

COFRADÍA

REVISTA

BONANZA



PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA



AGOSTO
2014



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: LT Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Fotos: Banco de imágenes SHOA / RRPP Directemar / SO Luis Bustos Yissi

www.cofradiahombresdellitoral.cl

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



ÍNDICE BONANZA 2013 - 2014

Índice Bonanza	2
Octálogo de la Cofradía	4
Capitanía Marítima (2012 • 2014)	5
Editorial	6
Saludos del Sr. Directemar a la Cofradía	9
Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante don Humberto RAMÍREZ Navarro	
Fallo injusto e injusta demanda	11
CN LT Sr. Sergio WALL Muñoz	
Una misión importante	15
CN LT Sr. Emilio LEÓN Hoffmann	
Visita PAPAL a Puerto Montt	20
CN LT Sr. Hernán PAREDES Benavides	
La doctrina del shock	24
T2° LT Sr. Sebastián REYES Aedo	
“Se da inicio a la maniobra”	29
Subtte. LT Sr. Cristóbal RUIZ González	
Mi Capitán: Tiene una audiencia.....	36
CN LT Sr. Luis PAZ Arias	

Alcaldes de Mar: Los hijos del mar al servicio de sus comunidades	40
RR. PP. DIRECTEMAR	
Medalla al mérito “Hombres del Litoral”	45
Capitanía Marítima	
El lado “B” de la visita Papal a Puerto Montt	48
CN LT Sr. Hernán PAREDES Benavides	
Hombre Bravo al rescate en Panamá	53
CN LT Sr. Eduardo OLEA Peña	
Fomento de los deportes náuticos y subacuáticos	56
Departamento Deportes Náuticos, DIRINMAR	
140° Aniversario Fundacional del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile	58
Discurso de su Director Contraalmirante don Patricio CARRASCO Hellwig	
Actividades de Cooperación Técnica de la Secretaría General de la ROGRAM para el bienio 2013-2014	68
CN LT Sr. Manuel COFRÉ Muñoz	
Nuevo Patrullero de Zona Marítima OPV “Marinero Fuentealba”	73
Editor	
Bitácora de la Cofradía	77
Glosario de la Cofradía	120

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

LA COFRADÍA (2012 • 2014)



- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Presidente | Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs |
| Vicepresidente | Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz |
| Director Secretario / RR.PP. | Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides |
| Director Tesorero | Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz |
| Director | Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo |
| Director | Litoral Sr. Williams MIRANDA Leyton |
| Director | Litoral Sr. Germán VALDIVIA Ibarra |
| Director Suplente | Litoral Sr. Juan CASTRO Mardones |
| Director Suplente | Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo |
| Director Suplente | Litoral Sr. Víctor RUIZ Fernández |

EDITORIAL

Nuestra Cofradía ha cumplido 20 años de edad, ya tiene más de 200 Litorales socios, y esta madurez y el pasar de este tiempo nos ha permitido aquilatar el envidiable espíritu Litoral que reina en ella, lo que queda de manifiesto en la siempre numerosa participación de sus asociados en las diferentes Recaladas oficiales que programa la Capitanía Marítima.

Lo que más nos debe llamar la atención y enorgullecer, y que es sin duda la gran riqueza de esta querida Organización, es la desinteresada unión de sus miembros del pasado con los del presente y que conviven a la perfección, diferentes generaciones, géneros y edades, con uniforme y sin uniforme, en donde la camaradería y la amistad son los invitados permanentes; donde por un par de horas todos se desconectan del mundanal ruido que genera la actividad marítima y el diario vivir, lo que nos permite navegar por nuestra historia, recordar las tradiciones y las costumbres que jamás deben olvidarse, recordar chascarros y cuentos por doquier que este mar solidario, que es nuestra ruta de unión espiritual y profesional, nos ha entregado desde siempre.



Esta actividad tiene su centro de operaciones en Valparaíso y solamente la disfrutamos aquellos que vivimos en esta Región o cuando estamos de paso por ella, pero cerca del 40 % de sus asociados vive en otras Regiones.

Queremos que este espíritu Litoral se mantenga encendido a lo largo de nuestro Territorio Marítimo, para lo cual la Capitanía Marítima ha desarrollado el Protocolo N° 10, aprobado por la Asamblea, para fomentar la creación de las Subdelegaciones Marítimas en aquellos lugares a lo largo del país en donde haya más de 10 Litorales socios. Talcahuano ya ha recogido el guante y presentó la solicitud correspondiente para materializar la Subdelegación Marítima de Talcahuano, primera en Chile, BZ.

Es bueno recordar que tan solo nos inspira el cariño a nuestro Servicio, y a la Armada de Chile, su tradición, profesionalismo y su quehacer solidario.

***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
¡¡SALUD QUERIDOS LITORALES!!***

LA CAPITANÍA MARÍTIMA





BONANZA • 2014

SALUDOS DEL SR. DIRECTEMAR A LA COFRADÍA



Al cumplirse 20 años desde que un grupo de Oficiales Litorales fundaran la Cofradía "Hombres del Litoral" motivados e impulsados bajo la consigna de fomentar la cohesión entre los Oficiales Litorales y prestigiar la especialidad, deseo, en mi calidad de Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, reconocer y saludar a los "Hombres Bravos" integrantes de la Capitanía Marítima, representados en la persona del Sr. Presidente y por su digno intermedio a los Oficiales especialistas Litoral, tanto en servicio activo como en retiro que forman parte de esta apreciada Organización.

Lo que ayer fue solamente el deseo de los antiguos especialistas ha dejado de ser un anhelo y hoy presenta como un espacio válido y reconocido de interacción entre las pasadas y actuales generaciones. En este esfuerzo de unidad e identidad, la revista "Bonanza" se ha transformado en un canal eficiente de comunicación gracias a la publicación de las principales actividades que desarrollan los "Hombres del Litoral" a lo largo del territorio marítimo nacional y de artículos de interés donde la experiencia de los más antiguos marca el derrotero para la navegación segura de los nóveles Oficiales.

Finalmente, junto con reiterarles mi sincero afecto y mis mejores deseos de éxito, en el navegar de sus actividades diarias, quiero poner término a mi saludo invitándoles a brindar como Ustedes lo hacen: 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.

¡¡¡Salud, Litorales!!!

**HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO
Y DE MARINA MERCANTE**

BOYA ESMERALDA - rada de Iquique.



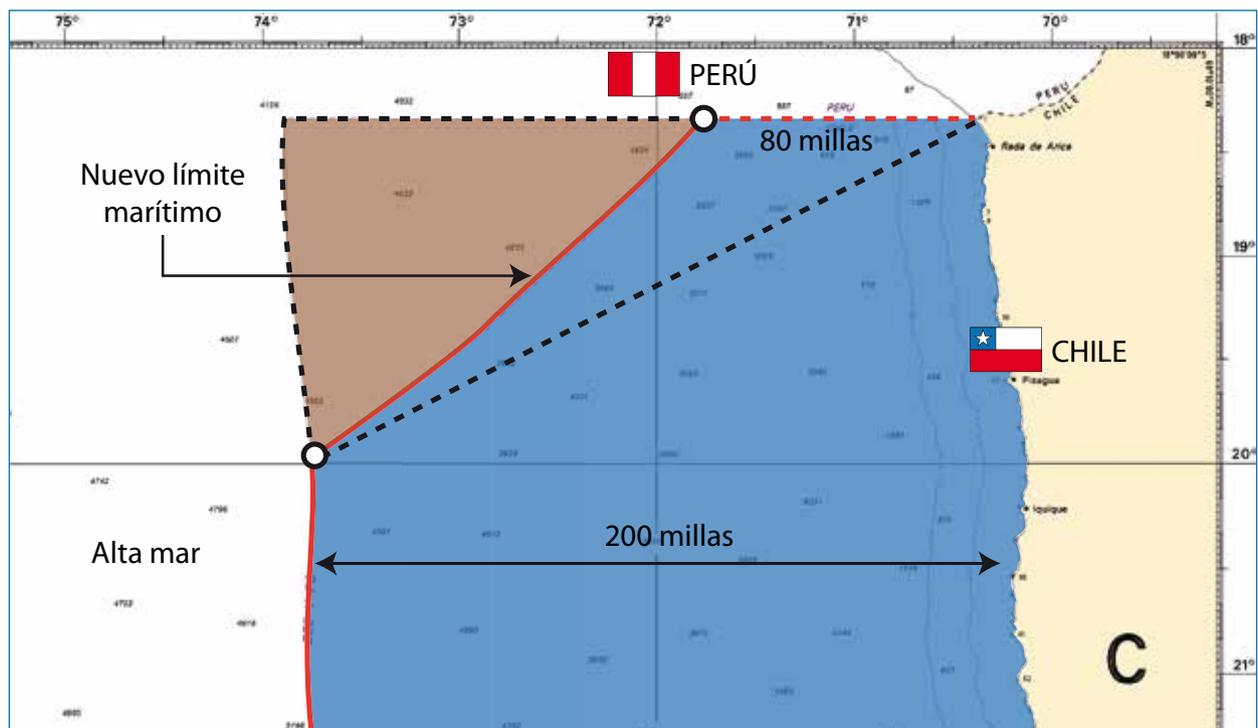
FALLO INJUSTO E INJUSTA DEMANDA

“Desgraciada la generación cuyos jueces merecen ser juzgados”
(El Talmud).

En este artículo, pretendo complementar lo expuesto en mi artículo publicado en la edición anterior de nuestra revista “Bonanza”. “Una verdad histórica olvidada, Bolivia y el Mar” y hacer una breve síntesis del resultado del Fallo de la Corte Internacional de Justicia (C.I.J.) de la Haya en el caso Perú contra Chile por la demanda sobre el límite marítimo entre ambas Naciones.

Revisemos, en primer lugar, el fallo por el caso del límite marítimo Chile-Perú.

Los argumentos jurídicos de Chile sobre la validez de los tratados pesqueros de 1952 y 1954 fueron aceptados por la C.I.J., concluyendo que en ambos, se estableció un acuerdo de límite marítimo en forma tácita, por lo que también se aceptó como válido que dicho límite comienza en el paralelo que pasa por el hito N° 1, es decir por la latitud 18° 21' 03" S. Esta línea imaginaria se prolongaba hasta las 200 millas. Sin embargo, sin ningún fundamento jurídicamente válido, la C.I.J. decidió que solamente se prolongaría por 80 millas, a partir de la más baja marea, hacia el oeste. De esta forma entregó al dominio del Perú el triángulo que se forma, con vértice en ese punto, trazando una nueva frontera marítima que se establece mediante una línea equidistante a las costas de ambos Estados, entregándole al Perú un territorio marítimo de aproximadamente 22.000 kilómetros cuadrados, que en los últimos siglos Chile había controlado y en el cual ejercía plena soberanía.



Al respecto, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), de la cual Chile es Estado parte, no así el Perú, en su artículo 56 establece:

“Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva.

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:
 - a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
 - b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:
 - i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 - ii) La investigación científico-marina;
 - iii) La protección y preservación del medio marino;
 - c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.”

En resumen: el Estado de Chile, perdió aproximadamente 22.000 kilómetros cuadrados, de Zona Económica Exclusiva. En palabras más sencillas, se entregaron al Perú:

TODOS los recursos naturales vivos o no vivos que se encuentran en el mar, en el lecho marino y en el subsuelo, DE ESA INMENSA ÁREA, cuyo valor aún no se puede dimensionar, pero que pertenecían a nuestro patrimonio como herencia de nuestros abuelos y que debimos haber heredado intacta a nuestros descendientes.

Como se puede observar, la C.I.J. de la Haya, no falló en concordancia con el derecho internacional, por el contrario, adoptó una solución “salomónica” que hace cuestionar la imparcialidad y eficacia de la mayoría de los jueces de esa Corte y hace necesario pensar en la conveniencia de permanecer como Estado en el “Tratado americano de soluciones pacíficas” de 1948, conocido como Pacto de Bogotá, del cual

hasta la propia Colombia ya no es Estado parte y que a Chile no puede favorecer en nada, por el contrario, sólo puede perjudicar. Cabe señalar que otros Estados americanos, internacionalmente relevantes, como lo son Estados Unidos, Canadá o Argentina, entre otros, no son parte de él. Más adelante me volveré a referir a este relevante asunto.

Veamos ahora lo que sucede con la demanda de Bolivia contra Chile, que como lo manifesté en mi artículo anterior, Bolivia solicita a la C.I.J. que le exija a Chile que le otorgue una salida soberana al mar por tener derechos expectaticios, es decir los ofrecimientos de Chile a Bolivia mediante las gestiones que se han hecho en años posteriores a 1904.

El acaecimiento jurídico es que Bolivia presentó el 15 abril del presente año, una demanda en contra de Chile ante la C.I.J., materializada mediante una memoria en la que expone sus argumentos que no desconocen la existencia del Tratado de Paz y

Amistad de 1904, pero que solicita a la C.I.J. que emita un fallo que exija a Chile negociar y otorgar una salida soberana, por territorio chileno al Océano Pacífico, a Bolivia.

La argumentación de la Memoria, se basa principalmente en un Tratado del 18 de mayo de 1985, que no fue ratificado por ninguno de los dos Estados, por lo cual nunca entró en vigor, en el que, según la tesis boliviana, Chile admitió la necesidad de otorgarle salida soberana al mar, mediante determinadas condiciones y de una transferencia equivalente de territorio de Bolivia a Chile. De esta forma, el vecino país pretende hacer prevalecer, engañosamente, un Tratado que no se llegó a perfeccionar, por sobre un Tratado plenamente vigente como lo es el Tratado de Paz y Amistad de 1904, planteando, en contra de lo establecido en el Derecho Internacional, un desconocimiento a las normas sobre vigencia de los Tratados y hechos posteriores, claramente reguladas en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.

En este punto cabe hacer notar que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo VI del “Tratado americano de soluciones pacíficas” de 1948 (Bogotá), la C.I.J. no tiene competencia para conocer un asunto territorial, regulado por un Tratado vigente y anterior a la celebración del pacto de Bogotá.

Por consiguiente no cabe duda que el único recurso que tiene Chile, desde el punto de vista del análisis político y diplomático, es impugnar la competencia de la C.I.J. como una excepción preliminar, ante la evidente existencia de un Tratado bilateral que fija con meridiana claridad los límites territoriales entre ambos Estados y que, a mayor abundamiento, fue impulsado en su forma y fondo, por el mismo gobierno boliviano en esa época, consiguiendo facilidades de tránsito portuarias y arancelarias que hacen que Bolivia goce de franquicias que permiten a sus productos de exportación ser mucho más competitivos, incluso que los propios productos chilenos y que los productos de importación para Bolivia, lleguen a un precio muy inferior al mercado interno, al no tener que pagar ningún tipo de costos de almacenaje y servicios portuarios.

Todas las normas que finalmente fueron ratificadas por ambos Estados en el Tratado de Paz y Amistad de 1904, fueron propuestas por Bolivia, lo que desmiente absolutamente la teoría de algunos historiadores bolivianos que afirman que “ese Tratado fue firmado bajo exigencias y amenaza militar de Chile”.

Resumidamente, los hechos fueron los siguientes: en abril de 1902, Don Félix Avelino Aramayo, Ministro Plenipotenciario boliviano en Londres, por expresas instrucciones del Presidente de Bolivia Don José Manuel Pando Solares, presentó a Chile las bases para alcanzar un acuerdo de Paz. Dicha propuesta señalaba que Bolivia estaba dispuesta a abandonar a perpetuidad toda pretensión de un puerto sobre el Océano Pacífico, a cambio de concesiones comerciales y a la construcción, con financiamiento chileno, de ferrocarriles que unieran el Altiplano boliviano con algunos puertos de la costa chilena. Estos puntos centrales del proyecto de acuerdo se mantuvieron inamovibles durante todo el proceso de negociación posterior y constituyeron las bases del Tratado de 1904, que desde la proposición en 1902, hasta su culminación fue enteramente discutido y elaborado en la ciudad de la Paz.

En este punto cabe hacerse la pregunta ¿en cuántas ocasiones en la historia contemporánea mundial, el vencido ha presentado y conseguido imponer las bases de un Tratado de paz al vencedor?, la respuesta es nunca, con la excepción de este Tratado. En esa época, a comienzos del siglo XX, era “políticamente correcto” decir que “la victoria otorga derechos” y el Tratado de 1904 no fue, ni siquiera lejanamente, un instrumento vinculante que confirme esa sentencia.

En todo caso nuestra Nación debe ejercer siempre todos los legítimos derechos que la normativa internacional, entre ellos el Tratado de 1904, le otorga.

Ante la evidencia que la C.I.J. falló en forma absolutamente arbitraria en el caso del límite marítimo con Perú, como ya se expuso precedentemente, y que no existe duda que los esfuerzos de Bolivia pretenden también un Fallo “salomónico”, se justifica plenamente que Chile denuncie el Pacto de Bogotá,

explicando a la comunidad internacional esta decisión en base a que somos un Estado que ha sido respetuoso de la intangibilidad de los Tratados y el recurrir en forma obligatoria a la C.I.J. es solamente uno de los múltiples mecanismos para la solución pacífica de los conflictos. Se hace presente que a la fecha solamente 13 Estados son parte del Pacto de Bogotá y de los 193 Estados miembros de las Naciones Unidas, solamente 70 (mucho menos de la mitad) reconocen la jurisdicción obligatoria de la C.I.J. y además, muchos de ellos han excluido expresamente de su competencia los asuntos territoriales.

Vuelvo a repetir la cita atribuida a Fray Juan de Torquemada: “Los pueblos que olvidan su historia están irremediablemente obligados a repetirla”.

También está escrita en el campo de concentración de Auschwitz:

“The one who does not remember history is bound to live through it again”.

Hasta la fecha de entrega del presente artículo, 20 de junio de 2014, nuestro gobierno no ha dado a conocer su decisión respecto a presentar la incompetencia de la C.I.J. mediante una excepción preliminar, quiera Dios que sea cual sea la posición que se adopte como Nación, sea la mejor para los intereses de la Patria.

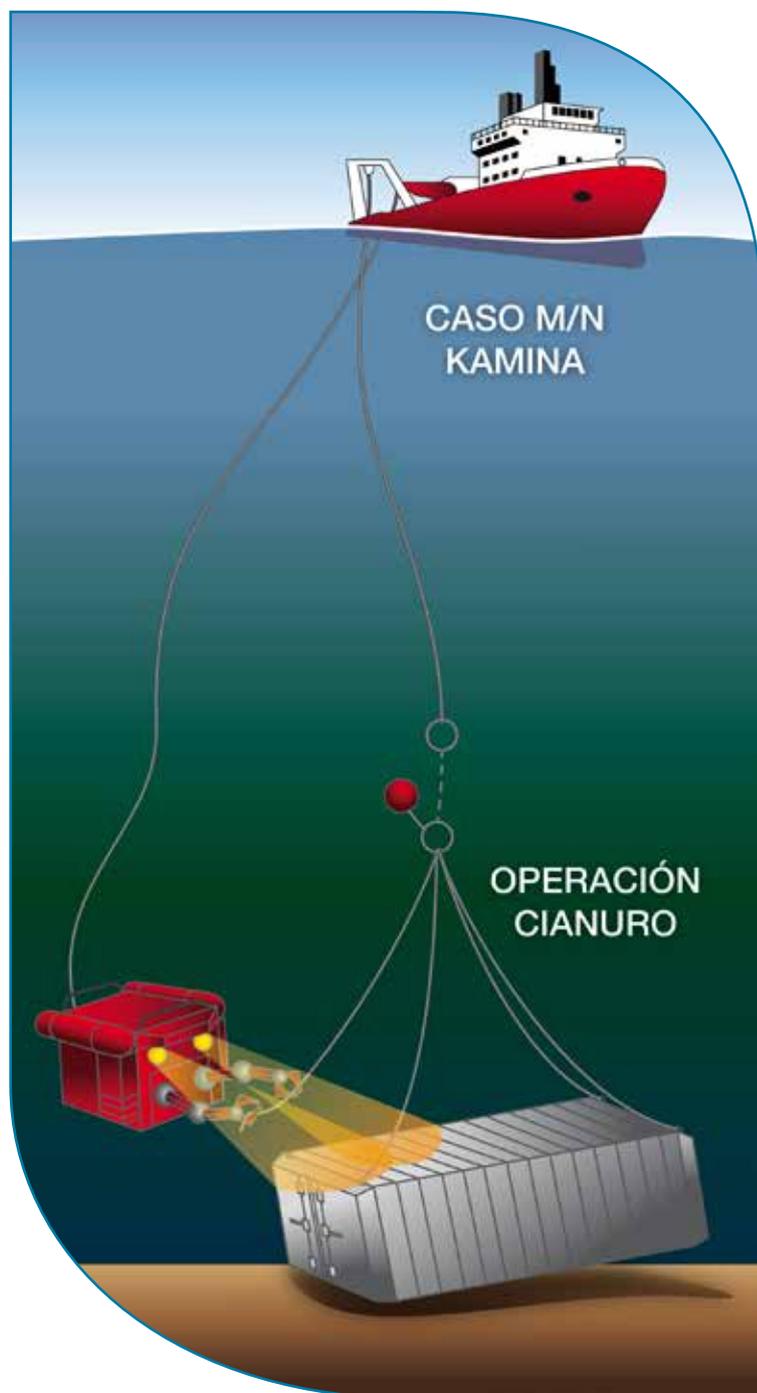
Y al igual que en mi artículo anterior, pido a Dios que nuestra Diplomacia sea lo suficientemente clara y eficaz para evitar la escalada del conflicto y no tengamos que llegar a tener que imponer el derecho que exigen los Tratados Internacionales, como lo tuvieron que hacer nuestros abuelos en 1879.

**Colaboración: Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz
Magister en Ciencias Políticas**



Sede de la Corte Internacional de Justicia de La Haya- Holanda.

UNA MISIÓN IMPORTANTE

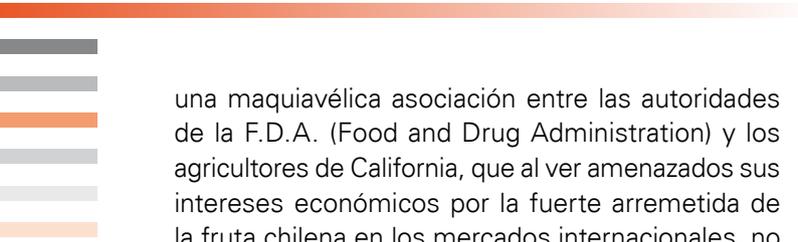


I.- PRÓLOGO

Transcurría el día 11 de abril del año 1994, cuando la bullente actividad del día en la DGTM. y de MM. fue interrumpida por una llamada telefónica desde la Presidencia de la República que disponía a la Autoridad Marítima superior una importante, delicada y trascendental misión, consistente en recuperar y devolver a su condición normal un área del litoral amenazada de contaminación por una letal sustancia química, cianuro sódico, que había caído al mar frente a la costa de Quintay desde la M/N "Kamina" de bandera de Bahamas.

La aprensión del Gobierno era lógica y muy válida y fue asumida por la organización en forma inmediata dándole la máxima prioridad e importancia, pues la difusión de la noticia hizo que la opinión pública nacional e internacional estuviese expectante a la reacción del Estado chileno. Sobre todo teniendo en consideración la dolorosa experiencia de la crisis de "las uvas envenenadas con cianuro" en EE.UU. en el año 1989, que significó una cuantiosa pérdida económica de US\$ 330 millones para el sector agrícola exportador y de US\$ 198 millones al Estado chileno.

Esa lamentable situación ocurrida en los primeros días de marzo de aquel año en el puerto de Filadelfia, que afectó al cargamento de fruta chilena que transportaba la M/N "Almería Star", reveló



una maquiavélica asociación entre las autoridades de la F.D.A. (Food and Drug Administration) y los agricultores de California, que al ver amenazados sus intereses económicos por la fuerte arremetida de la fruta chilena en los mercados internacionales, no trepidaron en sabotear y boicotear los cargamentos provenientes de Chile, inyectándoles, como quedó demostrado en las investigaciones posteriores, cianuro sódico a dos granos de uva que curiosamente estaban en las cajas seleccionadas para la inspección fito-sanitaria.

Esta situación deleznable y ruin, que en la oportunidad fuera calificada por el Sr. CJA Almirante José Toribio MERINO Castro “como una de las tantas canalladas que nos ha hecho EE.UU.”, significó la suspensión por meses de las exportaciones de frutas hacia los mercados de Europa, Asia, Oceanía y América del Norte, pues la F.D.A. alertó a las autoridades de los países de esos continentes sobre los peligros que significaban para la salud humana su consumo. Con los antecedentes descritos, indudablemente los temores del Gobierno frente a este nuevo caso eran muy válidos y justificados, pues se estaba ante la presencia de la misma sustancia química, cianuro sódico, pero esta vez en cantidades muy superiores, 54 toneladas, en una zona pesquera, industrial y artesanal, lo que resucitaba los fantasmas del pasado episodio en el puerto de Filadelfia.

II.- DESARROLLO DE LAS OPERACIONES

Para hacer frente a este desafío, la Autoridad Marítima debió apelar a toda su voluntad, aplicando la normativa legal vigente, decidiendo y accionando diversos elementos y ante diferentes frentes, para minimizar y/o anular los efectos de este vertimiento, obteniendo finalmente resultados óptimos que permitieron que la población ribereña, pescadores de las caletas cercanas al área y la opinión pública nacional e internacional, recuperaran la tranquilidad. La DIRECTEMAR controló eficiente y eficazmente la situación con decisiones y disposiciones efectivas de prevención y de operación, haciendo un adecuado uso de las atribuciones que le entregan las leyes del

país y los convenios internacionales vigentes, para exigir de los causantes, la reposición del mar en las condiciones naturales en que se encontraba antes del siniestro.

Es así como después de una larga y ardua tarea de casi 14 meses, en la primera quincena de junio de 1995, se procedió a recuperar desde el fondo del mar, los tres contenedores con cianuro sódico y a disponerlos en un punto de vertimiento constituido por una fosa submarina de 4.800 metros, punto que fue determinado en coordinación con un grupo de científicos de las Universidades locales, y de acuerdo con lo dispuesto en el entonces “Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias” (LCD/72).

Al comienzo de las operaciones, el objetivo fue sacar los contenedores del mar para evitar riesgos al medio ambiente marino y a la vida humana, pero este curso de acción se desechó, en base a los estudios y recomendaciones efectuados por expertos científicos de las Universidades locales que asesoraron a la Autoridad Marítima a través del Centro Regional de Investigaciones Oceanográficas (CERIO), quienes determinaron mediante simulaciones que el cianuro sódico al entrar en contacto con el anhídrido carbónico atmosférico, podría liberar gases altamente tóxicos y nocivos para la salud humana.

Efectuados los estudios de selección del sitio final de disposición y de la nave adecuada para llevar a cabo la operación final, se efectuaron en Río de Janeiro las pruebas necesarias para asegurar el éxito de la misión. Estas consistieron básicamente en simular las maniobras que se llevarían a cabo posteriormente en Chile, para lo cual se utilizó un contenedor de 20 pies de las mismas características de los siniestrados, cargándose con sacos de arena para simular el peso que llevaban al momento de su caída al mar, procediendo con un vehículo submarino operado remotamente “ROV” (Remotely Operated Vehicle), a engancharlo con un “spreader” diseñado especialmente para la operación, para luego izarlo a 50 metros del fondo e iniciar el remolque submarino.



Maniobras de despliegue del ROV "Tritón".

Las pruebas de remolque submarino se efectuaron a velocidades que fluctuaban entre 1 y 3 nudos, determinándose que la velocidad ideal y que ofrecía mayor seguridad era de 2 nudos, pues sobre dicho valor la nave presentaba problemas de gobierno y aumento en demasía de la tensión del cable de remolque. En la primera quincena de junio de 1995 se logró completar la misión exitosamente vertiendo los tres contenedores en la Latitud 33° 10' S y Longitud 073° 03' W, en el punto de vertimiento recomendado en el plan de acción.

Antes y durante las operaciones de izado, traslado y de posición final de los contenedores, se estableció con la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV) una actividad de vigilancia de la concentración de cianuro en agua y el establecimiento de la línea ambiental de base cero, en la zona costera.

Asimismo se determinaron una serie de estaciones oceanográficas ubicadas sobre la transecta de navegación, así como los puntos dátum de cada contenedor y en el lugar de disposición final, tarea que también fue realizada por la PUCV. Las muestras tomadas fueron transportadas por el mismo buque muestreador hasta Valparaíso, donde se efectuaron los análisis correspondientes en los laboratorios de la Universidad Santa María, no detectándose presencia alguna de cianuro en ninguna de ellas.

III.- EL MANEJO DE LA INFORMACIÓN Y LAS ACCIONES JUDICIALES

A los dos días de producido el incidente, los hechos trascendieron y la información fue motivo de portada en los diarios y en los noticieros de televisión y radioemisoras. Periodistas de todos los medios se dieron cita en Valparaíso indagando información y buscando la noticia, la mayoría en forma técnica y objetiva, pero otros buscando el sensacionalismo y tratando de abrir la Caja de Pandora de la especulación.

En su relación con los medios de comunicación y con la opinión pública como receptora final, la DIREC-TEMAR adoptó una doble medida desde que asumió la responsabilidad del manejo de la situación. En primer lugar, toda la información fue canalizada a través de la DIRSOMAR y RR.PP. de la DIRECTEMAR, mediante comunicados de prensa. Estos contenían toda la información disponible y fue elaborado en conjunto con los representantes del P & I Clubs (Seguro de Protección e Indemnización). En segundo lugar, ningún aspecto de la información fue deformado o manipulado, operando con absoluta claridad y transparencia. Los datos remitidos a la opinión pública fueron concisos y muy contrastados. No se dejó la puerta abierta a ninguna especulación.

Las conferencias de prensa, celebradas en presencia de todos los organismos participantes, fueron abiertas, sin exclusivas. No se difundieron opiniones sino hechos demostrados. La reacción en general de los medios de comunicación ante esta política fue positiva, aunque estuviera lejos del sensacionalismo.

En lo concerniente a los aspectos jurídicos y las implicancias judiciales de este caso, se determinó en primer lugar la sustanciación de una investigación sumaria administrativa (ISA), a cargo de la Gobernación Marítima de Valparaíso, para esclarecer las causas, daños y responsables de este incidente. Paralelamente, se exigió a los armadores y al representante de su asegurador de responsabilidad, la constitución de una garantía específica por un monto equivalente al límite de responsabilidad por el derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas que establece la Ley de Navegación.



Carga expuesta del contenedor cargado y colapsado en cubierta entre bodegas 2 y 3 por babor.

Con fecha 20 de abril de 1994, un ejecutivo de "The Steam Ship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited" hizo entrega, al Delegado permanente de Chile en la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres, del documento por la suma de US\$ 17,5 millones, mediante la cual se aseguraba la responsabilidad de los armadores por los costos que implicarían las operaciones. En razón de lo anterior y habiéndose realizado todas las diligencias y peritajes que requerían la presencia de la nave y su tripulación en el puerto de Valparaíso, se autorizó su zarpe a Antofagasta.

Sin embargo, la nave no pudo hacerse a la mar al decretarse ese mismo día su arraigo por el Juzgado

de Letras de Casablanca, por una presentación del Sindicato de Pescadores Artesanales de Quintay, quienes alegaban haber sufrido un grave perjuicio económico. Este arraigo fue alzado prontamente al llegar a un acuerdo los peticionarios con los representantes del P & I, previo pago de US\$ 150 mil y constituir una garantía por US\$ 4 millones para responder de los eventuales perjuicios alegados por los pescadores y que pudieran ser determinados por el Tribunal. El alzamiento del arraigo, fue inmediatamente informado a la Gobernación Marítima de Antofagasta, autorizándose el zarpe de la nave el mismo día 23 de abril.

Además de las acciones administrativas y judiciales, el incidente motivó la presentación de dos recursos de protección ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Valparaíso. El primero fue deducido por el mismo sindicato, pero ahora en contra de la DGTM. y de MM., siendo rechazado por el voto unánime de los miembros de la Primera Sala de dicho Tribunal, cuyos integrantes concluyeron que "se habían adoptado todas las medidas posibles y de acuerdo con los medios de que disponen las autoridades administrativas correspondientes, por lo que este recurso no puede prosperar". El segundo se dedujo por el Sindicato de pescadores y buzos de Laguna Verde en contra del fletador y de su agente en Chile, desistiéndose posteriormente al llegar a un acuerdo de compensación económica.



La OMI y Greenpeace Internacional, muy preocupados por el incidente, fueron oportuna y periódicamente informados de todas las operaciones y medidas adoptadas por la Autoridad Marítima, recibiendo al final notas de reconocimiento y agradecimiento por dicha consideración. Asimismo, la OMI solicitó mayores antecedentes para la confección de un manual y posteriormente apoyó la realización de un Seminario de Seguridad Marítima, solicitada por el Ministerio del Interior y la ONEMI, que se realizó en Valparaíso con asistencia de connotados especialistas internacionales, en donde, entre otros, se expuso el caso motivo de este artículo.

La trascendencia de esta exitosa operación, se vio reflejada dos años después, el 2 de abril de 1996, cuando desde el Gobierno central se solicitó información de procedimientos y equipos utilizados en el caso de los contenedores, para apoyar las tareas de salvataje de una aeronave de AEROPERÚ, vuelo 603, que había despegado del aeropuerto internacional "Jorge Chávez" en Lima con destino a Chile, desapareciendo en el mar, frente a la costa de Callao con 70 personas a bordo (61 pasajeros, y 9 tripulantes, de los cuales 30 eran chilenos).

La presión ejercida por los familiares de estos últimos ante el Ministerio de Relaciones Exteriores y del Interior de Chile, por la falta de información y la tardanza en las operaciones de búsqueda y rescate de las víctimas por parte de las autoridades peruanas, llevaron a las autoridades nacionales, entre las que se encontraba el Subsecretario del Interior que había participado en el seminario, a ofrecer a sus pares peruano colaboración, la que fue aceptada en términos de poner a disposición toda la información respecto al uso de sonares de rebusca lateral y ROV utilizados en el caso chileno, lo que contribuyó a acelerar la contratación de las mismas empresas sugeridas y la operación de rescate de los cuerpos y partes del avión siniestrado, que se materializó una semana después del contacto.

IV.- EPÍLOGO

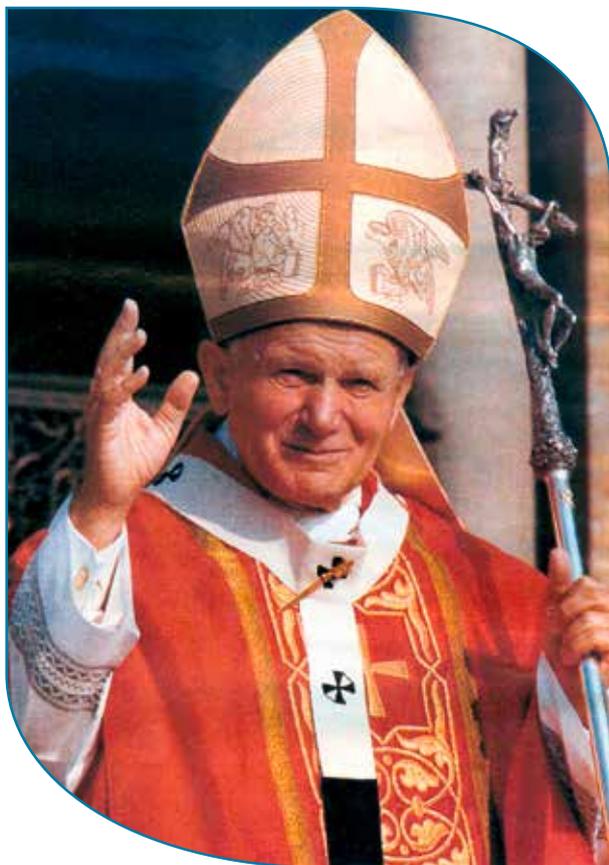
A 20 años de este inédito siniestro que afectó a nuestro litoral, pues nunca se había registrado un incidente que involucrara tan enorme cantidad de sustancia química, ni el uso de tanta tecnología, como lo fue el uso de ROV, sonares de rebusca lateral y cámaras de TV submarinas, cuya operación tuvo un costo de US\$ 7 millones, es digno de destacar, así como la cooperación encontrada en el P & I Clubs y su representante en Chile, además de la excelente coordinación con el estamento científico y las Universidades locales, quienes hicieron posible finalizar exitosamente esta operación que produjo una explicable preocupación en la opinión pública y comunidad marítima nacional e internacional.

Finalmente, debe destacarse el profesionalismo, responsabilidad y entrega de toda la organización del Servicio del Litoral que participó.



Colaboración: Litoral Sr. Emilio LEÓN Hoffmann

VISITA PAPAL A PUERTO MONTT



Siendo Capitán de la LPC 1806 "Llaima" los años 1986 y 1987, me correspondió efectuar la programación y seguridad del sector marítimo del que sería el recorrido de su Santidad el Papa Juan Pablo II, en su visita oficial a la ciudad de Puerto Montt.

La primera noticia de este importante acontecimiento en la región y para el país, la recibimos en el mes de octubre de 1986, cuando la unidad fue visitada por una delegación del Arzobispado de Santiago, presidida por Monseñor Cox, quien en dicha oportunidad estaba a cargo de la visita

del Santo Padre a nuestro país; los acompañaba el Capellán Naval Enrique Palma, quien fue nombrado coordinador general de la actividad en Puerto Montt y enlace entre la Iglesia y la Marina. Por tal razón y en calidad de Capitán de la LPC 1806 "Llaima", se debió recibir, mostrar la unidad y navegar por el canal de Tenglo y costa del Seno de Reloncaví con la citada delegación. En dicha oportunidad, se discutió sobre el sector del embarco, recorrido y área preferente para ubicar en un lugar destacado al Santo Padre en la LPC, objeto que pudiese ser visto por todos los chilenos y en forma muy especial por el personal del sector marítimo presente.

Pasó el tiempo y nada se supo de esta tarea, hasta el mes de diciembre, cuando el Capitán de la "Llaima" fue citado a una reunión de trabajo, presidida por el entonces Comandante del Distrito Naval de Chiloé "DISNACHIL", Capitán de Navío don Pablo CONTRERAS Pivet (Q.E.P.D.), donde se comunicó que la LPC 1806 "Llaima", había sido comisionada para transportar al Santo Padre en su visita oficial a la ciudad de Puerto Montt, para lo cual se nos asignaba la tarea de realizar los preparativos y proponer las modificaciones necesarias de ejecutar en la Unidad, para acomodar al Papa y a la vez preparar y coordinar la navegación desde un sector del canal Tenglo a un punto aún no determinado de desembarco, como también estudiar y proponer todas las medidas de seguridad de los sectores de embarco, navegación y desembarco por donde se efectuaría la actividad.

Con la información entregada por el Mando, se notificó a la dotación de la tarea encomendada y desde ese mismo momento, se dio inicio a los trabajos de planificación de la misión y de recuperación y mantenimiento de la "Llaima", realizando las coordinaciones de trabajo y necesidades logísticas necesarias para mejorar sus estándares operacionales y de bienestar.

Con tal propósito se adelantó el período de carena de la Unidad, la que se efectuó a contar del mes de febrero del año siguiente en los astilleros de ASENNAV de Valdivia, con el objeto de estar en un puerto más próximo al puerto base, acortando los tiempos de desplazamiento y visitas a efectuar por el Mando. Lo señalado, no fue una tarea fácil para el Capitán de la patrullera, ya que tuvo que convencer al Mando, principalmente por la política institucional de realizar todos los trabajos de las unidades, cual fuere su tipo, en los astilleros de ASMAR y por la fuerte competencia y rivalidad existente entre ambos astilleros.

Pero la maniobra y coordinaciones de trabajo dieron resultados gracias a la voluntad y amistad existente entre el Mando, el Capitán y el astillero local, pues se logró el objetivo: reparar y mejorar la condición de la patrullera en la localidad de Valdivia.

Durante el período de espera para fijar la fecha de las reparaciones, se dio inicio y efectuó todo un levantamiento topográfico, sondeo y estudio de la navegación del sector fijado para el transporte de S.S., se buscó el mejor sector de embarco y desembarco, para lo cual se navegó en distintos horarios y días hábiles e inhábiles, con las diferentes condiciones de meteorología y de mareas (se filmó cada una de las navegaciones y pruebas de atracaderos y muelles, las que fueron estudiadas una y otra vez), buscando y probando la más similar a la que existiría en la fecha fijada para la visita del Papa. En esas navegaciones de prueba, fue cuando afloró la duda: qué hacer en caso de atentado y cómo se podría alejar y proteger a S.S. de tal acto, dado que estaríamos cercados por una barrera de embarcaciones fondeadas en la bahía... ¿Cómo resolverlo?

De esta inquietud emergió la solución: Formar una cruz en la bahía cuyos contornos y puntos de señalización y referencia, serían las propias embarcaciones, dejando un brazo de la cruz libre para navegar a un rumbo tal, que dejara a la Unidad lo más al centro y alejado de toda costa en el Seno de Reloncaví, brindando la seguridad y resguardo correspondiente a S.S. el Papa.

En el mes de febrero de 1987 se cumplió el período de reparación y mantenimiento de la Unidad, tarea que terminó a fines del mes de marzo, regresando a puerto base una semana después de lo programado, pero con el debido resguardo mariner para estar presente en los últimos preparativos y, por supuesto, en la fecha fijada de la visita del Santo Padre.

Ya en puerto base, se reasignó a la LPC "Llaima" la tarea de Unidad de Seguridad y Rescate del Papa Juan Pablo II y el BMD 111 "Cirujano Videla" fue designado buque de transporte, para lo cual la "Llaima" debía traspasar todo el trabajo efectuado y experiencia obtenida de las diferentes pruebas realizadas, sobre los puntos de atraque y navegación del sector fijado para tan importante misión.

El día de la visita y en las inmediaciones del portalón del BMD "Cirujano Videla", S.S. el Papa Juan Pablo II es recibido y saludado por las Autoridades Navales, ocasión en que el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don José Toribio MERINO Castro (Q.E.P.D.), junto con poner a disposición de su Santidad el BMD "Cirujano Videla", le obsequio una maqueta a escala de la "Esmeralda" del Capitán Don Arturo PRAT Chacón.



A las 16:39 horas S.S. el Papa se embarca en el "Cirujano Videla", recibiendo los honores de ordenanza y zarpando con destino al muelle de pasajeros y minutos más tarde, en su recorrido por la bahía, es escoltado por las LPC "Llaima", "Corcovado" y "Ranokau".

En el centro de la bahía y después de haber efectuado una derrota en forma de cruz, las unidades se detienen para que, después de haber pronunciado una oración por los marinos fallecidos en el mar y arrojar una corona de flores, S.S. procediera a desembarcar en el muelle de pasajeros, donde se rindieron los honores de reglamento.

Cabe dejar constancia, que por disposición del Sr. Comandante del Distrito Naval de Chiloé, la planificación y ejecución de todas las actividades y tareas relativas a la visita de S.S. el Papa, en lo que se refiere a seguridad, transporte por mar y peregrinación de fieles a la bahía de Puerto Montt, fueron encomendadas a la Gobernación Marítima de Puerto Montt. Para el cumplimiento de la tarea, se le subordinaron los siguientes medios:

- BMD 111 "Cirujano Videla",
- LPC 1806 "Llaima, LPC 1805 "Corcovado", LPC 1803 "Ranokau y LPC "Lascar",
- LPM "Río Maullín", LPM "Río Pudeto" y LPM "Río Cau Cau",
- PM "Río Chadmo" y otra del mismo tipo,
- LPR Millalobo y tres embarcaciones menores,
- Buques de apoyo:
- PP 62 "Lautaro y WPC 76 "Cabo Odger".

Lo ocurrido ese 4 de abril de 1987 en la bahía de Puerto Montt, surta por todo tipo de naves y embarcaciones engalanadas y de mucho colorido, fue lo mejor de la visita del Papa a Chile. Ese día, la ciudad se vio iluminada por un sol brillante y caluroso y fue envuelta de una inmensa paz. Esos fueron los sentimientos y comentarios de gran parte de la civilidad de la región, que acudieron a la ciudad para estar presentes en esa actividad acompañando a tan ilustre visitante. Así lo manifestaron los propios organizadores y muchos años después, el propio Papa lo relataría a una delegación de chilenos que lo visitó en la Santa Sede... "¡j de Chile!!, Puerto Montt, la navegación junto a pescadores en un día muy hermoso..."



En esta misión asignada a la Institución, nuevamente quedó reflejado el profesionalismo de cada uno de los participantes de nuestra organización que se encontraban presentes y tuvieron una importante labor para que el país: la Armada de Chile, la II Zona Naval, el Distrito Naval de Chiloé, la Gobernación Marítima de Puerto Montt y sus órganos de maniobra y, como es tradicional en los hombres de mar de nuestra patria, cumplieran su misión e hicieran resaltar este gran acontecimiento.

A los diferentes Grupos de Tareas designados, me gustaría ahora y después de transcurridos ya 27 años de esta importante comisión, dar las gracias por enaltecer a la organización y a la Institución toda.

Dotaciones participantes:

BMD 111 "Cirujano Videla", que recibieron y transportaron a su Santidad el Papa Juan Pablo II.

PP 62 "Lautaro" y WPC 76 "Cabo Odger que brindaron y conformaron el primer grupo de seguridad en la bahía.

A las LPC 1806 "Llaima; 1805 "Corcovado" y 1803 "Ranokau" que conformaron el segundo grupo de seguridad en la mar y primer cerco de seguridad en navegación.

Las LPM de Pto. Montt, Valdivia, Castro y Aysén y a todas las embarcaciones menores con base en las Capitanías de Puerto dependientes del DISNACHIL, que formaron el segundo cerco y seguridad perimetral de la bahía de Puerto Montt.

Al grupo de Buzos Tácticos y de Infantería de Marina, que brindó seguridad en todo el perímetro de la costa por donde navegó S.S.

A todos ellos gracias, y en forma muy especial a los Cabos Juan ANGUIA, Hugo FRANCO, Juan FERNÁNDEZ, Ulises CARRILLO y Carlos POVEDA, dotación de la LPC 1806 "Llaima", que nunca dejaron de ejecutar y apoyar con entusiasmo y mucha voluntad esta gran misión que a todos nos llenó de orgullo de ser marinos.



Colaboración: Litoral Sr. Hernán Gonzalo PAREDES Benavides

REFERENCIAS:

- Libro Historial de la Gobernación Marítima de Puerto Montt.
- Experiencia personal.

Chile un país de progresos post-crisis.

LA DOCTRINA DEL SHOCK: LA OPORTUNIDAD PARA REESCRIBIR LA HISTORIA



Naomi KLEIN, autora de la Doctrina del Shock.

La Doctrina del Shock es el fruto de una investigación de cuatro años, donde se exploró la aseveración de que “el mercado libre y global triunfó de manera democrática”¹, y que el capitalismo sin limitaciones va a favor de la democracia. Por paradójica que sea

esta Doctrina, sostiene que detrás de todo está el “capitalismo del desastre” que utiliza constantemente la violencia y el choque, objeto propinar shocks económicos (facilidad de créditos, alza de impuestos, aumento de precios y políticas sociales, eliminación de subsidios, aumento de la privatización, etc.) y así poder reescribir la historia en momentos de crisis.

Para poder entender de dónde surge el postulado de la Doctrina del Shock, se debe conocer a su autora la periodista, investigadora y escritora canadiense Naomi KLEIN, quien es considerada una hija de la revuelta contra el marketing y el consumismo que dominó a los adolescentes de los años 80. Su sublevación idealista nace como respuesta en contra de la generación del consumismo liderada por los centros comerciales y las grandes marcas, a la cual ella denomina “microscopio del marketing”.

Debido a su ruptura con la globalización y el capitalismo, realizó estudios sobre las influencias del capitalismo de finales del siglo XX y del sistema de la tercera vía, así como en el impulso del sistema de economía neoliberal y sus efectos en la cultura moderna de masas. Como resultado de su experiencia e investigaciones, ha publicado un gran número de artículos periodísticos y políticos como también tres libros dentro de los cuales se destaca, en el año 2007 su libro “The Shock Doctrine: The Rise of Disaster Capitalism”. Todas sus publicaciones y conferencias la han consagrado como una persona influyente en el movimiento antiglobalización y el socialismo democrático.

¹ DE QUIRÓS, Lorenzo Bernaldo. Economista español que la define como la búsqueda de una vía intermedia entre dos puntos del espectro político, sugiriendo un sistema de economía mixta, el centrismo o reformismo como ideología.



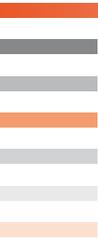
Huracán Katrina, gran ciclón tropical que azotó el sur y el centro de los Estados Unidos en agosto de 2005. En la fotografía se presenta en el máximo de intensidad, el 28 de agosto de dicho año.

CAPITALISMO DEL DESASTRE

Previo a la definición del “capitalismo del desastre” se definirá el término capitalismo a través de dos postulados; primero por el que fue acuñado a mediados del siglo XIX por el padre del comunismo y economista alemán Karl MARX, quien define el “kapitalism” como la “*dictadura de la burguesía*”, afirmando que se llevaba a cabo por las acaudaladas clases dueñas de los medios de producción, para su propio beneficio con fines de enriquecimiento a través de la explotación desmedida del proletariado (la clase obrera trabajadora). Por otra parte, el filósofo y economista Adam SMITH, quien es considerado el padre del capitalismo, lo define como un estado natural de las relaciones sociales, postulado que argumenta su principal obra “*Investigaciones sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones*”, donde sintetiza este concepto en la siguiente frase: “*laissez faire, laissez passer*” que significa “*dejad hacer, dejad pasar*”, es decir, la libertad en la economía que se ve reflejado a través del libre mercado, libre manufactura, bajos o nulos impuestos, libre mercado laboral y mínima intervención de los gobiernos, entre otros postulados.

Si bien las dos definiciones anteriores se contraponen claramente, por las diferentes posturas político-socioeconómicas de sus respectivos catedráticos, el Diccionario de la Real Academia Española define al capitalismo como: “*Régimen económico fundado en el predominio del capital como elemento de producción y creador de riqueza*”. En síntesis, se podría precisar que “es un sistema socioeconómico basado en el reconocimiento de los derechos individuales, incluyendo los derechos de propiedad, en el que toda propiedad es libre de privatización”, es decir que deriva del provecho de la propiedad privada sobre el capital como herramienta de producción, principalmente relacionado con la inversión y la obtención de beneficios económicos.

Lo que postula KLEIN con su concepto del “capitalismo del desastre”, es que ese sistema socioeconómico individualista, incentiva y promueve la libre competencia guiada por la predominación de los



intereses personales e independientes, sea el contexto en el que se desarrolle, lo cual hace atractivo los acontecimientos de carácter catastrófico declarándolos al mismo tiempo como atractivas oportunidades de mercado para lograr privatizaciones. Conforme a lo anterior, KLEIN le atribuye la responsabilidad de los ataques organizados contra las instituciones y bienes públicos a este capitalismo. Dentro de los casos de estudio en su libro con los que argumenta su teoría, se destaca el del “atracó a la educación” donde afirma que: “el Katrina logró en un día...lo que los reformadores escolares de Louisiana no pudieron lograr tras varios años intentándolo”, debido a que la ciudad de Nueva Orleans del Estado de Luisiana, fue el lugar donde nació el movimiento por la privatización de escuelas públicas en Estados Unidos a través de la proliferación de escuelas chárter, pero tuvo problemas de implementación hasta que la crisis que provocó el desastre del huracán Katrina fue la oportunidad que logra que se invierta dinero en ese tipo de educación. El problema de fondo fue que el dinero destinado a las víctimas de las inundaciones y siniestradas, era desviado de su objetivo original y se utilizó para eliminar un sistema público y sustituirlo por otro privado.

La canadiense señala que el objetivo final de las corporaciones capitalistas es “*privatizar el gobierno*” a través de la implementación de un modelo de gobierno meramente orientado a los beneficios.

CRISIS O ESTADO DE SHOCK Y SU EXPERIMENTACIÓN CON CHILE

El concepto de **crisis** es ambiguo y ha tenido múltiples usos a lo largo de la historia, los cuales muchas veces han sido discordantes. Por ende, se definirá “crisis” acorde al Diccionario de la Real Academia Española (RAE), donde se destacan las siguientes enunciaciones:

1. *Situación dificultosa o complicada.*
2. *Situación de un asunto o proceso cuando está en duda la continuación, modificación o cese.*
3. *Mutación importante en el desarrollo de otros procesos, ya de orden físico, ya histórico o espiritual.*

Conforme a los tres enunciados se puede definir **crisis** como: “un hecho, situación o serie de circunstancias que presentan una transformación difícil donde está presente la incertidumbre de los cambios de algún orden en particular”.

Frente al concepto de **crisis** es importante destacar la aseveración del historiador francés Emmanuel LE ROY Ladurie: “*la crisis propone pero la cultura dispone*”², que refleja y define claramente el concepto de evolución³, ya que las sociedades en la búsqueda de desarrollarse agravan sus contradicciones llegando a las crisis, frente a lo cual sus propias culturas traen progresos que con nuevos caminos les permite afrontar las necesidades imperantes de la humanidad y su evolución.

Por lo tanto, incorporando las definiciones de la RAE y la manifestación de LE ROY Ladurie, se puede orientar la definición **crisis** como: “*una perturbación importante del sistema político, social y económico, que por medio de cambios profundos, súbitos y violentos puede llegar a traer consecuencias significativas que ponen en riesgo la propia existencia o puede permitir a este restaurarse, eliminando componentes y comportamientos dañinos e incorporar innovaciones benefactoras directamente relacionadas con la evolución*”.

Y según la definición de orden físico de la RAE, **estado** es: “*Situación en que se encuentra alguien respecto a su organismo físico*”.

La Biblioteca Nacional de Medicina de EE.UU.⁴ define como **shock**: *“Es una afección potencialmente mortal que se presenta cuando el cuerpo no está recibiendo un flujo de sangre suficiente, lo cual puede causar daño en múltiples órganos”*.

En síntesis, se entiende **estado de shock**, a “una situación o estado de depresión en la que se encuentra alguien, producido por una conmoción física o una impresión profunda que es potencialmente mortal”. Cabe destacar, que esa potencialidad de muerte o presuntos daños múltiples a órganos pueden alterar profundamente el estado mental o los sentimientos de una persona.

En su libro KLEIN no discrepa de las definiciones anteriormente expuestas, pero hace una analogía interesante entre **crisis** y **estado de shock**, relacionando estos conceptos como claves para la estrategia capitalista ideada por Milton FRIEDMAN y sus discípulos de implementar coercitivamente en Estados, cambios drásticos y radicales en el ámbito económicos, políticos, militares y sociales con cambios enfocados a desmantelar los estados de bienestar, de sus servicios sociales y de sus empresas estatales. La investigadora resalta el hecho de que cuando hay una crisis, en los seres humanos se provoca un estado de shock colectivo que puede producir desmemoria, desorientación constante y hasta el olvido, siendo ese momento la oportunidad clave para efectuar cambios verdaderos y rápidamente lograr que las reformas sean permanentes antes de que la sociedad afectada vuelva a instalarse en la “tiranía del *statu quo*”. Señala, además, que FRIEDMAN estimaba que *“una nueva administración disfruta de seis a nueve meses para poner en marcha cambios legislativos importantes; si no aprovecha la oportunidad de actuar durante ese período concreto, no volverá a disfrutar de ocasión igual”*.

He aquí la pregunta clave: ¿Qué relación tiene La Doctrina del Shock con Chile? Pues bien, conforme a la analogía que hace KLEIN en su libro, hay bastante relación con Chile, llegando al punto de ser considerado

como un “país de prueba” por Milton FRIEDMAN para la implementación de su estrategia en cuestión: *“esperar a que se produjera una crisis o estado de shock, y luego vender al mejor postor los pedazos de la red estatal a los agentes privados, mientras los ciudadanos aún se recuperaban del trauma, desarrollando alternativas a las políticas existentes, para mantenerlas vivas y activas hasta que lo políticamente imposible se vuelve políticamente inevitable”*.

FRIEDMAN el famoso profesor de la Universidad de Chicago, estaba a la espera de aplicar su estrategia por primera vez en un país de Latinoamérica y el Pronunciamiento Militar del 11 de septiembre de 1973 fue la oportunidad que tanto esperaba. Una vez desatada la crisis nacional chilena, FRIEDMAN le aconsejó al ex Presidente de la República Capitán General don Augusto PINOCHET Ugarte (que en esa fecha era el Presidente de la Junta Militar de Gobierno), que impusiera rápidamente un paquete de medidas económico-financieras para la pronta transformación económica del país, que se encontraba inmerso en una crisis económica sin precedentes a causa de la transición económica al socialismo que dio como resultado tanto una importante disminución de la actividad productiva como el desabastecimiento de Chile. Dentro de las medidas de rescate y transformación económica, se destacan las reducciones de impuestos, recortes en el gasto social y una liberalización y privatización de los servicios, libre mercado y desregulación general. Las políticas monetarias y fiscales mencionadas, sustentaron el modelo político-económico consagrado constitucionalmente desde 1980 que actualmente se ve reflejado en el exitoso sistema económico neoliberal de Chile.

La escritora canadiense considera que esta reforma capitalista fue la más extrema que jamás se había llevado a cabo en ningún lugar y señala que es conocida como *“la revolución de la Escuela de Chicago”*, debido a que numerosos miembros del consejo económico del ex Presidente de la República don Augusto Pinochet, habían estudiado con el Premio Nobel de economía, profesor Milton FRIEDMAN en la Universidad de Chicago.

² LE ROY Ladurie, Emmanuel. *“La crise et le historien”* en Le Concept de crise, Editions du Seuil, París. 1976.

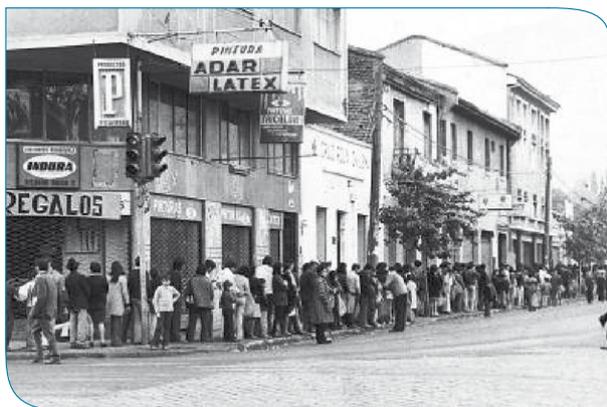
³ Definición RAE: Dicho de un organismo o de otra cosa: Desenvolverse, desarrollarse, pasando de un estado a otro.

⁴ Información publicada por U.S. National Library of Medicine en su página oficial <http://www.nlm.nih.gov/>.

CONCLUSIÓN

El pronunciamiento militar del 11 de septiembre de 1973 en Chile contaba con todos los elementos necesarios para poder implementar drástica y rápidamente las reformas económicas que necesitaba el país para salir de la crisis que vivía. Estas eran las circunstancias, condición político institucional favorable y contar con el apoyo y asesoramiento de los tecnócratas. Lo anterior, se puede relacionar con los postulados de KLEIN al referirse que las crisis o estados de shock son los momentos clave para implementar cambios rápidos e irreversibles, salvo que en el caso particular de Chile en el 73, la situación de crisis económico-social se venía arrastrando desde hace años y el pronunciamiento militar dio la oportunidad clave para que se implementaran reformas que buscaban el bien global (colectivo) y no el bien individual que había sido anteriormente la traba y oposición para lograr un crecimiento como país.

“La crisis es la mejor bendición que puede sucederle a personas y países porque la crisis trae progresos”⁵.



Las gigantescas “colas” causadas por el crónico desabastecimiento de bienes básicos durante el gobierno de la “Unidad Popular”.



Colaboración: Litoral Sr. Sebastián REYES Aedo

REFERENCIAS:

- KLEIN, Naomi, Shock Doctrine: The Rise of Disaster Capitalism. 2007.
- CEP, El Ladrillo: Bases de la Política Económica del Gobierno Militar Chileno. 1994.
- JONES AE, Kline JA. Shock. In: Marx JA, ed. Rosen's Emergency Medicine: Concepts and Clinical Practice. 7th ed. Philadelphia. Chap. 4. 2009
- CHUMACERO, R., Fuentes Rodrigo, Lüders Rolf, y Vial Joaquín. “Understanding Chilean Reforms”, en Understanding Market Reforms in Latin America, José M. Fanelli, editor, Palmgrave McMillan. 2007.
- LÜDERS, Rolf. La Misión Klein-Saks, los Chicago Boys y la Política Económica. 2012.

⁵Einstein Albert. Citas sobre crisis.

“SE DA INICIO A LA MANIOBRA”



Cuando uno escucha a los viejos lobos de mar, estos siempre tienen en sus cabezas ideas y algunas fechas que los marcaron durante toda su carrera, no obstante, el factor común de ellas es una mañana fría, en el molo de abrigo de la bahía de Valparaíso, cubierta por la vaguada costera, donde las caras de jóvenes protagonistas muestran un grado de incertidumbre y también a padres, pololas y amigos emocionados, pero llenos de nostalgia, además de una Dama Blanca llamada “Esmeralda” ansiosa de hacerse a la mar y hacer de estos jóvenes Guardiamarinas, marinos hechos a la mar, golpeados por viento y marea, pero listos para comenzar con su carrera naval.

Yo no podía estar al margen y el 22 de septiembre del año 2013, cuando el reloj marcaba las 09:00 horas, me presentaba por el portalón de la Dama Blanca, sin saber donde debía ir o con quien presentarme, todo eso agravado por la difícil situación de ir con mi maleta, bolso de embarco, espada y mi mochila en una mano, ya que como bien sabemos no se puede pasar por el portalón con algo al hombro; es decir, que todo el esfuerzo en mandar a limpiar y planchar mi tenida, en menos de medio minuto ya había sido en vano, por tratar de subir todo a bordo en un solo viaje.

Para dificultar aún más esta situación, el Oficial de Guardia que se encontraba en el portalón me pide la TIN y con ganas de tirar todo lo que traía al agua,

busco desesperadamente en mi billetera, la saco y me presento, siempre pendiente de no “maquinar” y evitar comenzar mi crucero con el pie izquierdo. Toda esta situación se termina cuando el ODG (Oficial de Guardia) en palabras simples me dice: “Bien, a bordo”.

Mi segundo desafío era dejar todo lo que llevaba en mi nueva habitabilidad, y en el trayecto a mi destino surgió el problema de no saber dónde quedaba el Sollao de Guardiamarinas; sólo confiaba en mi intuición y claramente con mis pocos meses de experiencia, ella estaba errada, terminando en el entrepuente de la tripulación, donde me recibió un cabo maniobra que cumplía su cuarto viaje, quien me dice: “mi Gama, aquí no es”.



Posteriormente, cubriendo puesto de repetido y luego de haber escuchado por MC1 “Se da inicio a la maniobra” y haberme despedido de mis padres, hermanos y polola, me encontraba listo para comenzar con esta aventura. A continuación veo un Molo repleto de familiares con pañuelos alzados al viento, mientras pensaba en cómo me siento al iniciar el viaje y quién seré cuando vuelva.

Durante el viaje, el curso de Guardiamarinas Litorales estará a cargo de la maniobra velera de los “Estayes” y cuando no habían pasado ni veinte minutos desde el zarpe, empezó a sonar la alarma de “Maniobra

General”, escuchándose por MC *“Cubrir puesto de maniobra general, cubrir puestos de maniobra general, banda de barlovento, banda de babor, banda de barlovento, banda de babor”*. Todos estábamos ansiosos por subir a cubierta y participar de nuestra primera maniobra y ver el velamen completo del Buque Escuela.

Así fue como pasamos nuestras primeras millas de navegación, en un proceso de adaptación al régimen y acostumbrarnos al espacio donde íbamos a convivir en los siguientes 6 meses. Nuestro próximo destino era Antofagasta, Chile. Este puerto permitió que no sintiéramos el desprendimiento total de nuestro país, ya que seguíamos hablando el mismo idioma, los celulares aún funcionaban y podíamos hablar de pesos al momento de pagar. Ya zarpando de Antofagasta, dejamos aguas territoriales y nos hacíamos a la mar fuera de las 200 millas del Mar de Grau, con días cálidos y mar llana y para nuestra mala suerte, con cielos cubiertos durante 14 días ininterrumpidos, lo que trajo como consecuencia el impedimento de “bajar el sol” o lograr “obtener una estrella” con el sextante para situarnos.

Ya entrando en el río Guayaquil y próximos a la recalada a nuestro primer puerto extranjero y luego de 18 días de navegación, estábamos ansiosos por bajar y conocer nuevas culturas y saber qué es lo que ofrecía este país hermano. La primera impresión era el golpe de humedad que se sentía en el ambiente y la pasada por nuestro costado de embarcaciones muy precarias, con lugareñas que con miradas tímidas nos daban la bienvenida a Ecuador.

Habían pasado 5 días increíbles en Ecuador y ya estábamos listos a zarpar. A los sones de la banda de guerra del Buque que tocaba *“La Dama Blanca”*, dejamos atrás nuestro segundo puerto y ahora con la tarea de aprovechar los días de sol para avanzar en nuestros cálculos y requisitos de ascenso. No puedo pasar por alto el cruce de la línea del Ecuador, donde fuimos recibidos en el Reino de Neptuno, pasando a ser parte del cardumen real, luego de haber comido la galleta y tomado el brebaje de Neptuno rey. Al momento de elegir el pez que me iba a identificar en este proceso, estaba haciendo un cálculo de nombre *“AM – Meridiana”*, el que se había transformado en mi pesadilla, considerando que tan sólo tenía a lo menos 200 millas de error; en esta desesperación y sin ningún motivo ni saber por qué, elegí el pez sardina.



Siguiendo nuestro itinerario y entrando en las aguas del canal de Panamá, nos recibió el clima con tan sólo un 90 % de humedad y 38 °C, lo que me obligó a tomar mi almohada y subirme a la chalupa de estribor y así poder dormir mirando las estrellas.

Ciudad de Panamá es un puerto muy entretenido porque ofrece todos los servicios a precios muy económicos, grandes centros comerciales, grandes rascacielos y hermosas playas. En este puerto tuve la oportunidad de visitar al Agregado Naval, Capitán de Navío Litoral Sr. Antonio Amigo Jiménez, quien me recibió de la mejor forma haciéndome sentir en familia.



De izq. a der. CN LT Antonio Amigo (Agregado Naval en Panamá) y balandra Marcela. Balandra Patricia de Ruiz, Gama Cristóbal Ruiz, Litoral Víctor Ruiz, balandra Cecilia de Vizcarra y Litoral Jaime Vizcarra. En cóctel a bordo de la Esmeralda en Panamá.

Ahora nos tocaba el cruce del canal, esta obra ingenieril creada por norteamericanos y estando ubicado en la mejor posición, en la cofa del Trinquete, presencié esta maravilla rumbo a Cartagena de Indias, Colombia, donde alguien esperaba por mí.

Al recalcar a puerto esa mañana con 39 °C y cubriendo puesto de repetido, sabía que alguien me esperaba; era mi enamorada que luego de 12 horas de vuelo desde Santiago me visitaba y yo impaciente ya formaba en el puente volante de babor con mi mejor tenida y mi mejor rabiza. Así fue como recalamos y bajamos a tierra. Lo pasamos increíble ya que varias pololas de mis compañeros y amigos habían viajado,

por lo que hicimos un buen grupo dedicándonos a pasarlo bien durante los próximos 5 días como en las mejores vacaciones, al ritmo de Carlos Vives y su canción que dice *“Dios bendiga Cartagena la fantástica, Viva el África, Viva el África”*

Cozumel era nuestro próximo destino y las vanidades de México, un precioso país bañado por el mar del Caribe y lleno de historia de piratas y corsarios. Esto había quedado en claro luego de haber visitado el Castillo de San Felipe de Barajas, ubicado en Cartagena de Indias. Eran muy altas las expectativas con Cozumel y Playa del Carmen, conocido por sus grandes Resort “all inclusive”. Algunas de las actividades que realicé fue visitar el Parque Acuático de “Xcaret”, las pirámides de “Chichen Itza”, Snorkel en la ribera Maya y ver el show nocturno de “Coco Bongo”, entre otras cosas.

Empapados de la cultura Maya, zarpamos rumbo a Estados Unidos, Miami, Florida, donde iba a recibir la visita de mis padres y hermano, con el propósito de ir a “Universal Estudios” en Orlando y estar con Harry Potter, Hulk, Indiana Jones, además de caminar entre los dinosaurios de Jurassic Park. Luego habría tiempo para las compras navideñas y ser testigos del mejor día de ofertas según expertos en el tema, me refiero al “Black Friday”, donde encontré IPod’s nano por 90 USD, entre otras cosas.

El siguiente puerto iba ser San Juan, Puerto Rico, la cuna del Reggaeton, Daddy Yankee con la “gasolina” y sus “boricuas”. Aquí volví a ver playas increíbles y el mall más grande del Caribe con precios norteamericanos.

Luego de haber vivido todas las ricas experiencias de los puertos pasados, ya nos encontrábamos navegando por las cálidas aguas del mar del Caribe con destino a Curazao, dependiente de la Corona Holandesa. En este trayecto terminé mis cálculos y estaba listo para ascender a Subteniente. En esta navegación con cielos estrellados, me encontraba conmigo mismo en los cuartos de guardia nocturnos, cuando cubría de Oficial Maniobra y durante esas rondas miraba la inmensidad del universo y todas las cosas sin resolver que convierten a esta experiencia única.



Así fue como pasamos por Fortaleza, Brasil y luego por Itajaí, más conocido como el “Balneario de Camboriu”; aquí nuestro viaje iba a tomar otro rumbo, ya que cinco veleros se unían a nuestra travesía, dando comienzo al “Encuentro de Velas por Suramérica”, entre ellos el ARA “Libertad”, de Argentina, el Buque Escuela “Gloria” de Colombia, “Guayas” de Ecuador, “Simón Bolívar” de Venezuela” y el moderno “Cisne Blanco” de Brasil.

Itajaí fue un puerto muy bueno y entretenido, ofreciendo todo tipo de actividades, playas, parques de diversiones, vida nocturna, precios económicos y, lo mejor de todo, seguro. Por lo mismo 100 % recomendado a los Cofrades para que lleven a sus balandras.

Despidiéndonos de Brasil con un desfile por sus costas, seguimos navegando y bajando en latitud y de a poco el clima y, por sobre todo las temperaturas se ponían más agradables. Las singladuras eran en conjunto con los demás veleros y realizando muchas maniobras, lo que nos permitió hacer mucha navegación a la vela. En mi caso particular, desde el mes de diciembre me habían cambiado de palo y ahora estaba cubriendo en el Velacho de la banda de babor, lo que significó para mí un nuevo desafío dentro de esta aventura. Debo reconocer que en las primeras oportunidades, subía un tanto inseguro a la cofa del trinquete para así llegar a mi palo, pero con el tiempo y la experiencia lograda me fui adaptando de la mejor forma, logrando velocidad y seguridad.



La "Esmeralda" y otros veleros en plena navegación por el Cabo de Hornos.

Luego pasamos por Punta del Este, Uruguay y Mar del Plata en Argentina. Estos puertos fueron muy agradables ya que los organizadores del encuentro velero, nos ofrecían tours y actividades para conocer lugares y diferentes culturas. Dentro de la dotación ya se distinguían caras cansadas y ansiosas de llegar a costas chilenas, pero la corredera seguía en marcha y las temperaturas iban disminuyendo, todos indicios que estábamos más cerca de nuestras casas y seres queridos.

En el trayecto desde Mar del Plata a Ushuaia, el Atlántico Sur nos azotó y el mar nos mostró su poder, preparándonos para hacernos marinos valientes y profesionales. Navegamos sin problema contra viento y marea, llegando al último lugar del mundo, donde nos enfilábamos para tomar el Canal Beagle pasando a la cuadra de las Islas Picton, Nueva y Lennox. Aquí fue el primer momento emotivo del regreso, al hacer contacto con la LSG "Alcalufe" que nos rindió honores, estando todos orgullosos de nuestra inmensa Armada que cuida de esas aguas con sus hermosos pero muy impredecibles paisajes.

Dicen que Ushuaia es la ciudad más al sur del mundo, que se caracteriza por la historia de la cárcel de alta seguridad que allí existió y por la gran cantidad de actividades "Outdoor" que ofrece, tales como Trekking y Montañismo, entre otros. Con dos compañeros decidimos hacernos a la montaña y subir hasta el Glaciar que se encontraba en la cumbre. Aquí en lo personal surge una situación bastante emotiva, ya que ponía en práctica una enseñanza que alguien me dio y que se basa en tres palabras: capacidad, resistencia y voluntad, lo que me permitió llegar a la cumbre, viendo desde allí todo desde otra perspectiva y a las costas chilenas, después de 6 meses de navegación.



El Cofrade y autor del presente reportaje
Subteniente LT Sr. Cristóbal RUIZ González.



**Colaboración: Subteniente Litoral Sr. Cristóbal RUIZ González
Capitanía de Puerto de Chacabuco**

Ya estábamos próximos a entrar a aguas nacionales y así dar por finalizado este crucero de instrucción. Son tanto los pasajes e historias, que perfectamente se podrían escribir 350 libros, uno por cada marino que navegó en esta travesía a bordo de la Dama Blanca y en todos los libros la conclusión sería la misma: es una experiencia única e irrepetible. Ahora me voy con los mejores recuerdos y en poco tiempo más, cuando me convierta en un viejo lobo de mar, contaré con ganas esta aventura alrededor de América y el Mar del Caribe, con una duración de 182 días, con 15 puertos y 11 países visitados, todos con diferentes culturas y tradiciones y mostrándonos lo bueno y lo malo de cada uno.

Finalmente, una fría mañana de un martes 9 de abril, subo del Sollao a cubierta para formar en el último repetido; estamos en la aproximación y me vuelvo a encontrar con el Molo y me pregunto ¿cómo era cuando me fui y quien soy al volver?



MI CAPITÁN: TIENE UNA AUDIENCIA...!



Huasco.

Tal vez los Oficiales del Litoral recordamos con mucho cariño, la ocasión en que asumimos por vez primera como Capitán de Puerto, ya que constituye una primera meta dentro de nuestra carrera y es, por demás, la máxima satisfacción profesional el hecho de vernos constituidos como una verdadera Autoridad Marítima de una jurisdicción en donde todo depende de nosotros mismos, sin intervención del nivel central o del Gobernador Marítimo dependiente.

Generalmente, el Capitán de Puerto se encuentra al mando de una pequeña dotación, en una Repartición pequeña, alejada de las grandes ciudades y además inserta en una localidad casi rural, con muchas necesidades al igual que nuestra propia Capitanía de Puerto, pero dotada con un vehículo, posiblemente





con una embarcación menor y sobretodo un nombre, un sello y tal como señalé, con la representatividad total del concepto de autoridad marítima local.

En mi caso, mi primer mando fue en la Capitanía de Puerto de Huasco, distante a 60 kilómetros de Vallenar y a 200 de Coquimbo, en donde estaba la base de mi jefe, el Gobernador Marítimo.

Asumí el 23 de marzo de 1975, con el grado de Teniente 1° y mi dotación estaba compuesta por 1 Cabo 1°, 1 Cabo 2° y 2 Marineros SMO, también recién llegados hacía un par de meses. Como éramos tan poquitos, al único perro de raza collie que teníamos en la Repartición, le pusimos como nombre "Grumete".

La ceremonia de cambio de mando se realizó en forma normal, con una formación mínima en cuanto al número de efectivos, pero era lo que había y a nadie sorprendía este singular hecho. Se firmaron las actas pertinentes y se dio comienzo a una nueva singladura en la Capitanía de Puerto de Huasco, con un nuevo jefe a la cabeza.

La dotación estaba a cuatro guardías, conformada por un hombre cada día y la atención de público, incluyendo el otorgamiento de zarpes de naves menores y anuncio de recaladas, se atendía entre las horas hábiles y la guardia cubría solamente hasta las 20:00 horas, cerrándose después la Repartición, apagándose el único equipo de radio existente a bordo. Eran definitivamente otros tiempos, sin VHF, no había "walkie talkie" ni teléfonos celulares, sin computadores ni bases de información, sin tableros de información al público, ni siquiera con datos del meteo diario y sin público que asistiera después de las horas hábiles de atención. Tampoco en el pueblo había recepción de ninguna estación de

televisión, por lo que el marino, luego de arrancar algo preparado por el mismo, se fondeaba y dormía plácidamente hasta la diana del día siguiente que el mismo se tocaba. El único cambio a este rutinario régimen era la recepción y despacho de las 9 naves mensuales que recalaban y zarpaban, luego de 3 días de carguío de mineral de hierro a granel que provenía de las minas de la CAP en las cercanías de Vallenar. Todos los embarques de mineral iban con destino a Japón y las naves graneleras eran siempre las mismas, de modo que ya eran conocidos sus capitanes, oficiales y sus tripulantes.

Pero lo simpático de este capítulo ocurrió al día siguiente de haber asumido mi primera Capitanía de Puerto, cuando el Cabo 2° quien tenía el cargo de secretario, me señala que, a pesar que el pueblo era pequeño, igual había algunas personalidades que me querían saludar por el hecho de haber asumido este cargo.

Es más, él ya tenía preparada una agenda con la presentación, en primer lugar, del Práctico de Puerto, un antiguo Oficial Ejecutivo en retiro, que oficiaba de Práctico Autorizado en Huasco, quien como buen marino se presentó puntualmente a las 10:00 horas.

Se trataba de don Ramón PINOCHET Sepúlveda, Capitán de Navío en retiro y radicado hacía varios años en el pueblo, quien brevemente me señaló sus quehaceres y me ilustró acerca de los movimientos marítimos y de los dos terminales mecanizados existentes en el puerto. Saludo protocolar breve pero interesante, en cuanto a ponerme al día sobre la situación portuaria de naves de exportación y de las de cabotaje, que cada 30 días recalaban para desembarcar carbón para alimentar los generadores que Endesa tenía en las cercanías del muelle Guacolda,



uno de los dos únicos muelles mecanizados de Huasco. No había otras instalaciones portuarias.

A las 10:30 horas, mi Cabo me anuncia: “Mi Capitán tiene una nueva audiencia”.

Muy puntualmente nuevamente se presenta, pero ahora con tenida formal, don Ramón PINOCHET Sepúlveda, el mismo Práctico Autorizado de Puerto que había estado minutos antes conmigo, pero que ahora venía con el sombrero de agente de naves. Ante tan destacada sorpresa que le representé apenas lo vi, me manifestó que en realidad él era el agente de la única agencia naviera que tenía movimiento (habían 2 agencias, pero la otra de Don Fridolin MARTICORENA no tenía naves desde hacía más de diez años).

Por cierto me ofreció servicio de lanchas, todas pertenecientes a su agencia, ante la recalada de alguna unidad naval (cosa que ocurrió posteriormente) y si necesitaba de algún apoyo de orden logístico, tales como maestros carpinteros, soldadores o jornales, estaban a mi disposición.

Es decir, el agente, Don Ramón PINOCHET anotaba en el Libro de Solicitudes de Faenas de Practicaje, la atención de una nave y luego él mismo en su calidad de Práctico de Puerto, tomaba conocimiento de la solicitud y actuaba como tal. Curiosa situación que tuve que dar cuenta a mi superior jerárquico, quien a su vez lo hizo saber a DIRECTEMAR, desde donde respondieron que mientras no se designara otro Práctico de Puerto para Huasco, la singular situación debía continuar tal cual, ya que no había ningún interés de otro Oficial para desplazarse a Huasco a desempeñar el rol de Práctico.

Por cierto que tuve que hacer presente a mi Práctico de Puerto, que los roles eran absolutamente distintos y que no se permitiría hacer anotaciones que significaran gozar de ingresos extras por falsas esperas o efectuar cobros como los conocidos en ese tiempo, tales como maniobrar fuera de los límites del puerto, no uso del remolcadores, exceso de viento o cualquier otro que pusiera en duda

nuestra honestidad en los cobros reglamentarios. Debo señalar que en ese tiempo no existía la tarifa globalizada y el sistema era muy vulnerable y fácil de hacer ajustes a favor de quien realizaba la maniobra.

Pero las sorpresas continuaron ese mismo día, el primer día de mi mando como Capitán de Puerto; mi Cabo Secretario me anuncia que a las 11:00 horas tengo nuevamente otra audiencia, ahora de la única representación consular del pueblo: Don Ramón PINOCHET Sepúlveda quien era el cónsul de Noruega.

Por cierto que de nuevo fue magna mi sorpresa, ya que evidenciaba que una sola persona estaba cubriendo tres cargos importantes y los dos primeros absolutamente contrapuestos entre sí; pero en fin ya el mando estaba informado y las reglas locales de mi autoridad estaban dadas.

Pero la situación era diferente con el Sr. Cónsul de Noruega, a quien le debía el respeto por ser el representante de una nación europea amiga. Lo felicité y quedé cordialmente invitado a celebrar el día de Noruega, como una autoridad más del pueblo.

A poco andar, se presenta la necesidad de hacer una inspección de gas free y aquí surge nuevamente Don Ramón PINOCHET, quien tenía su nombramiento vigente y además cubría el de inspector de maniobras. Todo radicado en una sola persona.

Hoy al recordar este singular capítulo con Oficiales del Litoral más jóvenes, a quienes les resultó particularmente curioso este hecho, he querido registrarlo en forma escrita, a modo de anécdota, pues estimo que forma parte de la historia de nuestro querido Servicio del Litoral, aquel que en mis tiempos de Autoridad Marítima, no tenía una Ley de Navegación que entregara recursos y todo había que conseguirlo usando la famosa tesis “mensaje a García”. Es decir, todo debía funcionar aplicando iniciativa y astucia para cumplir con la misión. Aquel tiempo en que los pescadores artesanales eran ahijados nuestros y cuando ocurría un siniestro, usábamos todas sus embarcaciones como medios de rebusca y rescate



Faro de Huasco.

y cuando fallecía alguno, el primero que estaba en el cementerio despidiendo sus restos era el Capitán de Puerto, junto a sus familiares y toda la comunidad.

Evidentemente que el Servicio se ha desarrollado y hoy goza de un bien ganado prestigio, tanto en cuanto a su personal y a sus medios materiales como a los sofisticados sistemas de informática que permiten una reacción inmediata cada vez que se genera un incidente. Hoy ya no se dan casos como el que he relatado ya que hay más recursos y estoy cierto que tampoco hay acciones entrecruzadas, con las mismas personas sirviendo a dos Instituciones, cada una en su área. Vaya entonces mi mejor recuerdo, a mi leal Práctico Don Ramón PINOCHET Sepúlveda –hoy fallecido- quien durante largos años, cerca de 10, cumplió ambos roles con eficiencia y entrega de tal magnitud, que significó finalmente no solamente el reconocimiento a un excelente profesional, sino también el nacimiento y desarrollo de una sana amistad.



Colaboración: Litoral Sr. Luis G. PAZ Arias

ALCALDES DE MAR:

LOS HIJOS DEL MAR AL SERVICIO DE SUS COMUNIDADES

Sus rostros han sido curtidos por la salinidad del aire marino y del mar. Han crecido mirando el azul del océano y vivido una relación de total dependencia. Hoy desde su rol de Alcaldes de Mar hacen un alto en sus funciones para compartir sus experiencias como hombres de mar.

De acuerdo a lo estipulado por el Manual de Atribuciones y Deberes del Alcalde de Mar, son el primer eslabón de la Autoridad Marítima en su calidad de Servicio Público Marítimo de Excelencia, pues es parte de sus atribuciones cumplir y hacer cumplir las órdenes que reciba del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, sea esta impartida directamente o por medio del Capitán de Puerto de quien dependan.

Ellos, los alcaldes de mar, tienen por funciones fiscalizar que las embarcaciones menores que naveguen en su jurisdicción estén matriculadas en la respectiva Capitanía de Puerto y vigilar que las dotaciones y los trabajadores de ribera tengan sus matrículas o permisos vigentes, entre otras. Sin lugar a dudas, tan



significativa labor requiere de una legitimización de quien la ostenta entre sus pares para así cumplir de manera segura su labor.

A continuación se presentan tres casos que son testimonio de la importante labor que realizan y lo significativo que resulta para ellos la vinculación con la Armada de Chile, siendo parte importante del quehacer de la Autoridad Marítima Nacional.

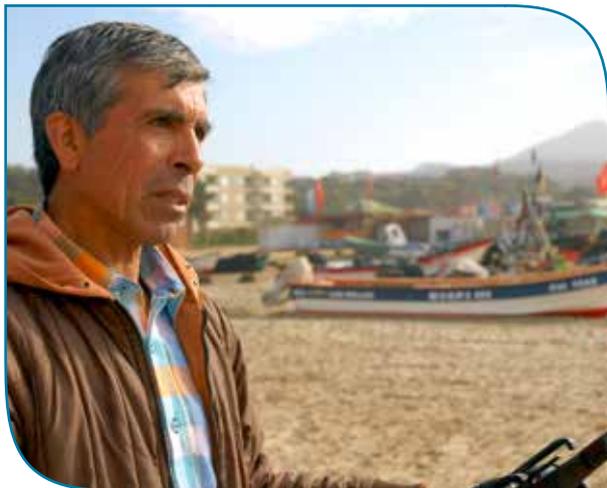


Bernardo del Carmen SANDOVAL Rodríguez.

BERNARDO DEL CARMEN SANDOVAL RODRÍGUEZ, ALCALDE DE MAR CALETA LOS MOLLES

Con 43 años vinculados al mar, Bernardo del Carmen SANDOVAL Rodríguez, tiene una gran motivación para representar a la Autoridad Marítima en su localidad. Y es que este cargo, que ha asumido recientemente, ha sido desarrollado primero por su abuelo, considerado el primer Alcalde de Mar de la caleta y está reemplazando a su hermano, quien cumplió con las labores de representante de la Autoridad Marítima por 32 años.

Cuando se le pregunta su parecer ante la designación como Alcalde de Mar, este hombre de mar de profesión Buzo Mariscador, expresó que para él es un orgullo ser parte de la Autoridad Marítima, anhelando



Alcamar de Caleta los Molles.

que la buena relación que ha construido con sus pares por largos años en su calidad de dirigente y gente de mar le permitan dar cumplimiento en forma satisfactoria.

“Haré cumplir los requisitos que la Armada exija, pues ellos están velando por nuestra seguridad”, resaltó SANDOVAL al ser consultado sobre su gestión. Y es que él sabe bien lo valioso que ha resultado para el desarrollo de su sector el haber trabajado mancomunadamente con la Autoridad Marítima, pues por 12 años cumplió labores como dirigente del sindicato de pescadores, donde le correspondió trabajar para que sus asociados cumplieren con los requisitos dispuestos. Todo este esfuerzo ha redundado en mejoras a su sector y asociados, a quienes desde hoy debe fiscalizar por su seguridad.

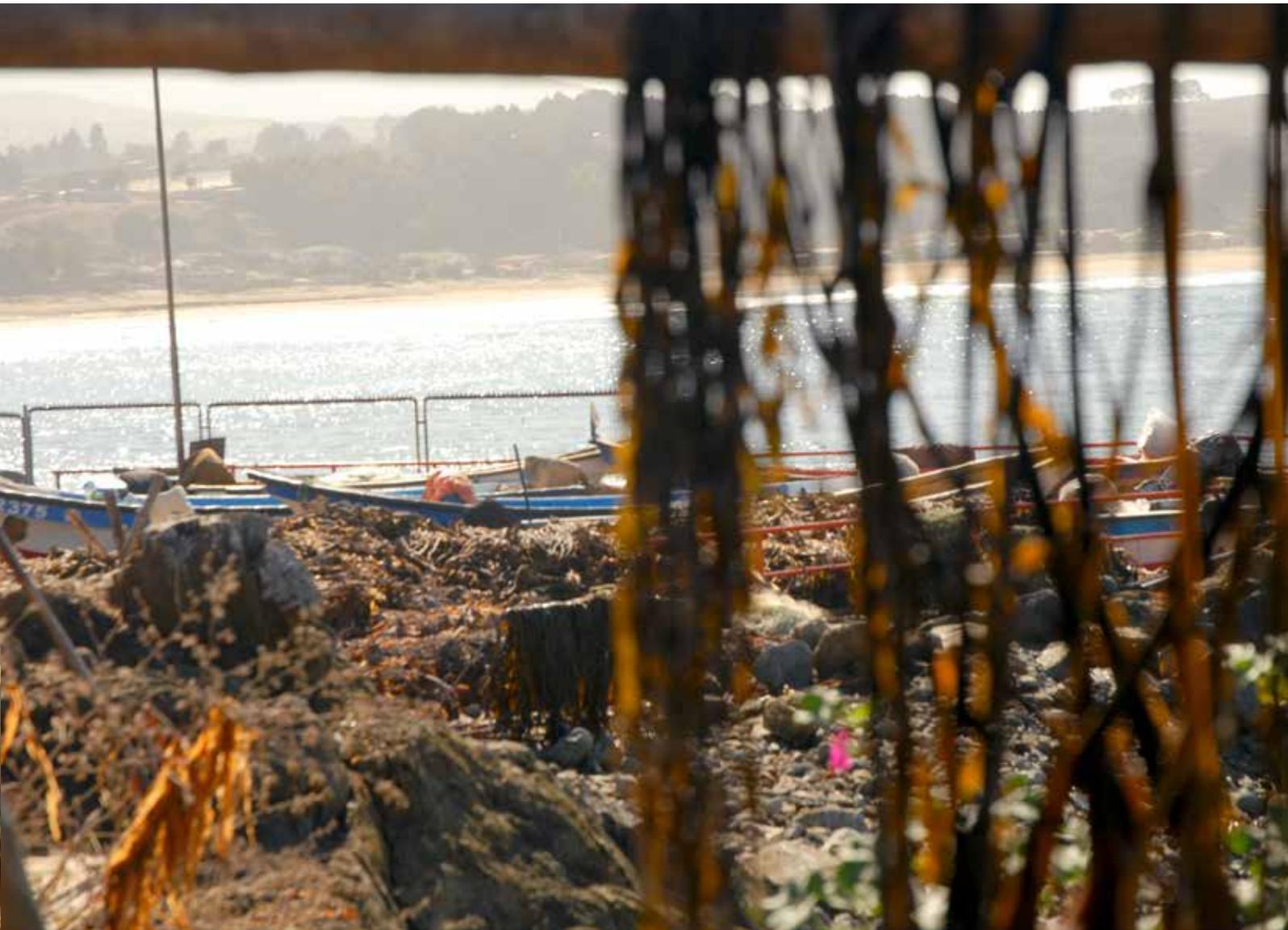
Al momento de hacer una evaluación de su relación con la mar, Bernardo SANDOVAL se manifestó agradecido, pues hasta el momento le ha permitido desarrollarse y mantener a su familia de la cual se siente profundamente orgulloso. Hoy desde su nueva función expresa con convicción “quiero hacer la pega bien, ponerme la camiseta de la Armada de Chile, porque también pertenezco a este mar”.

MANUEL ANTONIO MANTEROLA DELGADO, ALCALDE DE MAR CALETA DE PICHICUY

Con ocho años en funciones de Alcalde de Mar, Manuel MANTEROLA califica como una experiencia bonita, pues le ha permitido convivir con los pescadores desde su condición de Autoridad Marítima, relación que en términos generales se puede calificar como buena aunque ella no ha estado ajena a momentos de tensión, cuando ha debido ser firme en el cumplimiento de su rol.

Sobre el mayor desafío que le ha correspondido enfrentar en estos 8 años, no demora en precisar que ha sido sacar a su caleta de la imprudencia y la falta de seguridad, revirtiendo las malas prácticas y logrando internalizar entre sus pares el cumplimiento de la normativa vigente, “acá en Pichicuy no hay personas ni embarcaciones que trabajen sin la documentación al día”.





Con casi 40 años vinculados al mar, MANTEROLA ha visto la evolución de su sector y los esfuerzos que ha desarrollado la Autoridad Marítima para garantizar el desarrollo sustentable de su ámbito. En la actualidad, muchos de los pescadores se están dedicando a la recolección del huiro y del huiro palo como actividad principal, siendo de carácter secundaria la extracción desde sus áreas de manejo y la pesca.

Todas estas labores se están desarrollando en forma sustentable para así mantener viva esta hermosa caleta del norte de la región de Valparaíso.





JUAN IGNACIO BERNAL, ALCALDE DE MAR CALETA SALINAS DE PUYALLI

Salinas de Puyalli es una caleta que sorprende, por los efectos del maremoto del 27/F y los años de sequía que han dibujado un escenario casi surrealista. Su Alcalde de Mar, Juan Ignacio BERNAL, se encuentra como todos los días en su oficina cuyo frente es una larga playa de fina arena. Sin embargo, hace unos años atrás había un atracadero con una profundidad cercana a los tres metros donde se amarraban los botes de los pescadores.

Al consultarle las razones del cambio de la geomorfología, este alcalde de mar (con cerca de 30 años en esta labor) declara que dos factores han confabulado. El primero de ellos es la permanente sequía que afecta al río Ligua, el cual desemboca en esta localidad; la disminución de su caudal ha significado que sus aguas no lleguen al mar y con ello la desaparición de una rica biota entre las que destacaban los bancos de machas y que eran el sustento para muchos de los pescadores. El otro factor fue el maremoto del 27/F que movilizó gran cantidad de arena embancando el sector modificándolo, dando forma a una playa que obliga a los pescadores a trasladar sus embarcaciones por una distancia superior a los 200 metros para llegar a la orilla del mar.

Al momento de hacer una evaluación de lo que ha significado cumplir la labor de Alcalde de Mar, se manifiesta conforme, pues ha contado con la colaboración de los pescadores “la gente hace caso porque es por el bien de ellos también”, puntualizó.

Si bien las condiciones hoy son adversas para los 25 pescadores del sector, BERNAL no pierde la esperanza de que el presente año sea más lluvioso, permitiendo el aumento del caudal del río Ligua y con ello la posibilidad que vuelva a unirse una vez



más con el mar, trayendo para el sector nueva vida, favoreciendo el renacer de la vida marina de esta pequeña caleta de la Provincia de Petorca.

Tal como Bernardo SANDOVAL, Manuel MANTEROLA y Juan Ignacio BERNAL, son cientos los hombres y mujeres que día a día a lo largo de nuestra fracturada costa, cumplen con celo, orgullo y anonimato su labor de Autoridad Marítima, resguardando el cumplimiento de la normativa entre la gente de mar, garantizando las condiciones que hagan de esta una actividad segura y sustentable para las respectivas comunidades marítimas, fluviales y lacustres.

Colaboración: RR. PP. Directemar





MEDALLA AL MÉRITO “HOMBRES DEL LITORAL”

El 2 de septiembre de 2013, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se realizó la “Recalada” de Aniversario, para conmemorar los 19 años de vida de la Cofradía “Hombres del Litoral”, ocasión en que asistieron como invitados el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, el DIRECTEMAR, el DIRSOMAR, el DIRINMAR, el Director del SHOA, el Litoral Mayor, además de 55 Litorales integrantes de la Cofradía.

Durante la “Recalada” y acorde con el programa para celebrar el nuevo aniversario y después del discurso conmemorativo, el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. dio la palabra al Litoral Director Sr. Germán VALDIVIA I. para que informara de los principales fundamentos y hechos, por los cuales los litorales asistentes a la Asamblea anual realizada en agosto del año 2012, acordaron la entrega de la medalla al mérito “Hombres



del Litoral”, al Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz, única condecoración de la Cofradía, cuyo objeto es distinguir a los litorales por su profesionalismo, espíritu de cuerpo y destacada actuación en la Cofradía y a las personas que, por su aporte o actuaciones, hayan comprometido la gratitud de los litorales.

En su alocución el litoral VALDIVIA entre otros conceptos indicó:

“Tal como lo ha expresado nuestro Litoral Presidente, el otro motivo que nos convoca en esta recalada de gala, no menos importante que el anteriormente expuesto, es homenajear a uno de los Litorales más distinguidos de nuestra Cofradía, quien comprometió el reconocimiento y la gratitud de todos los Litorales por su destacado, voluntario y permanente servicio y apoyo para consolidar y engrandecer la “Cofradía Hombres del Litoral” en el transcurso de 18 años continuados de gestión y administración en el Directorio de nuestra organización, situación que lo ha hecho acreedor a recibir la “Medalla al Mérito Hombres del Litoral”.

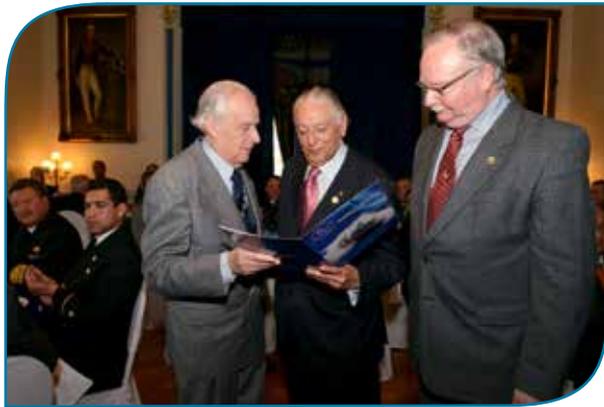
“En el caso que celebramos ahora, se debe recordar que en la Asamblea anual ordinaria realizada el 10 de agosto de 2012, el Directorio propuso al plenario otorgar la “Medalla al Mérito Hombres del Litoral” al Litoral Presidente saliente Ramón VELÁSQUEZ Díaz, proposición que fue aprobada por unanimidad. Los méritos que el Directorio tuvo presente para proponer la distinción y que damos a conocer en forma resumida, fueron los siguientes:

- *Tiempo total de 18 años en sucesivos puestos del Directorio, desde que se constituyó la Cofradía en el año 1994 hasta agosto del año pasado, ocupando, inicialmente el cargo de Presidente, posteriormente diversos puestos en el Directorio y terminando nuevamente como Presidente de la Institución.*
- *Fue uno de los principales miembros precursores del “Centro de Oficiales del Litoral” base de la posterior Cofradía.*

- *Junto al Litoral Mayor Jorge MARTIN (aquí presente) y otros socios fundadores participó en la redacción de los actuales estatutos y obtención de la personalidad jurídica de la Cofradía.*
- *Principal redactor e impulsor de los diferentes Protocolos vigentes y que ordenan el quehacer de nuestra Organización.*
- *Gestor comprometido primero con el “Boletín del Litoral” y posteriormente como encargado y editor de nuestra revista “BONANZA”, cargo que mantiene hasta hoy en día.*
- *Haber demostrado en forma permanente un compromiso con la Cofradía, que ha estado más allá de su salud, sacrificando también su entorno familiar y contribuyendo en forma eficaz y entusiasta al desarrollo de nuestra organización.*
- *Por último, su persona se destaca por sus cualidades personales de amistad, preocupación, dedicación y caballerosidad, es decir, su actuar lo refleja como un fiel representante de nuestro lema: “Hombre Bravo del Litoral, Caballero de Océano y de Vida”.*

Continuó la ceremonia con la imposición de la medalla que fue realizada por el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. y el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN C. entregando además al Litoral R. VELÁSQUEZ el diploma correspondiente.





Imposición de la condecoración Medalla al Mérito “Hombres del Litoral” y Diploma otorgado al Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz.

“mis primeras palabras al celebrarse esta solemne recalada, son para agradecer a Uds. y, en especial, a los Litorales que integran nuestra Cofradía, por este reconocimiento y honor concedido a mi persona, materializado en esta condecoración que luzco y luciré orgullosamente en el futuro y que estimo, representa un estímulo a la labor que he realizado junto a otros distinguidos Litorales y desarrollada a lo largo de estos 19 años, decisión emanada de quienes siendo parte de la Capitanía Marítima el año recién pasado, propusieron a los cofrades otorgarme esta medalla al mérito “Hombres del Litoral”, que hoy he recibido gracias a la generosidad y aprobación de esa propuesta realizada por la Asamblea de la Cofradía”.

A continuación, el Litoral R. VELÁSQUEZ agradeció la distinción, indicando entre otros conceptos que

De esta forma se puso término a la ceremonia, continuando la celebración del nuevo aniversario de la Cofradía.



Colaboración: La Capitanía Marítima

EL LADO "B" DE LA VISITA PAPAL A PTO. MONTT



Como es de público conocimiento, el 4 de abril de 1987, S.S. el Papa Juan Pablo II visitó la ciudad de Puerto Montt, puerto base del naciente y juvenil Distrito Naval de Chiloé y por ende, un número considerable de naves destacadas en dicha zona geográfica, tenían su apostadero allí.

El día fijado para la visita oficial del Santo Padre a la ciudad puerto, casi nos quedamos sin acudir a nuestros puestos de trabajo, ya sea en tierra o embarcados por dos importantes motivos: uno, el vehículo asignado para nuestro traslado no llegó a la hora fijada, pero se habían tomados las precauciones correspondientes y teníamos el resguardo marineró de siempre (8 horas adelantado) y dos, la autoridad policial, cercó y cerró calles y avenidas en dirección al puerto, tarea

que comenzó muy temprano esa mañana (06:00 horas), dejando apostado a personal para impedir el tránsito vehicular por el área destinada para el paso de la comitiva oficial. Por tal razón, nuestro vehículo debió dar varias vueltas, antes de poder llegar a la primera terraza de la ciudad, donde nuestro furgón naval fue detenido e impedido su paso. Luego de un largo diálogo con un funcionario policial de muy bajo rango, pero que al parecer había sido adoctrinado cual Infante de Marina, cumpliendo al pie de la letra sus órdenes y obligaciones, definitivamente NO nos dejó pasar. Como el diálogo no conducía a nada y se prolongaba interminablemente y el tono subía más y más, asumiendo la iniciativa y haciendo valer la antigüedad de la rama y rango, sacamos la barrera y pasamos, cumpliendo nuestro objetivo a toda costa.

La ciudad por su parte, había amanecido con una niebla baja y espesa, lo que indujo a pensar que debido a dichas condiciones de meteorología, la aeronave que conducía a S.S. no podría aterrizar en el aeropuerto del Tepual.

Próximo a la hora estimada de arribo del avión, la niebla comenzó a disiparse y el cielo continuaba cubierto de nubes; sin embargo, a pocos minutos de la hora de arribo fijada, el cielo empezó a abrirse dejando la ciudad bañada por un sol radiante, no habitual en la zona en esa época del año.

Horas más tarde, el Papa se embarca en la "Videla" donde, luego de rendírsele los honores de reglamento, fue recibido a bordo por nuestro Comandante en Jefe, el Almirante Don José Toribio MERINO Castro (Q.E.P.D.), acompañado por su señora esposa Margarita y el Comandante del "Videla". En la cubierta también se encontraba la familia del comandante, cuya esposa cargaba en sus brazos a su hija menor de apenas unos meses de nacida. El Papa se aproximó a ellas y dijo dirigiéndose a la bebé:

“Pequenina”, efectuando al mismo instante la señal de la cruz en su pequeña frente. Hasta hoy, esa niña es llamada por su familia y amistades PEQUENINA.

Se dio comienzo a la navegación, largando la cuatro del terminal de transbordadores, con el “Videla” llevando al Papa en esta navegación de paz y alegría, la que fue contemplada por toda la ciudad y el país. A la cabeza del convoy y como piquete de proa, se estacionó la LPC 1806 “Llaima”. En esta etapa de la travesía todo ocurrió como se había planificado y practicado durante los meses anteriores, nada falló y las naves y embarcaciones surtas en la bahía cumplieron su tarea y su orden como nunca antes lo habían realizado.

En el “Videla” se encontraban embarcados como dotación un pequeño grupo de profesionales civiles, como parte del convenio firmado entre la Armada, el Ministerio de Salud y la Universidad de Concepción, objeto realizar las rondas médica en Chiloé insular y

continental. Ellos eran: el médico Héctor Fernández; el dentista Marcos Anabalón; el matróon Máximo Homann y el enfermero Jorge Saavedra, quienes al apreciar la uniformidad de la dotación de su buque en las revistas previas, acordaron comprar tenidas acorde lo ameritaba la ocasión. Por tal motivo, adquirieron zapatos de color negro, pantalones grises, chaquetas azules, camisas blancas y corbata del mismo diseño y color. Desembarcado el Papa en el muelle de pasajeros, estos profesionales perfectamente uniformados y mientras esperaban el término de los honores en cubierta, se percataron que el personal de seguridad directa de su Santidad usaban la misma tenida ya descrita. Inmediatamente uno de ellos pidió la venia al Comandante para desembarcar, cruzaron el portalón raudamente y se formaron a popa y por ambas bandas del papa móvil, mezclándose con la seguridad de S.S. y se fueron detrás del vehículo, al trote, hasta el lugar del altar donde su Santidad efectuó la misa, lo que les permitió quedar en primera fila y sin que nadie obstaculizara su visual.

Actual ciudad de Puerto Montt.





Una vez finalizada la actividad y visita del Santo Padre a la ciudad y trincado el respectivo zafarrancho y dispositivo de seguridad, vino el franco.

Ingresando al canal de Tenglo y teniendo a la vista al grupo de Relaciones Públicas de la Armada y revista Vigía, se hizo fuerte la idea de hacer uso de dicho equipo para tomar fotografías y filmar a las tres LPC que habían participado en tan histórico acontecimiento que acababa de finalizar. Utilizando pito y sirena se logró llamar la atención de este personal y sobre las máquinas y a viva voz, se logró coordinar esta nueva actividad para el día domingo, alrededor de las 10:00 horas.

Una vez atracadas las diferentes unidades participantes en el muelle, comuniqué esta brillante iniciativa a los pares (Corcovado y Ranokau) que encontraron positiva la idea, pero como somos jerarquizados... se pidió la venia al Segundo y a la vez Capitán de Puerto de Puerto Montt, el T 1° LT. S.S.S., y allí partió el asunto...

Se explicó la idea de maniobra y después de un largo, largo dialogar, el Segundo autorizó realizar esta actividad, siempre y cuando... también lo hicieran las LPM tipo Valdivianas presentes. Vino otra larga discusión y que en esta oportunidad, no se ganó...

Se informó a Charlie Víctor y Romeo Kilo, que estábamos listos y autorizados para la toma de fotografías y filmación para el día y hora acordada; todo marchaba como relojito y dejamos las respectivas órdenes en nuestras unidades y francos mar...

En mi caso particular, viajé a Frutillar donde se encontraba mi familia, la cual había estado desde la mañana presente en el puerto viendo y escuchando al Papa. Después de contar la experiencia de la visita y navegación con el Papa en la bahía y de algunos contratiempos, los que se fueron presentando desde la salida de nuestras casas en dirección a la base y el puerto, llegó el momento de irse a dormir. A una hora próxima a la medianoche, sonó el teléfono y fui despertado por los dueños de casa (no muy contentos por cierto), y sorpresa del marino, el llamado era del Cabo de guardia, de la Patrullera, quien informaba que:

- 1.- El zarpe se adelantó para las 08:00 hr.
- 2.- El zarpe involucra a todas las patrulleras (13).
- 3.- La tenida del día será la N° 11 (maquineado, la tenía en casa)
- 4.- Que el Sr. DISNACHIL, se embarcaba en la Ll... (cototo general)

¿Qué paso en la base después de retirarme?, nunca lo supe, pero imaginé que el Segundo y Capuerto pidió la venia al Gobernador Marítimo y Disnachil y de allí nació este cambio de órdenes. También imaginé los buenos augurios que hicieron y los buenos deseos que expresaron los oficiales de mayor graduación, para este joven Capitán de Patrullera y sus buenas ideas, a quienes por designios del destino les había tocado en suerte participar en la ceremonia del día anterior, al mando de patrulleras y otras embarcaciones de pequeño porte.

La actividad comenzó puntualmente y una tras otras las Patrulleras fueron zarpando rumbo al seno de Reloncaví. Una vez allí, el Disnachil asumió el mando de la FLOTENG "Flota del Tenglo", cuyo distintivo de llamada en fonía fue "PEREGRINO". Para dar inicio a la MANIOBRA, se cursó mensajes por radio, se emitieron órdenes mediante señales de banderas, se dispuso efectuar evoluciones y numerosas otras acciones. Como Uds. podrán imaginar, no todas las Patrulleras estaban cubiertas con personal especialista en TC, no contaban con los manuales ni códigos de TC y, por supuesto, no tenían el código completo de banderas, ni menos el ATP 1 Vol. 1. El nerviosismo general se palpaba en el ambiente y las llamadas de atención y reparos efectuados por la línea abierta por parte de PEREGRINO, se sintieron y escucharon en todo Chiloé y Aysén.

Un ejemplo de ello fue cuando se ordena a la PM "Río Chadmo", asumir como guía e izar la señal correspondiente... "Río Chadmo de PEREGRINO, asumir como guía de la formación e ice señal correspondiente"... silencio en la línea... se repite la orden y luego se escucha "¿qué es eso?"... la voz de uno de los participantes sale al aire en su auxilio y dice: "como el monito mayor" y la PM "Río Chadmo" cumplió la orden y asumió como guía con la bandera Golf izada a tope...

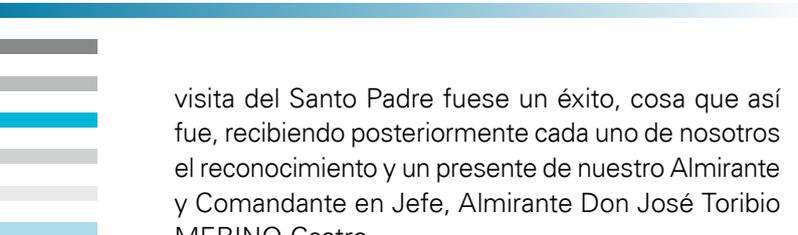
Después de organizarnos y acordar enlace por un canal PT con las otras patrulleras, se retransmitía en forma (secreta y clara) la idea de maniobra que PEREGRINO quería que las unidades realizaran. Luego de batallar un largo rato, las formaciones 1, 2, 3 y 4 salieron "perfectas", las separaciones con cajón de seguridad concordaban con el tamaño y velocidad de las patrulleras, las caídas simultáneas por una y otra banda de igual manera se ejecutaron "perfectas" hasta que un llamado radial de la "LASCAR", pidiendo la venia para salir de la formación por tener un poco de humo, rompió la alegría del Sr. Disnachil. Salimos del puente a apreciar que sucedía a nuestra popa y observamos cuando la mencionada patrullera se alejaba de la formación cubierta de una

gran columna de humo negro espeso, evidenciando un andar reducido y penoso. En ese momento, que era muy próximo a mediodía, hora del izamiento del pabellón nacional en la plaza de la ciudad, se tomó la decisión de retro marchar a puerto.

Rumbo a puerto en una larga formación "UNO" (13 patrulleras), PEREGRINO pregunta a quien le correspondía izar el pabellón y se le indicó que a los FACH. Bien dijo, podemos pasar próximo al muelle de pasajeros, calculen distancia y sonda. Así lo hicimos, pasamos a menos de cinco metros del cabezo del muelle y con una sonda de no más de 1 metro bajo el timón.

La aproximación a la costanera y muelle fue con un andar de unos 18 nudos aproximadamente (las LPC), con toque de pitos y sirenas de cada una de las unidades al mismo tiempo y con una caída simultánea a 90° por tipo de unidades: Primero las LPC tipo Pillán, luego las LPM Valdivianas, seguidos por dos LPM Brasileñas y finalmente las LPR (Regionales). Fue tanto el ruido y sonar de motores, que los ciudadanos que estaban presentes en la plaza corrieron al sector de la costanera a ver esta recalada tan llamativa de las Patrulleras del Papa. Los FACH que formaban se quedaron solos con la presencia de algunos de sus familiares y su Jefe de Servicio que presidía el acto. Esa formación y recalada realizada ese día 5 de abril de 1987 en la bahía de Puerto Montt, nunca más la he visto realizar, fue un acontecimiento emotivo y con mucha precisión y profesionalismo de parte de cada uno de los participantes.

Ya en el Muelle Naval, actualmente de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, el Comandante del Distrito (PEREGRINO), se sentía tan a gusto por nuestro actuar, entusiasmo y condiciones marinerías de nuestras unidades y personal, que pidió registrar en una fotografía a todo el grupo de oficiales participante, la que se tomó en la toldilla de la "Llaima". Allí formamos todos los oficiales especialistas Litoral, que de una y otra manera aportamos con ideas, pensamientos y planificamos y ejecutamos acciones, para que la



visita del Santo Padre fuese un éxito, cosa que así fue, recibiendo posteriormente cada uno de nosotros el reconocimiento y un presente de nuestro Almirante y Comandante en Jefe, Almirante Don José Toribio MERINO Castro.

PEREGRINO nos invitó a un aperitivo en la taberna del casino de Oficiales, poco usual en él (no era muy chacotero que digamos), con el Sr. Disnachil a la cabeza. Vinieron los brindis, cuentas de chascarras y anécdotas recientes, como la de la “Lascar” y “Río Chadmo”, la falta de manuales y de conocimientos de los procedimientos y la forma que los íbamos superando mientras él daba las órdenes por la línea.

Paso el tiempo y se ordenó pedir el rancho, y que creen Uds. que pasó y cual fue la respuesta del mayordomo de guardia... “El rancho esta trincado mi teniente”... Trincado!!!, no guardado, no tirado al chute ni otra cosa, **ESTÁ... TRINCADO...**

Solución: Rancho en algún restaurante local. Llamé a un carreta, el concesionario del restaurante “La Llave 2000” que se ubicaba en ese entonces sobre el edificio de la estación de trenes, donde ahora existe un mall. El rancho era invitación de Disnachil, por ende, cada uno pidió su plato favorito, partiendo

por los correspondientes aperitivos y terminando con postre café y bajativo. Finalizado esto, nuevamente a la taberna del casino y siguieron saliendo bajativos y más bajativos y más anécdotas y chascarras, cumpliéndose casi al pie de la letra la etapa de un cotelé naval.

Dentro de mi preocupación y algo de conciencia, recordé a la familia con la cual habíamos acordado la noche anterior arrancar juntos, próximo a las 13:00 horas y por tal motivo y preocupado por la espera que supuestamente estaban haciendo, los llamé. El teléfono sonó y sonó por largo rato y sin respuesta. Llegué a pensar que habían salido a almorzar como la mayoría de las veces al Club Alemán y, sorpresa, me responde una voz somnolienta, reconozco la voz de mi cuñado y recuerdo haberle dicho, pucha que se demoran en contestar, Repuesta: ¿Has visto la hora? Miro mi reloj y digo muy frescamente, la una y media y llamó para que no me esperen y almuercen tranquilos, obteniendo por respuesta una pequeña carcajada y luego me corrigió: Si... (Censurado), son la una y media de la madrugada y aquí están todos durmiendo...

Así terminó una nueva jornada y experiencia marinera ocurrida en las aguas y puerto del Melipulli de ayer...

Colaboración: Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides

CORRECCIÓN DE RUMBO:

- De la fotografía y filmación... nunca se supo ni aparecieron publicadas. Al tiempo, concurrí a las oficinas de Revista Vía, sin respuesta, se trincaron.
- El rancho efectuado en el restaurante “La Llave 2000”, fue cobrado y descontado de un “paraguazo” al mes siguiente a cada uno de los participantes.
- Los festejos continuaron en escenarios totalmente diferentes.

HOMBRE BRAVO AL RESCATE EN PANAMÁ

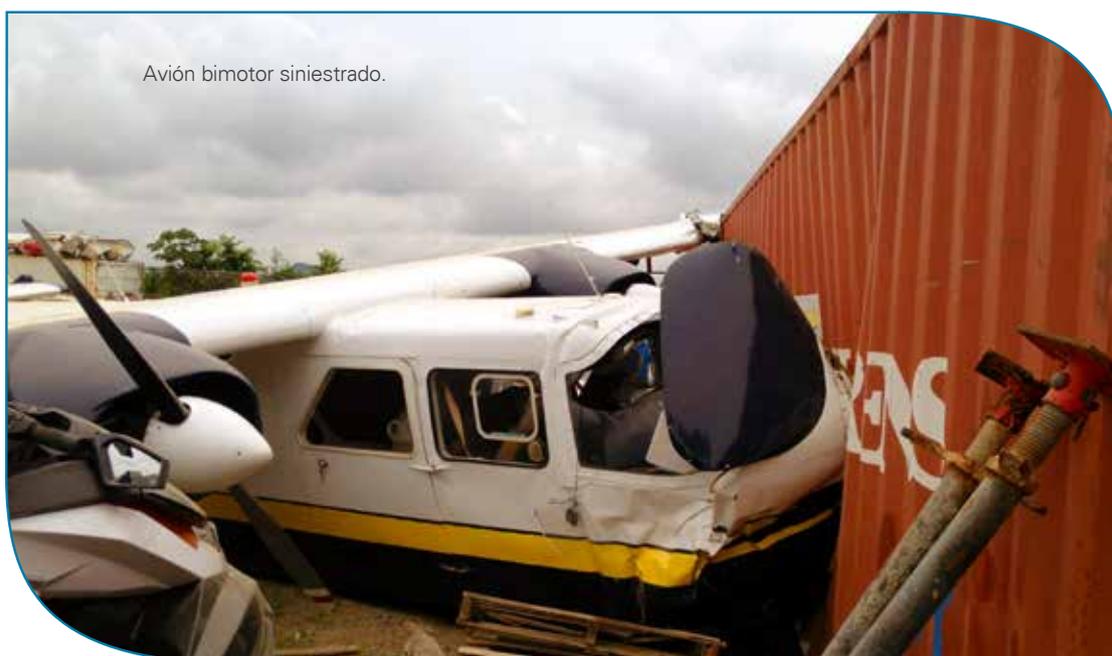
En función al trabajo que realizo en la empresa “ABS Consulting” por tercera vez consecutiva, me tocó ir a hacer una auditoría al Canal de Panamá en el mes de julio del año pasado. Pero esta vez, viví algo diferente, que les paso a relatar a continuación:

En la mañana del 22 de julio y después de auditar la estación de señales “Flamenco”, por el lado del océano Pacífico, íbamos por el sector de Amador, un lugar muy turístico, con Rodolfo HOGAN, funcionario de ACP (Autoridad del Canal de Panamá), quien conducía la camioneta oficial con destino a la esclusa “Miraflores”, cuando a escasos 200 metros de nosotros y casi de frente, observamos que venía cayendo un avión civil con sus dos motores detenidos, con el piloto que hacía intentos por aterrizar en algún lugar, que está lleno de marinas con yates y embarcaciones de recreo.

En cosa de segundos, el avión se precipitó afortunadamente a tierra en terrenos de un Club de Yates, levantando una polvareda y terminó su

carrera estrellándose con un contenedor de 40 pies que había atravesado en el lugar. Inmediatamente, nos dirigimos al avión que resultó ser un bimotor matrícula HP1338MF de una empresa civil. Fuimos con HOGAN los primeros “rescatistas” en llegar. El avión, afortunadamente al tocar tierra pasó a llevar un carro porta yates que estaba vacío, perdiendo su tren de aterrizaje delantero, lo que permitió que su carrera se frenara bruscamente por el mayor roce, y esto motivó que el impacto con el contenedor fuera atenuado.

Escuchamos muchos gritos dentro del avión. Había ocho personas amontonadas en su interior, las cuales teníamos que sacarlas de inmediato por el riesgo que existía de explosión del avión, al haber algo de combustible derramado. Confieso que eso ni siquiera lo tomé en cuenta si no hasta un rato después. Traté de quebrar algún vidrio, lo que fue imposible, pero logramos abrir una puerta trasera y



Avión bimotor siniestrado.

ocurrido eso, nos dimos cuenta que la mayoría de los pasajeros vestía ropa militar, entre los cuales había una mujer.

Luego de sacarlos a todos del avión, tarea que no fue muy fácil dada la envergadura física de algunos uniformados, vimos que varios tenían magulladuras y algunas heridas superficiales y que algunos salieron semi aturdidos y otros ilesos. Me impactó uno de ellos que lo primero que hizo al salir, fue arrodillarse y ponerse a rezar por largos minutos, agradeciendo a Dios por escapar con vida.

Estas personas resultaron ser 7 funcionarios militares de la Embajada de Estados Unidos en Panamá además del Piloto civil del avión. Les tomamos sus datos y los tranquilizamos. HOGAN

había informado por radio de lo sucedido a su oficina y esta a su vez informó a la Policía Nacional, Bomberos, SENAM (Servicio Nacional Aeronaval) y SINAPROC (Sistema Nacional de Protección Civil). Todos estos organismos llegaron al lugar en cosa de minutos, con un gran despliegue de medios por mar y tierra, produciéndose además una gran presencia de periodistas y diferentes personas atraídas por lo sucedido. Lo más increíble fue que aproximadamente a 25 minutos de ocurrido el accidente, llegó una comitiva de varios vehículos donde venía el mismísimo Presidente de la República de Panamá, don Ricardo MARTINELLI, para imponerse in situ de lo ocurrido.

Cuando ocurrió esto y acordándome que tenía que continuar con la auditoría al Canal de Panamá, opté por retirarme del lugar. Pensé que otros ya serían los actores principales en esta situación.

Debo confesarles que me fui del lugar con una tremenda satisfacción por lo hecho, sin dejar de lado que una vez más comprobé que los Oficiales del Litoral estamos preparados y actuamos casi por instinto, cuando un semejante se encuentra en peligro, sea donde sea. Esta vez, me tocó a mí y nada menos que en Panamá. ¿Quién informó a Chile de lo que me pasó?: fue el Capitán de Navío Jorge VERGARA, quién me acompañaba en la comisión.

Por la tarde, recibí en el Hotel un llamado telefónico desde Estados Unidos, con las personales felicitaciones del Presidente de A.B.S. (American Bureau of Shipping) Sr. David WALKER, quien me elevó a la categoría de "héroe" y meses después esta acción me valió ser elegido Consultor destacado de



A.B.S. a nivel mundial, haciéndome acreedor del "ABS GOLDEN EAGLE SAFETY AWARD", distinción que se otorga una vez al año.

Muchas felicitaciones recibí posteriormente, junto con Rodolfo HOGAN, de muchas personas, particularmente de la Autoridad del Canal de Panamá, de mi Gerente General, compañeros de curso, amigos, etc.

Destaco también, muy especialmente una emotiva carta recibida a fines de septiembre del 2013 de parte de nuestro Director General, que señala:

"Estimado Comandante:

Por carta recibida de la Empresa "ABS Consulting", en la que Us. se desempeña como Consultor Marítimo, entre otros cargos, se me informa a través de su Gerente General Don Sergio Ostornol V. sobre la valerosa actuación de su persona con motivo de acontecimientos ocurridos el presente año en el Canal de Panamá.

Las acciones se refieren a la osada intervención que le cupo en las labores de rescate de los pasajeros de un avión que se precipitó a tierra, con peligro inminente de hacer explosión.

En virtud de dichos antecedentes, puestos en conocimiento de este mando, me hago un deber en manifestarle, que su accionar prestigia a la Armada de Chile y enaltece la Especialidad del Litoral, convirtiéndose en ejemplo y motivación para las futuras generaciones de Oficiales.

Consecuente con lo expresado, el Director General infrascrito, hace propicia esta especial ocasión, para felicitarle y expresarle en representación de la Institución y del Servicio del Litoral, los sentimientos de orgullo por el acto de arrojo enunciado."

Afectuosamente
Humberto RAMIREZ Navarro
Contraalmirante
Director General

Como se podrán dar cuenta, siento por una parte un inmenso orgullo personal después de leer esa emotiva carta, la cual agradezco a nuestro Director General desde lo más profundo de mi ser, y que atesoraré siempre y, por otra, darme cuenta de tener ese espíritu de servicio por nuestros semejantes, en el lugar que sea, espíritu que es muy propio de los Hombres Bravos del Litoral.



Litoral Eduardo OLEA P. con distinción de A.B.S.

Colaboración: Litoral Sr. Eduardo OLEA Peña

Nota: Artículo enviado a solicitud del Editor.

FOMENTO DE LOS DEPORTES NÁUTICOS Y SUBACUÁTICOS

Con el evidente crecimiento económico de Chile, el cual ha abarcado distintos ámbitos del quehacer nacional, la expansión turística y el fomento de los intereses marítimos están tomando un importante significado. En este contexto, el desarrollo y fomento de los deportes náuticos y subacuáticos es una tarea que la Dirección de Intereses Marítimos se ha replanteado como un objetivo estratégico para acercar a los chilenos al mar.

Con el paso del tiempo y la práctica de la vela como deporte náutico tradicional, muchos han sido los aportes que la Autoridad Marítima ha recibido de destacados cultores, así como observaciones referidas principalmente al paternalismo con que se controla y fomenta la actividad náutica en Chile.

Por otra parte, el aumento del poder adquisitivo de los chilenos, ha hecho que cada día sean más las personas que adquieren una embarcación náutica deportiva como son lanchas, veleros, motos de agua y jet sky, entre otros, requiriendo de la Autoridad Marítima la aplicación de regulaciones para lograr una práctica segura de estas actividades de recreación, como es,

el contar con licencias deportivas que aseguren la adquisición de las competencias necesarias.

En el cuadro que se acompaña, se indica la evolución anual en la obtención de licencias deportivas los últimos cinco años, reflejándose claramente el incremento experimentado.

AÑO	LICENCIAS NUEVAS
2009	258
2010	221
2011	267
2012	424
2013	457

Asimismo, la apertura de nuestras fronteras para fomentar el turismo en Chile y la promulgación de la Ley 20.423 del "Sistema institucional para el desarrollo del turismo", han generado en los deportistas náuticos chilenos y extranjeros, la necesidad de homologación de distintas licencias para la práctica de diferentes y novedosas actividades recreativas que se practican en el medio acuático.





Por ello, la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático comenzó desde el año 2010, un trabajo de modernización de los procesos relativos a los deportes náuticos, siendo una de sus primeras medidas asignar la calidad de Departamento a los deportes náuticos, considerando dos divisiones o áreas de acción; una, referida a lo náutico y otra relativa a las actividades subacuáticas, debido a que el buceo deportivo ha presentado un mayor incremento y relevancia. Todo ello con la dedicación exclusiva de su personal, que cuenta con las necesarias competencias.

Para la actualización del Reglamento General de Deportes Náuticos que se encuentra en su etapa final de aprobación en la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas, se efectuaron reuniones con deportistas de dilatada trayectoria y reconocimiento en las distintas disciplinas náuticas y subacuáticas a nivel deportivo, recogiendo de ellos una visión objetiva de lo que en oportunidades ha frenado el desarrollo y crecimiento de los deportes náuticos. En el nuevo reglamento, se pretende que cada persona interesada en cultivar algún deporte acuático o subacuático, pueda hacerlo con seguridad, bajo un marco regulatorio actualizado y que propicie su desarrollo, asegurando la adquisición de competencias para ello.

También se está fomentando el trabajo que realizan las entidades de capacitación, monitoreando que estas entreguen a sus alumnos las herramientas esenciales para la práctica de los deportes náuticos y del buceo recreativo y además les tramiten la obtención de las respectivas licencias deportivas.

Por otra parte la apertura internacional, ha hecho que hoy la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante –DIRECTEMAR– reconozca y homologue algunas licencias internacionales, como lo es por ejemplo, la otorgada por la Professional Association of Diving Instructors, PADI (Asociación

Profesional de Instructores de Buceo), reconociendo su utilización en los centros PADI autorizados en Chile y homologando la licencia “Advance Open Water Diver”, con la licencia de Buceador Deportivo Autónomo a partir del convenio de reconocimiento mutuo suscrito el 14 de julio de 2012.

Finalmente, en esta misma línea de apertura, el 6 de enero del 2014, DIRECTEMAR firmó un acuerdo marco de cooperación con la Dirección Nacional del Servicio Nacional de Turismo “SERNATUR”, con el objeto establecer un vínculo técnico colaborativo entre ambas organizaciones en materias de sus respectivos ámbitos de acción, para hacer exigible a las entidades que realicen actividades de deportes aventura en el medio acuático, la práctica segura y de calidad de tales actividades. Para la aplicación del convenio, se desarrollarán a nivel regional y nacional inspecciones conjuntas de la Autoridad Marítima y SERNATUR Regional, a los prestadores de tales servicios turísticos de deporte aventura.

De esta forma se fomenta el desarrollo de los deportes náuticos y subacuáticos en forma integral, amplia y segura, para que los chilenos hagan uso efectivo del extenso litoral, lagos y ríos en el territorio nacional.

**Colaboración: Departamento de Deportes Náuticos
DIRINMAR**



140° ANIVERSARIO FUNDACIONAL DEL SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA DE CHILE

Discurso de su Director
Contraalmirante don Patricio Carrasco Hellwig



Capitán de Fragata Graduado don Francisco VIDAL Gormaz:
Padre de la Hidrografía Nacional

La creación de la Oficina Hidrográfica, en mayo del año 1874, obedeció a la imperiosa necesidad de la Marina de Chile, de contar con un organismo que centralizara y sistematizara las exploraciones de la costa, que desde el año 1834 venían ejecutando los buques de guerra, acorde a sus medios y necesidades. Así lo dejó establecido el entonces Ministro de Marina don Aníbal PINTO, quien en su mensaje al Congreso Nacional del 9 de julio de 1874, meses después de haberse aprobado el establecimiento de aquella institución, señaló:

“Tuve el honor de manifestar al Congreso la conveniencia de establecer una oficina destinada a dirigir los trabajos hidrográficos que pueden ejecutar los buques de la Marina Nacional y a fomentar en general los estudios que se refieren a la hidrografía chilena, que hará comprender la importancia que tendrá para la navegación y para la geografía, una dirección sistemática en las exploraciones de nuestras costas y en las observaciones de todo género que deben hacerse con el fin de conocer la física terrestre dentro de los límites que nos concierne.”

Desde el momento mismo de su nacimiento y sin disponer aún del local que se le había designado, la nueva institución, notablemente dirigida por su Director, el Capitán de Fragata Graduado don Francisco VIDAL Gormaz, se dispuso a cumplir las tareas señaladas en su reglamento orgánico, cuyo desarrollo le daría con el paso del tiempo, reconocimiento y categoría, incluso más allá de las fronteras nacionales.

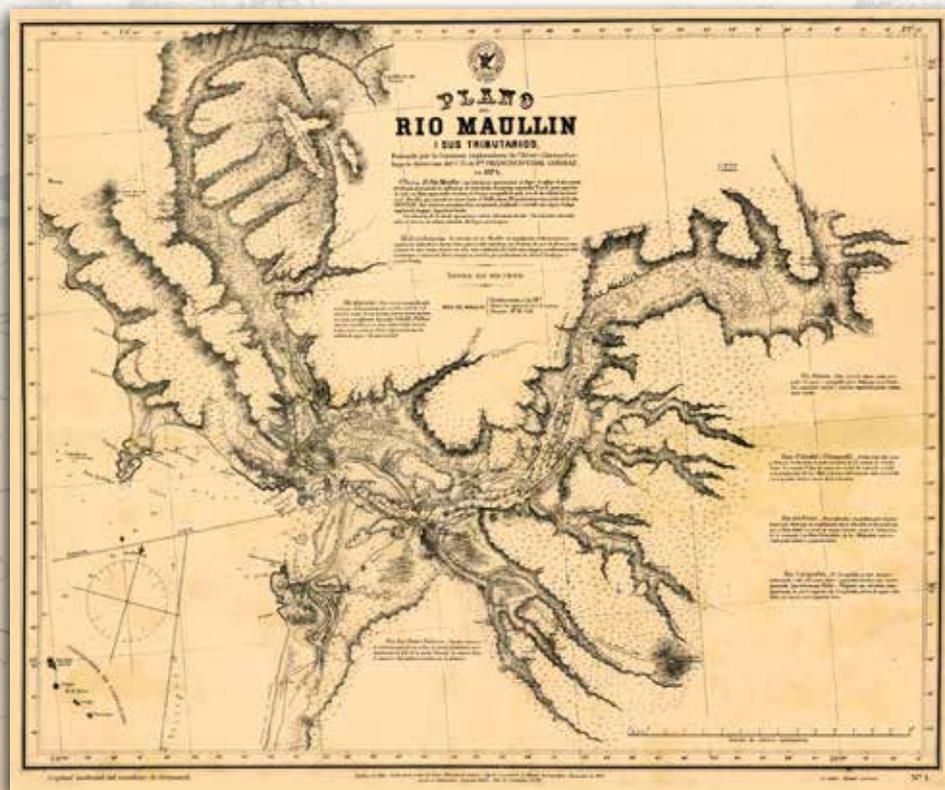
Innumerables son los hitos que dan cuenta de los logros alcanzados por la oficina, que pese a la escasez de personal; de sus acomodaciones y la distracción de sus normales actividades que le produjeron en sus primeros años de vida, la Guerra del Pacífico, en que debió reorientar su gestión para producir cartografía y publicaciones que guiarán los movimientos de la Marina y al Ejército de la República en el teatro de operaciones, y la Guerra Civil de 1891, que destruyó su taller de grabados paralizando la producción cartográfica, la hicieron exhibir desde entonces, el sello de excelencia que la ha caracterizado; donde se reflejan el sacrificio, la entrega, el profesionalismo y la devoción por el servicio, demostrados por las dotaciones de anónimos hombres y mujeres que tempranamente ayudaron a construir su organización, dejando su impronta en los viejos talleres y dependencias que conformaron su establecimiento terrestre y que hoy lo siguen engrandeciendo sus dignos sucesores.

Justo es destacar entonces la trayectoria de su existencia más que centenaria, evocando en una resumida secuencia los hitos más destacados, que vemos hoy día con mirada de respeto y admiración:

- La producción y publicación del periódico denominado "Noticias a los Navegantes", iniciado el 15 de mayo de 1874 y que hasta el día de hoy, convertido en el Boletín de Noticias a los Navegantes, cuenta con la emisión de 3.640 valiosas ediciones, originalmente quincenales y en la actualidad, mensuales.
- La publicación de las primeras cartas náuticas en papel, iniciada en 1875 con la carta N° 1 correspondiente al plano del río Maullín y sus Tributarios y la N° 2 del grupo de las islas San Félix y San Ambrosio.

Esta tarea, que a la fecha exhibe una producción de 348 cartas de toda la costa de Chile, lleva marcado a fuego el sello de los exploradores de los primeros tiempos de la Marina, quienes planificando y ejecutando campañas hidrográficas, muchas veces de larga duración, reconocieron y cartografiaron la totalidad de la costa continental e insular; de Arica al Cabo de Hornos y la Isla de Pascua, recorriendo regiones de clima riguroso y tierras que nunca antes habían sido pisadas por ser humano alguno.

Carta N° 1 correspondiente al plano del río Maullín y sus Tributarios.





Vista general de las dependencias del SHOA.

- La publicación del Derrotero de la Costa de Chile, cuyos antecedentes los encontramos en la maciza obra escrita por la sabia pluma del Comandante VIDAL Gormaz denominada “Geografía Náutica de la Costa de Chile”, publicada por primera vez en 1879 y en las “Instrucciones Náuticas de la Costa de Chile” que le sucedieron, las que mejoradas con la experiencia de muchas generaciones de diestros navegantes, han permitido cubrir la totalidad del Territorio Nacional, con la publicación de seis volúmenes, que abarcan desde Arica a la Antártica y la paulatina incorporación de otras publicaciones de ayuda a la navegación, con que la Oficina Hidrográfica y hoy día este Servicio, avalan el propósito de su misión.
- La puesta en marcha, en 1891, de su primer taller de grabados y la contrata de expertos maestros grabadores –muchos de ellos extranjeros– que fueron un gran avance para aquellos años y que le permitió a la oficina la impresión de su propia producción, dándole independencia, estabilidad y credibilidad por la calidad de sus trabajos.
- El traslado de la Oficina Hidrográfica a Valparaíso, en septiembre de 1898, instalada provisoriamente en dependencias de la Gobernación Marítima y su posterior cambio al inmueble conocido como “Palacio Espejo”, donde se instaló definitivamente en 1908, propiedad que fue adquirida por la Marina para dichos fines.

Desde entonces el establecimiento terrestre ha crecido acorde a las necesidades y actividades desarrolladas, anexando en el año 1952 la propiedad vecina, en donde funcionó el Museo de Historia Natural, actual Departamento de Servicios a Terceros, extendiéndose posteriormente con la construcción de edificios apropiados para los departamentos de Oceanografía; Hidrografía y Producción, entre otros, que conforman hoy en día la sede actual de este Servicio.

El desarrollo de estas actividades ejecutadas durante los primeros años de vida, tanto en Santiago como en Valparaíso, le permitió a la antigua Oficina Hidrográfica erigirse como un organismo con un alto estándar profesional, prestigioso y respetado, cuya presencia en la región alcanzaría prontamente notoriedad internacional, al ser reconocida la calidad de sus trabajos y productos, en diversas exposiciones y congresos nacionales y extranjeros.



Conferencia Mundial del meridiano, realizada en Washington, Estados Unidos, en 1884.

- En el ámbito internacional, digno es destacar dos importantes actividades que abrieron la ruta hacia la representación oficial del Estado de Chile ante organismos relacionados con el quehacer institucional de este Servicio; que trajeron nuevas responsabilidades y tareas. Me refiero, en primer lugar, a la participación

del Director de la Oficina Hidrográfica en la Conferencia Mundial del meridiano, realizada en Washington, Estados Unidos, en 1884; con cuyo voto esa importante tribuna científica internacional definió el meridiano de Greenwich, como patrón único de medición de la longitud y de tiempo y la creación de la Oficina Hidrográfica Internacional (OHI) en el Principado de Mónaco, en el año 1921, de la que nuestro país fue uno de sus miembros fundadores.

En el primer caso, prontamente la Marina puso en funcionamiento en el frontis de la Escuela Naval, una Señal Horaria; la que posteriormente fue transformada en la primera Estación Horaria Nacional y anexada a la Oficina Hidrográfica en 1912, dando inicio así al desarrollo de esa importante actividad para la seguridad de la navegación y también aplicable en la vida civil y que desde entonces se ha modernizado, usando los mejores exponentes de relojes de reconocida calidad, alcanzando el nivel de precisión internacional que hoy día ostenta, por medio de la utilización de patrones atómicos de frecuencia y control de señales horarias, convirtiéndose en representante del Estado ante el Buró Internacional de la Hora; mientras que en el segundo, dos directores de este Servicio han sido designados en su historia, Vicepresidentes de la Conferencia Hidrográfica Internacional, la máxima tribuna mundial de esta disciplina, en los años 1957 y 2013, mientras que otro, ocupó el cargo de miembro del Comité Directivo de la OHI, en los períodos 2002-2007 y 2008-2012, convirtiéndolo además en el primer chileno en ocupar este cargo por espacio de 10 años.

- Las exigencias y desafíos en el desarrollo de la hidrografía, formularon la necesidad de contar con buques apropiados para ejecutar trabajos de terreno. Con tal propósito, la Armada ha contado con diversas plataformas construidas y adaptadas con equipamiento de última tecnología, para ejecutar campañas y trabajos



AGS "Yelcho. Plataforma hidro-oceanográfica.

Hidro-Oceanográficos de terreno, desde el legendario bergantín de guerra "Aquiles", en el cual los intrépidos marinos del Comandante Simpson realizaron el primer levantamiento hidrográfico chileno, en el año 1834.

- ◇ El primer buque hidrográfico, denominado "Vidal Gormaz", antiguo yate construido en Inglaterra y adquirido en el año 1940, que estuvo en funcionamiento hasta el año 1953, a bordo del cual se ejecutaron importantes campañas.
- ◇ El AP "Piloto Pardo", buque especialmente adaptado para misiones en la Antártica, que desde su incorporación a la lista naval, en el año 1959, fue una de las unidades que más trabajos hidrográficos de terreno ha ejecutado, durante sus 38 años de servicio.
- ◇ El AGS "Yelcho", nave que entró al servicio naval en el año 1960 y que a lo largo de

sus 36 años de servicio, prestó apoyo como plataforma para diversas campañas Hidro-Oceanográficas.

- ◇ El AGOR 60 "Vidal Gormaz", buque que perteneció a la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica bajo el nombre de USNS "Thomas Washington", traspasado a Chile en el año 1992; Unidad que se usó como plataforma para ejecutar cruceros Oceanográficos durante 22 años.
- ◇ El PSH "Corneta Cabrales", patrullero de servicio general construido en los astilleros y maestranzas de la armada en Talcahuano, como parte del proyecto Taitao, incorporado al servicio en el año 1996, que al ser transformado para servir como patrullero de servicio hidrográfico, fue equipado con un moderno sistema que utiliza la tecnología multihaz, que le permite la captura de grandes cantidades de datos batimétricos,



recubriendo en un 93 % el fondo marino, constituyendo un gran avance y un gran logro respecto de antiguos sistemas y procedimientos de sondaje.

- ◇ De igual manera se incorporaron a la actividad hidrográfica, el BMS "Merino"; El AP "Viel"; El PSG "Ortiz" y el PSG "Micalvi", buques que también cuentan con sistemas ecosondas multihaz para realizar trabajos hidrográficos.
- ◇ Finalmente, la puesta en servicio del AGS "Cabo de Hornos"; Unidad construida en los astilleros y maestranzas de la Armada y que cuenta con un moderno equipamiento batimétrico capaz de efectuar sondajes hasta 10.000 metros de profundidad e instrumental y laboratorios apropiados para la investigación científico-marino y pesquera, el quinto más moderno del mundo en su categoría.

- En el ámbito de la educación, la formación profesional de Oficiales y Gente de Mar especialistas en navegación e hidrografía, tuvo un fuerte impulso en el año 1917, al crearse la Escuela de Navegación dependiente de la Oficina Hidrográfica; que con el transcurso de los años y la necesidad institucional de contar con personal competente, también le ha permitido capacitar en calidad de técnicos, a Gente de Mar especialista en Hidrografía y Oceanografía y en Artes Gráficas.



Actividades hidrográficas en terreno.

Nueva plataforma hidro-oceanográfica pesquera "Cabo de Hornos".



El programa de especialización clase "A" para Oficiales, posee reconocimiento de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI); de la Federación Internacional de Geómetras (FIG) y de la Asociación Cartográfica Internacional (ICA), graduando desde el año 1996 a 32 Oficiales de las armadas de Alemania; Brasil; Colombia; Ecuador; Estados Unidos de Norteamérica; México; Perú y Venezuela, las que con su presencia en las aulas del actual Centro de Instrucción, validan la calidad de la educación recibida.

- Por otra parte, en el ámbito de la Oceanografía, las primeras actividades realizadas por el entonces Departamento de Navegación e Hidrografía, comenzaron en el año 1941, cuando se instaló el Primer Mareógrafo Estándar en Valparaíso, dando inicio a la observación sistemática y permanente de las mareas, que posteriormente significó la ejecución de diversas actividades y la creación de organismos afines.

La publicación de la primera Tabla de Marea de las Costas de Chile, en el año 1947, que continúa hasta nuestros días; la integración del Instituto Hidrográfico como representante oficial de Chile ante el Sistema Internacional de Alarma de Tsunamis del Pacífico, el año 1959 y posteriormente, la entrada en funcionamiento del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM), en el año 1964.

Otras importantes actividades desarrolladas, permitieron impulsar aún más la investigación marina, integrando a ese esfuerzo a otras instituciones; como por ejemplo, la realización de la operación MARCHILE I, entre enero y marzo de 1960; que se destaca como el primer esfuerzo conjunto de universidades, instituciones de fomento y desarrollo y la Armada, para el estudio marino, marcando un hito importante en la historia de la ciencia chilena; la creación del Centro Nacional de datos oceanográficos de Chile, hoy conocido como Centro Nacional de Datos Hidrográficos y Oceanográficos

(CENDHOC), en el año 1968, con la misión de mantener vigente una completa y validada base de datos hidrográficos y oceanográficos de las áreas de interés nacional, disponible a toda la comunidad científica marina, tanto nacional como internacional y la creación del Comité Oceanográfico Nacional (CONA), en el año 1971, con la finalidad de coordinar la actividad de investigación científico-marina de universidades, Armada y organismos públicos relacionados con el tema. En el año 1995, el comité dio inicio al programa de cruceros de investigación científica marina CIMAR, con un carácter multidisciplinario e interinstitucional.



Crucero CIMAR, año 2011.

Como se puede apreciar, la historia vivida a lo largo de 140 años está jalonada de logros, ninguno de los cuales es más o menos importante que otro, pues todos ellos, en su conjunto, son el registro del desarrollo que ha tenido la Oficina Hidrográfica, conocida también en otros tiempos como Oficina de Hidrografía y Navegación; Departamento de Navegación e Hidrografía; Instituto Hidrográfico y actualmente como Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

Hoy por hoy, el ámbito de gestión de este servicio se ha ampliado incorporando nuevas tareas, responsabilidades y actividades que lo destacan como un organismo Oficial, técnico y permanente del Estado, con el rango de autoridad, en las áreas de Hidrografía; Navegación; Oceanografía; Cartografía;

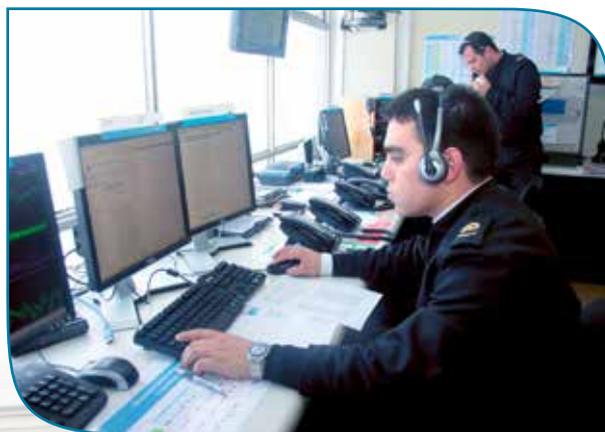
Aerofotogrametría; Astronomía Náutica y Señales Horarias; referente de organismos congéneres en todo el mundo y en particular, ante los organismos internacionales pertinentes, con algunos de los cuales ha colaborado en su formación y en otros, ha tenido el honor de conformar los respectivos grupos directivos; todos los cuales reconocen el signo cierto de una gestión seria, responsable y enormemente profesional.

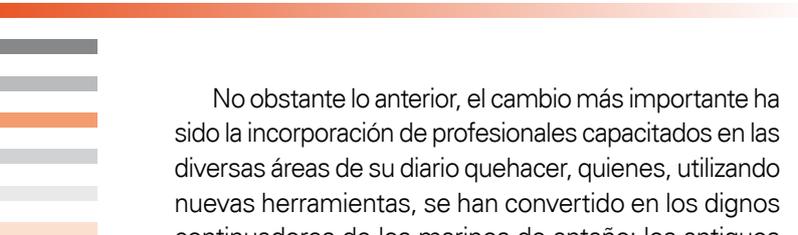
Asimismo, la rica y valiosa experiencia obtenida a lo largo de su existencia, expresada en el patrimonio cartográfico que ha acrecentado a través de su historia, es la muestra más genuina de la colaboración que este Servicio ha prestado desde siempre al desarrollo institucional y del país, como los reconocimientos ejecutados en el norte para apoyar a las fuerzas expedicionarias durante la Guerra del Pacífico; la apertura de nuevas rutas de navegación necesarias para el comercio y el turismo y también los antecedentes y estudios técnicos que han sustentado la posición chilena frente a litigios limítrofes, especialmente los desarrollados recientemente, para la identificación de las coordenadas precisas de los puntos que determinan el límite marítimo entre Chile y Perú, conforme al fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya del 27 de enero del presente año, en conjunto con la Dirección Nacional de Fronteras

y Límites del Estado; el Instituto Geográfico Militar y el Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile.

El avance de la tecnología y la ciencia no ha estado ajeno al desarrollo ni a la gestión de este organismo y así da cuenta la implementación de nuevas herramientas informáticas, a contar del año 2002, que le han permitido mejorar sus procesos, sistemas de trabajo y capacidades, además de modernizar su equipamiento, que hoy nos permiten no tan sólo mantener el rumbo de una navegación segura, mediante más y mejores cartas náuticas –en papel y electrónicas– sino que también prevenir a la población, mediante la mejora continua en la elaboración de cartas de inundación y procedimientos a ejecutar por el SNAM, entre otras tareas.

Sala operativa del SNAM.





No obstante lo anterior, el cambio más importante ha sido la incorporación de profesionales capacitados en las diversas áreas de su diario quehacer, quienes, utilizando nuevas herramientas, se han convertido en los dignos continuadores de los marinos de antaño; los antiguos cartógrafos, hidrógrafos u oceanógrafos, operadores de escandallos, regletas y equipos ya obsoletos; en fin, aquellos servidores navales que con una gran cuota de decisión, entrega y sacrificio; desprovistos muchas veces de los mínimos elementos y herramientas, consiguieron ejecutar trabajos de excelencia.

Es por eso que no quiero terminar mis palabras, sin antes recordar y agradecer a los innumerables y muchas veces desconocidos actores de esta gesta, que se ha prolongado por espacio de 140 años de ininterrumpida actividad en beneficio del desarrollo del país y la Armada, cuyo empuje inicial debió vencer la escasez de medios; conocimientos y recursos de todo tipo en los primeros tiempos, para construir con laboriosidad la estructura de un organismo que estaba destinado a ser el rector en su especialidad y representante oficial y técnico del Estado que lo creó.

Un deber me lleva a reconocer públicamente el valor de cada uno de los hombres y mujeres que conforman esta Dotación, en estos días en que nuestro país ha vuelto a ser víctima de las fuerzas de la naturaleza, en el norte, recordándonos los difíciles momentos vividos en febrero de 2010 y también en marzo de 2011. Esta dotación de excelencia, comprometida con su Servicio, no dudó una vez más en recogerse para cooperar en forma desinteresada, después del terremoto y tsunami que afectó a nuestro país el 1° de abril pasado.

Ustedes son los dignos herederos de los hidrógrafos y dotaciones del pasado; como dije, actores poco conocidos de esta gran obra, consagrados día a día a dar de sí, entrega y sacrificio, para engrandecerla y convertirla en el Servicio prestigioso que hoy exhibimos, en los cuales se reflejan los principios que guiaron a aquellos que les precedieron: el temple, la entrega y el espíritu de sacrificio a toda prueba.

Largo y casi imposible sería rememorarlos a todos quienes han sido parte de estos 140 años, por lo que

hago un público reconocimiento al conjunto de las dotaciones de cada uno de los 63 directores que han guiado su desarrollo:

- A las dotaciones de la Oficina Hidrográfica de la Marina, de los años 1874 a 1926 y sus 26 directores;
- A las dotaciones del Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada, de los años 1927 a 1965 y sus 14 directores;
- A las dotaciones del Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile, de los años 1966 a 1989 y sus 11 directores, y
- A los directores de los años 1990 hasta nuestros días y a sus dotaciones, especialmente a quienes precisamente en estos momentos se encuentran efectuando trabajos Hidro-Océano-Cartográficos en terreno, en distintas unidades y zonas geográficas del país, integrando cuatro grupos hidrográficos distintos, conformados por 32 personas, además de otras tareas de mantención del equipamiento en distintos puntos de nuestro territorio.

Por ello deseo agradecer una vez más a la Armada de Chile, en la persona de su Comandante en Jefe, Almirante don Enrique LARRAÑAGA Martín, que hoy nos honra al presidir esta significativa ceremonia, quien, reconociendo la validez del trabajo ejecutado y el desarrollo que ha experimentado desde siempre este Servicio, ha sido el gestor ante el Supremo Gobierno, de elevar su rango al de Dirección Técnica, bajo el mando de un Oficial General y la dependencia directa del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a quien también expreso mi agradecimiento por la confianza que me ha brindado y mi satisfacción personal de ser un colaborador en sus altas y delicadas funciones.

También agradezco a Dios por todas las bendiciones con que nos ha favorecido –a la dotación y en particular a este Director– y por los desafíos a los cuales nos ha enfrentado, que nos han permitido alcanzar el sitio en el



La dotación de los 140º aniversario.

que hoy nos encontramos; reconocido y apreciado por instituciones; autoridades y también por la ciudadanía, que día a día valoran más nuestro silencioso trabajo ejecutado por sus 323 integrantes, durante las 24 horas del día; 7 días a la semana y 365 días al año; algunos de los cuales, junto a sus respectivos grupos familiares, fueron afectados por el fuego incontenible de los incendios de Valparaíso del 12 de abril pasado y que han sufrido la desgracia de perderlo todo, pero que sin embargo, pese al dolor y la frustración a que han sido sometidos, se han levantado con la ayuda de la Institución y de este Servicio y que hoy, sin dudarlo, se encuentran frente a ustedes cumpliendo con el deber que les imponen sus obligaciones.

Distinguidas autoridades e invitados: Vuestra presencia en este acto recordatorio nos motiva y compromete, por ser ustedes representantes de chilenos y extranjeros, que en todo momento y desde cualquier lugar del país y del mundo, nos han distinguido con su apoyo, incentivándonos a nunca desfallecer y a perseverar en aquello que hacemos y creemos, pese a las dificultades que el diario quehacer

nos depara, animándonos a continuar por la senda que tempranamente trazó el Comandante SIMPSON en el Río Bueno; la misma que VIDAL Gormaz elevó y que muchos insignes marinos siguieron ensanchando y por la cual ha transitado la Oficina Hidrográfica de la Marina de Chile desde entonces y hasta nuestros días, en estos fructíferos 140 años de existencia.

Les reitero nuestros sinceros agradecimientos por estar aquí acompañándonos en esta importante y significativa ocasión.

Muchas gracias.

30 de abril de 2014

Colaboración: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile

ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ROGRAM PARA EL BIENIO 2013-2014

La Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas, ROGRAM, tuvo su origen gracias a la gestión futurista de la Organización Marítima Internacional, OMI, y de la Comisión Económica para América Latina, CEPAL, las que uniendo esfuerzos realizaron un foro en Santiago de Chile en 1983, invitando a 12 autoridades marítimas de la región. El objeto de la Reunión fue crear un organismo regional informal de cooperación para concertar posiciones, intercambiar experiencias, desarrollar capacidades marítimas y analizar problemas marítimos comunes de interés de la Región con la colaboración de organismos internacionales.

Los mecanismos de cooperación que se han logrado y establecido por intermedio y voluntad de los integrantes de la ROGRAM, a través de sus 30 años de existencia, han permitido la realización de diversas actividades de aporte regional a los conceptos de seguridad marítima, protección del medio ambiente marino, formación y titulación de la gente embarcada y de pesca, de protección marítima, de auditorías voluntarias, de gestión de la seguridad, etc., y entregar información marítima de sus países en un programa nominado "GISIS", con la finalidad de poder cooperar a la OMI para que oriente los recursos de cooperación técnica, objetivamente, a aquellos países en desarrollo que más lo necesitan.

El reconocimiento y apoyo mutuo entre las Autoridades Marítimas y de estas con la OMI, con el pasar del tiempo, ha tenido como resultado un intercambio de información, integración de esfuerzos y capacitación profesional en áreas específicas aprovechando las ventajas comparativas de sus integrantes.

También, el escenario de coordinación y prestación de asistencia técnica mirados desde la perspectiva de asociación OMI-ROGRAM, ha variado con el tiempo desde una prestación y gestión centralizada en la OMI y desvinculada de la ROGRAM, a una asociación de

prestación descentralizada, con aporte de recursos, administración y gestión desarrollada por la Secretaría de la ROGRAM, SECROGRAM, y aporte pecuniario, documentario y de supervisión proporcionado por la OMI. Ello se ha consolidado en un documento conocido como Memorándum de Entendimiento OMI-SECROGRAM.

El presente documento pretende entregar información y la experiencia obtenida en la gestión desarrollada por la Autoridad Marítima de Chile, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile, en su desempeño como Secretaría de la ROGRAM, durante el bienio 2013-2014, con la perspectiva relacionada con actividades de asistencia técnica cumplidas y en desarrollo. Con este trabajo, se quiere dar a conocer el esfuerzo que representa lo anterior a la Autoridad Marítima que, voluntariamente, asume como Secretaría General de la ROGRAM, con los respectivos aportes que entrega a los principios que guían el quehacer de la OMI y de los países miembros de ella para "tener un transporte marítimo eficiente, seguro y protegido en un medio marino más limpio".

El procedimiento de gestión de las actividades de asistencia técnica de la ROGRAM, puede graficarse que se inicia en las Reuniones Ordinarias y Extraordinarias (Asambleas) que realiza la ROGRAM, en ellas se aprueban los programas de trabajos técnicos, institucionales y de asistencia técnica para desarrollarlos en el bienio o año siguiente (se aprueban por Resolución u otro documento)

Cada actividad de cooperación técnica que va a ejecutar la Secretaría de la ROGRAM, debe coordinarla con las Autoridades Marítimas de la ROGRAM que, voluntariamente, se han ofrecido para ser sede del evento. Cumplido lo anterior, se presentan y proponen a la OMI los antecedentes generales del curso, seminario o taller, etc., con los detalles académicos (actualmente los Especialistas que se desempeñan como Instructores comúnmente pertenecen a las Autoridades Marítimas que

tienen convenio con la OMI, es decir Argentina, Chile y Perú), administrativos y costos proyectados para cumplir con la actividad. La OMI da su visto bueno y la Secretaría procede a coordinar el detalle del evento con la Autoridad Marítima anfitriona.

Se realiza el evento y la Secretaría envía un informe final a la OMI del resultado de cada actividad, con el costo aproximado de ella, gasto de las Autoridades Marítimas anfitrionas y otros pormenores. Asimismo, cada tres meses se rinde cuenta técnica de la administración de los eventos y documentario de carácter presupuestario y contable, adjuntándose la contabilidad y documentos comprobatorios de gastos de cada trimestre

El cumplimiento de los dos párrafos anteriores le otorgan al país, que opera la Secretaría General de la ROCRAM, una transparencia beneficiosa en el cumplimiento de las actividades de asistencia técnica y empleo de los recursos económicos asignados por la Organización Marítima Internacional y, a su vez, permite visualizar el gasto directo que ha significado a la Autoridad Marítima anfitriona el apoyo prestado a la actividad. Este último costo unido al gasto del propio presupuesto de la Autoridad Marítima que desempeña el cargo de SECROGRAM, se debe considerar un aporte adicional al recurso entregado por la OMI.

Durante el bienio 2013 se ejecutaron 5 actividades de asistencia técnica y durante el 2014, se ejecutarán otras 4 actividades. A continuación se mencionan las actividades realizadas hasta este momento.

AÑO 2013

1.- Seminario Regional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo con especial atención a la Facilitación del Comercio Marítimo en colaboración con la UNCTAD.

- Autoridad Marítima anfitriona: Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Armada del Perú.
- La actividad se ejecutó entre el 22 y 25 de abril de 2013, en el Centro Naval de la Armada en Callao, Perú.

- Asistieron al evento 34 participantes de los países de la ROCRAM.
- La finalidad del Seminario fue preparar, tratar y discutir con altos funcionarios de las Administraciones Marítimas, Portuarias y de Aduanas de los países que componen la ROCRAM, acerca del Convenio y de las actividades FAL, con el propósito de mejorar la situación del despacho de buques, mercancías y pasajeros en los puertos e identificar aquellas medidas para mejorar la situación de despachos de buques, de los procedimientos y posible utilización de sistemas electrónicos de despacho.
- Intervinieron como Instructores en el Seminario el Sr. Julián Abril, Jefe de la División de Facilitación de la OMI, el CN. LT. Sr. Marcelo ALBARRÁN, Jefe del Departamento de Tecnologías de la Información de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, Chile y la Srta. Noelia LÓPEZ, Oficial Principal, asistente de la Dirección de Asuntos Internacionales de la Prefectura Naval de Argentina.



2.- Curso Regional de Seguimiento de la Ratificación, Implementación y cumplimiento del Convenio Internacional MARPOL, Anexos V y VI

- Autoridad Marítima anfitriona: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante "DIRECTEMAR".
- La actividad se ejecutó entre el 3 y 7 de junio de 2013, en el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, de la DIRINMAR de la DIRECTEMAR, en Playa Ancha, Valparaíso, Chile.
- Asistieron al evento 24 participantes de los países de la ROGRAM, 10 funcionarios de la Autoridad Marítima y 4 oyentes autorizados por la Autoridad Marítima anfitriona y la Coordinación del MOU OMI-SECROGRAM.
- La finalidad del Curso fue adquirir una mayor comprensión sobre la implantación Específicas de los Anexos V y VI del Convenio MARPOL, enfocándolo en los últimos avances sobre la recepción de basuras, las instalaciones de recepción portuarias y la contaminación atmosférica ocasionada por los buques y exponer la situación al respecto en cada uno de los países participantes, efectuando la ejercitación con el viaje de una nave.
- Intervinieron como Instructores en el Curso el Sr. Klaus ESSIG, Consultor OMI, a honorarios, quien se desempeñó como Instructor Principal, el Sr. Prefecto Principal Oscar RODRÍGUEZ, ingeniero naval, de la Prefectura Naval Argentina y el Sr. Roberto GAETE, Jefe de Máquinas e Inspector Senior CERP, de la DIRECTEMAR de Chile.

3.- Taller regional sobre el "régimen internacional de indemnización por la contaminación de hidrocarburos"

- Autoridad Marítima anfitriona: Dirección General Marítima, DIMAR, de la Armada de Colombia.
- La actividad se ejecutó entre el 29 de julio y el 1º de agosto de 2013, en el salón "Mallorquín"

del hotel "Smart Suites Hotel" en el puerto de Barranquilla, Colombia.

- Asistieron al evento 23 participantes de los países de la ROGRAM y 10 funcionarios de la Autoridad Marítima y 4 veedores autorizados por la Autoridad Marítima anfitriona y la Coordinación del MOU/ OMI/SECROGRAM.
- La finalidad del Taller fue entregar a los participantes información sobre la importancia y los beneficios de convertirse en Parte de los instrumentos del Régimen Internacional de Indemnización de la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil/ FIDAC/ Convenio sobre el Combustible de los Buques, Convenio SNPP). Asimismo, para adquirir conocimientos detallados para tratar reclamaciones gubernamentales, como ser operaciones de combate de derrames de hidrocarburos, de recuperación y limpieza de estos o asesorar a Autoridades de Gobierno o reclamantes particulares o que estén involucrados en asuntos jurídicos relativos a la contaminación por hidrocarburos.
- Se desempeñaron como Instructores el Sr. José MAURA, Director del FIDAC, quien a su vez representó a la OMI; Ana CUESTA, Jefa del Depto. de Reclamos el FIDAC; Constantino SALIVARAS, representante del P & I Clubs; The Standard Club Charles Taylor Co. Ltda., quien expuso temas relacionados con la gestión de los seguros mutuales del sistema de P & I; Miguel PATEL de ITOPI, que expuso sobre reclamos y daños materiales y pérdidas consecuentes con los daños ambientales y la C.C. (J) Sra. Ana Carolina RIESCO, de la DIRECTEMAR de Chile, que presentó un caso real, ícono chileno sobre un accidente de un buque chileno. Todos los instructores prestaron servicio ad Honorem.

4.- Curso Regional Sobre Formación de Auditorías para "Código IGS"

- Autoridad Marítima anfitriona: Prefectura Naval Argentina.

- La actividad se ejecutó entre el 2 al 6 de septiembre de 2013, en el salón "Mantilla" del edificio de Guardacostas de la Prefectura, en Buenos Aires, Argentina.
- Asistieron al evento 28 participantes de los países de la ROCRAM (Un oficial chileno y un oficial paraguayo que están como oficiales de enlaces en la Prefectura Naval, quienes solicitaron participar y 9 funcionarios de la Autoridad Marítima anfitriona.
- La finalidad del curso fue que cada uno de los participantes adquirieran una mayor comprensión de los principios sobre la realización de Auditorías en conformidad con lo establecido en el Código IGS y una mayor toma de conciencia acerca de las responsabilidades de las Partes en el Convenio SOLAS 1974, a la hora de garantizar la aplicación eficaz del mismo.
- Se desempeñaron como Instructores el Prefecto Principal Sr. Carlos Esteban SALABURU, el Prefecto Sr. Óscar Alberto MONTERO y el Prefecto Sr. Gysbert MARCELO García, conforme al MOU de asistencia técnica establecido entre la Prefectura Naval Argentina, PNA y la Organización Marítima Internacional, OMI.

5.- Seminario Regional sobre Protección del Buque y de las Instalaciones Portuarias y LRIT.

- El 4 de julio se recibe información del Jefe de la Sección Latinoamericana de Cooperación Técnica de la OMI, Sr. Pedro SAN MIGUEL, solicitando que la SECROCRAM se haga cargo administrativo e implemente este Seminario Regional, que la OMI desarrollará en Valparaíso, Chile, entre el 14 y el 18 de octubre, con el apoyo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile.
- La OMI adjunta Carta de Invitación, Formularios de Postulación y Programa Tentativo, con la finalidad de proceder a efectuar la Convocatoria de invitación a los participantes (a todas las Autoridades Marítimas de la ROCRAM).
 - Se envían los fondos para financiar dicha actividad y el Sr. Javier YASNIKOUSKI, de la División de

Seguridad Marítima de la OMI, se posiciona como Coordinador general del Seminario.

- La SECROCRAM administra y gestiona el evento a nombre de la OMI.
- El evento se realizó en el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, de la DIRINMAR, al cual asisten 33 participantes.
- Una vez realizado el Seminario se rinde cuenta de los gastos incurridos para su desarrollo.

AÑO 2014

1.- Curso Regional de Formación sobre Investigación de Siniestros Marítimos

- Autoridad Marítima anfitriona: Administración de la Autoridad Marítima de Panamá.
- La actividad se ejecutó entre el 30 de marzo y el 10 de abril en el hotel "El Panamá", en la Ciudad de Panamá
- Asistieron al evento 31 participantes de los países de la ROCRAM, incluyendo 9 integrantes de la Autoridad Marítima anfitriona.
- Se desempeñaron como Instructor Líder de DIRECTEMAR, el CN LT Sr. Estanislao SEBECKIS, conforme al MOU establecido entre la DIRECTEMAR y la OMI y el Ingeniero Náutico Sr. Carlos LUNG, de la Administración de la Autoridad Marítima de Panamá.
- La finalidad del curso fue capacitarlos y adiestrarlos en las técnicas internacionales para conocer y determinar las causas que motivaron un siniestro marítimo, ya sea un hundimiento, un varamiento, un encallamiento o un abordaje entre buques mayores mercantes. Determinando las causas que motivaron el accidente marítimo los Investigadores de siniestros marítimos presentan un estudio e informe a la Autoridad Marítima Nacional, el cual será enviado a la Organización Marítima Interna-

cional, OMI, en cuyo foro, los países examinarán los resultados obtenidos y el estudio servirá para mejorar la normativa internacional marítima, conformado por Convenios Internacionales y Directrices asociadas a ellos.



2.- Seminario Regional sobre implementación del Acuerdo de Ciudad del Cabo

- Autoridad Marítima Anfitriona: Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú.
- La actividad se ejecutó entre el 23 y 27 de junio en el Hotel "Crowne Plaza" en Lima, Perú.
- Asistieron al evento 34 participantes de los países de la ROCRAM, incluyendo a 10 integrantes de la Autoridad Marítima anfitriona.
- Se desempeñaron como Instructores la Sra. Sandra Rita ALLNUT de la OMI, la CC (JT) Sra. Carolina RIESCO Fuenzalida de DIRECTEMAR y el CN SGC

Sr. Pedro TERRY Guillén de la DICAPI, conforme a los MOU's establecidos entre la DIRECTEMAR y la DICAPI.

- El efecto que se quiere con esta actividad es generar y tomar conciencia y conocimiento de los requerimientos que plantea el Acuerdo de Ciudad del Cabo que reemplazó al Protocolo de Torremolinos de 1993. Se espera que al terminar el Seminario los Participantes de las Autoridades Marítimas de la Región, estén en condiciones de contribuir y asesorar a sus Gobiernos para llegar a ser parte del Acuerdo de Ciudad del Cabo. Alternativamente, que aquellos participantes que ya son parte del Protocolo de Torremolinos de 1993, aconsejen a sus Gobiernos a tomar las medidas adecuadas para expresar su consentimiento de ser Parte también del Acuerdo.

3.- Seminario Regional sobre el "Anexo VI del MARPOL

Entre el 8 y 12 de septiembre está previsto ejecutar este Seminario, con énfasis en el plan de acción de OMI sobre Gases de Invernadero, en Buenos Aires, Argentina, en donde se espera que participen 34 funcionarios de las 13 Autoridades Marítimas que componen la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas, ROCRAM.

Como conclusión puede agregarse que la actividad continuará siendo desarrollada por la Secretaria General de la ROCRAM. Desde que se generó el Acuerdo de Asistencia Técnica con la Organización Marítima Internacional, OMI, es la forma más eficiente de lograr y aprovechar, que la ayuda técnica en relación con el ámbito marítimo, los buques mercantes, pesqueros y puertos, se actualice y llegue a nuestros países en desarrollo, en donde también se genera, por la integración y aporte de recursos humanos y pecuniarios de las mismas Autoridades Marítimas, una relación mucho más fluida generando verdaderos vínculos de servicio y camaradería entre ellas y con la Organización Marítima Internacional.

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz

NUEVO PATRULLERO DE ZONA MARÍTIMA OPV "MARINERO FUENTEALBA"



Tras el maremoto del 2010, ASMAR Talcahuano, realizó el bautizo y lanzamiento al mar de la primera nave construida íntegramente en sus Astilleros, el Patrullero de Zona Marítima OPV "Marinero Fuentealba", convirtiéndose en el testimonio del compromiso de la Armada por recuperar las capacidades operativas de sus astilleros.

Esta nueva unidad es la tercera de este tipo construida en Chile. El primer Patrullero de Zona Marítima fue el "Piloto Pardo", el año 2007, y el siguiente fue el "Comandante Toro", el año 2009.

La nueva OPV “Marinero Fuentealba”, al igual que sus predecesoras, cumplirá múltiples funciones destinadas a apoyar el principal objetivo de la DIRECTEMAR: proteger la vida humana en el mar y resguardar la zona económica exclusiva, además de cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, proteger el medio ambiente y los recursos naturales y regular las actividades que se desarrollan en el ámbito acuático de su jurisdicción.

La ceremonia, realizada el jueves 3 de abril de 2014, contó con la presencia del Ministro de Defensa don Jorge Burgos Varela, del Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante don Enrique LARRAÑAGA Martín, Oficiales Generales, Oficiales Superiores, representantes del Ejército, Carabineros de Chile, parlamentarios, delegaciones de las Armadas participantes de la regata “Velas Latinoamericanas” y representantes de empresas del ámbito marítimo.

En la ocasión, el Director de ASMAR el Contraalmirante don Andrés FONZO Morán, destacó la ceremonia como un hito en la historia de ASMAR, ya que tras los devastadores efectos del maremoto del 2010, la Institución no había desarrollado un proyecto de similares dimensiones.

La nueva unidad a flote posee capacidades constructivas que la diferencian y distinguen de las otras dos unidades precedentes, ya que cuenta con mejoras tanto en el material de su construcción, como en la integración de sistemas, las que serán potenciadas una vez que la unidad se encuentre a flote, teniendo como plazo para su comisionamiento el segundo semestre del año.

Tendrá capacidad para operar a lo largo de todo el litoral resguardando los cerca de 27 millones de kilómetros cuadrados del área de responsabilidad de búsqueda y rescate marítimo, que de acuerdo a convenios internacionales le corresponde a Chile. Esta nave, al igual que los anteriores OPV en servicio, cumplirá roles de vigilancia y control de la Zona Marítima Jurisdiccional, de búsqueda y rescate en la zona marítima de responsabilidad nacional, de control y combate de la contaminación acuática, de apoyo al mantenimiento de la señalización marítima y de apoyo logístico a zonas aisladas.



La nave está certificada por el Lloyd's Register of Shipping y además cumple todas las normativas internacionales vigentes como SOLAS y MARPOL.

El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante don Humberto RAMÍREZ Navarro, resaltó el valor que tiene para la Armada la incorporación del nuevo patrullero, precisando que “viene a contribuir en esta inmensa tarea de seguridad, presencia, fiscalización y vigilancia en la zona sur austral del país, correspondiente a la jurisdicción de la Comandancia en Jefe de la III Zona Naval”, área que representa un permanente desafío en la salvaguarda de la vida humana en el mar y en lo concerniente al incremento de los intereses marítimos regionales, tanto en la proyección y desarrollo de la acuicultura desde las regiones de los Ríos y de los Lagos a la de Magallanes, como de polos energéticos y mineros, basado en la extracción del gas y ahora del carbón, y su traslado vía marítima al centro y norte del país, a lo que se adiciona, un tremendo potencial turístico.

Asimismo, reconoció públicamente al Astillero y Maestranzas de la Armada en la persona de su Director el Contraalmirante Andrés FONZO Morán y a través de él, a todos los que han participado en esta obra de construcción naval.

El Director General señaló además que “estamos seguros, que esta moderna unidad y su selecta dotación, estará presta a custodiar nuestros mares y riquezas, sin claudicar en la protección de la vida humana en el mar de las naves y sus tripulaciones y de tantos navegantes, que cada vez en mayor número se aventuran en esos remotos y gélidos mares australes, tal como lo selló con su vida el Marinero Mario FUENTEALBA Recabarren”, destacando la figura de quien le da nombre a esta nueva unidad, que es el único miembro de la Armada y de las demás ramas de las Fuerzas Armadas, que ha recibido dos Distinciones al Valor, lo que demuestra su temple y espíritu de héroe.

Posteriormente, se efectuó la bendición del buque y el tradicional bautizo de la Unidad junto a su madrina la Sra. Patricia CORSEN de González, quien tras desearle viento a un largo, procedió al lanzamiento de la tradicional botella de champaña, liberándose la unidad de sus espías para ingresar al mar.

De esta forma la nueva unidad se apresta para iniciar su navegación en apoyo a las tareas que desarrolla la DIRECTEMAR, para cumplir a cabalidad su rol de Autoridad Pública Marítima.





BITÁCORA DE LA COFRADÍA

La presente Bitácora ha sido preparada para informar y dejar un fiel testimonio de las actividades más relevantes efectuadas por la Cofradía en el último período anual, para el conocimiento de los actuales y futuros integrantes de la especialidad Litoral. A continuación se detallan los principales eventos, reuniones y otras actividades efectuados tanto en el ámbito de la propia Cofradía como en la DIRECTEMAR, en el período comprendido entre el 1 de julio de 2013 y 30 de junio de 2014:

1.- CAPITANÍA MARÍTIMA

Durante el período antes señalado, se mantuvo sin variaciones la Capitanía Marítima, elegida en agosto de 2012, que acorde con los Estatutos que rigen la Cofradía, son elegidos por un período de dos años.

Por lo anterior, los integrantes del Directorio de la Capitanía Marítima, elegida por al bienio 2012 - 2014 y que asumió los destinos de la Cofradía durante la conmemoración del 18 aniversario de la Corporación, efectuada en el Club Naval de Valparaíso, son los siguientes:

Presidente	Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario	Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides
Tesorero	Litoral Sr. Sr. Jorge SOBENES Muñoz
Director de Eventos	Litoral Sr. Williams MIRANDA Leyton
Director	Litoral Sr. Germán VALDIVIA Ibarra
Director	Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo
Director Suplente	Litoral Sr. Juan CASTRO Mardones
Director Suplente	Litoral Sr. Víctor RUIZ Fernández
Director Suplente	Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo

2.- REGISTRO DE MATRÍCULAS

a) Litorales Inscritos:

Al 30 de junio de 2014, se registran 207 litorales matriculados activos, a los cuales debe agregarse a 148 Balandras, conformándose un total de 355 integrantes de la familia Litoral.

b) Altas:

Durante el período considerado entre julio de 2013 y junio de 2014 han ingresado los siguientes nuevos cofrades:

CF LT (R)	Jorge COSTA Colom, Rol N ^o 225, a/c del 8 de agosto de 2013.
T2° LT (R)	David SIERRA Farías, Rol N ^o 226, a/c del 8 de agosto de 2013.
T2° LT	Rodrigo CARO Muñoz, Rol N ^o 227, a/c del 8 de agosto de 2013.
T2° LT	Sergio SÁNCHEZ Andrade, Rol N ^o 228, a/c del 8 de agosto de 2013.
CN LT (R)	Erwin MIRANDA Leyton, Rol N ^o 229, a/c del 28 de agosto de 2013.
CC LT (R)	Iván Nicolás YOMA Araya, Rol N ^o 230, a/c del 28 de agosto de 2013.
CF LT (R)	Enrique VARGAS Guerra, Rol N ^o 231, a/c del 28 de agosto de 2013.
CN LT (R)	Claudio ZÚÑIGA Vásquez, Rol N ^o 232, a/c del 9 de octubre de 2013.
CF LT (R)	Mario BARBIERI Mendoza, Rol N ^o 233, a/c del 6 de noviembre de 2013.
CF LT (R)	Orlando FIGUEROLA Lewis, Rol N ^o 234, a/c del 11 de abril de 2014.
T2° LT	Alejandro MONTES Arellano, Rol N ^o 235, a/c del 19 de junio de 2014.
T1° LT	Andrés GONZÁLEZ Peña, Rol N ^o 236, a/c del 19 de junio de 2014.
T1° LT	Felipe TORRES Silva, Rol N ^o 237, a/c del 19 de junio de 2014.
T1° LT	Hans EKDAHL Espinoza, Rol N ^o 238, a/c del 19 de junio de 2014.
CC LT (R)	Héctor LAZO Mancilla, Rol N ^o 239, a/c del 19 de junio de 2014.
CF LT (R)	José SILVA Maldonado, Rol N ^o 240, a/c del 19 de junio de 2014.
CF LT	Luis PIÑA Riveros, Rol N ^o 241, a/c del 19 de junio de 2014.
T1° LT	Octavio VALENZUELA Iturra, Rol N ^o 242, a/c del 19 de junio de 2014.
CC LT	Rodrigo PARRA Alarcón, Rol N ^o 243, a/c del 19 de junio de 2014.
CF LT (R)	Luis VERGARA Villegas, Rol N ^o 244, a/c del 19 de junio de 2014.

c) Bajas

El día 5 de julio de 2013, zarpó hacia la eternidad el CF IL Sr. Guillermo ESTAY Varela (Q.E.P.D.), quien falleció en su domicilio luego de padecer una larga enfermedad.

El Comandante ESTAY fue socio fundador de la Cofradía, con el número 28, y por razones personales renunció a esta el año 2007. La Cofradía por intermedio de integrantes de la Capitanía Marítima, hizo llegar las condolencias a su familia y, al mismo tiempo, le ofreció la ayuda que necesitara en tan difíciles momentos.

La Cofradía además de las condolencias a su familia, expresa su pesar por la pérdida de uno de sus fundadores, que entregaron su aporte y apoyo a la nueva entidad creada por los litorales.

3.- ACTIVIDADES MÁS IMPORTANTES DEL PERÍODO JULIO 2013 - JUNIO 2014:

a) Saludos protocolares al CJA

El 5 de julio de 2013, la Capitanía Marítima, en representación de la Cofradía, presentó sus saludos protocolares al CJA, Almirante don Enrique LARRAÑAGA Martín.

Participaron en esta visita protocolar, el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. y los Litorales Sres. Manuel COFRÉ L., Hernán PAREDES B. y Jorge SOBENES M. Durante la entrevista con el Almirante Larrañaga, se hizo gratos recuerdos de su paso en la DIRECTEMAR y, al mismo tiempo, se le trasmitió de parte de todos los cofrades, los saludos y mejores deseos de un muy feliz y eficaz desempeño al mando de la Armada, siempre avante y con viento a un largo.



Almirante LARRAÑAGA con los integrantes de la Capitanía Marítima.



El Litoral Presidente BÖKE, Litoral Sobenes y Litoral Cofré saludando al CJA.

b) Recalada del mes de julio

El 23 de julio a las 13.00 horas se dio inicio a la cuarta "recalada" correspondiente al mes de julio, en el Club Naval de Valparaíso, ocasión en que concurrió un total de 33 cofrades y 4 agregados al Rol. Entre los asistentes además del Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN C., destacó la presencia del Litoral Carlos RÍOS V. proveniente de Antofagasta, su actual puerto base, a quien se le brindó una calurosa bienvenida, considerando que asiste en escasas ocasiones a estas reuniones y solamente cuando se lo permiten sus actividades profesionales.



El Litoral "antofagastino" con los Litorales G. VALDIVIA, M. COFRÉ, R. VELÁSQUEZ, C. SALGADO y L. BURGOS.

Asimismo fue una grata sorpresa la presencia del Litoral Agregado al Rol, don Rodrigo GARCÍA de paso por Chile, para una recalada técnica, proveniente de Timor Leste (Timor Oriental) ubicado en la isla de Timor en el sudeste asiático, en donde se encuentra organizando la Administración Marítima. Ambas participaciones fueron muy apreciadas, agradeciéndose su presencia por darse el tiempo de participar a pesar de sus ocupadas agendas y por su siempre notable espíritu Litoral.



El Agregado al Rol "de Timor Oriental" junto a los litorales V. RUIZ, R. VELÁSQUEZ y el Presidente R. BÖKE.

Asimismo, asistieron los futuros cofrades Tenientes 2° LT Sr. David SIERRA F., Rodrigo CARO M. y Sergio SÁNCHEZ A., quienes entregaron al Litoral Presidente su solicitud de ingreso, siendo felicitados por los asistentes por su interés en unirse a nuestra Cofradía.



El Litoral Presidente y el Litoral Mayor con litorales asistentes.

La recalada dio inicio con un conversado y alegre aperitivo en el salón Simpson donde previamente el Litoral Presidente dio la bienvenida a todos los asistentes.

A continuación se dio paso al estupendo rancho ofrecido que incluía la tradicional empanada de día jueves, todo ello acompañado de la suficiente aguada y combustible. Luego el Litoral Secretario leyó un breve Boletín Meteorológico con el cual puso al día a todos los cofrades sobre los últimos acaecimientos de la Cofradía y sus integrantes, recordando también a quienes estaban cumpliendo millas navegadas en ese mes.



Cofrades durante el rancho en amena conversación.

Alrededor de las 15.00 horas, el Litoral Presidente otorgó libre plática y procedió a abrir el portalón, dejando en libertad de acción a aquellos que debían cumplir con sus importantes deberes Litorales, deseando a todos un excelente fin de semana junto a sus familias, en especial al Litoral Carlos RÍOS y al Agregado al Rol Rodrigo GARCÍA a su regreso a puerto base.

c) Asamblea Ordinaria Anual y Recalada del mes de agosto

Con fecha 22 de agosto de 2013, en el recinto de las Direcciones Técnicas en Playa Ancha, a las 11.30 horas en segunda citación, se dio inicio a la Asamblea Ordinaria Anual, conforme a la Tabla que se les hizo llegar oportunamente a todos los cofrades, para dar a conocer la Memoria y el Balance Anual correspondientes al período 2012, acorde con lo dispuesto por los Estatutos de la Organización.

Al respecto, tuvimos una excelente convocatoria, ya que participó un total de 46 Litorales, resaltando la convocatoria e interés de los cofrades por participar en la Asamblea, lo que sin duda evidenció el gran apoyo brindado a la Capitanía Marítima.



El Litoral Presidente Sr. R. BOKË F. dando inicio a la Asamblea.

Luego de las palabras de bienvenida del Litoral Presidente Sr. Ricardo BOKË F., este procedió a rendir la cuenta anual correspondiente a la Memoria, informando sobre las actividades desarrolladas durante el período, el registro de matrículas, las recaladas realizadas y otras actividades como las premiaciones de la Escuela Naval y APOLINAV, entregando a continuación la palabra al Litoral Tesorero Sr. Jorge SOBENES M., quien entregó el resultado del Balance Anual, con los ingresos y egresos de Tesorería, cuyo resultado final fue con saldo a favor. Al término de ambas cuentas, se solicitó a los asistentes su veredicto, los que aprobaron sin observaciones y por unanimidad la cuenta y gestión de la Capitanía Marítima.



Litoral Tesorero Sr. J. SOBENES M. entregando el Balance Anual.

Cabe señalar que el Balance se entregó previamente a la Comisión Revisora conformada por los Litorales Sres. Juan Pablo HEUSSER R. y Mario MONTEJO O., para su revisión final, quienes dieron su aprobación a la cuenta entregada.

A continuación se puso en conocimiento de los cofrades, el Protocolo preparado por la Capitanía Marítima para permitir crear las Delegaciones o Subdelegaciones Marítimas a lo largo del Territorio Nacional, materia que había sido analizada y consultada con los cofrades en anteriores reuniones, considerando la necesidad de permitir que litorales que viven en otras ciudades, especialmente aquellas como Talcahuano y Puerto Montt donde tienen su residencia un gran número de ellos, pudieran incorporarse a la Cofradía y, de esta manera, mantener un vínculo permanente entre todos los litorales, independiente de la región en que residan. El citado Protocolo fue aprobado en forma unánime por los asistentes.



Parte de los asistentes a la Asamblea.

Asimismo, y luego de una consulta y de un intercambio de opiniones entre los asistentes, respecto a modificar los Estatutos, por estimarse necesario actualizar algunas de sus disposiciones, se determinó formar un grupo de trabajo que estudiara las modificaciones que consideraran conveniente de realizar si la situación así lo ameritara, para entregarlas a conocimiento de la Capitanía Marítima y, posteriormente, si se estimaran pertinentes, darlas a conocer a todos los cofrades. El grupo de trabajo quedó conformado por el Litoral Mayor Sr. J. MARTIN C. y los Litorales Sres. D. BAACK V., M. MONTES R., S. REYES A. y R. VELÁSQUEZ D.

Al término de la Asamblea se llevó a efecto un ameno y concurrido cóctel en el quincho de las Direcciones Técnicas, ocasión en que se degustó una excelente variedad de *"petit bouchée"* acompañado de la correspondiente aguada y combustible, amenizado por las risas, la camaradería y la sana amistad que reinaron durante el evento. Según lo informado por el Litoral Presidente, el cual comentó: "nuestro Past Presidente estrenó nueva máquina fotográfica, ahora sí que tendremos fotos". Alrededor de las 15:00 horas se abrió el portalón y a las 16:00 horas se retiró el último Litoral del recinto.



Cofrades disfrutando del cóctel ofrecido luego de la Asamblea.



La Capitanía Marítima no quiso dejar pasar esa oportunidad para manifestar el agradecimiento por su invaluable apoyo para realizar la Asamblea, a los Contraalmirantes LT Sres. I. VALENZUELA B. y G. SILVA G., quienes no pudieron hacerse presente por razones del servicio y al Director del CIMAR, CN LT Sr. Rubén ROJAS T., lo que sin duda aportó para el éxito de ambas actividades.

d) Aniversario de DIRECTEMAR

Como es tradicional, el 30 de agosto, en las dependencias de las Direcciones Técnicas, en Playa Ancha, se conmemoró los 165 años de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Institución cuya principal tarea es cautelar la vida humana en el mar y el cumplimiento de la legislación marítima y leyes, además de velar por la seguridad de la navegación y preservar el medio ambiente acuático, brindando un servicio público en procura del desarrollo marítimo de Chile.



El DIRECTEMAR CA. Sr. H. RAMÍREZ N. recibiendo los saludos del CJA Almirante Sr. E. LARRAÑAGA M.

Para cumplir lo señalado, la Dirección General, las Direcciones Técnicas y las Reparticiones dependientes, con sus respectivas dotaciones compuestas por Oficiales, Gente de Mar y Profesionales, están permanentemente velando por el fiel cumplimiento de las tareas y múltiples funciones que se les han asignado, entre las que se pueden agregar a las anteriormente indicadas, la señalización de las costas y rutas marítimas, la mantención y atención de las telecomunicaciones marítimas de la Marina Mercante y las tareas asignadas al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico, recientemente integrado a la DIRECTEMAR.

El CJA recibiendo los saludos del Dirsomar, Dirinmar y del Director del SHOA.



A la ceremonia de aniversario, asistieron los integrantes de la Capitanía Marítima y cofrades, invitados por el Director General, participando en el acto conmemorativo, ocasión en que los antiguos litorales ya en retiro, además de celebrar el nuevo aniversario del Servicio del Litoral, rememoraron su paso por el Servicio.

El Director General del Territorio Marítimo, Contraalmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro, durante su alocución, recordó los diferentes y diversos ámbitos de acción de la DIRECTEMAR, mencionando entre otros, la seguridad marítima, los casos SAR y rescates realizados durante el período, el Proyecto "LANTANO" diseñado para realizar el control del tráfico marítimo de los accesos oceánicos en el área del Estrecho de Magallanes, la nuevas Alcaldías de Mar en Isla Picton y Paso Tortuga, además de la implementación de los nuevos dispositivos de control de tráfico, VTS, instalados en las estaciones de Quintero, Mejillones, Punta Delgada, Iquique, Antofagasta y Taltal, y que prestan servicios de gran importancia otorgando mayor seguridad a las naves que allí recalán y sus tripulantes. También se refirió a la construcción del buque científico "Cabo de Hornos", nave que posee grandes capacidades, para realizar investigaciones relacionadas con la biomasa hasta exploraciones bajo las plataformas continentales además de estudiar los aspectos oceanográficos, meteorológicos, biodiversidad y morfología submarina en zonas geográficas remotas.

Asimismo, indicó que considerando las crecientes y constantes exigencias que requieren la presencia de la Autoridad Marítima para el control y vigilancia del área marítima nacional, se han aumentado los medios a flote como las nuevas unidades tipo "Arcángel" y "Defender", entre los que se puede señalar el nuevo buque de patrullaje oceánico OPV, en construcción en ASMAR en Talcahuano, que se llamará "Marinero Fuentealba".

D.G.T.M. y M.M., Contraalmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro, durante su alocución.



Respecto del ámbito internacional, destacó que Chile el año 2011 fue reelegido como miembro del Consejo Directivo de la OMI, como resultado del trabajo realizado por la DIRECTEMAR. Además destacó la reelección de Chile al Consejo de la IALA, la designación de un miembro de la organización como vicepresidente del MOU de Tokio y la asunción de la Secretaría General de la ROCRAM.

Durante la ceremonia se entregaron diversos premios y medallas, entre las que se entregó la condecoración "Antártica" al CN Sr. Mario MONTEJO O., por su anterior desempeño como Gobernador Marítimo y Comandante de la Base Antártica Arturo Prat.



e) Recalada de Aniversario

El lunes 2 de septiembre a las 13:00 horas, se efectuó la Recalada de Aniversario, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, ocasión a la que asistieron 55 litorales y ocho invitados: el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M., el DIRSOMAR Contraalmirante LT Sr. Iván VALENZUELA B., el DIRINMAR Contraalmirante LT Sr. Guillermo SILVA G., el DIRECTEMAR Contraalmirante Sr. Humberto RAMÍREZ N., los Subdirectores de la DIRECTEMAR, del DIRSOMAR y del DIRINMAR. Asimismo asistió el Litoral Carlos RÍOS V. quien reside en Antofagasta.



Litoral Presidente R. BÖKE F. dando la bienvenida al CJA Almirante Sr. E. LARRAÑAGA M.



Litorales G. VALDIVIA, J. SÖBENES y V. RUIZ, integrantes de la Capitanía Marítima, saludando al Sr. CJA.



El Sr. CJA, invitados y cofrades asistentes a la "recalada" de aniversario.

La recalada se inició con la tradicional sesión de fotografías en el Hall principal del Club, para luego dar paso a un breve cóctel en el mismo lugar, momentos en que los Litorales asistentes saludaron al Sr. CJA, pudiendo verse entre ellos a los litorales E. PEREIRA O. y E. LEÓN H.

Al término del cóctel, se pasó al salón Independencia donde se procedió a degustar un excelente rancho, todo ello en medio de una intensa y nutrida conversación entre los asistentes.

Dando inicio a la "recalada" formalmente, el Litoral Presidente efectuó el tradicional brindis de la Cofradía entregando la bienvenida a los invitados y agradeciendo la gran asistencia y apoyo de los cofrades, lo que le daba mayor solemnidad a esta celebración ya tradicional. Durante el rancho, el Litoral de Eventos Sr. Williams MIRANDA L., dio lectura a un ameno y breve Boletín Meteorológico y NURLIT, en el que quedó de manifiesto que estábamos todos "sanitos" y recordando a los litorales que estaban cumpliendo millas navegadas durante el mes de septiembre.



Litorales señores LEÓN y PEREIRA saludando a Sr. CJA.

Litoral Presidente durante el brindis oficial de la Cofradía.



Enseguida acorde con el programa de la "recalada", el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. y el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN C., procedieron a imponer la insignia de la Cofradía, la que constituye la credencial visible de pertenencia a ella, a los nuevos cofrades recientemente incorporados, incluido entre ellos a uno reincorporado.

Los nuevos cofrades incorporados a la Cofradía, fueron el CF (R) Sr. Jorge COSTA Colom, el CN (R) Sr. Erwin MIRANDA Leyton, el CC LT Sr. Enrique VARGAS Guerra, el T 2° LT Sr. David SIERRA Farías, el T 2° LT Sr. Rodrigo CARO Muñoz y el T 2° LT Sr. Sergio SANCHEZ Andrade. Cabe señalar que a esa fecha la "fuerza efectiva" de nuestra Cofradía alcanzó la no despreciable cantidad de 193 Litorales activos, más un Agregado al Rol, además de las 134 Balandras.

Posteriormente, el "joven debutante" como Presidente, leyó unas palabras alusivas al 19 aniversario de la Cofradía, a los 165 años de la DIRECTEMAR y al nuevo aniversario de nuestra especialidad, destacando el avance y logros obtenidos por el Servicio del Litoral, tanto en el ámbito nacional como internacional, tal como lo indicó en su alocución del día 30 de agosto el D.G.T.M. y M.M., Contraalmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro.

También hizo hincapié en destacar el factor humano que ha integrado e integra el Servicio del Litoral, haciendo referencia a Tortel, Prat y otros próceres que han pasado por él y otros que la han dirigido como Fernandez Vial, Goñi, Simpson y tantos otros, para los cuales los especialistas litoral han sido en gran medida el soporte y motor de todos ellos, aportando cada uno su grano o roca de arena.

Litoral Presidente y Litoral Mayor imponiendo insignia de la Cofradía.



Recordó además que a su ingreso a la Armada era oficial de los Servicios, existiendo solamente un Capitán de Navío y que el edificio de la DIRECTEMAR albergaba, además de la Dirección General, a las Direcciones Técnicas, que en ese entonces eran Departamentos, a la Gobernación Marítima de Valparaíso y la Capitanía de Puerto.

Ese extraordinario desarrollo alcanzado, indicó que estaba a la vista con los dos Contraalmirantes, varios Capitanes de Navío y muchos Oficiales asistentes a la “recalada”, por lo que era innegable el crecimiento vertiginoso registrado en los últimos años, tanto en lo material, como en el personal y en lo profesional.

Indicó que no podía dejar de mencionar que en su opinión el accionar del Servicio, ha sido un importante aporte para que los últimos tres Directores Generales, hayan llegado a dirigir los destinos de la Armada como su Comandante en Jefe, lo que lo hacía sentir tremendamente orgulloso y sin duda representaba el sentir de todos los litorales también.

Hizo además un breve recuento de la Cofradía, con sus 19 años de existencia, con sus 193 Litorales activos, tanto activos como en retiro, además de 134 balandras y cuatro Litorales femeninas, recordando además a los 48 litorales que iniciaron esta aventura y que han sido el pilar fundamental de esta Organización.

Al mismo tiempo entregó los agradecimientos por el gran apoyo brindado a la Capitanía Marítima y a la Cofradía, por la DIRECTEMAR, la DIRSOMAR y la DIRINMAR y, en especial, al SHOA por la edición de la revista BONANZA y al Litoral VELÁSQUEZ por la labor desarrollada en la edición y producción de la revista.



Continuó la “recalada” con todos los cofrades e invitados en amena conversación, momentos en que se hicieron brindis y recuerdos del Servicio.



Cofrades asistentes a la recalada de aniversario.

Tomó la palabra a continuación, el Litoral Director Sr. Germán VALDIVIA I. para dar a conocer los fundamentos por los que los Litorales, en la Asamblea Anual realizada el año 2012, acordaron la entrega de la medalla al mérito “Hombres del Litoral” al Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz, informando los principales hechos, actuaciones y aportes que realizó durante los 18 años de desempeño en la Capitanía Marítima y detallando el significado y descripción de la condecoración, la que le fue impuesta seguidamente por el Litoral Presidente y el Litoral Mayor Jorge MARTIN.

Al término del rancho y luego del sabroso postre, el Litoral Sr. R. VELÁSQUEZ luego de una breve introducción para informar sobre los artículos y reseñas incluidas en la revista, agradeció las colaboraciones de los Cofrades y de otros Litorales, comenzando a repartir la nueva edición año 2013 de nuestra Revista “BONANZA”, la que cada vez alcanza mayor calidad, tanto en contenido como en su impresión. La revista se enviará posteriormente a todos los cofrades ausentes de la “recalada”, por correo u otro medio que se acuerde como más conveniente.

Luego de la entrega de la revista, el Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M. agradeció la invitación cursada, haciendo recuerdo de su mando como DIRECTEMAR. A su vez hizo uso de la palabra el Contraalmirante Sr. Humberto RAMÍREZ N. para agradecer la invitación a esta celebración. Ambos entregaron un presente como recuerdo de este aniversario, los que están adornando la sede de la Cofradía.

Finalmente, el Litoral Presidente otorgó la “Libre Plática” no sin antes disponer cantar nuestro himno del Litoral, luego de lo cual el Sr. CJA debió retirarse, pasando a continuación a disfrutar de la aguada y combustible disponible para poner término a la “recalada” de Aniversario. A las 16:00 horas se puso término al evento abriéndose el portalón.

f) Nuevo integrante de la Familia Litoral

El día 29 de septiembre a las 12.50 horas, recaló en viaje inaugural a puerto, en el Hospital Naval de Viña del Mar, la señorita Valentina Trinidad, nueva integrante de la Familia Litoral, hija del Litoral David SIERRA Farías y de su Balandra Bernardita, encontrándose ambas bien de salud.

La Capitanía Marítima a nombre de la Cofradía toda, les hizo llegar un afectuoso y cordial saludo por este feliz acontecimiento familiar y les deseó que esta hermosa criatura con la que Dios los bendijo los colme de satisfacciones.

g) Puerto Cerrado

Con fecha 13 de octubre de 2013, en forma inesperada y producto de un accidente cardiovascular, dejó de existir en el Hospital Naval de Viña del Mar, la Sra. Gladys CIFUENTES González (Q.E.P.D.), esposa de uno de los socios fundadores de nuestra Cofradía el Litoral Luis PAZ Arias.

Sus funerales se efectuaron en la iglesia de los Sagrados Corazones de Valparaíso, el día 15 de octubre, realizándose una misa por su eterno descanso, para posteriormente trasladar sus restos mortales al Cementerio N° 3 de Playa Ancha.

La Capitanía Marítima y muchos litorales se hicieron presentes, manifestando su profundo pesar y apoyo al Litoral PAZ, por la dolorosa e inesperada partida de un ser tan querido y compañera de toda la vida, deseándole una pronta resignación y paz a su espíritu junto a sus hijas.

h) Recalada con Balandras

El 9 de noviembre a las 20:00 horas se llevó a efecto la tradicional “recalada” con Balandras, en la rada del Club Naval de Valparaíso, la que tuvo una asistencia de 25 cofrades con sus balandras. A la llegada al salón donde se realizaría la “recalada”, cada cofrade debió cancelar el correspondiente pago de “faros y balizas”, cobro efectuado por el Litoral Tesorero J. SOBENES con la ayuda del Litoral Director G. VALDIVIA.



Litorales SOBENES y VALDIVIA, recibiendo los “faros y balizas” de los cofrades E. FORSCH, E. VILLEGAS, L. LACLAVERE y M. BARBIERI.

El Litoral Presidente recibió a los cofrades asistentes, entregando a cada balandra una rosa como símbolo del afecto y agradecimiento por su presencia.



Litoral Presidente con cofrades y sus balandras a su llegada a la "recalada".



La reunión se desarrolló en un grato ambiente, iniciándose con un aperitivo y un rico cóctel, momentos en que se los cofrades y balandras aprovecharon para saludarse y, en muchos casos, hacer gratos recuerdos de actividades antes compartidas.



Cofrades y balandras durante el inicio de la "recalada".



Posteriormente, se inició la "faena" de rancho, con la correspondiente aguada y combustible para acompañarlo. El Litoral Presidente hizo uso de la palabra, reiterando los agradecimientos por la asistencia de las balandras, además de realizar un breve recuento de los hechos y acaecimientos ocurridos durante el año. Asimismo dio una especial bienvenida al Litoral Ramón AGUILAR Alcázar y su balandra, quién se incorporó a la Cofradía en marzo del 2013 y concurría por primera vez a una "recalada" por residir en Talcahuano.

A continuación, el Litoral Secretario Sr. H. PAREDES dio lectura al Boletín Meteorológico, informando de las últimas novedades del mes precedente, indicando además los cofrades y balandras que cumplían o cumplieron millas navegadas en los meses de octubre y noviembre.



Enseguida el Litoral Presidente acompañado por el Litoral R. VELÁSQUEZ, procedieron a imponer la insignia de la Cofradía a los nuevos cofrades Litorales Sres. Ramón AGUILAR A. y Mario BARBIERI M.



Posteriormente se dio inicio al baile, momentos en que algunos cofrades aprovecharon para mostrar sus dotes de bailarines.

Después de disfrutar de un grato ambiente, baile, aguada y combustible, el Litoral Presidente puso término a la "recalada" siendo las 01:00 horas, decretándose "portalón abierto".



i) CHILE es reelegido como miembro del Consejo de la OMI.

Con una histórica votación y tras el amplio apoyo de 129 países, Chile fue reelegido como miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional, dependiente de la Organización de las Naciones Unidas. Su elección da cuenta del reconocimiento de los Estados de la Región al aporte realizado por Chile a países de Centro América en el desarrollo de la Seguridad Marítima.



Con el respaldo de 129 votos de Estados Miembros integrantes de la Organización Marítima Internacional, de un total de 154 votos escrutados, el Estado de Chile logró nuevamente un cupo como miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional. La elección se desarrolló en el marco de la 28ª sesión de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional efectuada entre los días 25 y 29 de noviembre en la ciudad de Londres.



La Delegación de Chile fue presidida por el embajador de Chile en Londres Sr. Tomás MÜLLER Sproat y por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro.



Tras el apoyo recibido y la reelección, el Contraalmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro destacó que la elección del Estado de Chile, como integrante del Consejo de la Organización Marítima Internacional, representa para el país “un reconocimiento a la importante contribución, que como Nación eminentemente marítima, aportamos día a día tanto en la diversidad de los temas que hoy ocupan al mundo marítimo en su globalidad, como el compromiso con la seguridad marítima, el cuidado del medio ambiente marítimo, la cooperación técnica, la facilitación y la preocupación por el medio humano que actualmente se desenvuelve en esta importante actividad para la economía mundial y por supuesto de nuestro país”.

En los últimos años, Chile ha realizado una intensa labor de colaboración y apoyo técnico a países de Centroamérica de menor capacidad de desarrollo en el ámbito de la Seguridad Marítima y que no cuentan con Centros de Búsqueda y Rescate Marítimo, realizando una serie de estudios de factibilidad técnica para implementar dichos centros durante los próximos años, contribuyendo a potenciar las actividades marítimas dentro de Sudamérica y Centroamérica.



Delegación chilena asistente a la Asamblea.

j) Recalada de fin de año

El jueves 5 de diciembre se realizó la última recalada de la singladura 2013 en el Quincho de las DD.TT. en el recinto Faro Punta Ángeles, con

una excelente convocatoria y en la que participaron 45 cofrades desde los más jóvenes, el Teniente 2º LT Sebastián REYES y el Gama RN Richard VARAS hasta el más experimentado Litoral Helmuth SIEVERS. Se disfrutó de una excelente atención, buen rancho (empanadas, chorizo y una muy rica carne asada), aguada y combustible para quedar con los estanques bien pertrechados. La camaradería y amistad Litoral que se vivió fue realmente grata y amena.

El Litoral Presidente hizo uso de la palabra agradeciendo la concurrencia y dando por cerradas las actividades de camaradería por el año 2013, aprovechando la ocasión para agradecer a los integrantes de la Capitanía Marítima por su incondicional apoyo a las diferentes actividades que se desarrollaron a lo largo del año.

Asimismo el Litoral Secretario informó de las actividades realizadas, los cofrades que estaban cumpliendo millas navegadas y de los Litorales en Carena que estaban en franca recuperación y en sus respectivas casas en proceso de rodaje.

Se tomaron las fotos necesarias para dejar un recuerdo de esta “recalada” para incluirlas en la revista “Bonanza 2014” y dejarlas a disposición de todos en la página WEB.

Siendo las 15:00 horas, el Litoral Presidente dio por terminada la recalada, decretando “portalón abierto” y deseando un feliz regreso a puerto base a los asistentes y unas felices vacaciones.



k) Entrega de premios en APOLINAV

El viernes 6 de diciembre, a las 16:30 horas, se realizó la Ceremonia de Premiación de Oficiales Alumnos año 2013, en la Academia Politécnica Naval, en el patio principal del Campus Hyatt, dependiente de la Academia Politécnica Naval.

La ceremonia fue presidida por el Director de Educación de la Armada, Contraalmirante Sr. Víctor ZANELLI Suffo, acompañado del Director (S) de la A.P.N. Capitán de Navío Sr. Luis BRAVO Cubillos, Oficiales, Profesores, Instructores, Autoridades, familiares e invitados, quienes presenciaron la entrega de premios a los alumnos que obtuvieron los primeros lugares en su respectivo curso de especialidad profesional. Asimismo, se entregó un premio a los oficiales alumnos que presentaron los mejores trabajos de Titulación en materia de Aporte Institucional e Innovación Tecnológica.

El curso de Especialidad Litoral que egresó, se compuso de 15 alumnos y el primer lugar lo obtuvo el Teniente 2° LT Sr. Gonzalo BARRÍA Sepúlveda, quien se hizo acreedor al premio "Comandante en Jefe de la Armada", recibiendo además la medalla "Dirección de Educación de la Armada de Segunda Clase", la cual le fue impuesta por el Director de Educación de la Armada al tener la más alta nota media general de graduación, dentro de su respectiva área académica.



T 2° LT Sr. Gonzalo BARRÍA Sepúlveda y T 2° LT Sr. Simón STUVEN Del Valle recibiendo premio y felicitaciones de la Cofradía.

El segundo lugar lo obtuvo el Teniente 2° LT Sr. Simón STUVEN Del Valle quien es integrante de la Cofradía.

Adicionalmente, el T 2° LT Sr. Gonzalo BARRÍA Sepúlveda, obtuvo el premio "Dirección General de los Servicios de la Armada", por haber desarrollado el Trabajo de Titulación con mayor aporte a la Institución, premio que se otorga a contar del año 2009 y que es obtenido por vez primera por un Oficial alumno de la especialidad Litoral. El trabajo titulado "Los Asentamientos de Palafitos Ilegales en el Borde Costero de Castro", cuyo profesor guía fue el CN LT Sr. Antonio BAROS Mansilla, desarrolló una mirada multidisciplinaria a la responsabilidad de la Autoridad Marítima integrada a la realidad histórica, socio-cultural, política, económica y legal que representa el asentamiento de los palafitos en la ciudad de Castro y los desafíos que presenta para el quehacer institucional en la materia.

Asistieron a la ceremonia el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. y el Litoral Director Sr. Juan CASTRO M., quienes cumplieron la grata misión de entregar, en representación de la Cofradía, los correspondientes premios de estímulo a los tenientes BARRÍA Y STUVENS, por su excelente rendimiento académico, además de entregar los más afectuosos saludos y felicitaciones por el logro obtenido, en especial al teniente STUVENS quién forma parte de nuestra corporación desde mayo del año 2010, además de desearles mucho éxito en su carrera como especialista en la Armada.



I) Entrega de premios y graduación en ESNAVAL.

El 9 de diciembre se realizó en la Escuela Naval, la ceremonia de término de actividades y entrega de premios a las primeras antigüedades del año 2013, la que fue presidida por el Director de Educación de la Armada, Contraalmirante Sr. Víctor ZANELLI Suffo.

La primera antigüedad del curso Litoral, recayó en la Brigadier LT Srta. Daniela CARRASCO Alvarado, quien se hizo acreedora de diversos premios, incluido el que entregaba, como ya es una tradición, la Cofradía Litoral. En su representación concurren para hacer entrega del premio de estímulo, el Litoral Presidente Sr. R. BÖKE F. y el Litoral Director Secretario Sr. Hernán PAREDES B. quienes además del premio, entregaron las felicitaciones correspondientes y los mejores deseos, reconocimiento y apoyo de los especialistas Litoral, a quien esperamos como futura integrante de nuestra Cofradía.

Asimismo obtuvo la segunda antigüedad la Brigadier LT Srta. Camila BARROS Montenegro, quien también recibió un estímulo por parte de la Cofradía.



La Brigadier LT Srta. D. CARRASCO y la Brigadier LT Srta. C. BARROS recibiendo reconocimientos por sus méritos académicos.

También es de destacar que fueron premiadas a nivel promoción, las Brigadieres LT Srtas. Marión MORAGA Sánchez, con los premios “Mejor Espíritu Náutico” y “Promoción y Difusión” y Paulina RIVERA Tapia con el premio “Actividades Culturales”, lo que sin dudas llena de satisfacción y orgullo a nuestra especialidad y la Cofradía. BZ por nuestras mujeres Litoral.

Posteriormente, el día 11 de diciembre, se realizó, en el “patio del buque” de la Escuela Naval, la ceremonia de graduación de los 121 cadetes que egresaban luego de 4 años de estudios, setenta y cinco de los cuales se graduaron como Guardiamarinas del escalafón de Ejecutivos e Ingenieros Navales, seis del escalafón de Infantería de Marina, quince del escalafón de Abastecimiento y veintiún Guardiamarinas del escalafón Litoral. La ceremonia fue presidida por el Presidente de la República, Sr. Sebastián PIÑERA Echeñique, junto con el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín.





La Guardiamarina D. CARRASCO
recibiendo medalla del CJA y
felicitaciones del Presidente.



En la ceremonia se entregó los premios y condecoraciones a los Guardiamarinas que se graduaban con las primeras antigüedades de sus escalafones, las que en el caso del escalafón Litoral recayó en la Brigadier LT Srta. Daniela CARRASCO Alvarado.





Guardiamarina F. SAVER recibiendo felicitaciones del Sr. Presidente de la República y del Sr. CJA.

Como importante información adicional, es de destacar que la primera antigüedad del curso Ejecutivo, fue obtenida por el Brigadier Francisco SAVER Oyarzún, cuyo orgulloso padre es el Litoral Fernando SAVER, quien aun cuando no pertenece a la Cofradía, es parte de nuestra especialidad y a quien se hace llegar un afectuoso saludo, por esa gran satisfacción que ha recibido, deseándole a su hijo un gran futuro durante su desempeño en la Armada.



Guardiamarina Francisco SAVER con el Sr. Presidente de la República Sr. Sebastián PIÑERA E., el Sr. CJA, sus padres y su hermano el Tte. 1º Fernando SAVER.

m) Puerto cerrado

Durante el período julio 2013 - junio 2014, diferentes integrantes de la Cofradía han debido lamentar la pérdida de familiares muy importantes en su vida, debido principalmente a razones médicas, por lo que la Capitanía Marítima y algunos cofrades, en representación de los Litorales, se han hecho presente en las exequias y entregado las condolencias, pesar y apoyo a quienes han sufrido esas dolorosas pérdidas.

Los cofrades afectados son el Litoral Jorge EGAÑA, quien el 22 de julio de 2013 sufrió la pérdida de su querida madre la Sra. Leila POLH WEIN Muñoz (Q.E.P.D.). Asimismo, el Litoral Javier MARDONES, lamentó el fallecimiento de su padre, el Sr. José MARDONES Strauch (Q.E.P.D.), ocurrida en la localidad de Puerto Varas el 6 de agosto de 2013. También el Litoral Jaime VIZCARRA, debió lamentar la pérdida de su hermana la Sra. Yolanda VIZCARRA Azócar, ocurrida en Santiago el día 19 de marzo de 2014. Además el Litoral Mario MARÍN, debió enfrentar el fallecimiento de su madre la Sra. Carolina CASTILLO Arenas, ocurrida el 27 de marzo de 2014 en la ciudad de Talca.

A todos los Litorales que sufrieron tan dolorosa pérdida, la Capitanía Marítima reitera sus condolencias.

n) Cierre temporada de playas

Con una disminución cercana al 29,2 % concluyó el Plan Nacional de Protección Civil en Playas y Balnearios dispuesto por la Autoridad Marítima para la temporada estival 2013 - 2014.

La ceremonia de clausura se realizó en el Quinto Sector de Reñaca y contó con la presencia del Gobernador Provincial de Valparaíso Omar JARA Aravena, los alcaldes de Viña del Mar y Concón Virginia REGINATO y Oscar SUMONTE respectivamente, Jefes de Servicios Públicos, Concesionarios y delegaciones de Carabineros



de Chile y Policía de Investigaciones entre otros invitados.

En la ocasión, el Director General, Vicealmirante Humberto RAMÍREZ señaló que en materia de prevención y conscientes del valor de la educación, se implementó en establecimientos educacionales, una campaña comunicacional destinada a evitar accidentes en el mar, ríos y lagos navegables, logrando abarcar en el período julio-noviembre a 283 establecimientos, con 18.245 alumnos y a 1.164 docentes. A lo anterior, se sumó la tarea realizada por el "Team 137", equipo integrado por marinos y funcionarios de la Autoridad Marítima, el que realizó difusión en colegios de la región

metropolitana y durante la temporada estival, recorriendo 7.000 kms., efectuando presentaciones educativas en forma entretenida, en 35 de los balnearios más concurridos del país, entregando el mensaje de seguridad y prevención a un público aproximado de 100 mil personas.

El índice de fallecidos y desaparecidos, registró una disminución en comparación a igual período en el año anterior, pasando de un total de 31 casos durante el 2013 a 24 personas en el 2014. Ante la disminución en esta cifra, la Autoridad Marítima manifestó que este resultado es el estímulo para seguir perfeccionando la entrega de información en materia de prevención para evitar accidentes fatales, dada su condición de garante de la vida humana en el mar.

En el ítem de rescatados ilesos se alcanzó al 86 % (con 342 casos) y de los rescatados lesionados bordeó el 8 % (correspondiente a 34 emergencias). De la estadística emanada del total de datos entregados por la Autoridad Marítima, se desprende que el 82 % de las emergencias marítimas se dio en playas no aptas (328 casos) y solamente un 18 % se registraron en playas aptas (72 casos). Asimismo, el análisis de los grupos etarios, indica que el 55 % de los casos corresponden al grupo de bañistas entre los 11 y 20 años de edad, seguido por el 27 % de las personas mayores de 26 años.

Otro dato importante para la presente temporada, fue la disminución cercana al 50 % de las llamadas al 137, aunque se mantiene la variable de llamadas falsas versus las llamadas reales, habiéndose registrado 16.008 llamados falsos y solamente 1.003 llamadas reales.

Para reconocer y destacar el importante aporte que a lo largo de nuestro territorio nacional, realizan distintas organizaciones, instituciones y entidades públicas y privadas a favor de resguardar la vida humana en el mar, la Autoridad Marítima hizo entrega de un reconocimiento a los concesionarios de playas y balnearios representados en la ocasión por el concesionario del Quinto Sector de Reñaca, Sr. Jorge ARAVENA Philp; a los Salvavidas representados por el presidente del Sindicato de Salvavidas de Valparaíso, Sr. José REYES Cortés; al Sr. Jaime VILLAGRÁN Villegas, en representación del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso; al Sr Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Contraalmirante Julio LEIVA Molina; al Sr Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Arturo UNDURRAGA Díaz; al Sr Prefecto de Viña del Mar, Coronel Luis ULLOA Valdés y al Prefecto de la Policía de Investigaciones de Viña del Mar, el Sr. Rubén SILVA Sandoval.



ñ) Recalada con Gobernadores Marítimos.

El día martes 15 de abril a las 20:00 horas, se realizó la primera “recalada” del año 2014 en honor a nuestros Gobernadores Marítimos, ocasión en que se invitó a participar a los Gobernadores Marítimos que durante esa semana asistían al Seminario realizado por la DIRECTEMAR, en el Restaurante “Mar de Viña”, en Cochoa.

Hubo una gran concurrencia con un total de 75 Litorales e invitados, entre los cuales estaba el DIRECTEMAR, Vicealmirante Sr. Humberto RAMÍREZ N.; nuestros Directores Técnicos, los Contraalmirantes LT Sres. Iván VALENZUELA B. y Guillermo SILVA G.; el Director del SHOA, Contraalmirante Sr. Patricio CARRASCO H., actualmente integrante de la DIRECTEMAR, quien entrega un gran apoyo a nuestra Cofradía en la materialización de su revista, además de los dos Subdirectores Técnicos y los Gobernadores Marítimos. Lamentablemente no pudo asistir el Gobernador Marítimo de Talcahuano, CN LT Sr. Manuel COFRE Lizama, quien fue afectado por el cambio de clima y quedó “de Para” y a quien se le deseó una pronta recuperación.

La “recalada” comenzó con un breve y bien conversado cóctel en el piso superior del restaurante, para luego pasar al fondeadero en el piso inmediatamente inferior.



Invitados y cofrades durante cóctel al inicio de la “recalada”.

Antes de dar inicio al rancho preparado para la ocasión, el Litoral Presidente efectuó el tradicional brindis y fundamentó la actividad, entregando a los Gobernadores Marítimos, a nombre de los cofrades, los mejores deseos de éxito y viento a un largo durante la realización de sus importantes tareas en representación de la Autoridad Marítima Nacional.



Litoral Presidente haciendo el brindis tradicional de la Cofradía y dirigiéndose a los invitados.

Enseguida el Litoral de Eventos Sr. Erwin MIRANDA L. dio lectura al Boletín Meteorológico, informando de los acaecimientos registrados en nuestra Bitácora durante el período de verano, además de recordar los cofrades que había cumplido millas navegadas.

A continuación el Litoral Presidente le impuso la insignia de la Cofradía al nuevo miembro recientemente incorporado, 197 a la fecha, el Litoral Orlando FIGUEROLA Lewis, a quien se le dio la más cordial bienvenida junto a su Balandra Gianella POLLAROLLO Bustos.

Iniciado el "rancho", se disfrutó de un buffet frío de mariscos y ensaladas, platos de fondo, entre seis o siete variedades de carne, pastas, pescados, postre y suficiente aguada y combustible. El



ambiente durante la "recalada" fue extraordinario, de un gran relax y muy ameno, momentos en que se encontraron y congeniaron muy bien el pasado, el presente y el futuro; agradeciéndose a todos los participantes por su aporte para que todo resultara muy bien y se lograra una vez más el característico espíritu Litoral.

El Litoral Presidente además agradeció a los Litorales Directores que participaron en la organización de la actividad, ya que todo salió perfecto.



Sr. Directemar agradeciendo invitación.

Al término del rancho, que fue acompañado con la aguada y combustible de rigor, el Director General VA Don Humberto RAMÍREZ Navarro dirigió algunas palabras a la concurrencia, agradeciendo la invitación y deseando mucho éxito a la Cofradía.

Cercano a las 23:00 horas el Litoral Presidente ordenó la arriada de la bandera amarilla y otorgó la Libre Plática. Los chascarros, cuentos y recuerdos, algunos “zorros”, la conversa y las risas no estuvieron ausentes. Posteriormente, se abrió el portalón, dándose por terminada esta tradicional reunión con los Gobernadores Marítimos.

o) Aniversario del CIMAR

El Centro de Instrucción y Capacitación Marítima celebró su vigésimo séptimo aniversario el miércoles 14 de mayo, con una ceremonia realizada en el salón de honor del CIMAR, presidida por el Sr. Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Vicealmirante Humberto RAMÍREZ Navarro, contando además con la presencia del Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante LT Don Guillermo SILVA Gajardo y otras distinguidas autoridades e invitados de diversos sectores que se relacionan con este Centro de Instrucción, tales como Autoridades de Gobierno, Gerentes del Ámbito Marítimo, Asociaciones Gremiales, Organismo Técnico de Capacitación y los ex Directores de CIMAR, entre otros.

Se dio inicio a la ceremonia con el himno nacional, para a continuación hacer uso de la palabra el Director del CIMAR, CN LT Sr. Rubén ROJAS Todorovich, quien destacó el gran esfuerzo institucional por mantener los más altos estándares en educación, tanto por su dotación, profesores y con el equipamiento necesario para lograr el más alto estándar de competencia profesional y capacitación del personal marítimo, convirtiéndose de esta manera en referentes para todo el ámbito naviero. En resumen, el Comandante Rojas señaló que “nuestra función es capacitar para mares seguros”.

Al igual que en años anteriores, se realizó el reconocimiento a la trayectoria profesional entre quienes laboran en el CIMAR, distinción que recayó en la Sra. Marcela MOYA Acevedo, por su destacado desempeño durante 24 años en ese Centro de Capacitación.



La Sra. Marcela MOYA A. con el DIRECTEMAR y el Director del CIMAR.

Además teniendo presente la tarea desarrollada para poner en funcionamiento el simulador "full misión", que estuvo fuera de servicio por un período prolongado, la Dirección resolvió distinguir al personal que se destacó en el mencionado proceso, recayendo este reconocimiento en el Capitán de Fragata (r) Patricio FERNÁNDEZ Josse, en el Sr. Héctor ORELLANA Jaramillo y en el Sr. Rafael PÉREZ Luno.

Terminada la ceremonia, el Director del CIMAR y las principales Autoridades, procedieron a inaugurar un moderno simulador de Comunicaciones del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, que sin duda entregará nuevas y modernas herramientas a quienes se capacitan en esa área, el que fue fabricado por la empresa TRANSAS en su versión 8.3. Este equipamiento combina las últimas generaciones de equipos de comunicaciones en MF, HF, VHF satelitales de radar, AIS; GPS y Radiogoniómetro. Posee 16 pantallas sensibles al tacto que permitirán al alumno aprender rápidamente la operación que cada uno de ellos requiere y los procedimientos que el sistema mundial de socorro establece.

En la oportunidad, el DIRECTEMAR destacó el alto valor que tiene para la Institución y para el ámbito naviero nacional la presencia de CIMAR, pues el alto nivel de capacitación que entrega, permite garantizar las competencias de los oficiales y tripulantes que se desempeñan en las naves, con simuladores que recrean las condiciones con que deberán enfrentarse al momento de desenvolverse en sus funciones al momento de surcar las aguas nacionales e internacionales.



p) Almuerzo de camaradería

El 15 de mayo, acogiendo una invitación del DIRINMAR, el CA LT Sr. Guillermo SILVA Gajardo, se reunieron en dependencias del complejo de Direcciones Técnicas Marítimas para compartir un almuerzo de camaradería, los ex directores de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente, quienes junto con intercambiar experiencias, vivencias y recuerdos, pudieron actualizarse de las metas y objetivos de la DIRINMAR para los próximos años.

Participaron en esta ocasión los siguientes ex directores:

CN LT Sr. Manuel COFRÉ Muñoz	(DD.TT. 1997)
CN LT Sr. César MORENO Poblete	(DD.TT. 1998 - 1999)
CA LT Sr. Erwin FORSCH Rojas	(DD.TT. 2000 - 2001)
CN LT Sr. Carlos CANALES Guerrero	(DD.TT. 2002 - 2004)
CN LT Sr. Niltton DURÁN Salas	(DD.TT. 2005)
CN LT Sr. Estanislao SEBECKIS Arce	(DD.TT. 2006)
CA LT Sr. Juan Pablo HEUSSER Risopatrón	(DD.TT. 2007)
CA LT Sr. Ricardo BÖKE Friederichs	(DD.TT. 2008 - 2010)

No pudo participar, el CN LT Sr. Carlos BASTÍAS Alvarado (DD.TT. 1994 - 1996), por encontrarse fuera del país.

Luego de compartir en un ambiente de gran camaradería e imponerse de las principales metas y desafíos a enfrentar en el futuro por esa Dirección Técnica, su actual Director invitó a los participantes a una foto para dejar un testimonio de esta grata experiencia.



q) Recalada mes de mayo

En el surgidero del Club Naval, el día 29 de mayo, a las 13.00 horas, se efectuó la "recalada" correspondiente a ese mes, asistiendo un gran número de cofrades, siendo 45 en total, además de un "pasajero", el Litoral Sr. Leopoldo VÁSQUEZ M.

La "recalada" se inició en un salón del segundo piso del Club, momentos en que el Litoral Tesorero Sr. Jorge SOBENES aprovechó para hacer el correspondiente cobro de "faros y balizas", sirviéndose un cóctel acompañado por aguada y combustible, durante el cual los cofrades aprovecharon de ponerse al día y conocer las novedades del Servicio y el estado de salud de los cofrades y familiares.



Cofrades durante el cóctel.



Litoral Tesorero efectuando recaudación de faros y balizas.



Entre los asistentes estaban algunos cofrades que asisten en contadas ocasiones, como el Litoral César RADIC, quien reside en Coquimbo.



Los cofrades J. MARTIN, H. SIEVERS, L. PAZ, M. COFRÉ y el Litoral L. VÁSQUEZ.



Litoral Presidente dando inicio a la "recalada".

Posteriormente, los cofrades pasaron a un salón del cuarto piso, que había sido reacomodado dado el alto número de participantes, procediendo el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. a dar inicio a la reunión con unas palabras de bienvenida y con el tradicional brindis de la Cofradía, que como en otras ocasiones algunos litorales lo realizaron solamente con aguada para cumplir las exigencias para los conductores. El Litoral Presidente continuó destacando la gran asistencia a la recalada, dando también una especial bienvenida al "pasajero" Litoral Sr. L. VÁSQUEZ, invitándolo a ingresar a la Cofradía.

Posteriormente comenzó el almuerzo, que en este caso fue el rancho del día, iniciándose con unas apetitosas empanadas acompañadas de aguada y combustible. Mientras se degustaba el rancho, el Litoral Secretario dio lectura al Boletín Meteorológico, donde además de la información de las actividades realizadas por la Capitanía Marítima, informó de los cofrades que en el mes estaban celebrando nuevas millas navegadas, informando además que no había cofrades de para o en "carena".

Asistentes a la "recalada" al inicio del "rancho".



A continuación, el Litoral Presidente dio la palabra al Litoral Williams MIRANDA para que realizara una breve e interesante Carta de Navegación en homenaje a las Glorias de nuestra querida Armada, quien hizo una breve síntesis de la Guerra del Pacífico, recordando que el, en ese entonces, Presidente de Chile don Aníbal PINTO, había dicho claramente "Venceremos nosotros en el mar y el campo de batalla será Perú".

Resaltó además, que al comienzo del conflicto las dos Armadas que habrían de enfrentarse, contaban con fuerzas muy disímiles, siendo la diferencia más importante en el caso del Perú, que la Marina no tenía mucha preparación y, al contrario, en el caso de Chile, su Marina estaba bien preparada y era disciplinada. Indicó asimismo, que en ese contexto, en el combate de Iquique era de suponer que el enfrentamiento de dos naves de madera viejas y en mal estado contra los dos acorazados peruanos sería un desastre para Chile.

Sin embargo, la disposición de los jóvenes tripulantes y oficiales chilenos de dar su vida en una batalla imposible de ganar, como es el caso de la "Esmeralda", junto a la astucia, habilidad y decisión para usar el máximo los elementos anticuados de la "Covadonga" y acabar con la "Independencia", escribieron otra historia, dejando solamente al "Huáscar" y permitiendo de esa manera evitar la presencia de los acorazados peruanos y el bombardeo de puertos chilenos, elevando la moral de los chilenos y sacudiendo al país.

Finalizó su intervención dando lectura a un breve anecdotario del 21 de mayo, mencionando entre otros, al ingeniero Agustín CABRERA que estaba en la "Esmeralda" en una misión "secreta". También mencionó al Ayudante del Cirujano de la "Esmeralda" que fue interrogado por el andar de la "Covadonga", exagerándolo y evitando su persecución.



Asistentes a la "recalada" al inicio del "rancho"

Luego de una grata reunión de camaradería y amistad, se puso término a la "recalada" y el Litoral Presidente procedió a "abrir el portalón", comentando su alegría por la gran convocatoria y el envidiable espíritu Litoral, no sin antes haber degustado el rico postre ofrecido y el bajativo (solamente para quienes no manejaban)...

Siendo las 15:00 horas se inició el desembarco de los cofrades.

r) Chile es reelecto como miembro del Consejo de la Organización Internacional de Señalización Marítima.

La IALA (Asociación Internacional de Autoridades de Faros), es una organización internacional no gubernamental, fundada en 1957, con el propósito de armonizar en forma global, las ayudas a la navegación marítima y asegurar el desplazamiento de buques en forma segura y expedita. Chile, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, se unió a esta organización, a contar del 1 de enero de 1963.

Desde el año 1998, Chile es una de las 22 naciones que rige los destinos de las Ayudas a la Navegación en el mundo, al ser parte del Consejo asesor de esta Asociación Internacional. El ámbito de acción de IALA se encuentra ligado a actividades de MRCC Chile, Depto. Tecnologías de la Información, NCAGS y Señalización Marítima.

El Consejo de la IALA está formado por los Estados que cuentan con un gran servicio y desarrollo marítimo y está compuesto por 24 países, 22 de los cuales son elegidos por votación y dos corresponden a los puestos de Presidente y Vicepresidente de la organización, además de un representante de los miembros industriales.

Chile, como representante de una de las principales áreas geográficas del mundo, participa activamente en todas las sesiones del Consejo y en distintos Comités, lo que le permite plantear y desarrollar temas, como la promoción de una navegación segura y eficiente, y mejoras en las ayudas a la navegación a nivel nacional y mundial, aprovechando el intercambio técnico con los países miembros que cuentan con la más avanzada tecnología marítima.

En la ciudad de la Coruña de España, entre los días 23 y 31 de mayo de 2014, se realizó la XVIII Conferencia de IALA, bajo el slogan, "el conocimiento y la innovación en ayudas a

la navegación: desde la Torre de Hércules a la e-navegación y más allá"



En la citada Conferencia, participaron más de 600 participantes de 57 países, ocasión en que se presentaron más de 90 ponencias de 24 países para evaluar las nuevas tecnologías.



La delegación de Chile estuvo encabezada por el Jefe del Servicio de Señalización Marítima, Capitán de Fragata LT, don James CRAWFORD, quien fue el único expositor sudamericano y uno de los dos iberoamericanos durante la Conferencia, quien expuso en 3 oportunidades acerca de los siguientes temas: la "Experiencia del Servicio de Señalización Marítima nacional en la preservación de su patrimonio histórico con motivo de su 175 aniversario", la "Experiencia chilena en la aplicación del concepto MDA" y los "Elementos de protección personal para el personal especialista en Faros de Chile". Asimismo, un cuarto "paper" fue considerado en el compendio de presentaciones, acerca de "la presencia del Estado de Chile, en las ayudas a la navegación en el territorio antártico

Las cuatro exposiciones técnicas realizadas por el Servicio de Señalización Marítima nacional, además de constituir un nuevo récord de participación nacional en un evento internacional de este tipo, en el área de Señalización Marítima, son un claro ejemplo del nivel de profesionalismo del personal especialista en faros y de su participación en el concierto internacional de autoridades de Señalización Marítima. Dos de las tres presentaciones realizadas durante la Conferencia, llamaron la atención del auditorio respecto a la originalidad en el abordaje de temas asociados a la preservación del patrimonio histórico y de la preocupación por la seguridad de los especialistas en faros, con sus nuevas tenidas de protección personal.

Durante la Conferencia, Chile fue reelecto como miembro del Consejo de la Organización Internacional de Señalización Marítima (IALA), para el período 2014/2018, con un total de 40 votos a favor, de un total de 45 miembros nacionales.

Considerando que el litoral nacional posee 1.028 señales marítimas, esta reelección fue recibida como un reconocimiento al servicio marítimo público entregado por la Armada de Chile y el Servicio del Litoral, el que está permanentemente controlando, estudiando y mejorando las rutas de la navegación, para cumplir así con su misión principal de salvaguardar la vida humana en el mar.



s) **Visita Cofradía a Talcahuano**

El viernes 6 de junio, los Litorales Secretario Sr. Hernán PAREDES B., el Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ M. y el Presidente Sr. Ricardo BÖKE F., se desplazaron a Talcahuano con el beneplácito de los cofrades residentes en esa jurisdicción y con cargo a sus recursos personales, para reunirse en la Gobernación Marítima con los 15 litorales cofrades vecindados en esa zona, los que no tienen posibilidad o en contadas ocasiones pueden participar en las Recaladas que se llevan a efecto en Valparaíso.



Litoral Presidente, el Litoral Vicepresidente y Litoral Secretario al inicio de la reunión.

En la ocasión y debido a problemas de agenda, pudieron participar solamente diez cofrades, además de otros 21 oficiales litoral, no cofrades, de los grados de Subtenientes a Capitanes de Fragata en servicio activo y en retiro que viven o están de paso por la zona, conformándose de esta forma una gran concurrencia, 31 en total, con los cuales los integrantes de la Capitanía Marítima tuvieron una grata y amena reunión, durante la cual dieron a conocer lo que era la Cofradía, sus principales finalidades, quiénes y cuantos litorales la integran actualmente, sus motivaciones, las actividades que se realizan durante el año, resaltando los esfuerzos de sus integrantes en lograr crear y mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y

espíritu de cuerpo entre sus asociados y, al mismo tiempo, contribuir al engrandecimiento y prestigio de nuestra profesión emanada de la especialidad Litoral.

Asimismo, el Litoral Presidente informó que esta visita a Talcahuano, además de informar de nuestras actividades, serviría para dar a conocer el recientemente creado Protocolo N° 10, que fija el procedimiento para crear las Subdelegaciones Marítimas, con el propósito de crear un vínculo más permanente y concreto de unión con los cofrades que residen fuera de la Quinta Región.

Dado a conocer este propósito, fue acogido positivamente por la concurrencia, por lo que se determinó que conforme a ello, había una gran posibilidad de que crear la primera Subdelegación Marítima en Talcahuano, considerando que el principal requerimiento para lograrlo era la existencia de 10 o más Litorales activos en esa región; para el efecto a lo menos 10 Socios activos deberían presentar una solicitud firmada, situación que fue aceptada por los cofrades presentes, comprometiéndose a enviarla a la brevedad a Valparaíso, para que una vez recibida por la Capitanía Marítima, esta la pre-apruebe y la presente en la próxima Asamblea para su aprobación final.



Al término de la reunión y cabe señalar que sin presión alguna, ocho Litorales (en retiro y en servicio activo), presentaron solicitudes de ingreso, las que fueron llevadas por mano por el Litoral Secretario para tramitarlas a través de la Capitanía Marítima en Valparaíso. Además otros tres Litorales enviarían posteriormente su solicitud de ingreso a la Cofradía.

Litorales y cofrades durante reuniones en Talcahuano.



Después de la reunión señalada, se llevó a efecto el ameno y contundente cóctel ofrecido por los anfitriones. Posteriormente, el cofrade Daniel SARZOSA Bustos invitó a los Litorales a su casa donde disfrutaron de un excelente rancho, con suficiente aguada y combustible, preparado por su Balandra Antonia, lo que los cofrades visitantes de Valparaíso agradecieron de corazón.

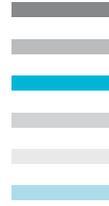
Al día siguiente, sábado 7, día de la chilena Infantería y asalto y toma del Morro de Arica, la Capitanía Marítima representada por los miembros anteriormente señalados, retribuyeron las atenciones brindadas por los Litorales activos de la jurisdicción de Talcahuano, con un rico asado llevado a cabo en el Quincho de la Capitanía de Puerto de San Vicente.



Finalmente, el Litoral Presidente y sus acompañantes, informaron de la visita efectuada a Talcahuano a todos los cofrades, haciendo presente que se sintieron muy bien acogidos y que estaban muy agradecidos por la gran asistencia que hubo en la "recalada" del día viernes, que estuvo colmada del gran espíritu Litoral que nos caracteriza enviando un especial agradecimiento al Sr. Gobernador Marítimo de Talcahuano, Litoral Manuel COFRÉ Lizana, por su excelente y exitosa iniciativa, organización, apoyo y amistad, destacando que su liderazgo fue decisivo para el éxito de la actividad en que el espíritu Litoral fue nuestro aliado permanente.



**CON ESTA ÚLTIMA CRÓNICA SE
CIERRA EL LIBRO DE RECEPCIÓN Y
DESPACHO DEL PERÍODO JULIO 2013
HASTA JUNIO 2014**



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.

SURGIDERO: Lugar físico de la "recalada".

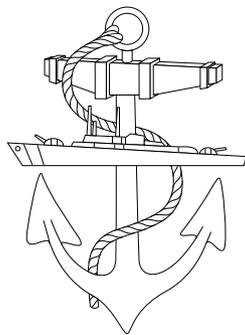
TOMAR EL FONDEADERO: Pasar a tomar el lugar o asiento.

VARARSE: Estar con la copa vacía.

Nota del Editor

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 2014.
Tiraje 300 ejemplares
Valparaíso
Chile



