futuro marítimo en estos jóvenes profesionales.

Ciertamente, sus funciones originales han escalado notoriamente en lo que a su campo de acción se refiere. Con el correr de estos pocos años, las exigencias propias de nuestro servicio y la ubicación de sus instalaciones en el epicentro del quehacer nacional, sumado a su cercanía a las sedes guber-



Inspección de embarcaciones PDI.

namentales y centros del continuo accionar cívico, la han transformado en un polo de gestión para los usuarios ligados al ámbito marítimo. Desde diferentes consultas y requerimientos de gestión en los diversos ámbitos de acción de la Autoridad Marítima, tales como concesiones marítimas, personal marítimo o puertos y terminales; solicitudes de copias de órdenes de ingreso por parte de Agencias de Naves con base en Santiago; hasta recepción de correspondencia y solicitudes de tramitaciones dirigidas a las distintas Capitanías de Puerto, a lo largo de todo el litoral continental e insular. Demandando de su personal una alta exigencia profesional y administrativa para orientar adecuadamente los requerimientos de sus usuarios.

EL FUTURO

La Administración del Estado de Chile, por medio de sus Organismos integrantes tales como Ministerios, Subsecretarías y Servicios Públicos, se encuentra radicada en la región Metropolitana, espacio geográfico en donde se toman las decisiones sobre las políticas públicas nacionales. En línea con lo anterior, gran parte de la Administración Marítima Nacional también se encuentra ubicada en la Capital de nuestro país, antecedente con visión de futuro que permitió en el año 2015 inaugurar la Oficina de Deportes Náuticos de la Autoridad Marítima Nacional en Santiago.

Con este acto, DIRECTEMAR proyectó su campo de gestión hacia un entorno altamente demandante, consciente de la necesidad estratégica que involucraba acercar a la Autoridad Marítima a la Alta Dirección Pública Nacional y al 40.5 % de la población de nuestro país. En este sentido, la dotación de hombres y mujeres de la Oficina de Deportes Náuticos de Santiago realiza un constante esfuerzo por acercar a la comunidad al quehacer de la Autoridad Marítima, preocupándose día a día por brindar un Servicio Público Marítimo de excelencia, siendo embajadores de las dinámicas marítimas que se producen en el borde costero, mar, ríos y lagos navegables y promoviendo nuestro accionar por medio de cada una de las interacciones que realiza con el entorno social santiaguino.

La Oficina de Deportes Náuticos de la región Metropolitana, dependiente de la Capitanía de Puerto de Valparaíso, tiene conciencia del rol que le corresponde cumplir, efectuando permanentemente revisión de sus procesos orientados a la optimización de los mismos, encontrándose preparada para asumir los desafíos que la Organización y el entorno en el cual se encuentra inserta le impongan. Tal vez, en el futuro, se transforme en la primera Alcaldía de Mar o Capitanía de Puerto técnico-administrativa de Chile.

REFERENCIAS

- Instituto Nacional de Estadísticas (2018). *Síntesis de Resultados Censo 2017*. Disponible en <http://www.censo2017.cl/descargas/home/sintesis-de-resultados-censo2017.pdf>
- Gobierno de Chile (2018). *Política Oceánica Nacional de Chile*. Disponible en https://minrel.gob.cl/minrel/site/artic/20180309/asocfile/20180309143025/poli_tica_oceanica_nacional_de_chile_ok.pdf
- DIRECTEMAR (2018). *Boletín Estadístico Marítimo*. Disponible en <http://web.directemar.cl/estadisticas/maritimo/2018/mobile/index.html>

Colaboración:

*Litoral Sr. Norman AHUMADA García y
T1 LT TC (R) Luis STEWART Pizarro*

FASCINATING! A GREAT SEA STORY . . .

¡FASCINANTE! UNA GRAN HISTORIA DE MAR...

Autor desconocido

The passenger steamer SS "Warrimoo" was quietly knifing its way through the waters of the mid-Pacific on its way from Vancouver to Australia. The navigator had just finished working out a star fix and brought the master, Captain John Phillips, the result. The Warrimoo's position was LAT 0° 31' N and LON 179 30' W. The date was 31 December 1899.

"Know what this means?" First Mate Payton broke in, "We're only a few miles from the intersection of the Equator and the International Date Line".

Captain Phillips was prankish enough to take full advantage of the opportunity for achieving the navigational freak of a lifetime. He called his navigators to the bridge to check & double check the ships position. He changed course slightly so as to bear directly on his mark. Then he adjusted the engine speed. The calm weather & clear night worked in his favor.

At mid-night the SS "Warrimoo" lay on the Equator at exactly the point where it crossed the International Date Line! The consequences of this bizarre position were many: The bow of the ship was in the Southern Hemisphere & in the middle of summer. The stern was in the Northern Hemisphere & in the middle of winter. The date in the aft part of the ship was 31 December 1899. In the bow (forward) part it was 1 January 1900.

This ship was therefore not only in two different days, two different months, two different years, and two different seasons, but it was also in two different centuries - all at the same time.

El vapor de pasajeros SS "Warrimoo" navegaba tranquilamente por el océano Pacífico desde Vancouver hacia Australia. El Oficial navegante acababa de calcular la posición de la nave y llevó el resultado al capitán John Phillips. La posición determinada fue latitud 0° 31' N y longitud 179° 30' W, la fecha era el 31 de diciembre de 1899.

—¿Sabe lo que esto significa? —le dijo el Primer Oficial Payton emocionado—, estamos a solo unas pocas millas de la intersección del ecuador y de la Línea Internacional del Cambio de Fecha.

El capitán Phillips fue muy sagaz y oportuno para aprovechar al máximo la oportunidad y lograr la navegación más extraordinaria de toda la vida. Llamó a sus oficiales al puente para comprobar y verificar la posición de la nave. Luego, cambió el rumbo ligeramente con el fin de dirigirse directamente al punto de intersección y ajustó la velocidad de la máquina. La calma y la noche clara favorecieron su empeño.

A medianoche el "Warrimoo" estaba sobre la línea ecuatorial, exactamente en el punto donde se cruza con la Línea Internacional del Cambio de Fecha. Los resultados de esta insólita y excepcional posición del buque fueron que: la proa de la nave se encontraba en el hemisferio sur, en pleno verano. La popa estaba en el hemisferio norte, en pleno invierno. La fecha en el sector de popa era el 31 de diciembre de 1899. En cambio, en el sector de proa era el 01 de enero de 1900.

El buque se encontraba, por lo tanto, no solo en dos días diferentes, en dos meses diferentes, en dos años diferentes y en dos diferentes épocas del año, pero también en dos siglos diferentes, simultáneamente.

Colaboración:

*Litoral Mayor Sr. Hellmuth
SIEVERS Czischke*





Fuente: Google Maps (2009).

BANDERA CHILENA

EN LA TORRE DEL FARO DEL MUELLE AL SERVICIO DEL PERÚ

TRATADO DE LIMA

El Tratado de Lima, también conocido como Tratado de Rada y Gamio-Figueroa Larraín o Tratado de 1929, es un acuerdo del 3 de junio de 1929, firmado en la ciudad de Lima entre Chile y Perú, que puso fin a la controversia de la soberanía de las provincias de Tacna y Arica. Según el Tratado, la Provincia de Tacna se reincorporaba al Perú y la de Arica quedaba en poder de Chile, que se comprometía a pagar a Perú una indemnización de seis millones de dólares estadounidenses. Asimismo, fijaba la línea de la Concordia como el límite fronterizo terrestre entre ambos países y las servidumbres a favor del Perú, "un muelle al servicio del Perú" en Arica y el ferrocarril Tacna-Arica.

El muelle se encuentra en el sector 3, zona norte de la bahía, conformando el sitio N° 7 de las instalaciones portuarias de dicho puerto. Es operado por ENAPU-PERÚ, si bien no constituye dominio terri-

torial peruano, cuenta con autonomía migratoria, administrativa y operativa, aduanera, laboral y sanitaria.

ACONTECIMIENTO

Corría el año 1985 y se aproximaba la fecha para dar cumplimiento a lo acordado en el Tratado de 1929; es decir, hacer entrega de las instalaciones portuarias al Gobierno del Perú con la materialización de un muelle de atraque para su servicio (reitero: "servicio"); ante lo cual, ambas Cancillerías acordaron efectuar una visita de reconocimiento e inspección de dichas estaciones.

El 6 de enero y muy próximo a la fecha de esta visita oficial, llega a la Gobernación Marítima de Arica, la torre de fibra de vidrio color verde, dando fiel cumplimiento a las nuevas disposiciones de las señales marítimas, según lo fijado por la IALA entidad internacional que regula dichas señales en todo su aspecto, para ser armada e instalada en el muelle en cuestión.



Imagen donde se aprecia parte de la bandera sobre la estructura del faro.

Para ello, se dispone que el Jefe del Departamento de Operaciones y Señalización Marítima, entre otros cargos, tome el control e instale dicha señal en el más breve plazo en el cabezo del muelle al “servicio del Perú”, cuyas coordenadas ya se encontraban fijadas.

El Oficial a cargo y el personal de dotación del “Faro Limar” dieron inicio al trabajo encomendado; comenzaron por el traslado de cada una de las partes y piezas y la ubicación del punto exacto para su instalación. Acciones que realizaron a tan solo 48 horas antes de la fecha de la visita oficial de ambos Cancilleres, programada para el 10 de enero 1985.

Durante los trabajos y prácticamente a horas del evento, el cabo más mote de los fareros, de apellido SÁNCHEZ, hace la siguiente pregunta: —Mi Teniente, ¿por qué no pintamos la bandera en la torre?

Los otros dos integrantes del grupo de trabajo, el cabo CORNEJO y el Oficial a cargo, se miraron y asintieron positivamente con un gesto, y llenos de patriotismo dijeron: —¡¡¡Buena idea...!!! No obstante, conociendo a su mando, el Oficial resolvió preguntar al Comandante, no sin antes ordenar se

dibujara en forma proporcional la bandera nacional en la parte central de la torre.

Se le preguntó al Comandante y Gobernador Marítimo de la época, CF Sr. Guillermo ARANDA Pinochet, el cual autorizó el pintado de la bandera chilena en la estructura, pero en ambas direcciones al lado oeste y este, para que al ingresar al muelle ya sea desde tierra o desde el mar, al tener a la vista la torre se viera la bandera.

Por lo anterior, vía radio, se dio la orden de iniciar el pintado de las banderas, cuyo diseño y medidas ya estaban dibujados en la torre (el teniente conocía muy bien a su Comandante). La tarea se realizó con rapidez y muy delicadamente, y quedó finalizada a pocas horas de la visita. Los tres servidores pasaron rápidamente al cambio de tenida y a cubrir sus puestos de control y vigilancia en sectores próximos al acceso del Muelle al “servicio del Perú”.

RESULTADO

Se cumplió el objetivo de mostrar a todos los participantes y visitantes nuestra bandera en la torre del faro instalada en el muelle al “servicio del Perú”. El grupo de trabajo estaba feliz por el resultado de la iniciativa, dada la calidad de los visitantes, ambos Cancilleres, la presencia de autoridades nacionales locales y peruanas, además de la prensa de ambos países.

CONSECUENCIAS POSTERIORES

Reclamo de la Cancillería peruana y las consecuentes exigencias de explicaciones a la Cancillería nacional y al Ministerio de Defensa. La Comandancia en Jefe de la Armada escuchó el motivo del pintado de nuestra bandera y el apoyo de la Autoridad superior fue un salvavidas. Esta última nos dio las felicitaciones, vía telefónica, por la iniciativa; la cual; por supuesto, no quedó registrada en ningún historial, bitácoras y hojas de vidas. Finalmente, solo quedó la satisfacción de ser reconocidos y felicitados por nuestro Comandante en Jefe.

*Colaboración:
Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides*

EXPERIENCIAS

II PARTE

INTRODUCCIÓN

Continuando con lo publicado en la revista BONANZA del año 2018, presento la II Parte del artículo sobre la participación de Colombia en la Guerra de Corea, único país de Latinoamérica que tuvo la voluntad de enviar tropas y comprometerse en la lucha contra el dominio marxista leninista que se estaba expandiendo en el Oriente, en apoyo a las otras naciones lideradas por EE. UU.

Esto es un humilde reconocimiento al valor demostrado por estos soldados y marinos que lucharon por la Libertad.

VIVENCIAS Y EXPERIENCIAS

GUERRA DE COREA

El 10 de enero de 1953, deben relevar al 2° batallón del 31° Regimiento en la línea principal del frente. Vuelven los patrullajes de combate que fueran maldecidos por los soldados. Al mando de oficiales salen los pelotones con el fin de tomar prisioneros y material de interés, asaltar algún objetivo predeterminado, probar la solidez defensiva del enemigo en un punto o simplemente reconocer el área patrullada.

Al finalizar el mes de enero, se intensifica el patrullaje hay contacto con el enemigo ocasionando serias bajas tanto en heridos como muertos.

El 23 de enero de 1953, el comando del batallón por la Orden del Día felicita a los Tenientes Miguel Ospina y Edgardo Vallejo por la conducción de las misiones de patrullaje efectuadas esos días. Hay mención especial para el radioperador,

Cabo Primero José Rodríguez Silva, quien, a pesar de la intensidad del combate, mantuvo con serenidad la comunicación informando sobre el desarrollo de la situación y haciendo posible el apoyo de artillería.

El 24, el comando del regimiento dispuso que el "Batallón Colombia" rotara de posición con el 2° batallón del 17° Regimiento en el sitio de Común-Ni, para luego ser relevado en la línea de fuego el día 26 de enero y pasar al área de reserva conocido como "Indian Head". Vuelve el descanso y los entrenamientos.

El 12 de febrero de 1953, una fuerza de tarea de "El Colombia" realizó una acción de limpieza en el área de Hodback donde capturan 76 individuos, presumiblemente infiltrados.

Al comando del 31° Regimiento, llega el Coronel William Kern, inflexible y marcadamente obcecado, además de poco amigo de los sudamericanos.

Ruiz Novoa recibe instrucciones de efectuar un *raid* sobre las posiciones enemigas, con el fin de capturar prisioneros y documentos a la vez de infligir bajas y daño material a las posiciones fortificadas. La operación es denominada "Bárbula" y se dan 10 días para escoger el escenario y preparar el operativo.

En marzo, nuevamente hay traslado para "El Colombia" que pasa a ocupar la zona adelantada de "Camp Stewart". Miguel Ospina es asignado como jefe de transmisiones para lo cual pasa a formar el Estado Mayor del batallón.

Después de un intenso entrenamiento el TC. Ruiz asignó el *raid* a la Compañía C, al mando del capitán Hernando Acevedo, con su ejecutivo, Teniente



(Foto: <https://colombianabroad.com/>)

José Jaime Rodríguez y tres pelotones de fusileros a cargo de los tenientes Miguel Piñeres Grimaldi, Luis Alberto Andrade y Luis A. Bernal Baquero. La unidad debía atacar y destruir las posiciones que se encontraban localizadas sobre el cerro 180 con tres cimas que reciben la denominación táctica de 180A, 180B y 180C.

Saliendo al amanecer se debía lograr la cima para efectuar el ataque. Se estimaba que el cerro 180 permanecía ocupado de día por un pelotón de fusileros reforzado con dos ametralladoras punto 50 y dos morteros de 60 mm.

A las 06.25 horas, el primer pelotón informa haber alcanzado la distancia de asalto y el Comando ordena a los dos pelotones continuar. Dos minutos más tarde el primer pelotón hace contacto con el enemigo, y el Comando ordena iniciar los fuegos de apoyo. Tres minutos después, el segundo pelotón informa que está recibiendo fuego. La posibilidad de sorprender al enemigo se había perdido.

El comandante del batallón manejó oportuna y adecuadamente la acción. Se respondió con celeridad los pedidos de fuego y el tercer pelotón se desplazó con rapidez en apoyo del escuadrón de asalto, pero la resistencia china en el cerro 180 superó los estimativos optimistas que se hicieron al respecto. Las casamatas, que se suponían destruidas o al menos debilitadas por los fuegos de ablandamiento efectuados tres días atrás, estaban sólidas y presentaban una excelente defensa. El apoyo de artillería enemigo en los cerros vecinos indicó un plan efectivo de defensa, de manera que la capacidad de combate colombiano se vio menguada por las cuantiosas bajas.

Con todo se combatió arduamente. Se calcula que las bajas enemigas debido al combate cuerpo a cuerpo y al intenso apoyo que recibieron del batallón y de las puestas por el regimiento y división, superaron con mucho a las sufridas por la unidad colombiana.

Hacia las 07.00 horas, se vio el movimiento de refuerzos chinos desde los cerros vecinos, de inmediato Ruiz Novoa ordenó se abriera fuego de apoyo pedido por el primer escalón. La artillería china unió sus fuegos a los morteros, tornando la situación difícilísima, por lo cual, el comando del batallón ordenó el repliegue mediante las previamente acordadas bengalas luminosas, insistiendo en la evacuación de heridos y muertos, una verdadera proeza bajo el fuego enemigo. El tercer pelotón, con sus efectivos todavía completos, se dedicó a esa labor y pronto comenzó a sentir bajas pese a lo cual prosiguió su tarea con un alto sentido de responsabilidad.

Al atardecer en un silencio enigmático, pasada la tensión angustiosa, las agrupaciones regresan a sus posiciones traspasando la línea ocupada por las tropas americanas, quienes miran con admiración a cada uno de los soldados colombianos a los que aplauden a pesar de transportar los heridos en camillas.

Contabilizadas las bajas, una vez llegados varios rezagados al puesto de reunión de heridos de antemano, fue de 11 muertos, 43 heridos y 10 desaparecidos que se supuso habrían caído prisioneros. Aunque la misión de

capturar prisioneros y documentos no pudo cumplirse y el porcentaje de hombres y armamento perdido en la acción fue muy alto, el batallón cumplió la tarea impuesta. Comunicaciones interceptadas al mando enemigo confirmaron la realización del asalto y el combate cuerpo a cuerpo, pero la cantidad de bajas sufridas por los pelotones de asalto no permitió la toma y el conservar el objetivo. Una nueva incursión no podría hacerse con menos de un batallón atacando varios frentes simultáneamente. Había fallado la inteligencia del Regimiento. Grave error cometió el Mando del 31° Regimiento, que pagó su precio con la sangre de las tropas colombianas.

“El Colombia”, a pesar de las pérdidas sufridas en el sangriento ataque al cerro 180, fue comprometido dos días después en el frente de batalla,



Sello postal alusivo a la participación de los soldados colombianos en Corea.

relevando al 1° Batallón del Regimiento. No se le permitió al Batallón Colombia asimilar el golpe sufrido en la operación “Bárbula”.

El sector que le correspondió defender a la unidad colombiana era uno de los más difíciles del frente. Era un peligroso sector de tres kilómetros que incluía el cerro Old Baldy o Viejo Calvo, llamado así pues en un principio había tenido una zona boscosa en su cima, pero la aviación, artillería y morteros estadounidenses la había bombardeado hasta aplanarla totalmente. Desde 1951, había sido el escenario de varias batallas anteriores. Fue ocupada por los estadounidenses y luego recuperada por los chinos en muchas oportunidades. Por un costado del Old Baldy venía una carretera que comunicaba directamente con Seúl. De allí la importancia estratégica del cerro. Había que cuidarlo para evitar que la carretera quedara en manos del enemigo.

En esta nueva posición, dos compañías, la A en la posición Dale y la B en el cerro Old Baldy, ocuparon el frente en ese orden de oeste a este, y la C un poco más atrás en medio de las dos. La ya menguada Compañía de Reemplazos cubrió las bajas de los días anteriores, con lo cual quedó liquidada. Así la totalidad del batallón se encontraba en el frente sin retaguardia.

Alfredo Forero Parra [sic]: Terminada la entrega y firmada el acta final en la cual asumía la responsabilidad, pregunté al Sargento puertorriqueño quien me entrega la posición, por el tiempo de permanencia de las tropas que salían y la situación reinante, a lo cual me contestó: —Teniente, nosotros llevamos cinco días de estar en esta posición, otro tanto permanecieron las tropas a las cuales relevamos. Y agregó: —Esta posición es un verdadero cementerio puesto que un centenar de veces ha sido tomada y combatida por el enemigo, así como recuperada otro tanto por los nuestros. No más de ocho días dura una tropa en este frente ya que es continuamente castigado por el intenso fuego enemigo que causa innumerables bajas en personal y material, sembrando desconcierto, desmoralización y agotamiento.

La frágil defensa de este sobre extendido frente y las debilitadas casamatas y trincheras, debido al largo

invierno y constante fuego enemigo, llevó al Coronel Ruiz a requerir del Regimiento una reserva que diera capacidad defensiva a las compañías colombianas, todas desplegadas sin capacidad de contraatacar, obteniendo la asignación de una compañía de fusileros del Batallón de Reserva estadounidense.

Desde su llegada, “El Colombia” recibió sin tregua fuego de cañón, mortero y ametralladora. A partir del día 20, comenzó un martilleo incesante de artillería sobre las posiciones del 31° Regimiento. “El Colombia” en Old Baldy, el Segundo Batallón se encuentra a su izquierda y, el Tercer Batallón está en el cerro Pork Chop, lo que coloca a los colombianos en medio de los dos batallones estadounidenses. Un ataque de artillería de esta naturaleza solo denota que se está ablandando el terreno para facilitar un ataque. Comunicaciones interceptadas y la llegada de desertores chinos confirman el ataque. La noticia es inmediatamente transmitida al escéptico Coronel Kern.

El día 21, cinco cadáveres fueron descubiertos en el cerro 180: cuatro colombianos y un estadounidense. Estos fueron expuestos en forma desafiante por los chinos, buscando que “El Colombia” cayera en la trampa de recuperarlos. El comando del Batallón, temerariamente, decidió hacerlo, lo que causó el asombro en las autoridades superiores, hasta el punto en que el Coronel Kern, Comandante del Regimiento, acudió a presenciar el rescate, que culminó con el paso de las líneas por un equipo de voluntarios de la Compañía C, integrado por los más aptos, entre quienes figuraban zapadores expertos en remoción de minas y trampas explosivas, en consideración a que los cuerpos podrían estar minados. Las proezas de la patrulla de rescate son inigualables. El soldado Alejandro Martínez Roa ascendió hasta la cumbre del cerro 180. Desactivó una mina china bajo el cadáver de su compañero y descendió con su lamentable carga. Escapaba bajo el fuego enemigo, cuando fue divisado, y regresó al aciago cerro con el cabo Limas para sacar otros cuerpos unido a una patrulla colombiana que había logrado infiltrarse.

Antes de las tres de la tarde se había cumplido la misión bajo el intenso fuego enemigo y condiciones peligrosísimas. Esta hazaña mereció la Estrella de Plata, concedida en el lugar del combate, al cabo

1° Pedro Limas Medina, comandante de la patrulla, y a los soldados Gerardo Quilindo, César Quiñones, Alejandro Fialla Cubillos y Alejandro Martínez Roa. El Coronel Ruiz Novoa le dijo al soldado Martínez Roa: "Que hazaña han hecho ustedes. Que demostración de valor, de precisión y coraje. La patria sabe que en ustedes está muy alto el pendón nacional."

El día 22, el ablandamiento de la posición en Old Baldy fue intenso. Más de 2.000 granadas y morteros cayeron sobre las posiciones colombianas.



Evacuación de soldados colombianos heridos en la guerra de Corea en 1951. (Foto: www.elespectador.com)

El día 23 de marzo en vista que la Compañía B llevaba 11 días en la posición más difícil y de mayor castigo sin haber sido relevada, decidió el Coronel Kern ordenar la rotación de la Compañía C por la B. La Compañía C había conducido el reciente ataque al cerro 180 y apenas había logrado reorganizarse. De inmediato objetó la orden el Coronel Ruiz Novoa, quien esperaba un ataque y no consideraba prudente ese tipo de maniobra, además de no contar con una unidad de reemplazos, queriendo a todas luces evitar enviar la "C" a otro infierno tan poco tiempo después de la operación "Bárbula". Kern se sostuvo en la orden emitida y el Coronel Ruiz no tuvo más remedio que obedecer. Se ordenó el relevo de la Compañía B por la C. Este relevo comenzó hacia las tres de la tarde, pero el fuego enemigo impedía su avance y nuevamente la Compañía C empieza a sufrir bajas dificultando llegar al destino. La Compañía B que llevaba tantos días bajo fuego estaba lógicamente desmoralizada y desmotivada. No es fácil vivir la experiencia de tantos días bajo fuego de artillería, sufriendo bajas sin que se repongan los hombres perdidos y sin saber cuándo se darán las órdenes de relevo. Para ellos, la orden llegó como una bendición de Dios.

Alfredo Forero [sic]: Ese día nuestras posiciones se encontraban seriamente ablandadas por el fuego enemigo de artillería y morteros. En nuestra posición del segundo pelotón de fusileros de la Compañía B nos encontrábamos defendiendo el cerro de Old

Baldy. Pasado el mediodía, se me ordenó alistar el pelotón porque al caer la noche seríamos relevados por la Compañía C que se encontraba a nuestro lado.

Todos, desde nuestros puestos de combate, esperábamos ansiosos el relevo, pero nada que llegaban para reemplazarnos. Hacia la cinco de la tarde decidí hablar con el comandante estadounidense de los tanques quienes nos apoyaban con su poder de fuego. Convencido de que se nos avecinaba un ataque logré que nos facilitara una ametralladora. 30 para emplazarla en mi posición y así mejorar su defensa. Todo se alistó, incluso el lanzallamas que teníamos asignado.

A las 8:30 PM el puesto avanzado de la Compañía A al mando del subteniente Álvaro Perdomo, que se encontraba en el puesto Dale, en medio de un batallón estadounidense en el cerro Pork Chop y la Compañía B de "El Colombia", que estaba a nuestro lado, sufrió un violento ataque. A pesar de su tenaz resistencia no pudo mantener la posición. Desde Old Baldy, tanto la Compañía B y C apoyamos con fuego de ametralladoras y de tanques que estaban en nuestras posiciones. Batimos las armas automáticas y fusiles sin retroceso con que se apoyaban las tropas chinas.

Cuarenta minutos después del ataque a Dale, se desencadenó intenso fuego de artillería y morteros

pesados sobre Old Baldy. La tierra se estremecía como en un terremoto y un continuo relampaguear seguido de ensordecedoras explosiones cubría toda la posición de nuestra Compañía, la B. Las fugaces siluetas de los hombres, las armas y las debilitadas fortificaciones, parecían espectros entre los estallidos del enemigo. Gritos de angustia y quejas de agonía se mezclaban al tableteo del fuego propio y enemigo. El combate arreciaba a cada instante. A corta distancia se oía disparar los morteros de 60 y 82 mm del enemigo. Las comunicaciones se fueron perdiendo. No respondían los apuntadores de las piezas ni los comandantes de escuadra. De repente me comunicaron la muerte de mi reemplazante de pelotón el Sargento Azael Osorio Salazar; luego la del comandante de la tercera escuadra, cabo primero José Narvárez Moncayo, que próximo a morir gritaba que lo levantaran de los pies para aliviar su padecimiento pues había sido seccionado por la cintura y nada podía hacerse por él. La muerte del cabo primero Ernesto González Varela, comandante de la segunda escuadra, donde había instalado mi puesto de combate fue atroz. Estábamos casi en contacto de codos. Disparaba él su ametralladora sobre una avalancha de chinos que se nos vino encima cuando un proyectil de bazuca lo impactó decapitándolo, quedando la cabeza colgada de la espalda. Creía vivir una pesadilla o película de horror hasta que nuevas explosiones sobre mi casamata, me hizo regresar a la realidad. Di aliento a mis hombres y continué en comunicación con las ametralladoras y di instrucciones para que un cabo tomara el lanzallamas, para dispararlo cuando apareciera el enemigo.

A los pocos minutos llegaron al casamata dos soldados gritando, "¡Los chinos, los chinos!". Efectivamente, los chinos se abalanzaron sobre nuestra posición dando aullidos estridentes, disparando ráfagas de subametralladora y lanzando granadas.

El ataque no prosperó. Fueron detenidos en las alambradas quedando estas llenas de cadáveres enemigos.

Una nueva oleada de chinos atacó de nuevo, rompiendo la defensa y llegando a nuestras trincheras. Ahí comenzó a llegar el relevo. Desconocían los puestos de amunicionamiento, la distribución de las casamatas y sus sectores de defensa.

El Coronel Ruiz tenía razón, el ataque era inminente. El relevo en que insistió el Coronel Kern, comandante del Regimiento, había dejado en muy malas condiciones las dos compañías involucradas. Ahora los colombianos estaban pagando el precio. La Compañía C había sido duramente golpeada en la operación "Bárbula" y sus hombres aún estaban bajo sus efectos y sin poder llegar totalmente a ocupar sus puestos en Old Baldy.

Un regimiento chino perfectamente sincronizado había lanzado el ataque sobre Dale. Mientras se distraía el mando del Regimiento con el ataque anterior, que tocaba el batallón estadounidense contiguo a la compañía colombiana, otro regimiento chino avanzó en medio de la oscuridad hacia Old Baldy y se situó en posiciones de asalto mientras



Foto: Museo Militar de Colombia. Disponible en <https://www.museomilitarcol.com/sala-guerra-de-corea/>

caía una lluvia espantosa de artillería enemiga. El incesante bombardeo de ese y días anteriores habían logrado con creces sus objetivos de ablandamiento, destruyendo buena parte de las alambradas y minas, dejando sin defensas las trincheras al ataque directo. Toda la noche se combatió fieramente en medio de la confusión causada por la oscuridad y por la presencia de elementos de dos compañías colombianas en Old Baldy, pues el relevo al no concluir con la mitad de la C continuaba en el frente con la mitad de la B. La situación de la defensa no podía ser más débil. Un batallón completo atacando y dos compañías adicionales reforzándolo era una fuerza demasiado grande contra las tres compañías de “El Colombia”.

El Coronel Ruiz avisó su intención de utilizar la compañía de reserva estadounidense que le había sido asignada para contraatacar y proteger a las tropas comprometidas en el combate. El oficial de enlace estadounidense palideció ante la solicitud. Con voz trémula declaró que ya la reserva se había empleado para contener la penetración china en el cerro Pork Chop, en defensa del tercer batallón estadounidense. Con él se había recuperado el cerro y ayudado a los estadounidenses. No había mediado aviso ni advertencia previa al Coronel Ruiz.

“El Colombia” quedaba reducido a sus propios medios, nuestra unidad carecía de reserva para contraatacar. La Compañía A, que hubo de replegarse ante la ferocidad del ataque que precedió al de Old Baldy, se hallaba empeñada en recuperar la parte penetrada por los chinos con sus propias fuerzas. La B y la C, a mitad del relevo, en tal confusión que nada podían hacer.

A pesar de la adversidad se estuvo a punto de quebrar la fuerza del asalto, como se comprobó por una angustiada comunicación interceptada por inteligencia de la División, en la que el comandante del batallón de asalto chino afirmaba imposible tomar la altura 266 (Old Baldy). La respuesta del mando chino fue implacable: tomar la altura o sufrir las consecuencias. Momentos después se anunció el envío de refuerzos.

Los esfuerzos en la defensa de la posición se agotaban al aumentar drásticamente el número de asaltantes y disminuir por las bajas de los defen-

sores. El olor a pólvora y sangre impregnó el aire. Aquello se convirtió en un infierno. Sin embargo, los colombianos combatieron con su reconocida intrepidez. Los asaltantes, prevalidos de su enorme superioridad numérica, tuvieron que conquistar la posición trinchera por trinchera, reducto por reducto, en feroz combate cuerpo a cuerpo.

Sobre la medianoche, convencidos los dos bandos que el contrario se había quedado con el cerro empezaron a golpear con la dureza de sus artillerías. Ambos ejércitos, a pesar de tener sus tropas en medio, descargaron lluvias de proyectiles sobre los hombres que trenzados en lucha cuerpo a cuerpo trataban de mantener sus posiciones. Las bajas de fuego amigo y enemigo se dieron por igual.

Desde la medianoche solo un pelotón había logrado llegar a West View y ayudó a contener parte del ataque. Allí los colombianos esperaron los refuerzos para retomar la posición perdida. Estos lógicamente nunca llegaron.

Alfredo Forero (sic): Hacia las 04:30 horas solo quedaban seis hombres, con la munición agotada y acosados por el enemigo del segundo pelotón de fusileros de la Compañía B. Mediante fuego y movimiento nos abrimos paso hacia el camino de los tanques, perdiendo tres hombres más por la artillería que no descansaba.

Desde antes de la medianoche, los tanques que estaban en el valle se retiraron, dejando libre esta entrada al enemigo. Un camión con nuestras municiones se detuvo a la entrada de la posición en la carretera del valle. En él venían el Oficial de zapadores Teniente Leonidas Parra y el de transmisiones Teniente Miguel Ospina, una bruma intensa cubría el amanecer y esporádicamente se escuchaban disparos y gritos.

Ospina llegaba con órdenes de tratar de restablecer las comunicaciones con el Comando del Batallón, pero ante la cruda realidad de Old Baldy ya no había nada que hacer.

Hacia las 08.00 horas llegó un pelotón estadounidense al que los colombianos pidieron apoyo

de fuego para retomar el cerro perdido, pero sin atender la solicitud se retiró después de hacer un reconocimiento de la situación. De no haber mediado la resistencia heroica de nuestras tropas en Old Baldy, la fuerza china habría podido romper la Línea Principal de Resistencia de la 7ª División y entrar hacía lo profundo del territorio aliado con gravísimas consecuencias, ya que por la carretera podría llevar tropas y blindados enemigos directamente a Seúl.

En este momento, el comando de la División ordena convertir en tierra de nadie el cerro. Y comienza el más temible bombardeo sobre Old Baldy. El Batallón Colombia no había podido recuperar sus hombres rezagados, heridos o muertos. Todos quedaron a merced de la aviación estadounidense, inclemente en su accionar.

Lamentablemente en esta oportunidad todo estaba en contra de "El Colombia". No fueron sus hombres. Fueron los errores y la apabullante superioridad numérica de las fuerzas chinas asaltantes quienes causaron la pérdida definitiva del cerro. De nuestros hombres habían quedado 95 muertos, 97 heridos y 30 desaparecidos. Más del 20 % del batallón había caído.

El 24 de marzo, al día siguiente del trágico combate, el Batallón Colombia fue relevado para su reorganización. Las bajas acumuladas de la operación "Bárbula" y Old Baldy, más las sufridas durante la permanencia del batallón en la línea de fuego, obligaron a concentrar los restos de las tres compañías en dos, incluido el nuevo grupo de relevos recién llegado de Colombia y que se encontraba en periodo de entrenamiento intensivo.

El 26, el temple de la unidad colombiana fue puesto a prueba una vez más, al ordenar el Coronel Kern su reingreso a la línea de fuego. Medida incomprensible para el batallón que dos días antes había pasado por semejante prueba. No hubo queja ni protesta. Se ejecutó la mal meditada orden con estoico sentimiento del deber, que seguramente el comandante del regimiento no acertó en valorar.

Las elevadas bajas de Old Baldy y la actitud del comandante del regimiento deterioraron las relacio-

nes con el comando del batallón. Kern sostenía que él podía disponer y mover la compañía de reserva estadounidense asignada a "El Colombia" cuando lo necesitase. Ruiz Novoa le señaló que el mando estadounidense había aceptado que el ataque principal había sido contra el cerro 266 u Old Baldy y no contra el Pork Chop, que Kern se había equivocado al hacer rotar las compañías durante el inicio del ataque y luego al haber dejado solo el batallón a su suerte sin la compañía de reserva y no haberle consultado, ni coordinado, ni siquiera avisado al comandante colombiano.



Soldados colombianos reciben raciones en Old Baldy (Foto: George Sweers AP. /www.elpais.com)

COMENTARIO DEL "TIME"

Lunes, 06 de abril de 1953.

Una masa fea y desnuda con una parte superior aplanada, Old Baldy sobresale torpemente frente al MLR (línea principal de resistencia) estabilizado y fuertemente fortificado del Octavo Ejército, unas pocas millas al oeste de Chorwon en el frente occidental. Tropas estadounidenses capturaron Old Baldy en mayo pasado. Desde entonces, ha cambiado de manos más de una vez, pero, hasta la semana pasada, estuvo en manos de unidades de la Séptima División de los EE. UU., Con sudamericanos del batallón de Colombia adjuntos. Old Baldy tenía cierto valor como punto de observación, pero era vulnerable al ataque comunista en tres lados. En su mayor parte tenía valor de prestigio: era lo que algunos oficiales calificaban cínicamente como una "colina política".

A principios de la semana pasada, poco después de que oscureciera, los rojos chinos pusieron un doloroso bombardeo de artillería y mortero sobre Old Baldy, cuyos bunkers y trincheras se habían suavizado por las insistentes lluvias de primavera. Bajo el fuego enemigo, la mayoría de los refugios debilitados se derrumbaron. Un puesto de avanzada fue invadido, luego recapturado por los refuerzos de EE. UU. en medio de la noche. El principal ataque rojo, sin embargo, fue dirigido a la cima de Old Baldy por un regimiento chino reforzado de 3.000 a 3.500 hombres, avanzando en oleadas a través de una cortina de su propio fuego. Las unidades de la 7ª División en la cresta no pudieron soportar.

Herido en la retaguardia. Al día siguiente, con el clima cubierto que impedía el apoyo aéreo, los estadounidenses se retiraron de la mayor parte de la colina y lanzaron inútiles contraataques desde posiciones expuestas, mientras que los tanques de los EE. UU. trabajaron alrededor de las crestas de las colinas tratando de cortar los refuerzos enemigos. Y al día siguiente, las fuerzas estadounidenses abandonaron la colina por completo para darle una oportunidad al aire y la artillería. Aviones de la Fuerza Aérea y tropas de la Armada invadieron Baldy durante el día, B-26 por la noche. Todavía los chinos se mantuvieron. Algunos de los reemplazos verdes de los EE. UU. que se encontraban en el frente vomitaron cuando pasaron las primeras cargas de muertos y heridos que regresaban.

El asalto a Old Baldy, el más pesado y sangriento de 1953, se produjo apenas unos días antes de que los chinos hicieran una oferta sorpresa para resolver "una sola pregunta" que impide una tregua coreana. Así, la mano derecha roja había golpeado mientras que la mano izquierda extendió una rama de olivo. Este patrón familiar de felicidad mezclado con conciliación, sin duda, tuvo su lugar en la estrategia mundial de la nueva administración del Kremlin; Dentro del marco de referencia coreano, su significado parecía bastante claro. Los ataques militares dijeron, en efecto: "No pienses, solo porque estamos ofreciendo paz, que estamos débiles o asustados,

ya ves, todavía podemos y estamos dispuestos a luchar".

Tres días después de que comenzara la lucha por el Old Baldy, los chinos atacaron Bunker Hill, unas cinco millas al este de Panmunjom. De nuevo con un regimiento reforzado. El búnker se llevó a cabo por unidades de la 1ª División de Infantería de Marina de EE. UU. Las listas de control tenían pequeñas fuerzas en dos mandos llamados Vegas y Reno, quizás un pelotón en cada una, y estas unidades simplemente fueron invadidas y eliminadas. Un mensaje de radio llegó desde un búnker hundido y sellado: "Solo siete de nosotros quedamos con vida, el resto se ha asfixiado".

Los Infantes de Marina recapturaron Vegas, lo perdieron de nuevo; luego, después de cinco agotadores contraataques contra "cubos llenos" de granadas enemigas y fuego pesado de los morteros rojos y la artillería, volvieron a la cima. Pero al final de la semana, Reno todavía estaba en manos comunistas.

Movimientos lentos. Aparte de sus pérdidas, a nadie le preocupaban los Infantes de Marina; Podrían cuidar de sí mismos. Nadie temía un avance comunista en ninguna parte. En Tokio, Mark Clark dijo que no estaba preocupado por la pérdida de Old Baldy. Pero había una angustia bastante visible en la 7ª División, como resultado de la confusión táctica y las declaraciones confusas sobre lo que estaban haciendo las tropas. El comandante de la división, el comandante general Arthur Trudeau, fue reprendido públicamente por el comandante del I Cuerpo de Ejército, Paul Kendall.

En lugar de volver a la MLR con inteligencia, para salvar a las víctimas hasta que estuvieran en forma para un contraataque exitoso, muchas de las unidades del séptimo habían tratado de mantenerse firmes, lanzando cocineros y KPs y pidiendo refuerzos. La larga recesión había hecho que el Octavo Ejército se volviera lento. El batallón y los comandantes de la compañía no estaban preparados para el movimiento rápido

Estrella de Plata

- Teniente Coronel Jaime Polania Puyo
- Teniente Pedro Caicedo Yacup
- Subteniente Rafael Serrano Gómez
- Subteniente Mario Bernal A.
- Sargento Segundo Álvaro Pío Trujillo
- Cabo Primero Salomón Cardona Giraldo
- Cabo Primero Nolasco Espinel Mejía
- Cabo Primero Pedro A. Limas Medina
- Cabo Segundo Jesús Campos M.
- Soldado Rodrigo Arango Quintero
- Soldado José Eduardo García S
- Soldado Jorge Tulio Ruiz
- Soldado Antonio Barrera G.
- Soldado César Quiñones
- Soldado Heli Rey
- Soldado Alejandro Fialla Cubillos
- Soldado Alejandro Martínez Roa
- Soldado Gerardo Antonio Quilindo



de emergencia de sus equipos y puestos de mando. Ningún cuerpo o puesto de mando de la división había sido movido por razones tácticas en casi dos años. La lentitud se podía ver en el movimiento de las piezas de campo hasta el frente y en el manejo del transporte en las carreteras embarradas.

Los comunistas perdieron muchos cientos, quizás miles, de hombres, por una ganancia de casi nada. Las pérdidas de los EE. UU., aunque no tan altas como temían los corresponsales al principio, fueron sustanciales.

A raíz de las enormes bajas sufridas por "El Colombia", salió hacia Corea el Teniente General Régulo Gaitán Patiño de la cúpula militar colom-

biana. En el Comando Supremo de las Naciones Unidas, el coronel Ruiz Novoa expresó francamente su reparo a la actuación del Coronel Kern. Así el general Arthur Trudeau, comandante de la 7ª División reasignó "El Colombia" al 17º Regimiento y la unidad continuó con los "Búfalos" hasta el final de la guerra.

Los militares colombianos dejaron muy en alto el nombre del país ante sus pares de todas las Fuerzas de las Naciones Unidas. Los siguientes recibieron el reconocimiento del gobierno de los Estados Unidos quien otorgó las condecoraciones Estrella de Plata y Estrella de Bronce "V" al valor y por servicios meritorios a los siguientes miembros del Batallón Colombia:



Al final de la Guerra, las estadísticas de la participación colombiana no dejan dudas: 130 hombres muertos en combate, 448 hombres heridos, 69 hombres desaparecidos, 28 hombres prisioneros y canjeados, 2 hombres caídos prisioneros y en poder del enemigo.

Colaboración:
Litoral Sr. Jaime VIZCARRA Azócar

Estrella de Bronce

- *Teniente Coronel Alberto Ruiz Novoa*
- *Mayor Luis Etilio Leyva (dos veces)*
- *Mayor Carlos Pedrosa Toro*
- *Mayor Luis Barrera Mutis*
- *Capitán Álvaro Valencia Tovar*
- *Capitán Jorge Jiménez F.*
- *Capitán Vesto Pablo Taylor R.*
- *Teniente Jorhe Méndez G.*
- *Teniente Manuel G. Vega O.*
- *Subteniente Francisco Caicedo Montúa*
- *Subteniente Bernardo Lema Henao*
- *Sargento Segundo Agustín López*
- *Cabo Primero Luis M. Delgado*
- *Cabo Segundo Enrique Cardona Pérez*
- *Cabo Segundo Baudilio Ospina Muñoz*
- *Cabo Segundo Ulises Farfán*
- *Cabo Segundo Tomás Sánchez G.*
- *Soldado Víctor Manuel Hernández*
- *Soldado Gilberto Uribe B.*
- *Soldado Juan Gómez R.*
- *Soldado Teófilo Gutiérrez R.*
- *Soldado Leonardo Hernández B.*
- *Soldado Miguel Ángel Piamba*
- *Soldado Pedro Serna*
- *Soldado José Ovidio Agudelo M.*
- *Soldado Luis Antonio Arcila*
- *Soldado Isaías Barbosa Bejarano*
- *Soldado David Calderón Muñoz*
- *Soldado Mario César Cera Suárez*
- *Soldado Moisés Criollo G.*
- *Soldado Gerardo Valbuena Cuéllar*



NUEVO LITORAL MAYOR SR. HELLMUTH SIEVERS CZISCHKE

Con fecha 3 de septiembre de 2018, se llevó a efecto la Recalada de Aniversario de la COFRADÍA "Hombres del Litoral", ocasión en la cual el Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke fue designado como Litoral MAYOR, dada su calidad de Litoral Activo más antiguo de la especialidad. Su nombramiento fue aprobado por el Directorio de la COFRADÍA, con lo cual reemplazó al querido y recordado Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Curbillos (Q.E.P.D.).

Más adelante, el 28 de junio de 2019, la COFRADÍA realizó su recalada nocturna, oportunidad en que el Litoral Presidente Sr. Ricardo BOKÉ F. destacó un reportaje aparecido en El Mercurio de Valparaíso, donde se destaca a nuestro entusiasta y conocido miembro de la comunidad marítimocientífica, el Litoral Mayor Señor Hellmuth SIEVERS.

El Litoral Mayor Sr. SIEVERS ingresó a la Escuela Naval en 1948 y egresó con la tercera antigüedad de su promoción el año 1951. Posteriormente, cumpliría diferentes funciones en unidades de la Armada y en la DGTM y MM., donde se desempeñó por poco tiempo como oficial litoral.

Prontamente, el entonces Subteniente, reorientó su interés por el mar desde otra perspectiva, que lo llevaría a realizar una extensa y exitosa carrera como Oceanógrafo. Se integró el 12 de febrero de 1956 al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), como dotación del Departamento de Navegación en el escalafón de oficial técnico, haciéndose cargo de las nuevas e incipientes actividades oceanográficas.

Gracias a su empeño e interés, obtuvo una beca que le permitió postular y ser destinado por la Armada a estudiar en la Scripps Institution of Oceanography en la Universidad de California, en Estados Unidos, obteniendo al término de sus estudios, a fines de 1965, el grado de Master of Science in



El Subteniente H. SIEVERS y su esposa Sra. Emy ZIMMERLING (Q.E.P.D.)

Oceanography, uno de los primeros especialistas de esa disciplina en nuestro país.

Llegó a ser jefe del Departamento de Oceanografía por un período de 19 años, siendo durante esos años partícipe e impulsor de importantes logros que ayudaron a forjar lo que es actualmente ese Servicio. También fue nombrado el primer secretario del Comité Oceanográfico Nacional (CONA) y el primer jefe del Centro de Datos Hidrográficos y Oceanográficos de Chile (CENDHOC), ambos organismos creados con su asesoría.

Durante su extensa carrera, se desempeñó como profesor jefe del curso de Oceanología e

investigador en la Armada, el que después fue impartido en el SHOA y luego, mediante un convenio, en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, donde obtuvo el título de Oceanógrafo, lo que le permitió posteriormente realizar una activa vida académica que desarrolló en plenitud.

También se desempeñó como profesor de su especialidad en la Universidad de Valparaíso, estando a cargo, entre los años 1989 y 1996, de la Facultad de Ciencias del Mar y Recursos Naturales.

Su dilatado desempeño como especialista y pionero en esa disciplina, además de su permanente esfuerzo realizado para lograr el desarrollo de esa especialidad en Chile, junto a los diferentes estudios y actividades efectuadas, le permitió lograr una serie de reconocimientos por la labor realizada.

Posteriormente, en el año 2008, estando ya en situación de retiro, durante la celebración del 10° aniversario de la Facultad y el 68° de la creación de la Estación de Biología Marina de MONTEMAR de la Universidad de Chile, se le confirió el Título de Primer PROFESOR EMÉRITO de la Facultad, gracias a su excelente desempeño y gran aporte a la Universidad. Lo anterior, en el marco de una solemne ceremonia académica en el auditorio de la sede en Montemar, que contó con la asistencia de las principales autoridades de la Universidad, académicos e investigadores, junto a estudiantes de las carreras de Biología Marina e Ingeniería Civil Oceánica. En la ocasión, el Dr. Roberto Prado F. destacó que: “La Institución no sólo destaca la figura de uno de sus académicos, retribuyéndolo honoríficamente por lo que brindó en su carrera, sino que también reconoce públicamente que este antiguo profesor ha sido en su trayectoria un destacado contribuyente al prestigio y realce de la Universidad de Valparaíso, recalcando además que su contribución más importante a la sociedad chilena es la incorporación de nuestro país, en 1958, al Sistema de Alarmas de Tsunamis establecido en las islas Hawái”.

En efecto, su permanente actividad, contacto y participación con el Centro del Sistema de Alarmas de Estados Unidos, que se encuentra en Hawái,



El Litoral Mayor como dotación del Instituto Hidrográfico de la Armada (IHA), en pleno trabajo como secretario del Comité Oceanográfico Nacional.

permitió la incorporación de Chile el año 1958 al Sistema de Alertas de Tsunamis de ese país, siendo el primer país extranjero en incorporarse a ese sistema de alerta temprana.

Poco tiempo después ocurrió el gran terremoto que asoló el sur de Chile el 21 y 22 de mayo de 1960. Estando en su casa el día domingo 22, y gracias a su experiencia y conocimientos en esa materia, se percató de la magnitud del sismo, lo que fue ratificado gracias a otras informaciones recibidas de unos radioaficionados, quienes informaban sobre la dimensión del sismo y las gigantescas olas producidas.

Con esa información, trató y logró comunicarse, mediante un mensaje a través de *All America Cables* con Hawái donde se encontraba la central de alarma de Estados Unidos. El mensaje fue recibido casi dos horas después de ocurrido el sismo, pero ello permitió alertar y salvar muchas vidas.

Su gran y extensa contribución al desarrollo de las ciencias del mar, es un legado relevante para el avance de las mismas, permitiendo el conocimiento de la oceanografía del mar de Chile, incluidos su extensa costa, canales, fiordos australes y de la dinámica del Paso Drake y aguas antárticas, cuyos



El Litoral Mayor Sr. H. SIEVERS junto al CJA Almirante Sr. Julio LEIVA Molina y el Director del SHOA, CA Sr. Patricio CARRASCO Hellwig, durante la ceremonia de entrega del libro "La Oceanografía en Chile".

resultados han sido plasmados en diferentes publicaciones nacionales y extranjeras

Más tarde, en el año 2018 y continuando su contribución al desarrollo de la Oceanografía, publicó el libro "La Oceanografía en Chile. Historia de un Desarrollo Imperativo", el que se compone de seis capítulos, donde se reseña y señala las diferentes instituciones que fueron creadas a lo largo del tiempo, los hombres y las plataformas que han contribuido al imperativo del desarrollo de la Oceanografía en Chile.

Asimismo, el Litoral Mayor H. SIEVERS, además de ser un entusiasta y permanente participante en las actividades de la Cofradía, ha sido un gran y destacado colaborador de la revista "BONANZA", publicación anual donde se plasman las actividades, experiencias profesionales, vivencias y anécdotas que les ha tocado vivir a los cofrades, siendo asimismo un fiel reflejo del trabajo y desarrollo de nuestra especialidad.

En efecto, desde el año 2005 hasta el año 2018 ha contribuido con 12 artículos relativos a diferentes experiencias y actividades efectuadas durante su desempeño profesional, pudiendo señalarse, por ejemplo: el año 2005 "Chile país Oceánico", el año 2008 "Fenómeno del Niño", el año 2012 "Primer centenario del I.H.A", el año 2016 "Año Geofísico Internacional" y otros que dan cuenta de su vasto conocimiento, permanente interés y experiencia en las ciencias del mar en Chile.

Por todo lo señalado, la COFRADÍA congratula al Litoral Mayor Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke, por su destacado desempeño como especialista en las ciencias del mar y apoyo a la Cofradía, entregándole a nombre de todos los cofrades un

¡BRAVO ZULÚ!

*Colaboración:
Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz*

LIGA MARÍTIMA

DISCURSO CON MOTIVO DEL 170° ANIVERSARIO DE DIRECTEMAR

Con fecha 20 de agosto de 2018, el Presidente de la Liga Marítima Almirante Sr. Miguel Ángel VERGARA Villalobos, pronunció el siguiente discurso durante la Ceremonia para celebrar el aniversario de DIRECTEMAR.

Tanto para las personas como para las Instituciones, los aniversarios que terminan en cero, es decir, cuando se suma una década, son más importantes y nos invitan a reflexiones más profundas. La DIRECTEMAR está cumpliendo, nada menos que añosos, pero rejuvenecidos, 170 años; que de alguna forma se han visto opacados por los aniversarios de otras especialidades que han conmemorado doscientos años.

La Liga Marítima ha querido rendir un homenaje a esta noble institución, con la que nos une el mismo interés por el desarrollo marítimo de Chile. A ese desarrollo quisiera referirme en esta oportunidad, imaginando cómo un usuario percibe a la DIRECTEMAR.

Las responsabilidades de esta institución son muy variadas y las realiza en un amplio escenario geográfico. Genéricamente, podemos agruparlas en tres grandes áreas. Su primera y más intangible responsabilidad es ser la cara pública de la Armada. Su segunda sensible tarea es resguardar la vida humana en el mar. La tercera, la más demandante y rutinaria, es fiscalizar y controlar las variadas actividades que se realizan en nuestra inmensa área de jurisdicción marítima, de acuerdo con las leyes vigentes y los convenios internacionales suscritos por Chile. Como veremos, ninguna de estas responsabilidades está exenta de problemas desde una mirada ciudadana.



*Fundada el 14 de octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

La más permanente, ubicua e intangible responsabilidad, que engloba a todas las demás, es ofrecer una buena imagen pública de la Armada. Sin duda es una tarea de todos, pero ninguna otra organización está más expuesta a la crítica que la DIRECTEMAR, debido a que cumple funciones de un servicio público. Desde ya, a nadie le gusta ser fiscalizado, ni tener que pedir permisos para realizar tareas muchas veces rutinarias. En tal sentido, se requiere bastante amplitud de criterio para discernir la correcta aplicación de la ley —hecha para casos generales— a cada una de las distintas situaciones particulares que se presentan. En este ámbito, lo que los empoderados usuarios esperan es que sus demandas sean satisfechas con prontitud, con criterio, con buenos modales y sin prepotencia. Esta debería ser una preocupación permanente de toda la escala jerárquica, desde las gobernaciones marítimas hasta la última alcaldía de mar. Estoy cierto de que es una instrucción que DIRECTEMAR repite incansablemente a su gente.



Una segunda y sensible responsabilidad desde una perspectiva ciudadana es la protección de la vida humana en el mar. Al respecto, la DIRECTEMAR anualmente realiza una efectiva campaña para advertir a la ciudadanía sobre las medidas básicas que se deben tener en cuenta antes de internarse en el mar. Sin embargo, a menudo su personal debe enfrentar peligros, por la irresponsabilidad de terceros, que intentan arriesgadas actividades sin suficiente preparación ni equipamiento, ni mayor esfuerzo por acotar los riesgos. A eso se suma que, una vez ocurrida la tragedia, los deudos ejercen naturales y entendibles presiones para que no finalicen las tareas de rebusca, aun cuando técnicamente las posibilidades de éxito son nulas. En estas particulares circunstancias, de nuevo, la delicadeza para tratar la situación es especialmente importante.

En lo que se refiera a la fiscalización y control, la situación es aún más compleja, por el amplio espectro de actividades que la DIRECTEMAR debe controlar, que pasa desde la autorización de zarpes, hasta la fiscalización de la pesca ilegal, pasando por el combate a las drogas y las migraciones ilegales provenientes desde el mar. A eso se suman los inmensos espacios marítimos que en los últimos años han sido declarados como “Áreas marítimas protegidas”. En esta labor usualmente habrá perspectivas diferentes entre el controlador y el controlado. Este último siempre estimará que las fiscalizaciones y normas de seguridad son excesivas y, a veces, innecesarias. Y, así, volvemos al buen criterio en la aplicación de la ley, con rigor y buenos modales.

En particular, en el ámbito marítimo-portuario, estrechamente asociado con la competitividad de nuestro comercio internacional, siempre estará presente el tema de los costos en que deben incurrir los usuarios por el pilotaje en el tránsito de canales y en la entrada y salida de puertos. Se reclama por el supuesto alto cobro en el uso de faros y balizas; por la cantidad de remolcadores exigidos para zarpes y recaladas; y, sobre todo, por los cierres de puertos por mal tiempo o marejadas. Me parece que en esta materia es vital la transparencia en que está empeñada la DIRECTEMAR. Es necesario explicar por qué se exige lo que se exige y se cobra lo que se cobra; y por qué no son válidas las comparaciones lineales entre un país y otro.

La DIRECTEMAR no ha hecho oídos sordos a estos reclamos y, en coordinación con los usuarios, está trabajando y próximo a implementar varios protocolos que tienden a agilizar nuestro comercio exterior. Por su importancia y dadas las críticas que frecuentemente recibe, quisiera decir dos palabras respecto de la directiva que dispone el procedimiento para el cierre de puertos. En primer lugar, se cambia el concepto de “Cierre de puertos” por el de “Restricción de Maniobras”. Esto no es un cambio meramente semántico, sino que hay un esfuerzo por obtener parámetros más precisos, para decidir cuándo restringir una determinada maniobra y para qué tipo de buques, en un determinado Terminal, evitando así el cierre total del puerto. Esto permitirá obtener estadísticas más precisas en cuanto a la incidencia de los malos tiempos y marejadas en el



En la Avenida Errázuriz de la ciudad de Valparaíso, se ubica el edificio de la Liga Marítima; el cual está contiguo a las dependencias de DIRECTEMAR (Foto: SHOA).

comercio exterior, no solo de los puertos, sino de cada uno de los Terminales.

En fin, he intentado dar un brochazo muy general sobre las múltiples y variadas y, a veces, incomprendidas actividades que realiza la DIRECTEMAR, desde la mirada de un supuesto usuario. A esto habría que agregar su eficiente participación en variados organismos internacionales relacionados con el transporte marítimo y la seguridad de la vida en el mar, sus responsabilidades en la predicción y control de los efectos del cambio climático, en la elaboración de cartografía, en la alerta de tsunamis, en la difusión de boletines meteorológicos, etc.

Verdaderamente, han sido fructíferos 170 años de constante progreso en la fiscalización y control de las múltiples actividades que se desarrollan en nuestro generoso espacio marítimo. Las incomprendidas hay que contrarrestarlas con transparencia y amabilidad. La Liga Marítima, con su lema: "El porvenir de Chile está en el mar", que nos hermana con la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, le desea...

¡Viento a un largo a los bravos hombres del litoral, en estos productivos 170 años de vida!

Muchas gracias.

CIMAR: 32 AÑOS INNOVANDO

Nuestra sociedad vive hoy en día dependiente de la economía mundial, la cual se sustenta en el desarrollo del transporte marítimo, el que soporta el comercio internacional al permitir el tránsito de importantes cantidades de carga a través de todo el mundo, de una manera mucho más rentable, eficiente y rápida en comparación a otros medios. Mantener un servicio de transporte marítimo sostenible en el tiempo constituye una premisa fundamental para el sostenimiento del crecimiento y posterior desarrollo de la economía mundial, servicio que, dadas sus particulares características, mantendrá un aumento de su demanda en el futuro.



Extracto del discurso pronunciado el 10 de mayo de 2019, por el Director del CIMAR CF LT Milidrag DELIC Cuevas, con motivo de su Aniversario.

El comercio internacional, influido por los efectos de la globalización, ha sufrido importantes evoluciones en las que difícilmente una nación podría determinarse como autárquica o autosuficiente, sino que, muy por el contrario, la apertura a distintas economías hace que todos los países puedan participar de una manera u otra en la venta de sus productos y de la compra de sus carencias.

DENSIDAD GLOBAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Dicho lo anterior, si la economía mundial se sustenta a través de la realización de un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, este a su vez, depende de una oferta adecuada de gente de mar calificada para formar parte de las tripulaciones de las naves de la Marina Mercante.

De acuerdo con estudios internacionales, más de un millón y medio de personas están empleadas como gente de mar, si la economía mundial continúa creciendo, se necesitará a más tripulantes calificados y que hayan recibido una formación y capacitación de alto nivel. Asimismo, como sector verdaderamente internacional, el transporte marítimo necesita una red mundial de instituciones

Densidad Global del Transporte Marítimo
(Fuente: Prof. JP Rodrigue, Universidad Hofstra NY).

de formación y capacitación especializadas para garantizar una oferta constante de mano de obra.

El transporte marítimo requiere de personal competente para llevar a cabo diversas funciones y tareas, tanto rutinarias como impredecibles, necesita estar preparado para efectuar diferentes trabajos, tomar decisiones adecuadas en el momento correcto, priorizar y trabajar en equipo de manera efectiva y transformar el aprendizaje teórico en destrezas intelectuales y operacionales de efecto sinérgico. Muchas de las causales que derivan en accidentes marítimos, con cuantiosas pérdidas de vidas humanas y materiales, sumadas a la destrucción masiva de los recursos vivos y minerales de los fondos oceánicos, derivan en el factor humano; donde es recurrente la mala comunicación, altos estados de estrés, al cansancio debido a largas jornadas, a la diversidad cultural, al trabajo habitual y falta de motivación, entre otras, de esta forma, la formación y la capacitación marítima constituyen una parte importante del mandato y la labor de la Organización Marítima Internacional – OMI.



Los requisitos básicos de la formación, titulación y guardia de la gente de mar, en el plano internacional, se establecen a través de la OMI en el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, conocido como STCW, el cual se adoptó en 1978, entrando en vigor en 1984, abordando las normas mínimas de competencia de la gente de mar que cumple funciones en torno al transporte marítimo.

Este convenio no ha estado exento del dinamismo y avances tecnológicos que se han incorporado al sector a través de los años, sufriendo modificaciones conforme con las necesidades de garantizar la implantación de normas mejoradas de formación de la gente de mar, no obstante, las aptitudes y competencias de la gente de mar, así como el factor humano en tierra, solamente pueden sustentarse, actualizarse y mantenerse a través de una formación y capacitación marítimas efectivas.

Como respuesta a estas nuevas exigencias, desafíos y compromisos internacionales, es que por Decreto Supremo de Marina N° 415, del 13 de mayo de 1987, se formaliza la creación del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, destinado a instruir y capacitar al personal de la Marina Mercante y de pesca, en aquellos aspectos marítimos y de pesca de interés nacional.

Treinta y dos años han transcurrido, desde que se impartiera el primer curso sobre observador de radar y operador de pantalla arpa. Hoy en día, son 41 cursos los que imparte este centro de instrucción, y han pasado por sus aulas más de 49.000 alumnos.

Desde esa fecha, CIMAR ha desarrollado una importante labor docente en cuanto a planificación y ejecución de cursos modelo OMI, adaptándolos a la realidad nacional, para alcanzar los estándares de competencia exigidos. Pero no ha sido solo sinónimo de instrucción y capacitación al personal de la marina mercante y pesca, también ha asumido un rol importante en la capacitación de nuestro personal. No solo en aquel que cumple funciones bajo el alero de la Autoridad Marítima, sino de aquellos que se encuentran desempeñán-

dose a bordo de unidades navales; con lo cual contribuye además a los procesos de capacitación de otros Estados y servicios públicos, que por la naturaleza de sus funciones deben hacerlo en el medio marino, entregándoles herramientas para un mejor manejo en su actividad profesional. De igual forma, le ha sido encomendada la importante tarea de evaluación de competencias para las distintas especialidades de a bordo, con el propósito de comprobar que las tripulaciones cuenten con los conocimientos teóricos y prácticos conforme con los estándares exigidos en el Convenio STCW y sus enmiendas posteriores.

Desde el punto de vista de la docencia, durante el mes de marzo recién pasado, se realizó el primer Curso General de Prácticos, el que se gestó bajo un mancomunado esfuerzo en conjunto con la Oficina de Pilotaje y Practicaje, y el que va en línea con las recomendaciones sobre la capacitación, que a través de la OMI se han publicado, y que, además, la hacen responsable, de velar por las normas de formación y habilitación de cada uno de ellos.

Otro importante hito a lograr durante el presente año, es la implementación en el corto plazo de los Cursos de Formación Básico y Avanzado de Navegación de Aguas Polares, modelos OMI 7.11 y 7.12, los que reemplazarán a los históricos Cursos de Navegación de Aguas Antárticas e Internacional de Navegación en Aguas Polares, dando cumplimiento de esta forma con las disposiciones establecidas en el convenio STCW y el Código Polar, contribuyendo a la proyección nacional en el territorio antártico.

La tecnología y la innovación no han estado ausentes, recordando cuando se hizo uso de un radar y una ayuda de ploteo de radar automático, como apoyo al primer curso realizado, hasta lo implementado hoy en día, en que se encuentra a la vanguardia, haciendo uso de importantes capacidades a través de los distintos simuladores de puente, comunicaciones y máquinas principalmente.

Dos importantes proyectos se están desarrollando, los que vienen a incorporar tecnología a los procesos

de enseñanza y aprendizaje realizados por CIMAR. El primero de ellos está relacionado con el simulador de puente de buque *Part Task* de transas, al cual se le incorporarán dos módulos de remolcador que permitirán contar con la capacidad de entrenamiento y evaluación de competencias de prácticos, entre otras cosas. Lo anterior, a través de la interacción de los módulos aludidos con los actuales módulos de buque convencional para la ejecución de maniobras de puerto virtuales muy cercanas a la realidad.

El segundo proyecto en ejecución está relacionado con la actualización tecnológica del simulador de puente categoría *Full Mission*. La actualización tecnológica indicada considera llevar el actual simulador, que se ha mantenido operando durante 18 años desde su incorporación a la versión más avanzada de este modelo. Los efectos más importantes a lograr serán mejorar claramente la visualización gráfica, el comportamiento hidrodinámico de los diferentes modelos utilizados y los efectos visuales entregados, acercando de forma ostensible la simulación a la realidad. Adicionalmente, se optimizará la actual capacidad de generar nuestros propios escenarios y modelos virtuales, actualizando la herramienta de desarrollo y agregando una nueva, que mejorará la confección gráfica de los modelos digitales de terrenos.

Las capacidades de los simuladores no solo han sido utilizadas en procesos de evaluación de competencias, entrenamientos, o para probar maniobras que podrían encontrarse en los límites operacionales permitidos; sino que también para efectuar recreaciones y posteriores análisis de accidentes y obtener conclusiones que sirvan de aporte a la OMI en la implementación de nuevas normas o procedimientos.

Como centro de instrucción, CIMAR está, permanentemente, abordando desafíos; de tal forma, que nos permita garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad, mediante cursos de perfeccionamiento profesional, capacitación, entrenamiento y actualización para el personal que se desempeña a bordo de naves mercantes, de pesca u otras naves especiales. Lo cual va en la misma ruta de navegación de la OMI, al asumir esta, un firme compromiso con la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible, aprobados en el seno de la ONU, como parte de la



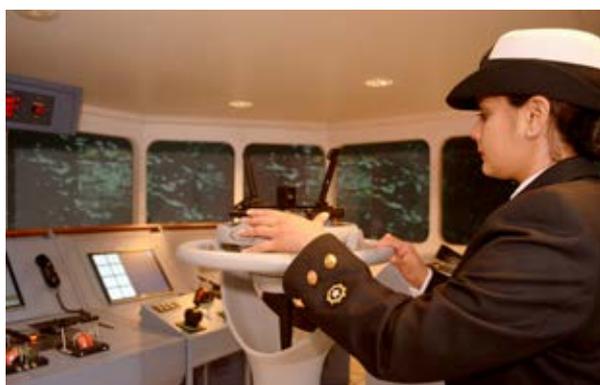
Vista del simulador Full Mission

agenda del 2030. En donde, por su función, podemos incidir en los objetivos tendientes a lograr una “educación de calidad” e “igualdad de género”. Este último objetivo cobra suma importancia al haber sido seleccionado como lema del día marítimo internacional: “Empoderando a la mujer en la comunidad marítima”.

La política de calidad se basa en la satisfacción al cliente mediante la capacitación; asegura fielmente el cumplimiento de sus requerimientos y la entrega de los servicios. Los cuales están basados en la excelencia y mejora continua de los procesos, según los requisitos dispuestos en la norma internacional ISO 9001/2015 y la norma nacional 2728/2015, incidiendo positivamente en las capacidades profesionales de quien recibe su producto.

Este nivel de excelencia alcanzado, no sería posible si no se contara con lo que constituye el más valioso valor agregado, el capital humano que compone el grupo de trabajo de CIMAR, gente profesional, con voluntad de servicio, quienes día a día con empuje, dedicación y responsabilidad han dado respuesta a las cada vez más exigentes demandas de sus usuarios, además de contar con relatores con un importante bagaje de conocimientos, capaces de transmitir su experiencia a los alumnos, no solo desde un aspecto puramente teórico, sino que también, desde un punto de vista de la práctica efectiva de su profesión en el mar.

Muchas gracias.



CON UNA INVITACIÓN A MIRAR EL FUTURO

LA ARMADA DE CHILE CONMEMORÓ LOS 201 AÑOS DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

El 26 de junio de 2019, la Dirección General del Territorio Marítimo conmemoró los 201 años de la Marina Mercante Nacional, con la presencia del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Julio LEIVA Molina, invitados especiales, entre los que se encontraban 28 alumnos de la Universidad Marítima Mundial de Malmö, Suecia, más una docente, representantes de las empresas navieras, agencias, armadores, asociaciones gremiales, sindicales y de instituciones educacionales vinculadas al ámbito marítimo-portuario.

En la ocasión, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Ignacio MARDONES Costa destacó que la conmemoración de los 201 años es una invitación a reflexionar sobre el futuro, de manera de continuar contribuyendo decididamente al desarrollo de Chile a través del mar y que se sustenta en una marina mercante constituida por sus 247 naves, más de 15.000 personas que trabajan directamente en ella, entre Oficiales y Tripulantes, que la constituye en una de las más grandes de Sudamérica.

El Vicealmirante MARDONES fue enfático en destacar el rol que cumple la marina mercante en el desarrollo y subsistencia de los compatriotas, teniendo presente que el 95 % de la transferencia de carga de Chile se efectúa por mar, siendo nuestro país el tercer usuario del Canal de Panamá.

Respecto a los nuevos desafíos que enfrenta el sector, el Director General señaló que estos hoy van por la tecnificación de la industria, el cambio climático, el cuidado del medio ambiente y la eficiencia energética, entre otros, ante los cuales expresó su confianza que la Marina Mercante Nacional sabrá adaptarse a ellos.



Ceremonia realizada en el Auditorio Armada de Chile del Museo Marítimo Nacional.

Otros aspectos destacados en la intervención del Vicealmirante MARDONES están referidos a la modernización de los servicios que entrega la Autoridad Marítima hacia los usuarios marítimos. En esta línea resaltó la implementación, a partir de fines del 2018, de la aplicación E-TIP o tarjeta de Identificación Profesional Marítima Electrónica. A ella se suma una nueva aplicación móvil denominada SITPORT, la que permite obtener la información en tiempo real de estado de los puertos.

Desde el punto de vista normativo, la Autoridad Marítima Nacional señaló que, a contar del mes de enero, se asumió como "autoridad competente" para la implementación del Convenio Laboral Marítimo 2006 (MLC) que entró en vigencia en el mes de febrero del presente año. Desde entonces, a través de organizaciones reconocidas se han certificado 27 de las 28 naves que realizan viajes internacionales,



Saludo a esposas de Oficiales que cumplieron 30 años de embarco efectivo.



CJA con Oficiales y Tripulantes que recibieron medallas por años de embarco efectivo.



Alumnos Universidad de Malmö Suecia.

se han capacitado 15 inspectores de la Autoridad Marítima y, 9 de la autoridad del trabajo.

Otro hito en esta materia destacado por el Director General fue que tras 10 años se firmó el Proyecto Sustitutivo del D.S. (M) N°90 sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, el cual se encuentra en proceso de Toma de Razón por parte de la Contraloría General de la República y que constituye una modernización de la reglamentación marítima nacional, adecuando sus prescripciones a los estándares internacionales de la Organización Marítima Internacional.

Asimismo, el Almirante MARDONES puntualizó: “estamos haciendo nuestros mayores esfuerzos, por brindar el servicio público de mayor calidad y que el usuario marítimo y nuestros compatriotas se merecen, con el propósito de contribuir a contar con un transporte marítimo seguro, protegido, ecológico, eficaz y sostenible”.

Tras las palabras del Director General, se procedió a la imposición de medallas por años de embarco

efectivo, siendo un total de 27 los Oficiales de Marina Mercante y 15 Tripulantes los distinguidos en esta conmemoración; también se realizó un reconocimiento a 4 Oficiales que obtuvieron el título de Capitán de Alta Mar y a 1 nuevo Ingeniero Jefe de Máquinas, quienes se encontraban en tierra y pudieron participar.

Finalmente, es necesario hacer presente que la Ceremonia del Día de la Marina Mercante se realiza a nivel nacional en la jurisdicción de cada Gobernación Marítima, otorgándose el presente año el reconocimiento a un total de 181 Oficiales y 162 Tripulantes que cumplieron los requisitos reglamentarios para obtener la respectiva medalla y diploma. Asimismo, durante el periodo entre el 31 de mayo de 2018 y el 01 de junio de 2019, se entregaron los títulos a 8 Capitanes de Alta Mar y 6 Ingenieros Jefe de Máquinas, máxima titulación que se puede alcanzar en la carrera de un Oficial Mercante, en las áreas de cubierta y de máquinas.

Fuente: www.directemar.cl

MINISTRO DE DEFENSA CONOCE EN TERRENO EL SISTEMA NACIONAL DE ALARMA DE MAREMOTOS

Conocer en terreno los procedimientos que se generan al momento de enfrentar una emergencia, fue parte de los objetivos de la visita realizada, el 29 de enero de 2019, por el Ministro de Defensa Nacional Sr. Alberto ESPINA Otero, a la Sala de Operaciones del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM), actividad en la que también participó el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Julio LEIVA Molina y miembros del Alto Mando Naval.

En la oportunidad, el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), Contraalmirante Sr. Patricio CARRASCO Hellwig, se refirió al escenario que actualmente existe en el país y a las probabilidades de que se genere un terremoto de gran magnitud en la Zona Central de Chile, según los resultados del estudio realizado por investigadores de la Universidad de Concepción, publicados a fines del 2018.

En la intervención, el CA CARRASCO hizo referencia a las capacidades tecnológicas que posee el SNAM y los procedimientos establecidos entre los organismos involucrados en la gestión de la emergencia. Así también, recaló la importancia de que la comunidad entienda y conozca estos procedimientos, sobre todo aquellos que involucran directamente a las personas, como son los procesos de evacuación que decreta la Oficina Nacional de Emergencia y Seguridad Pública del Ministerio de Interior y Seguridad Pública (ONEMI).

En ese sentido, destacó el trabajo que se llevó a cabo durante el reciente terremoto ocurrido el 19 de enero de 2019 en la Región de Coquimbo, donde la ONEMI, aplicando los protocolos vigentes, decretó una Evacuación Preventiva a la espera de la información técnica que emite el SHOA en este tipo de eventos. Cabe mencionar, que esta medida tiene



Ministro de Defensa recibido por el C.J.A. en el SHOA.

por finalidad anticiparse y resguardar a la comunidad ante la posibilidad de que se genere un tsunami frente a la costa de Chile.

Fuente: www.shoa.cl

UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN FIRMÓ CONVENIO DE COLABORACIÓN CON EL SHOA



El Director del SHOA, Contraalmirante Patricio CARRASCO Hellwig y el Rector de la Universidad de Concepción, Dr. Carlos SAAVEDRA Rubilar, firmaron el Convenio, como una oportunidad para el desarrollo de iniciativas que permitan enfrentar eventuales amenazas de tsunami para la zona costera de la Región del Biobío.

En junio de 2019, a través de su máxima autoridad, la Universidad de Concepción se comprometió a proporcionar la totalidad de la información obtenida por el "Sistema Integrado de Observación del Océano en la Región de Biobío" (CHIOOS). El proyecto, desarrollado por el Departamento de Geofísica de la Universidad de Concepción, permite detectar tsunamis mediante radares marinos HF (High Frequency). En la actualidad, monitorea las zonas costeras de Hualpén y San Pedro de la Paz, por medio de un barrido al oleaje de cada 33 segundos con el fin de detectar variaciones del nivel del mar.

Durante la firma, que se llevó a cabo el día 19 de junio en dependencias del Departamento de Geofísica de la Universidad de Concepción, el Director del SHOA, Contraalmirante Sr. Patricio CARRASCO Hellwig, se refirió a la importancia que tiene este acuerdo e indicó que el sistema desarrollado por la Universidad de Concepción, es único en América Latina, y permitirá complementar la información obtenida por las boyas detectoras de tsunamis (Sistema DART), las

cuales se encuentran desplegadas frente a las costas de Chile. En ese sentido, señaló: "Todo aquello que ayude a mejorar y optimizar los procedimientos para poder alertar oportunamente a la población ante una amenaza de tsunami, siempre será un aporte en beneficio del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos".

Por su parte, el Rector de esa Casa de Estudios, Dr. Carlos SAAVEDRA Rubilar, junto con valorar el significativo apoyo de la Armada para la ejecución de este proyecto, destacó que este tipo de convenio posibilita que los resultados desarrollados tengan implicancias y sirvan para alertar a la población ante un evento catastrófico como son los tsunamis.

El Convenio también considera la ejecución de acciones de colaboración y capacitación mutua en otras áreas temáticas, que contribuyan al fortalecimiento de las tareas de ambos organismos y de sus métodos de trabajo.

Fuente: www.shoa.cl

PALABRAS DE DESPEDIDA DE LA COFRADÍA "HOMBRES DEL LITORAL"

LITORAL MAYOR SR. JORGE MARTIN CUBILLOS (Q.E.P.D.)



Hoy la Cofradía "Hombres del Litoral" se ha dado cita en este Camposanto para despedir, de luto, a nuestro Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos, Cofrade que representa la historia de nuestra organización. Es así que ya retirado de la Armada como Capitán de Navío LT y prestando servicio en los años noventa, como Empleado a Contrata de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, genera un movimiento, principalmente entre los Oficiales activos de la Dirección General y de la Gobernación Marítima de Valparaíso así como de otras reparticiones menores del litoral, para dar nacimiento a una Corporación Civil que reuniera, en forma voluntaria, a los Oficiales de la Especialidad Litoral, en servicio activo y en retiro, con la finalidad de "mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus

Escritas y leídas por el Litoral Vicepresidente de la Cofradía, CN LT Sr. Manuel COFRÉ Muñoz, el día 18 de agosto de 2018, en el Cementerio Parque del Mar, Concón, Viña del Mar.

asociados y contribuir al engrandecimiento y prestigio de la profesión y de la Armada, en la vida civil."

Dicha iniciativa es apoyada por los Oficiales Jefes y Superiores de la época y el 30 de agosto de 1994 se oficializa, en el Club Naval de Valparaíso, la organización con el nombre de "Cofradía Hombres del Litoral", firmando el acta de constitución cincuenta Oficiales activos y en retiro, designándose al CN LT en retiro Ramón Velásquez como presidente y quedando el Comandante MARTIN como miembro componente del directorio. Se reconoce, por lo tanto, el 30 de agosto como fecha de fundación de la Cofradía la que se hizo coincidir, intencionalmente, con el aniversario de la DIRECTEMAR, como un saludo de honor de la Cofradía para esta Dirección Superior.



El Comandante Jorge MARTIN Cubillos se desempeñó, desde el inicio, por trece años continuados, hasta el año 2007, en el Directorio de la Cofradía. Cuatro años como Vicepresidente y nueve años como Director, atestiguan la grandeza y calidad de su persona, siendo nombrado por el Directorio en el año 2004 junto al CN LT Jorge MANRÍQUEZ Bravo, como Litoral Mayor, título honorífico que lo premió y reconoció en aquel entonces, por sus grandes cualidades profesionales y personales y por ser el Oficial más antiguo de nuestra organización.

Durante su participación en el Directorio, el Comandante MARTIN aportó su trabajo e iniciativa teniendo una participación relevante en la elaboración de los estatutos jurídicos de la Cofradía, los cuales fueron aprobados por el Ministerio de Justicia en junio de 2003. Asimismo, por su amistad con el conocido poeta Andrés SABELLA, de Antofagasta,

consiguió que este compusiera la letra del himno Oficial del litoral siendo adoptado, posteriormente, por la Cofradía.

Especial participación tuvo en la elaboración del brindis de la Cofradía, con el cual se abren nuestras recaladas; en el octálogo de conducta y en un glosario de términos náuticos que se usan en actividades marítimas y dio inicio a los primeros protocolos y procedimientos que eran necesarios para conducir la organización por una navegación segura hacia un buen destino.

Fue un aporte relevante en el diseño y conceptos heráldicos de nuestra insignia, único distintivo que representa solemnemente la identidad de los hombres del litoral: el espíritu solidario, su vocación de servicio público y la tradición que construye la historia del litoral.



También hizo grandes aportes en la definición y elaboración de la "Medalla al Mérito Hombres del Litoral", la cual constituye la única condecoración que tiene como objeto distinguir a los litorales que, a juicio del Directorio y con acuerdo de la asamblea, en sesión ordinaria o extraordinaria se hayan hecho acreedores a tal distinción en mérito a su profesionalismo, espíritu de cuerpo y destacada actuación en la Cofradía. La primera de dicha distinción fue entregada a Jorge MARTIN, por su trayectoria y por sus grandes cualidades, el 11 de diciembre del año 2008.

Hasta la actualidad y durante 22 años, podemos decir que el Comandante MARTIN fue un participante permanente en nuestra institución, con una asistencia que podría reconocerse, con una palabra sin temor a decirla, como perfecta. Sin duda deja un ejemplo único en la Cofradía, que será muy difícil de imitar o alcanzar.

Si bien he hecho un sucinto recuento de las actividades de la Cofradía en las que participo Jorge MARTIN, también estimo que se debe, como homenaje a él, referirnos a su condición como persona, primeramente, cabe expresar que fue un caballero, siempre mantuvo las formas y buenas actitudes, nunca lo vi alterado o enojado, aunque la situación lo afectare directamente, de carácter voluntarioso y trabajador, intelectualmente siempre quiso lo mejor para la Cofradía. Asimismo, su seriedad, solidaridad y gran responsabilidad para afrontar sus problemas siempre lo hizo destacarse, indudablemente generaba e irradiaba respeto hacia los litorales más jóvenes, en

resumen, un gran hombre que cualquiera institución hubiera querido tener en sus filas o en su directiva.

Sin embargo, existe un destino ante el cual no se puede luchar y solo se tiene que asumir y aceptar, y que nos lleva a emprender un camino que nos guiará al Reino de Dios y ello debe tomarse como un bálsamo para nuestros espíritus y comprensión tanto para Alicia, familia y amigos aquí presentes y también para aquellos que lo recuerdan, que mandaron su sentir y que están ausentes.

En esta ocasión, le toca recorrer el camino celestial a Jorge MARTIN, un hombre bueno, decente, estimado y muy querido y admirado y yo creo que la despedida debe ser con el lema de la Cofradía que lo identifica acertadamente:

"HOMBRE BRAVO DEL LITORAL, CABALLERO DE OCÉANO Y DE VIDA",

¡¡ Jorge, descansa en paz en los brazos de Dios!! ¡¡Te lo mereces...!!

La lista de coyotes sirve para verificar el Estado de Fuerza a bordo. Hoy falta Jorge. Quienes seguimos navegando en el buque insignia, responderemos "Presente" como forma de demostrar que el sigue vivo en nosotros.

¡Lista de Coyotes!

Guardiamarina Jorge MARTIN Cubillos...

¡¡Presente!!

COLLAGE A LA MUERTE DE UN MARINO

EN MODO DE ANTIPOESÍA

**Artesanía en cuatro momentos escrito por
Jaime PERALTA Hirsch
Curso de Guardiamarinas 1953**

Bibliografía: (1) Pablo Neruda, (2) Walt Whitman, (3) Violeta Parra, (4) Oriana Fallaci, (5) Enrique Iglesias, (6) Canción del adiós maorí, (7) García Lorca, (8) Carl Sagan, (9) Lucho Gatica, (10) Gustavo Adolfo Becker, (11) Ernest Hemingway, (12) Rouget de Lisle, (13) Gabriela Mistral, (14) Rubén Darío (15) La métrica es de W.H. Auden citado en Cuatro bodas y un funeral.

PRIMER MOMENTO: EL DOLOR

¡Oh, Capitán! ¡Mi capitán! (2)
El azaroso viaje ha concluido.
Que se arrién las velas
Que se trinquen las botavaras
Que el viento deshaga los rizos de mar y escriba
sobre la espuma: Jorge se ha ido.
Que el reloj no marque las horas. (9)
Que las gaviotas porten crespones negros en sus
blancos plumajes.
No sabemos qué hacen aquí estas gaviotas
Tan lejos del mar, qué hacen aquí
Pero nos traen la nostalgia de un domingo por llover
En este momento las estrellas no son bienvenidas (11)
Contra maestre: apáguelas una a una
Empaquete la Luna, desmantele el Sol
La canción maorí del adiós, Po Atarau, dice: (6)
Es la hora de decir adiós

Luego estarás navegando, lejos, a través del mar
Mientras estés lejos
Por favor, recuérdanos
Cuando regreses
Nos encontrarás esperándote
Nuestra Violeta dice: Gracias a la vida que nos ha
dado tanto. (3)
Madre, amigo, hermano
Y el cielo estrellado
Damos Gracias a la vida por habernos dado a Jorge
Él fue nuestro Norte, nuestro Sur, nuestro Este y
nuestro Oeste.
Pensábamos que viviríamos para siempre: estába-
mos equivocados
La vida es de minutos nada más (9)
Pasarán más de mil años muchos más (5)
Pero nunca te olvidaremos.
Ya no preguntes: ¿Por quién doblan las campanas?
Porque están doblando por ti
Porque has cerrado amarillos los parpados
Para no ver más enero ni abril
Padre nuestro que estas en los cielos: No te olvides
de los que estamos aquí. (13)



SEGUNDO MOMENTO: CEREMONIA DE SEPULTACIÓN EN ALTA MAR

(Por favor de pie)
 ¡¡¡Atención, guardia de honor!!! (silbato atención)
 ¡¡¡Preparen!!!
 Primera salva... fuego (los marinos contestan con un solo aplauso)
 Segunda salva... fuego
 Tercera salva... fuego
 Un aplauso para Jorge
 ¡¡¡Atención, guardianes!!!
 Que mil silbatos de cristal hieran la madrugada **(7)**
 (silbato honores)
 Que se incline la planchada
 Que te sumerjas en el mar profundo y azul que tanto amaste
 Que te reúnas con los nuestros que llegaron al fin de la singladura
 Esta noche dormirás con la muerte en el lecho del mar **(1)**
 (Asiento, por favor)

TERCER MOMENTO: LA ESPERANZA

Cuando el Sol muera, seremos nuevamente polvo de estrellas, **(8)**
 Pero polvo enamorado.
 Y en un nuevo suceso cósmico,
 Se integrará nuevamente nuestra materia en un nuevo océano.
 Y todo comenzará de nuevo con una pequeña piedra, **(1)**
 Que estará antes del hombre, antes del viento, antes de la aurora,
 Y que cuando esta piedra se mueva,
 Será la primera canción del río.
 Y surgirá otro igual a ti.
 Y seremos nuevamente jóvenes.
 Y volverán las oscuras golondrinas, **(10)**
 Y volverán del amor a tus oídos las ardientes palabras a sonar.
 Y encontrarás a Alicia Magdalena,
 Y cuando ella cruce umbral de tu destino entrará el Sol, la primavera **(1)**
 Y contemplarás sus ojos infinitos que serán como dos relámpagos que te clavarán al piso, **(1)**
 Y tu voz buscará al viento para tocar su oído, **(1)**

Y al oír la palabra que aromará su boca, **(1)**
 Escucharás lo que no dijeron las palabras,
 Y en noches como estas, la tendrás entre tus brazos,
 Y a diferencia de otras noches, esa noche será de plenilunio,
 Y habrá juntas más rosas que en todo el mes de junio,
 Y ámala hasta el límite.
 Para que no tengas que decir que tu mayor quebranto:
 Fue no haber amado más, tú que creías, tú que pensabas haber amado tanto. **(14)**
 Y subirán a nacer contigo hermano: **(1)**
 Alicia, Valeria, Marta y Jorge
 Para ellos: La primera estrofa de la Marsellesa
 Allons enfant de la patrie.
 Adelante hijos de la patria **(13)**
 Lo único que nunca muere es:
 El amor imperecedero que se entrega. **(1)**
 El amor imperecedero que se da.

CUARTO MOMENTO: ET MAINTENANT (Y AHORA)

(Por favor, de pie)
 Fue una larga singladura,
 Juntos cruzamos los mares de la existencia,
 Y aquí estamos, nuevamente en el principio.
 En el puerto de zarpe.
 Jorge, te despedimos como marino:
 Salud y viento a un largo.
 ¡Guardián, toque repetido! (Silbato repetido)
 ¡¡Largar las amarras!!
 ¡Atención, capitanes de alto! (Silbato atención)
 ¡¡¡Listos a cazar las velas!!!!
 (Los presentes entonan Brazas a Ceñir)



BITÁCORA DE LA COFRADÍA

LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO

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 del 1 de julio de 2018 al 30 de junio de 2019.

1.- CAPITANÍA MARÍTIMA

El 8 de agosto de 2018, a las 10.30 horas, se realizó el proceso eleccionario de la nueva Directiva que dirigirá la Cofradía en el próximo bienio (septiembre 2018 - septiembre 2020). Lo anterior, en cumplimiento con lo establecido en el Artículo 28° de los Estatutos de la Cofradía, que establece que cada dos años se renovará su Directorio mediante votación personal y directa de los Litorales activos y en ejercicio.

El nuevo Directorio fue proclamado por la Asamblea General de Socios, realizada el mismo día 8 de agosto, luego del término del proceso eleccionario.

Los integrantes de la nueva Directiva son los siguientes Cofrades:



Presidente	Sr. Litoral Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Sr. Litoral Bernel BADILLA Grillo
Director Secretario / RR. PP.	Sr. Litoral Hernán PAREDES Benavides
Director Tesorero	Sr. Litoral Jorge SOBENES Muñoz
Director Eventos	Sr. Litoral Luis BURGOS Velásquez
Director	Sr. Litoral Arturo MARÍN Villalón
Director	Sr. Litoral Jaime VIZCARRA Azócar
Director Suplente	Sr. Litoral Eduardo HIDALGO Astudillo
Director Suplente	Sr. Litoral Jorge EGAÑA Polhwein

2.- REGISTRO DE MATRÍCULAS

Litorales inscritos

Al 30 de junio de 2019 se registran 240 litorales matriculados activos, de un total de 278 registrados en el Libro de Matrículas, a los cuales se les agre-

gan 178 balandras, conformándose un total de 418 integrantes de la Familia Litoral.

Los litorales señalados a continuación incrementaron el Rol de la Cofradía, en el período comprendido desde el 1 de julio de 2018 al 30 de junio de 2019:

- CC LT Sr. Rodrigo CABRERA Valencia, Rol N°277, a contar del 2 de octubre de 2018.
- T1 LT Sr. Felipe PÉREZ Cruz, Rol N°278, a contar del 19 de marzo de 2019.
- CF LT Sr. Domingo HORMAZÁBAL Figueroa, Rol N°279, a contar del 19 de marzo de 2019.
- CF LT Sr. Carlos CERDA Espejo, Rol N°280, a contar del 23 de mayo de 2019.
- T2 LT Sra. Leslie DÍAZ Heyser, Rol N°281, a contar del 23 de mayo de 2019.
- T2 LT (R) Sr. Mario CASTRO Vivar, Rol N°282, a contar del 23 de mayo de 2019.
- CN LT Sr. Sergio VALENZUELA González, Rol N°283, a contar del 23 de mayo de 2019.

3.- ACTIVIDADES MÁS IMPORTANTES DEL PERÍODO JULIO 2018 – JUNIO 2019

A) ASAMBLEA ANUAL ORDINARIA

El día 08 de agosto de 2018, a las 10.00 horas, se dio inicio a las actividades de la Asamblea Anual de la COFRADÍA, con un responso efectuado en la Capilla de las Direcciones Técnicas Marítimas, por el Capellán de la Escuela Naval, T1 RL Sr. Marcelo CATRIL Mora, donde se pidió por el eterno descanso de los 22 Litorales y Cofrades fallecidos; 3 de ellos, en acto de servicio. Dio lectura a cada nombre, el Litoral Secretario.

Posteriormente, se inició la Asamblea Anual en la Sala de Conferencias del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima – CIMAR, efectuándose el proceso de elección del nuevo Directorio, donde participaron los 64 socios presentes. Terminada la votación y mientras se realizaba el conteo de votos, el Jefe del Servicio Meteorológico de la Armada, CF OM Sr. Luis VIDAL Lema, dictó la Conferencia “Cambio Climático – Efectos en la Actividad Marítima”.





El Presidente comienza la Asamblea Ordinaria Anual de Socios de la "Cofradía Hombres del Litoral"



El Jefe del Servicio Meteorológico de la Armada presentó una interesante Conferencia sobre la temática del cambio climático.



El Litoral Sr. Cristian GÁLVEZ Vergara, en su calidad de presidente de la Comisión Electoral, junto a los Litorales Sr. Álvaro VICENCIO Andaur y Sr. Luis TAGLE Orellana entregaron los resultados de la votación, donde se dio como ganadora la Lista B.

Elección de Presidente y Vicepresidente

Lista A: Presidente Litoral Sr. César MORENO Poblete.

Vicepresidente Litoral Sr. Juan CASTRO Mardones.

Lista B: Presidente Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs.

Vicepresidente Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo.

Asimismo, las ocho primeras mayorías de los catorce postulantes a los cargos de Director, permitieron elegir a los Litorales que se nominan a continuación.

Elección de Directores

- Litoral Sr. Luis BURGOS Velásquez.
- Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón.
- Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides.
- Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz.
- Litoral Sr. Jaime VIZCARRA Azócar.
- Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar.
- Litoral Sr. Manuel MORENO Chávez.
- Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo.

El Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar, por motivos personales presenta solicitud para dejar el Directorio, por lo cual ingresa el Litoral Sr. Jorge EGAÑA Polhwein, quien continuaba en la votación.

B) 170° ANIVERSARIO DE DIRECTEMAR, PROTECTIO MARIS SUM, Y DÍA DE LA ESPECIALIDAD DE LITORAL

En Valparaíso:

Renovando su compromiso con la proyección de Chile como una nación marítima, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante conmemoró sus 170 años de existencia y el Día de la Especialidad Litoral. La actividad contó con

la participación de autoridades gubernamentales, representantes del ámbito marítimo portuario y de las Autoridades Marítimas de Argentina y Alemania.

En la oportunidad, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Guillermo LÜTTGES Mathieu, destacó que, du-

rante el año 2018, la Autoridad Marítima ha direccionado sus esfuerzos al cumplimiento de uno de los principales objetivos de la Política Oceánica del país, orientada a “crear las condiciones de seguridad necesarias para aprovechar los grandes espacios oceánicos de Chile, en un ambiente de paz y de conservación del medioambiente acuático, con el fin de alcanzar el crecimiento social y económico de la nación demandada, apoyando a quienes desean realizar actividades marítimas beneficiosas para su sociedad a través de facilidades, normas e instituciones suficientes y capaces”.

En su intervención, el Almirante LÜTTGES destacó la actuación internacional que le corresponde a DIRECTEMAR en representación del Estado de Chile. Asimismo, resaltó la ejecución de importantes proyectos como son el “FÉNIX”, diseñado a recuperar y modernizar la red de más de 1000 ayudas a la navegación; el “RHIN LACUSTRE”, que considera la adquisición de 15 lanchas rápidas destinadas a los distintos lagos bajo la jurisdicción de la Autoridad Marítima y el proyecto “GAVIOTA”, que promueve la renovación de helicópteros livianos para vigilancia y rescate costero.

Primera Promoción de Oficiales Especialistas LITORAL – 50 Años

Tras las palabras del Director General, se realizó un especial reconocimiento a quienes integraron la “Primera Promoción de Oficiales de la Especialidad Litoral”, quienes cumplieron 50 años de egresados. Fueron homenajeados los siguientes Oficiales:

- CN LT Carlos RODRÍGUEZ Carl
- CN LT Luis PAZ Arias
- CN LT César MORENO Poblete
- CN LT Isidro GAYA González
- CF LT Néstor CAÑETE Rivera
- CF LT Emilio LEÓN Hoffman
- CC LT Patricio ASTORQUIZA Vivar



Ceremonia 170° Aniversario de DIRECTEMAR y Día de la Especialidad Litoral, realizada el 30 de agosto de 2018, en el Complejo Direcciones Técnicas Marítimas, en Playa Ancha.



Reconocimiento a la Primera Promoción de Oficiales de la Especialidad Litoral.

- CF LT Luis TORRES Clark (Q.E.P.D.), representado por su viuda, la señora Amada GARFIA, viuda de Torres.





Subdelegado Marítimo y Cofrade, Luis Vergara Villegas, durante la alocución con motivo del nuevo Aniversario de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

En Talcahuano:

Con motivo de la celebración del 170° Aniversario, la Subdelegación Marítima de Talcahuano organizó un almuerzo de camaradería.

La actividad fue desarrollada en el surgidero del Club de Campo Tumbes, a cargo del Presidente de

la Subdelegación Marítima de Talcahuano Litoral Sr. Luis VERGARA Villegas, participando como invitados Cofrades y Oficiales dependientes de esa jurisdicción, quienes se adhirieron entusiastamente a esa actividad. Cabe señalar que la Subdelegación Marítima de Talcahuano cuenta con un rol de 21 Cofrades.



La presencia del Gobernador Marítimo de Talcahuano CN LT Sr. Germán LLANOS Silva, quien es Cofrade; Capitán de Puerto de Coronel CC LT Sr. Rodrigo TESTÓN Nahuelhuil; Capitán de Puerto de Lebu, CC LT Sr. Rodrigo GATICA Labra; Oficiales, Cofrades Litoral Sr. Gonzalo VERBAL Hewstone y Litoral Rodolfo VALDENEGRO D'Alencon, dieron realce a esta actividad.



C) RECALADA ANIVERSARIO

El día 3 de septiembre de 2018, se efectuó la Recalada Aniversario, en el Club Naval de Valparaíso, con la asistencia del Sr. CJA Almirante don Julio LEIVA Molina; el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Guillermo LÜTTGES Mathieu; el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante LT Sr. Otto MRUGALSKI Meiser; el Director de Operaciones y Seguridad Marítima Contraalmirante LT Sr. Eric SOLAR Olavarría; el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada Contraalmirante Sr. Patricio CARRASCO Hellwig; tres Subdirectores, el Oficial Ayudante de Órdenes del CJA y 48 Cofrades.



D) RECALADA DE FIN DE AÑO 2018

El día miércoles 5 de diciembre de 2018, a las 13.00 horas, en el Quincho de las Direcciones Técnicas Marítimas, Recinto del Faro "Punta Ángeles", se llevó a cabo la última Recalada oficial de nuestra Corporación correspondiente a la singladura 2018. En esta ocasión, participaron 27 Litorales, aproximadamente un 50 % menos que la singladura de años anteriores, debido a que hubo muchas actividades en paralelo que lamentablemente contaba con socios comprometidos. No obstante, hubo un muy bien preparado asado, empanadas, ricas ensaladas, suficiente aguada y combustible, donde como es tradicional en nuestras Recaladas estuvieron presentes la sana camaradería, el buen humor, la amistad y el envidiable espíritu litoral.

El Litoral Presidente hizo un breve trazado de rumbo, básicamente, para agradecer a todos los que de una u otra manera aportan para que la Cofradía avance y se encuentre en el pie que se encuentra hoy, y expresó sus deseos de unas felices fiestas y un año 2019 colmado de satisfacciones.



E) ENTREGA DE PREMIOS EN LA ACADEMIA DE GUERRA NAVAL

Con fecha 5 de diciembre de 2018, a las 12.00 horas, se realizó la ceremonia de egreso del Curso de Gestión y Conducción Marítima año 2018, que cuenta con el grado académico de "Magíster Gestión y Conducción Marítima". La ceremonia fue presidida por el Sr. Director de Educación de la Armada Contraalmirante don Gonzalo MALDONADO Valdés, quien, junto al Director de la Academia de Guerra Naval, Capitán de Navío don Juan Andrés HELMKE Ruiz, entregaron los diplomas y premiaron a los 8 Oficiales del escalafón Litoral.

Egresó con la primera antigüedad el CC LT Sr. Ignacio ORTIZ Díaz, Oficial que es socio de nuestra Cofradía, y con la segunda antigüedad el CC LT Sr. Miguel BRAVO Vera.

Los Oficiales alumnos que aprobaron el curso, fueron los siguientes:

- CF LT Sr. Patricio TORRES Peñafiel.
- CF LT Sr. Cristian ORTEGA Valdivia.
- CC LT Sr. Arturo ANINAT González.
- CC LT Sr. Gerardo VELÁSQUEZ Cerda.
- CC LT Sr. Claudio ZÚÑIGA Vásquez.
- CC LT Sr. Ignacio ORTIZ Díaz.
- CC LT Sr. Roque NÚÑEZ Cabrera.
- CC LT Sr. Miguel BRAVO Vera.



F) ENTREGA DE PREMIOS EN LA ACADEMIA POLITÉCNICA NAVAL

El día viernes 07 de diciembre de 2018, a las 15.00 horas, el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE Friederichs, acompañado por el Litoral Vicepresidente Sr. Bernel BADILLA Grillo, asistieron representando a la Cofradía, a la ceremonia de premiación de los alumnos que egresaron como especialistas de la Academia Politécnica Naval, para entregar un reconocimiento al primer y segundo lugar académico de la especialidad Litoral.

La primera antigüedad la obtuvo la T2 LT Sra. Paulina RIVERA Tapia, a quien se le otorgó la Medalla al Mérito Académico de Primera Clase "Capitán de Puerto de Valparaíso, Teniente de Navío Sr. Juan José TORTEL Maschet". El segundo lugar lo obtuvo la T2 LT Sra. Katherine CARO Canales, quien recibió de la Cofradía un estímulo náutico, ambas jóvenes Oficiales fueron cordialmente felicitadas, en especial la Litoral Caro que integra el Rol de Tripulación de nuestra Cofradía.



G) CEREMONIA INTERNA ENTREGA DE PREMIOS ESCUELA NAVAL

En la Escuela Naval Arturo Prat, el día lunes 10 de diciembre, se desarrolló la tradicional ceremonia General de Premios para los Cadetes y Aspirantes a Oficiales 2018, la cual fue presidida por el Director de Educación de la Armada, Contraalmirante Sr. Gonzalo MALDONADO Valdés, acompañado por el Director del Plantel, Capitán de Navío Sr. Pedro ARENTSEN, y que contó además con la presencia de Decanos, Profesores e invitados especiales.



El Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE Friederichs acompañado por el Litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES Benavides, concurren a la Escuela Naval para entregar el premio que otorga la Cofradía a la primera y la segunda antigüedad del curso Litoral. La primera antigüedad la obtuvo el Brigadier LT Bruno BASCOLI Castro, a quien el Litoral Presidente de la COFRADÍA impuso la Medalla al Mérito Académico de Segunda Clase "CN LT Sr. Eduardo OLEA Briones".



El CJA Almirante Sr. Julio LEIVA Molina, impone la medalla a la Primera Antigüedad del Escalafón Litoral, Guardia Marina LT Bruno BASCOLI Castro.

H) CEREMONIA DE GRADUACIÓN EN ESCUELA NAVAL

La Ceremonia de Investidura de los Guardiamarinas y Juramento a la Bandera para egresar como Oficiales de la Armada de Chile, fue realizada el día 12 de diciembre de 2018 en el patio del buque de la Escuela Naval "Arturo Prat" y contó con la presencia del Presidente de la República, el Ministro de Defensa Nacional y el Comandante en Jefe de la Armada, entre otras autoridades, familiares e invitados.



S.E. el Presidente de la República, felicita al Guardia Marina LT Sr. Bruno BASCOLI Castro.

I) RECALADA CON GOBERNADORES MARÍTIMOS



Seminario de Gobernadores Marítimos año 2019 organizado por DIRECTEMAR

El día 3 de abril de 2019, en el surgidero del Club Naval de Campo Las Salinas, a las 20.30 horas, se llevó a cabo la primera Recalada del año, en la cual se compartió con los Gobernadores Marítimos, como ha sido tradicional por más de 20 años, quienes participaron en el Seminario que anualmente DIRECTEMAR prepara para ellos, junto a la participación del Director General, los Directores Técnicos, el Director del SHOA y los Subdirectores Técnicos.





El Litoral Presidente inició la actividad fundamentándola con un breve trazado de rumbo alusivo al evento y prosiguió con el tradicional brindis; luego, entre el plato de fondo y el postre, el Litoral Director Jaime Vizcarra dio lectura a un entretenido y divertido Boletín Meteorológico o NURNAVLIT.

Agradeció la invitación a nombre de los Gobernadores Marítimos, el Gobernador Marítimo de Valparaíso, quien es el más antiguo, CN LT Sr. Juan GAJARDO Romero, destacando la fusión en esta reunión de las diferentes generaciones que fueron, que son y que serán Gobernadores Marítimos.



Gobernadores Marítimos y Cofrades compartiendo en camaradería.

J) SALUDO PROTOCOLAR AL DIRINMAR

El día 11 de marzo de 2019, la Directiva de la COFRADÍA llevó a cabo los saludos protocolares al nuevo DIRINMAR, CA LT Sr. Jorge IMHOFF Leyton. En la oportunidad, asistieron el Litoral Presidente, Litoral Vicepresidente, Litoral Secretario y Litoral Tesorero. El DIRINMAR agradeció el saludo y, en su calidad de Cofrade, reconoció el trabajo que desarrolla nuestra Corporación, finalmente expresó sus deseos de éxito en las tareas propuestas como metas para el período directivo.



K) SALUDO PROTOCOLAR AL DIRECTEMAR

El día 13 de marzo de 2019, se efectuaron los saludos protocolares al nuevo Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Ignacio MARDONES Costa, quien es sobrino del Litoral Sr. Jorge COSTA Colom. El Director

General, se manifestó muy motivado de participar en las actividades de la COFRADÍA y agradeció a sus socios el espíritu que los inspira para contribuir a destacar la especialidad Litoral y ser un guía y apoyo a las nuevas generaciones de Oficiales especialistas.



L) SALUDO PROTOCOLAR AL OLMA

El día 1 de abril de 2019, la Directiva de la COFRADÍA, integrada por el Litoral Presidente, Litoral Vicepresidente, Litoral Secretario y Litoral Director de Revista Bonanza, efectuaron el saludo respectivo al Oficial Litoral Más Antiguo "OLMA" en Servicio

Activo, Contraalmirante LT Sr. Eric SOLAR Olavarría, Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, quien agradeció el gesto y renovó su compromiso de apoyo a la Corporación para que su quehacer se mantenga y proyecte a las nuevas generaciones de Oficiales Litoral, como asimismo a todos los integrantes de nuestro Servicio.

M) RECALADA MES DE MAYO

El jueves 30 de mayo de 2019, se llevó a efecto la Recalada donde se rindió el tradicional homenaje a las Glorias de la Armada de Chile. Al evento asistieron 37 Litorales.

Previo a la Recalada, a las 12.30 horas, el Litoral José ALCÁNTARA Lobos, Jefe de la Unidad de Competitividad de la Empresa Portuaria de Valparaíso (Inteligencia de Negocios), ilustró a los Cófrades con la interesante y bien expuesta presentación "Visión Resumida de los Puertos de la V Región", gentileza que se le agradeció por la calidad y contenido de la presentación.

Posteriormente, se compartió un breve cóctel para enseguida pasar a cubrir chazas en el Salón Independencia del Club Naval de Valparaíso, donde el Litoral Presidente ofreció el tradicional brindis de la Cofradía, antes de disfrutar de un excelente y bien preparado rancho con suficiente aguada y combustible, siempre supervisado por el Litoral de Eventos, Luis Burgos, que finalizó con un ameno bajativo.

Los Litorales Directores Jaime VIZCARRA y luego Hernán PAREDES brindaron, el primero, un entretenido y ameno NURNAVLIT, al más puro estilo de "don Pío" y, el segundo, un interesante trazado de rumbo en honor a las Glorias Navales, que reflejó

la vida de un poco conocido héroe de Iquique, el CA Sr. Francisco SÁNCHEZ Alvaradejo.

Asimismo, el Litoral Presidente acompañado por el Litoral Mayor Hellmuth SIEVERS Czischke, impusieron la Insignia de la Cofradía a uno de los cinco nuevos socios, el Litoral Domingo HORMAZÁBAL Figueroa, Subdirector del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, recientemente incorporado al Libro de Matrículas con el número de Rol 279. Los otros 4 Cofrades, los Litorales Carlos CERDA Espejo (280 – en Punta Arenas), Leslie DÍAZ Heyser (281 – en Talcahuano), Mario CASTRO Vivar (282 – en Quintero) y Sergio VALENZUELA



González (283 – en Punta Arenas), recibirán sus correspondientes insignias durante la primera Recalada a la que puedan asistir, tanto en Valparaíso como en Talcahuano. No obstante, a todos se les dio la bienvenida a la Corporación.

Como es tradicional, cerca de las 15.30 horas se otorgó la Libre Plática y se abrió el portalón. Se quedaron hasta el final los invitados tradicionales: la alegría, la camaradería, la sincera amistad y el formidable espíritu Litoral. También el Centro Meteorológico informó de un centro de baja que se formó posteriormente y que tuvo su mayor intensidad como a las 19.00 horas, ya que a las 20.00 horas, solo había inestabilidad post frontal y luego calma después del temporal.

N) RECALADA NOCTURNA

El día viernes 28 de junio se llevó a cabo la Recalada Nocturna 2019 de la Cofradía "Hombres del Litoral", en el surgidero Restaurante "San Marino", en Cochoa, área de la costa viñamarina, con la entusiasta participación de 20 Litorales.

De acuerdo con la programación de la Copa América, que se estaba realizando en Brasil, y previas coordinaciones realizadas por el Litoral de Eventos, tuvimos la ocasión de ver el partido entre las selecciones de Chile y de Colombia. Aquellos que se planificaron para llegar antes de la hora de la recalada, vivieron momentos de alegrías por los goles y de incertidumbre, cuando estas anotaciones fueron anuladas con la utilización de la nueva tecnología VAR. Finalmente, y luego de ganar en lanzamientos penales y pasar a la semifinal, se escuchó con mucha fuerza el C.H.I...!!!

Posteriormente y durante la cena, el Litoral Presidente dio la bienvenida a todos los comensales y destacó el reportaje que, el fin de semana anterior, publicó el Diario El Mercurio de Valparaíso, donde nuestro Litoral Mayor Hellmuth SIEVERS fue destacado por su inmenso aporte a la investigación científico-marina, contribución al conocimiento del mar, su explotación sustentable y uso con mayor seguridad en actividades deportivas y recreativas.



Durante el rancho, el Litoral Vizcarra, con su particular buen humor, nos dio a conocer un resumido y completo NURNAVLIT. Posteriormente, el Litoral Presidente, acompañado del Litoral Mayor, impuso la insignia que materializa el ingreso como socio a la Cofradía del Litoral a Mario CASTRO Vivar. Al término de la actividad oficial, como es tradicional, se otorgó la libre plática, solo a los que habían enterado al Litoral Tesorero, los haberes correspondientes a Faros y Balizas.

Como siempre, los invitados permanentes y que nunca fallan fueron la camaradería, la amistad, el compañerismo, el espíritu de cuerpo, la risa y el sano espíritu Litoral, los que se encargaron de cerrar la puerta del local al finalizar la Recalada. También los zorros, chascarros, las maquineadas y los factores de bienestar hicieron lo suyo, lo que obviamente colaboró a incrementar el sabor de la excelente e inolvidable velada vivida.

El Litoral Presidente expresó su agradecimiento a los que participaron en la velada, desafiando la fuerte lluvia que se dejó caer aquel día, ya que aquello es el motor que le da vida a la Cofradía. Hizo extensivo este agradecimiento a los integrantes de la Capitanía Marítima por sus desvelos y siempre



incondicional apoyo, ya que su sacrificio y colaboración permitieron que la Recalada fuera, una vez más, todo un éxito. Asimismo, a los Litorales que se encuentran con andar restringido o reducido, les envía los deseos de una pronta mejoría, para que puedan seguir participando de nuestra querida Cofradía. El local fue muy bien elegido, con un buen ambiente y una atención cordial y destacada.



CON ESTA ÚLTIMA CRÓNICA SE CIERRA EL LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO DEL PERÍODO JULIO 2018 HASTA JUNIO 2019.

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 2019*

Tiraje 300 ejemplares

Valparaíso-Chile

Distribución gratuita.



- DIRECCIONES TÉCNICAS MARÍTIMAS

Servicio Público Marítimo de Excelencia

Subida Cementerio 300, Playa Ancha, Valparaíso

WWW.DIRECTEMAR.CL



DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO