

Revista
BONANZA
www.cofradiahombresdellitoral.cl



PUBLICACIÓN COFRADÍA "HOMBRES DEL LITORAL"
AGOSTO 2008



DIRSOMAR



DIRECTEMAR



DIRINMAR



LSG PUNTA ARENAS



COFRADIA



LPC GRUMETE MACHADO



MARITGOB IQUIQUE



PZM PILOTO PARDO



CAPUERTO ANTOFAGASTA

PIOCHA DE LOS OFICIALES ESPECIALISTAS DEL LITORAL



HERÁLDICA DE LA PIOCHA DE LA ESPECIALIDAD LITORAL

- A.- Su forma redonda orlada por espías en metal oro, unidas y sin fin, representa el espíritu de cuerpo, unión y camaradería que caracteriza a los hombres bravos del litoral.
- B.- Al centro de la distribución, en el corazón, se ubica una rosa de los vientos de cuatro puntas, posada sobre la orlas de espías, con su punta superior señalando el norte, como guía permanente para los especialistas en el ejercicio y cumplimiento de sus funciones.
- C.- El ancla almirantazgo y la patrullera, sobre el centro de la rosa de los vientos, representan la relación estrecha entre la Armada de Chile y el Servicio del Litoral, con las actividades de protección de la vida humana en el mar y la custodia de los intereses marítimos.
- D.- El ancla también en metal oro simboliza la constancia y nobleza en el actuar de los litorales y,
- E.- La patrullera simboliza la vigilancia, protección, integridad y responsabilidad con las que los especialistas del Servicio Litoral llevan a cabo sus funciones.



REVISTA BONANZA

**PUBLICACIÓN ANUAL
DE LA COFRADÍA
HOMBRES DEL
LITORAL**

**DIRECTOR Y EDITOR:
LITORAL
R. VELÁSQUEZ D.**

**Coordinador imprenta:
LITORAL
G. VALDIVIA I.**

**Foto portada PZM 81:
Sgto. 1° L.
L. BUSTOS Y.**

**Se agradece a todos los
Oficiales y a los Litorales
miembros de la Cofradía
que enviaron su colaboración
para la edición de esta
revista.**

**La Cofradía no se hace responsable
de los conceptos e ideas que emitan
los autores de los artículos, ni
representan necesariamente su
doctrina.**

INDICE

OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA	1
EDITORIAL	2
PZM 81 "PILOTO PARDO"	4
EXPERIENCIA EN MEXICO	10
HOMENAJE A LA MARINA MERCANTE	16
ESTADO RECTOR DEL PUERTO	21
VARADA DEL NORTHERN BREEZE	28
DESTINACIÓN DE ARTURO PRAT	36
ACCIONES DESTACADAS DE LITORALES	
EN EL BEAGLE	38
EL FENÓMENO DEL "NIÑO"	41
GRANDES PRECURSORES DE NUESTRA	
HISTORIA MARITIMA "WHEELWRIGHT"	43
LA METEOROLOGÍA EN EL PAIS Y LA ARMADA	47
EL FARO CORONA	51
PIOCHA DEL LITORAL	54
MEJORANDO LA CALIDAD DEL RECURSO	
HUMANO DEL SIM	56
SUBTENIENTE LITORAL EN LA DIRECLIT	59
DE LA PATAGONIA A LA ANTÁRTICA	64
SALVAMENTO EN LA COMUNIDAD VASCA	66
WPC 113 "CASTOR"	70
DEL PIRATA COKE	72
LIBRO DE RECEPCION Y DESPACHO	75
PUERTO CERRADO	88
GLOSARIO	90





**OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA
“HOMBRES DEL LITORAL”
(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



EDITORIAL

“1994 – 2008”

La Cofradía “Hombres del Litoral”, ha mantenido, desde sus inicios, una permanente actividad, destinada a cumplir cabalmente las finalidades establecidas en los Estatutos que la rigen, como son el mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus asociados y, al mismo tiempo, de servir de vínculo con la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y sus Oficiales.

Es por ello que, cada año realiza recaladas mensuales, durante las que realiza homenajes o celebra fechas emblemáticas tales como el aniversario de la DIRECTEMAR, el día de la Marina Mercante Nacional o nuestro propio aniversario, además de otras recaladas de convivencia y camaradería, destacándose la efectuada con las “balandras”, ocasión en que se compartieron gratos momentos de alegría y camaradería.

Otra actividad relevante realizada, fue la recalada de fin de año, ocasión especial en que se distinguió al cofrade y primer Contralmirante de la especialidad Sr. Erwin FORSCH R. con la condecoración Medalla al Mérito “Hombres Del Litoral”, por su constante apoyo a nuestras actividades. Además a fines del año se entregaron premios de estímulo al brigadier litoral que egresó con la primera antigüedad de la Escuela Naval y a los Oficiales que ocuparon los dos primeros lugares al graduarse de especialistas litorales.

Nuestro incesante accionar, ha logrado captar el interés de otros oficiales especialistas litoral, quienes en forma paulatina han ingresado a la Cofradía, pudiendo señalarse que en el período señalado, han ingresado ocho nuevos cofrades, alcanzando a la fecha un total de 88 integrantes activos en la Cofradía.

Por otra parte, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, cuya misión es la de cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales, destinados a proteger la vida humana y el medio ambiente acuático y contribuir al desarrollo de los intereses marítimos, ha debido enfrentar un acelerado y notable incremento de las actividades marítimas.

Para poder cumplir cabalmente con todas las tareas, que demandan tener una mayor presencia y control sobre todas las actividades marítimas, la DIRECTEMAR ha tenido un incesante avance en el desarrollo tecnológico e informático, además de un incremento en el personal y los medios logísticos necesarios para cumplirlas. Es así como, a contar del 13 de Junio de 2008, cuenta con el primer buque destinado a facilitar el cumplimiento de su misión en alta mar, el PZM 81 “Piloto Pardo”, unidad que mediante el patrullaje oceánico, permitirá controlar las actividades que se desarrollen en la Zona Económica Exclusiva.

Paralelamente, el escalafón de Oficiales del Litoral también ha experimentado un incesante avance, tanto en número como en reconocimiento. Es así como, después de haber cambiado los grados de los oficiales litorales e igualado a los del resto de los oficiales de la Armada el año 1966 y haber incrementado paulatinamente el número de Capitanes de Navío, el año 1990 la Armada solicitó al Supremo Gobierno modificar el Estatuto de la Fuerzas Armadas, incorporando a los Oficiales del Litoral en la clasificación de Oficiales de Línea, como un justo reconocimiento al incremento de su calidad profesional. Posteriormente, el año 2005 nombró por primera vez, a un oficial litoral como oficial general, Contralmirante y, recientemente, a contar del 30 de Agosto de 2008, se oficializó el uso de la piocha distintiva de la especialidad.

Es por todo ello, que la Cofradía no escatimará esfuerzos para continuar siendo el nexo de los oficiales especialistas litoral, activos y en retiro, con la Armada y la DIRECTEMAR en particular, además de seguir siendo la representante de todos los especialistas en las actividades destinadas a prestigiar la profesión emanada de la especialidad, no olvidando también a los cofrades que la integran y residen fuera de la Región de Valparaíso, quienes pese a estar lejos y participar eventualmente en nuestras actividades, han mantenido un apoyo permanente a nuestro accionar, por lo que la Capitanía Marítima agradece su integración y solidaridad.

No cabe duda, que el nuevo aniversario del Servicio del Litoral, que el 30 de Agosto cumple 160 años de vida y los ya 14 años de existencia de la Cofradía, nos hacen mirar el futuro con confianza y alegría, por lo cual los integrantes de la Cofradía reiteran su compromiso de contribuir al engrandecimiento y prestigio de la especialidad litoral y por ende, del Servicio del Litoral. Finalmente, junto con reiterar nuestro compromiso, recordamos nuestro lema:

“¡HOMBRE BRAVO DEL LITORAL”

“Caballero de Océano y de Vida”

La Capitanía Marítima



PROYECCIÓN AL FUTURO



COMISIONAMIENTO DEL PZM 81 “PILOTO PARDO”

Con motivo de la Ceremonia de Comisionamiento del Patrullero de Zona Marítima, PZM 81, “Piloto Pardo” de la Armada de Chile, ocurrida en la Base Naval de Talcahuano, el 13 de junio pasado, acto al que fui invitado por el Sr. Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval, Contralmirante Sr. Eduardo JUNGE Pumpin, en mi calidad de Presidente de la “Cofradía Hombres del Litoral”, al contemplar esta unidad atracada en el muelle de la Base de Submarinos, Molo 500, me vino el recuerdo de la época en la cual yo me desempeñaba como subjefe del Departamento de Operaciones, en 1979-1980.

En aquel entonces ya la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, DIRECLIT antigua, había ascendido en importancia de Dirección Técnica a una Dirección General y cambiado su nombre por la actual Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR. Era Director el Vicealmirante Sr. Guillermo HALDONEY Hansen (quien originó dicho cambio), Subdirector el CN Sr. Jorge VIDELA Julio, Jefe del Dpto. Logístico el CN. LT. Sr. Jorge MARTIN Cubillos y Jefe del Dpto. de Operaciones el CF. LT. Sr. Sergio BOTTO Nápoli, a quién, por problemas de salud, yo subrogué en diversas ocasiones.

La nueva Ley de Navegación se había aprobado hacia menos de un año (21 de mayo de 1978) y en ella se había incorporado la posibilidad de que la DIRECTEMAR, en forma debidamente regulada, obtuviera ingresos propios pudiendo cobrar tarifas por los servicios que prestara y derechos por las actuaciones que realizara en el desempeño de sus funciones, los que deberían ser destinados, preferentemente, a la señalización y seguridad marítima. Los ingresos que hasta ese momento se habían recaudado eran relativamente modestos, sin embargo, habían originado la necesidad imperiosa de planificar el gasto a corto, mediano y largo plazo y adecuar las estructuras de la organización y los sistemas administrativos y contables de la DIRECTEMAR a la nueva realidad que se afrontaba.

Es así que la planificación presupuestaria revolucionó el Servicio del Litoral con diversos proyectos en distintas áreas operativas y técnicas como ser, en lo principal: búsqueda y salvamento marítimo, combate de derrame de hidrocarburos, telecomunicaciones e informática, señalización marítima, inspecciones de buques, policía marítima y, por supuesto, también adecuar nuestra reglamentación y legislación marítima a las nuevas circunstancias que se presentaban tanto en lo nacional como también, para asumir responsabilidades en lo internacional.

Para sustentar todo lo anterior se conceptualizó, como algo primordial, contar como apoyo operativo no solo con las lanchas patrulleras de puerto que se tenían en aquel entonces, sino también con unidades costeras (LPC, SAR, LEP, LSG) proyectándose que a futuro, porque no, llegar a tener patrulleros de altamar, aunque esto se hubiera considerado imposible en un principio. Todo lo anterior, matizado con elementos de apoyo aéreo para ayuda en todas las actividades de patrullaje, de búsqueda y salvamento marítimo y de señalización marítima.

A casi treinta años de aquel entonces he visto materializado, con verdadero orgullo, el comisionamiento del patrullero de zona marítima "Piloto Pardo", unidad de 80 metros de eslora, manga de 13 metros, desplazamiento de 1785 toneladas, velocidad de más de 20 nudos, con propulsión de dos motores diesel, con una autonomía de 30 días y alcance de 8000 millas náuticas a 12 nudos, estando clasificada por el Lloyd`s Register of Shipping +100 A1+LMCUMS.

Esta Unidad junto a otra que se construirá posteriormente "Policarpo Toro" forma parte del proyecto Danubio IV y fue construida por los Astilleros y Maestranzas Marítimas de la Armada, ASMAR, para la DIRECTEMAR.

Al "Piloto Pardo", la Armada le ha asignado los roles principales de: vigilancia, protección y control de los espacios marítimos y búsqueda y salvamento y como roles secundarios: el mantenimiento de la señalización marítima; el control y combate de la contaminación del mar

causados por derrames y el apoyo logístico a zonas aisladas. Su puerto base será Talcahuano y dependerá de la Comandancia en Jefe de la II Zona Naval.

La ceremonia de entrega y comisionamiento del PZM "Piloto Pardo" fue presidida por el Sr. Ministro de Defensa Nacional acompañado por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, interviniendo el Sr. Director de ASMAR con un discurso de entrega y el Sr. Director General del Territorio Marítimo, con un discurso de recepción de la unidad. Entre dichos discursos, se firmó el certificado de la aceptación de la unidad y se dio lectura de los Decretos de incorporación a la Armada de la Unidad y del nombramiento del Comandante, procediéndose, posteriormente, al embarco de la primera dotación, la que estará compuesta por 8 oficiales y 26 Gente de Mar.



Primera dotación
del PZM 81 "Piloto Pardo"
al momento de embarcarse

Al respecto de lo expuesto anteriormente, quiero citar partes del discurso que expuso el Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante don Edmundo González Robles:

"En esta ocasión se pondrá en servicio el PZM 81 "Piloto Pardo", como parte del Proyecto Danubio, plan concebido para ir dotando de embarcaciones a la Autoridad Marítima Nacional, con el fin de facilitarle el cumplimiento de su misión.

En efecto, más allá de la "Vigilancia y Control Marítimo", noble misión y de gran importancia, ya que por Convenios Marítimos Internacionales vigentes, Chile tiene la responsabilidad de asumir las tareas de búsqueda y rescate de la vida humana en el mar, ante cualquier siniestro marítimo que acontezca en nuestra área de responsabilidad en el Océano Pacífico Sur oriental, que cubre 26,5 millones de kilómetros cuadrados, una superficie 35 veces mayor a la del Chile continental.

Como roles secundarios, pero de gran proyección, el PZM 81 será responsable del Control y Combate a la Contaminación Acuática, del Mantenimiento de la Señalización Marítima y del Apoyo Logístico a Zonas Aisladas del país. Sumados todos estos roles, se puede afirmar, con cierto grado

de certeza, que este patrullero oceánico va a ser una de las unidades más ocupadas de nuestra Armada.

Por eso fue un acierto el nombre que se le dio: Piloto Pardo, personaje legendario del Servicio del Litoral. Al mando de la Escampavía “Yelcho” cumplía regularmente las difíciles, cuanto peligrosas tareas, de abastecer los faros australes, cuando en Agosto de 1916, recibió la orden de ir al rescate de los tripulantes del velero mixto inglés “Endurance”, nave del explorador Sir Ernest SHACKLETON, destruida por los hielos, cuyos hombres llevaban más de un año como náufragos en la Antártica.

SHACKLETON, a bordo de una chalupa con unos cuantos marineros, se había lanzado al mar en busca de auxilio. No tuvo éxito en las Georgia, las Malvinas, Montevideo y Buenos Aires; si lo tuvo en Punta Arenas, cuya autoridad naval dispuso que la “Yelcho”, al mando del Piloto Pardo, emprendiera el rescate en pleno invierno. El 25 de Agosto de 1916, tras una muy difícil navegación, con mal tiempo y entre los hielos, logró recuperar a los náufragos desde la Isla de Elefantes y traerlos sanos y salvos de regreso a Punta Arenas.

Luis PARDO Villalón fue un destacado marino egresado de la Escuela de Pilotines, centro de formación de los Marineros Mercantes de la época, regido por la Armada de Chile. La disciplina y la formación marinera nada tenían que envidiar a la otorgada por la Escuela Naval, de modo que era frecuente que se contratara a los alumnos más distinguidos para cumplir funciones marítimas en la Armada, tal como lo era el abastecimiento de faros, entre muchas otras.”



Tte 2º LT Jacob SILVA P. oficial
de Operaciones Marítimas PZM 81

El Patrullero de Zona Marítima “Piloto Pardo” que hoy comisionamos, es una nave con moderno diseño, particularmente apto para el cumplimiento eficiente de los roles anteriormente descritos. La versatilidad de este buque quedará debidamente comprobada en las frecuentes demandas causadas por emergencias, de diferente magnitud y origen, que afrontan en sus travesías todas las unidades de la Armada de Chile. Cabe informar que en el año próximo se entregará la segunda unidad de la clase, el PZM “Policarpo Toro”, con el cual se incrementará notoriamente la cobertura de los roles que corresponden a estos buques.

Con el “Piloto Pardo” iniciaremos lo que es un mandato ineludible para quienes tienen el deber de ejercer soberanía. Me

refiero a que para afirmar esa soberanía, hay que “estar y permanecer” en el territorio que nos ha sido encomendado para hacer valer nuestros derechos.

Se nos hace un deber representar en este acto que esa tarea se perfecciona y consolida cuando naves nacionales, tanto pesqueras, de investigación científica, de prospección de la pesca misma, u otras, se internan en la Z.E.E. y realizan sus respectivas faenas y deberes en ese espacio marítimo sobre el cual Chile tiene derechos inalienables.

No cejaremos en la vigilancia y control de ese espacio económico marítimo, pero además hay que dar fuerzas a tales derechos explotando sus riquezas para beneficio del pueblo chileno. Si grandes flotas de lejanas potencias marítimas vienen a hacer sus capturas en nuestras aguas, es porque la riqueza de la biomasa marina de nuestra Z.E.E. es altamente productiva. La Armada de Chile efectúa una gran inversión para defenderla. Positivo sería que fuera explotada en forma sustentable por industriales pesqueros chilenos.

Hecho este llamado, vaya el reconocimiento de la Armada de Chile a ASMAR, industria nacional de la construcción naval que muestra una vez más sus elevados índices de capacidad tecnológica, al entregarnos un buque que deberá ser un factor de interés para las Marinas de naciones con un nivel de desarrollo similar al de Chile, destacándose en este proyecto nuestro trabajo combinado con nuestros hermanos de la Armada Argentina.

Señoras y Señores: he tenido el honor de dirigirme a ustedes en esta ocasión, la que marca un hito en el mejoramiento de las funciones navales relacionadas con actividades marítimas civiles, que se desarrollan en el territorio oceánico de nuestra Patria. Sé que en el corazón de cada uno de ustedes se invoca al Altísimo para impetrar su protección sobre este buque y quienes lo tripulen, permitiéndoles cumplir a cabalidad los roles que les han sido asignados para la protección y control de nuestros espacios oceánicos, con miras al progreso de Chile y de todos sus chilenos.”



Durante visita al buque se aprecian las siguientes autoridades:

Ministro de Defensa Sr. J. GOÑI C.;
C. J. A. Almirante Sr. R. CODINA D.;
Intendenta de Concepción Sra. M. A. FUENTES F.; C. J. IIª Zona Naval C. A. Sr. E. JUNGE P.;
DIRSOMAR C. A. LT Sr. J. P. HEUSSER R. y el
C. F. Sr. M. SILVA Terán, Comandante del
PZM-81

Con las palabras del Sr. Director General se puede apreciar la gran importancia que le ha dado la Armada a este buque y a las labores que deberá cumplir, estimando que la comunidad marítima nacional e internacional que laboren o transiten por nuestra zona económica exclusiva o por aquellas zonas más allá de las 200 millas marinas, en las cuales, por convenios internacionales, Chile ha adquirido responsabilidades sobre seguridad para la vida humana en el mar o protección del medio ambiente acuático, estarán amparadas y asistidas en sus reales emergencias y la DIRECTEMAR estará cumpliendo, cabalmente, el lema que la distingue “Somos Protectores del Mar”.



V. A. Sr. F. Martínez V.; C. A. LT Sr. E. Forsch R.
y Maritgob. Talcahuano C. N. LT Sr. D. Sarzosa B.



C. J. A. y DIRECTEMAR junto a otras
autoridades visitando el buque

Por último, estimo que al cabo de treinta años, con el comisionamiento del PZM “Piloto Pardo”, materialmente, se alcanzó la cúspide para dar satisfacción a la misión de la DIRECTEMAR y en el caso de mi generación y de las generaciones anteriores y posteriores, que nos encontramos en retiro, debemos sentirnos orgullosos con el desarrollo y avance que ha experimentado hasta la actualidad el Servicio del Litoral, porque fuimos los hombres que con profesionalidad, iniciativa, esfuerzo, espíritu de cuerpo, transparencia y gran lealtad con la Institución, sentamos las bases y la conducción para llegar a este presente de progreso que exhibe la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRE Muñoz
PRESIDENTE COFRADIA HOMBRES DEL LITORAL

EXPERIENCIAS DE UN CONTROL DE DERRAMES EN EL GOLFO DE MÉXICO

El día 23 de Octubre del 2007, en el Golfo de México se produjo una colisión entre dos plataformas petroleras, lo que ocasionó un derrame de hidrocarburos y gas, debido a que una de ellas, la Usumacinta golpeó el árbol de válvulas de la plataforma KAB 101, ubicada en el pozo del mismo nombre.

A raíz de la emergencia y, como consecuencia de las malas condiciones meteorológicas en el área, con rachas de viento de 130 Km./hora y olas de 6 a 8 mts, se dispuso la activación del zafarrancho de abandono para evacuar a 86 trabajadores que se encontraban a bordo, procediéndose previamente, por parte del personal especialista a cerrar las válvulas subsuperficiales de seguridad del pozo KAB 101.

No obstante lo anterior, y debido a la situación que se vivía, lamentablemente éstas no quedaron con la suficiente hermeticidad, lo que reactivó la fuga de hidrocarburos y gas, en menor cantidad, quedando sin control.

Durante las maniobras de abandono, en un mar embravecido y en la oscuridad, 19 trabajadores perdieron la vida y 4 fueron declarados desaparecidos, situación que a la fecha continúa siendo investigada por la Autoridad Marítima mexicana.

Las acciones para controlar el derrame se iniciaron de inmediato por parte de Petróleos Mexicanos, PEMEX, y la Marina Mexicana, a través de la Capitanía de Puerto, con base en Puerto Carmen, mediante el tendido de barreras de contención y una constante supervigilancia aérea, para observar el comportamiento de la mancha.

Fue en estas circunstancias que PEMEX requirió de la ayuda internacional, y solicitó a la empresa británica brasilera ALPINA BRIGGS sus servicios, debido a su experiencia en operaciones de control de derrames, y a que, es la encargada, por PETROBRAS, de operar los Centros de Defensa Ambiental (CDA) en Brasil, y la única en Sudamérica, con capacidad de respuesta para un TIER 3 (derrames mayores y a distancia).

La intervención en este incidente, exigió 8 semanas de esfuerzo en terreno, con actividades de Búsqueda y Salvamento, control del pozo, operaciones contra incendio, contramedidas en la mar y la playa y el establecimiento de un sistema de control y comando, utilizando para ello el Sistema de Comando para Incidentes, a través de un Comando Unificado, conformado por Secretaría de

Marina (Comandancia en Jefe de la Marina), Petróleos Mexicanos (PEMEX), y organismos ambientales.

La empresa contratista, de la cual formaba parte quien suscribe este artículo, tenía como misión entregar asesoría técnica especializada a este Comando, así como también coordinar los diferentes frentes de trabajo contra la contaminación, (diseño de estrategias para operaciones off-shore, costeras y de limpieza de playas) apoyo logístico, (selección y mantenimiento de los equipos) preparación de la documentación y de los informes, siempre dentro de los procedimientos recomendados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

CONTENCIÓN Y RECUPERACIÓN DE HIDROCARBUROS EN ALTA MAR

Para confinar el hidrocarburo que manaba del pozo se utilizaron barreras oceánicas, dadas las condiciones de oleaje y corriente imperantes en el área, siendo éstas desplegadas desde embarcaciones tipo Remolcadores de Alta Mar, adoptándose diferentes conformaciones, predominando las del tipo O, U, y J, lo que permitía contener y recuperar mediante el uso de skimmers que utilizaban diferentes principios de operación tales como discos, cuerda y cepillo oleofílico, de vertedero, y de succión.



Despliegue de barreras para contención del petróleo que emanaba del pozo KAB 101 siniestrado

Durante las dos últimas semanas de operación, se trajo desde Europa un tipo de barrera que dio excelentes resultados en alta mar, pues está diseñada para operar con corriente de hasta 4 nudos y oleaje fuerte, denominada Current Buster, de fácil lanzamiento, operación y gran rendimiento. Una de las preocupaciones del Comando Unificado, era que la contaminación derivara a aguas jurisdiccionales de EE. UU. de Norteamérica, por lo cual se mantuvo un continuo intercambio de informaciones con el U.S.C.G., situación que afortunadamente no ocurrió, no siendo necesario activar el Plan de Contingencia MEXUS, suscrito entre México y EE. UU. de Norteamérica, para colaboración mutua en caso que un derrame traspase las fronteras entre ambos países.

Una situación inesperada, vino a complicar el panorama, y este fue un incendio provocado por una chispa generada durante los trabajos de control de fuga de gas que se estaban realizando en la plataforma siniestrada, y que consistía en la inyección de lodo, generándose una nube de ácido sulfídrico que obligó a extremar las medidas de seguridad en las operaciones, dada la peligrosidad de dicha sustancia química para la salud humana, estableciéndose anillos de seguridad y el uso permanente de detectores de este gas.

En las tareas de control de incendio participaron 6 embarcaciones especializadas. Si bien en principio, esta situación fue considerada un inconveniente, con posterioridad, y paradójicamente, pasó a ser parte de la solución al problema del derrame, pues un porcentaje importante, tanto del hidrocarburo como del gas se quemaba, pasándose de una contaminación marina a una aérea.



Embarcaciones especializadas en el combate de incendio de la plataforma

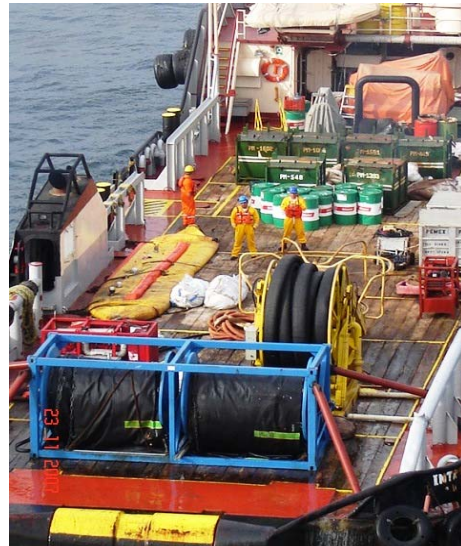
Conjuntamente con el despliegue de equipos de contención y recuperación, se apeló a la dispersión química, procedimiento contemplado en la planificación de contingencia y aprobado por los organismos ambientales y por la Secretaría de Marina, y aplicada a aquellas manchas que no eran contenidas por las barreras. De igual forma, contribuyó bastante al control del derrame, la composición de éste, pues se trataba de un hidrocarburo ligero (API 37.5)

LIMPIEZA DE PLAYAS

A pesar de las medidas adoptadas para evitar que el hidrocarburo llegara a la costa, en una oportunidad se produjo una varazón de mezcla oleosa en la playa, ante lo cual se dispuso limpieza manual de ésta mediante el uso de palas, rastrillos y material absorbente, a cargo de cuadrillas de personal compuesto por trabajadores de PEMEX, personal de la Marina y lugareños, los que previamente recibieron instrucción y entrenamiento de parte de la empresa contratista, a través de un curso denominado Agentes Ambientales Voluntarios, lográndose la recuperación total del sector

afectado, que posteriormente fue monitoreado por las organizaciones ambientales y la Universidad local, para determinar el grado de afectación del sector comprometido.

Personal y material utilizado para la contención, limpieza y recuperación del petróleo derramado, tales como dispersantes químicos, skimmers, etc.



TRABAJOS DE CONTROL DEL POZO

La principal preocupación en esta emergencia fue extinguir el incendio y parar las emanaciones de petróleo y gas, ya que si no se controlaban ambas variables, el incidente podría escaparse de control. Es por ello que ingenieros, técnicos y trabajadores de la empresa petrolera realizaron extenuantes labores de extinción del fuego, pues la temperatura que afectaba la estructura de la plataforma USUMACINTA, principalmente el cantiliver (puente que une ambas plataformas) y la torre de perforación, ponía en riesgo la estabilidad de la estructura de la plataforma, así como los pozos que se encuentran en la misma.

La situación antes descrita, determinó que la empresa PEMEX elaborara un plan de trabajo, que fue aprobado por el Ministerio Público, y que contemplaba los siguientes puntos:

- Eliminación de la torre del equipo de perforación, contemplándose como alternativa el corte de las vigas del cantiliver (puente) y el retiro de éste para dejar el espacio abierto, de tal forma de extinguir el pozo e introducir el equipo requerido para su control.
- Una vez despejada el área y apagado el pozo se procedería al corte del cabezal de válvulas dañados (de donde emana el derrame) y la instalación de un juego de válvulas y preventores, con lo cual se controlaría el pozo.

- Instalación de una campana encima de la válvula dañada, que permitiera que el fuego del pozo pueda ser encendido y apagado de manera controlada, lo que permitiría:
 - Minimizar el impacto al medio ambiente, y
 - Efectuar las operaciones requeridas de manera más segura.

El día 16 de Diciembre del 2007, luego de complicadas maniobras, el equipo técnico de PEMEX, utilizando la grúa de un buque especializado logró colocar exitosamente el conjunto de válvulas sobre el cabezal del pozo de acuerdo a lo planificado, confirmando el cierre definitivo de la fuga, procediéndose de inmediato a taponar el pozo por medio de inyección de cemento y con ello completar los trabajos de control de derrames.

COMENTARIO FINAL

Si bien este tipo de incidente no es común en nuestro país, pues la actividad off shore es escasa, nuestra posición geográfica y la condición de país importador de hidrocarburos, hace que estemos expuestos a sufrir las consecuencias de un derrame masivo y lejos de los Centros de Respuesta, debido a que las rutas de los buques tanques contempla navegación por pasos difíciles, en donde, además, las condiciones meteorológicas generalmente son adversas, aumentando por tanto las probabilidades de una emergencia ambiental, como ya sucedió con el B/T Napier en 1973, el Metula en 1974, el Cabo Tamar en 1978, el Cabo Pilar en 1987, y más recientemente el B/T José Fusch en el año 2001.

Es por ello, que al analizar el incidente ocurrido en el Golfo de México, se pueden extraer algunas experiencias que son de interés y ayudarán a enfrentar los graves problemas a los que se ven enfrentado los Estados como el nuestro y que principalmente dicen relación con:

a.- Definición de las estrategias de respuestas y la responsabilidad ante un derrame de hidrocarburo, la que siempre será del país en cuya área de responsabilidad ocurre, cualquiera sea su magnitud. Dicha respuesta y su estrategia deberá estar considerada en su propia planificación y estructura organizacional nacional, la cual a partir de la evaluación de los riesgos de contaminación y del equipamiento a disposición de la Autoridad responsable, deberá ser capaz de dar adecuada respuesta.

Una respuesta adecuada, al menos deberá considerar acciones tendientes a minimizar la fuente emisora por medio de acciones de salvataje y reparaciones de fortuna, procurando que éstas se realicen en lugares previamente determinados por el Estado y que otorguen, en lo posible,

facilidades y seguridad para estos efectos. En caso que un derrame afecte un área limítrofe, cada país se ocupará de su área nacional, procurándose la prestación de una mutua colaboración, conforme a los acuerdos bilaterales que existan.

Asimismo, la planificación de contingencia, deberá considerar la coordinación y financiamiento de apoyo internacional, tanto de otros Estados como de empresas contratistas extranjeras, que se estime debe ser solicitado en caso de ocurrencia de un derrame de gran magnitud (grado o TIER 3), en concordancia con la evaluación de riesgos que se determine (generalmente sobre 1500 metros cúbicos).

b.- Considerar el financiamiento de un monto autorizado de inversión que sea suficiente para asegurar el esfuerzo logístico y operacional de las primeras operaciones ante una emergencia de contaminación de gran magnitud (grado o TIER 3). El respaldo de este financiamiento proviene de los Convenios Internacionales CLC 69/92 e INTERVENCION 69/73, con especial atención al Convenio OPRC sobre reembolso de los costos de ayuda en base a los fondos de asistencia internacional. Asimismo, se puede considerar el financiamiento que proviene de los armadores a través de los Clubes P and I.

c.- Finalmente, en relación a la ayuda internacional y los procedimientos de Aduana, Inmigración y sobrevuelo, el país solicitante de la ayuda debe considerar las medidas para hacer expedita la transferencia de equipos y personal del extranjero durante una emergencia, fundamentalmente en lo referente a permisos de sobrevuelo y aterrizaje de aviones, ingreso de naves, aprobaciones previas de Aduana, Inmigración, visas, permisos de trabajo, etc.

Colaboración: Litoral Sr. Emilio LEON Hoffmann



HOMENAJE A LA MARINA MERCANTE NACIONAL

La Cofradía Hombres del Litoral, rindió homenaje al día de la Marina Mercante Nacional, durante la recalada efectuada el día 19 de Junio de 2008 en el Club Naval de Valparaíso. En esa ocasión, el discurso alusivo fue realizado por el cofrade Francisco BARRIENTOS Alvarado, el que ha su término leyó la poesía alusiva que se inserta a continuación del mismo, siendo entusiastamente aplaudido por su lograda intervención.

Asistieron como invitados el Piloto 2º Sr. Rodrigo Pinta-Agüero Coromina en representación del Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos de la M.M.N. A.G., Sr. Arturo MÁRQUEZ Soto, el Presidente del Colegio de Ingenieros de la M.M.N. A.G., Sr. Héctor ARANCIBIA Blanco y el Director del Colegio Técnico de Tripulantes y Portuarios de Valparaíso, Sr. Luis ATINEOS Lazarte.

Posteriormente, el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos leyó un poema de homenaje también alusivo a la Marina Mercante nacional.

DISCURSO DE HOMENAJE A LA MARINA MERCANTE NACIONAL

El tiempo transcurre en forma inexorable, nada ni nadie lo puede detener y en su transcurso suceden acontecimientos de las más variadas índoles en forma simultánea y en distintos lugares, donde la participación del ser humano siempre está presente expresando sus habilidades y capacidades, y también porqué no decirlo de sus falencias y limitaciones.

La Marina Mercante Nacional cumple 190 años de existencia, tiempo no menor durante el cual su presencia ha sido de una contribución permanente a la Nación y a la sociedad que es de un invaluable valor dada su participación tanto en el servicio interno como en el externo, quedando de manifiesto el esfuerzo mancomunado de Armadores, Operadores y de la gran capacidad y calidad profesional de las dotaciones.

Sin duda alguna, las actividades que se relacionan con el que hacer propio de la Marina Mercante en su ámbito y espacios es de suyo compleja y en este sentido también participan en forma complementaria otros sectores productivos como son la pesca, la investigación científica, la exploración y explotación del suelo y sub.-suelo acuático, la industria naval, por otra parte el Estado actúa como ente regulador a través de distintas Instituciones como son la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Servicio de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, Servicio de Impuestos Internos, Tesorería General de la República, Servicio de Inmigración entre otros.

La historia registra y establece que con fecha 25 de Junio del año 1818, don Francisco Ramírez propietario de la fragata mercante “Jertrudis de las Mercedes” alias “La Minerva”, solicitara al Gobierno del Capitán General Don Bernardo O’Higgins Riquelme el primer pedimento de una licencia para enarbolar el Pabellón Nacional y con ello amparar sus derechos respetando la leyes de la República en cualquier circunstancia, quien al tomar conocimiento dispuso que tanto el Ministerio de Hacienda como la Administración de Aduanas informaran al respecto, y habiéndose cumplido este tramite de forma favorable, al día siguiente y a su dorso, es decir que el 26 de Junio de 1818 se concede legalmente la Licencia requerida y de esta forma la nave pudiera emprender su viaje al Río de la Plata con productos del país.

Por Decreto Supremo N° 106 de agosto de 1922 se estableció que el 26 de Junio de cada año se celebre el día Oficial de la Marina Mercante Nacional.

Es del caso reconocer el espíritu de servicio incondicional de tantas personas que en su momento decidieron incorporarse a la Armada de Chile, tal es el caso del Piloto Sr. Luís Pardo Villalón, quien ingreso a la Escuela de Pilotines en donde se formaba a los futuros Oficiales de la Marina Mercante Nacional y Pilotos para la Marina de Guerra con fecha 26 de Julio de 1900 y cuyo egreso fue el 9 de Octubre de 1903, transcurrido un tiempo fue contratado por la Armada con fecha 27 de Junio de 1906 en calidad de Piloto.



El 14 de junio del año 2007 se bautizo en los Astilleros y Maestranzas de la Armada en el puerto de Talcahuano una nueva Unidad Naval con el nombre de “Piloto Pardo” la cual entro al Servicio Oficial de la Armada de Chile hace pocos días, siendo esta la segunda nave que luce tan gallardamente este nombre y que a su solo recuerdo hace sentir la tranquilidad, satisfacción y orgullo de quienes día a día entregan sus mejores esfuerzos en forma anónima

para cumplir abnegadamente con sus obligaciones, renunciando voluntariamente a sus legítimos derechos de permanecer y disfrutar del cariño y afecto familiar que están implícitos en todo ser humano y que la sociedad reconoce de forma irrestricta.

La Cofradía hombres del Litoral rinde en forma muy modesta pero sincera este homenaje a la Marina Mercante Nacional y es su compromiso recordar con respeto a todos aquellos que han perdido su vida en Actos del Servicio y hacer llegar sus condolencias a cada uno de los familiares afectados por intermedio de quienes los representan tan dignamente.

A los cofrades presentes los invito a ponerse de pie para brindar un aplauso calido y fraterno y desearles felicidades personales, familiares y éxitos profesionales a todos los que se desempeñan en la Marina Mercante Nacional

RECUERDOS

I

Marinero larga las amarras, abordo están los pertrechos
Parecen todos muy contentos, pero hay dolor en el pecho
Es cierto que estamos en la mar, este es un hecho
Navegaremos con precaución, pasaremos libre por el estrecho

II

Podrás zarpar sin capitán, y como buen novato
No sabes que nunca falta el perverso chivato
Es el que siempre te hará pasar un mal rato
No lo conoces y no figura en ningún contrato

III

Siempre confiamos en el trabajo del contraamaestre
El se exige y nadie le dice que lo demuestre
Sus órdenes y maniobras nunca llaman a confusión
Todos entienden que no es fácil la navegación

IV

Como no saber de la inquietud del fogonero
Que hace tantos esfuerzos para llegar primero
Y que decir del preocupado aceitero
Con su hábil pulso siempre es certero

V

Todo parece bien, pero alguien reclama del cocinero
A veces esta callado, pero en otras tira del mortero
Algunos son muy astutos y en extremo zalameros
Siempre se quieren aprovechar del diligente ranchero

VI

Llegaras a tierras desconocidas
Y veras lo que sabes de oídas
Tendrás encuentros y acciones desmedidas
Tus sentimientos siempre estarán con la prometida

VII

Estamos de vuelta, todos quieren contar sus aventuras
Atrás quedaron olvidadas algunas penas y amarguras
El descanso es lo que te corresponde en legítimo derecho
Marinero pasa las amarras, el viaje ya esta hecho

Litoral Francisco BARRIENTOS Alvarado

HOMENAJE AL DÍA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Introducción

Buscando en mi viejo baúl, celoso custodio de hojas caídas, cubiertas por el tiempo y el desorden de los recuerdos, me he hallado con un poema atingente al motivo de esta feliz Recalada.

Me halaga el contenido de este poema de siete estrofas – cuyo autor ignoro, Canta la generosidad y solidaridad del viejo y sapiente hombre de mar para el naciente y vacilante marino. Por las vivencias y lecturas encuentro éste es vínculo real en la admirable convivencia de las tripulaciones de la Marina Mercante.



TEMPESTAD

*Esas tonterías de tus diecinueve años.
Escúchame muchacho y no suspires más;
si soy torpe al hablarte, no creas que me
burle.
Es el lenguaje rudo de los hombres de mar.*

*Tú eres un barco joven que por primera vez
se encuentra proa al viento en una
tempestad.
¡Y hay tantas tempestades detrás de los
veinte años,
que nuestra propia vida misma es a veces
un solo huracán!*

*También fui como tú...sollocé como un niño
Y tuve unos virulentos deseos de huir;
y ahora, aquí me ves. La sapiencia del
marino
está en salir airoso del primer temporal..*

*Una mujer que pasa..., Qué importa! Una
gaviota
y en cada cielo extraño hay mil gaviotas
más,
las féminas en la vida de todo marinero
son olas que besan y surcando se van.*

*Contempla mis cabellos y escucha mi
experiencia.
Son mis canas las que hablan, te hará bien
escuchar.
He amado mucho y no hay amor que valga
una lágrima amarga de un lobo de mar.*

*Bebe un poco y olvida. ¡Es la vida tan corta!
Larga todo el velamen y no mires atrás.
¡Las mujeres que cruzan la vida del marino
son olas que besan y surcando se van!*

BRINDIS ALUSIVO A LA M. M. N.

He vuelto a sentir a los hombres mercantes de ayer.

He vuelto a leer su generosa y solidaria historia.

He vuelto a la mar de la fraternidad

He vuelto a percibir en el ocaso del otoño

los vaivenes humanos de las recepciones y despachos

compartiendo el sosiego y la tristeza del zarpe de casa

y sentir el calor del regocijo del ansiado retorno.

¡Hoy como antaño!

Abrazado a la identidad

entre litorales y mercantes

brindo con solemnidad

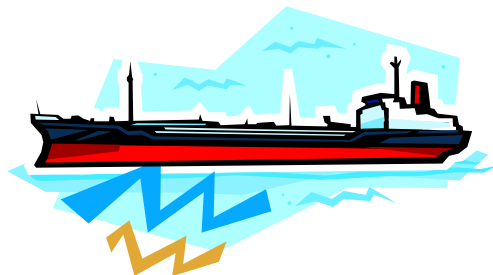
por la Marina Mercante Nacional y siempre por nuestra leal amistad.

¡SALUD...!

Cofradía "Hombres del Litoral" – Recalada 19 JUNIO 2008

Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos





EL CONTROL DE BUQUES EXTRANJEROS POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Comentario previo

Para quien no esté familiarizado con la materia, el título de este artículo, que corresponde a la real naturaleza de la actividad, tiene algo de grandioso que puede crear expectativas irreales respecto a sus frutos. Sin ninguna duda, como pretendo explicar, el control por el Estado Rector del Puerto es vital para disuadir la presencia de buques sub estándares, pero no evitará totalmente la aparición esporádica de naves de esta clase, en la medida en que el incentivo económico impulse a algunos armadores a correr el riesgo de una detención por el Estado Rector o a una negación de permiso de ingreso a puerto.

En la medida en que estas apariciones sean distanciadas en el tiempo, podremos pensar que se está cumpliendo el objetivo. Bajo este prisma, con el afán de dar a conocer esta poco conocida actividad y aprovechando una gentil invitación de los amigos de la “Cofradía Hombres del Litoral”, ofrezco esta resumida información acerca de la muy especializada, interesante e importante labor de supervisión de buques extranjeros que efectúa la Autoridad Marítima.

Introducción

Un Estado costero o ribereño ejerce su jurisdicción en los espacios marítimos aledaños a su territorio bajo diversos enfoques y medios, dependiendo estos de la naturaleza del asunto sobre el cual se trate. Para esquematizar un poco podemos definir dos grandes formas de aproximación del Estado a este ejercicio de autoridad jurisdiccional: una, que podemos llamar “aproximación estatal mediante la autoridad civil” y la segunda, la “aproximación estatal mediante la autoridad marítima”.

La primera, en el caso nacional, es ejercida mediante organismos tales como el Servicio de Aduanas, Policía de Investigaciones (Policía internacional), Autoridad Sanitaria, Servicio Agrícola y Ganadero e incluso, si la situación así lo requiere, mediante los Tribunales de Justicia,

el Servicio de Impuestos Internos, autoridades del trabajo y, sin pretender abarcar a todos, también podría ser necesaria la intervención de autoridades del ámbito de las relaciones exteriores.

En cuanto a la Autoridad Marítima, ésta se ejerce bajo tres formas: como Estado costero o ribereño, aplicando leyes y reglamentos nacionales, como la Ley de Navegación o el Reglamento de reconocimiento de naves y artefactos navales, a modo de ejemplo en el caso chileno; como Estado de abanderamiento o Administración, verificando el cumplimiento de la normativa nacional a naves del propio pabellón y emitiendo la correspondiente certificación, y como Estado Rector del Puerto. Este último caso está referido a la supervisión de naves extranjeras que recalán en puertos de un Estado y que quedan sujetas a ser inspeccionadas por funcionarios debidamente autorizados para ello; de ahí su nombre.

Un poco de historia

La seguridad de la navegación y su correspondiente efecto en salvaguardar la vida humana en el mar, unido esto a la prevención de la contaminación acuática y también atmosférica del medio marino constituyen una preocupación de la mayor importancia en la comunidad marítima, preocupación que se ha ido incrementando en la medida en que se han producido accidentes con elevadas pérdidas de vidas y otros con resultado de enormes daños al medio ambiente, en particular, debido al varamiento o hundimiento de petroleros.

Aquí cabe mencionar el papel vital de la Organización Marítima Internacional, OMI, organismo de las Naciones Unidas cuyas responsabilidades incluyen la facilitación de la cooperación entre Estados en materias técnicas de buques que realizan tráfico internacional, en la promoción general de altos estándares en seguridad marítima y en el esfuerzo para una mayor eficiencia en la navegación y en la prevención y control de la contaminación proveniente de los buques.

La OMI nació en una conferencia internacional realizada en Ginebra en 1948, bajo el nombre de Organización Marítima Consultiva Intergubernamental, cambiando a su denominación actual en 1982. A la fecha son miembros de la OMI 167 Estados, además de 3 miembros asociados.

Para cumplir sus objetivos, resumidos en lograr una navegación cada vez más segura y protegida, en un ambiente marítimo limpio, la OMI emite disposiciones o normas obligatorias que sus Estados miembros se comprometen a hacer cumplir, en los buques de la propia bandera; asimismo, por la vía de los acuerdos regionales, los Estados asumen la obligación de supervisar, mediante inspectores autorizados, el cumplimiento de estas normas en los buques

de otras banderas que arriben a sus puertos, dando origen al control por el Estado Rector del Puerto.

Cabe mencionar que estas inspecciones deben comprender sólo aquellas materias cubiertas por Convenios internacionales que el Estado ha ratificado e incorporado en su sistema legal y que su realización no constituye otorgar al buque un certificado de navegabilidad ni reemplaza el cumplimiento estatutario obligatorio o las responsabilidades legales del capitán, compañía, armador, Estado de abanderamiento o de la organización reconocida.

Dentro de los convenios aplicables, aparecen como fundamentales para ejercer este control el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardias para la gente de mar, STCW. Estos convenios son los pilares de la seguridad de la navegación y de la prevención de la contaminación marina.

Principales razones que llevaron a la creación del control a buques extranjeros.

Pese a la nutrida emisión de normas OMI obligatorias y al compromiso de aplicarlas por parte de los Estados miembros, la ocurrencia de accidentes marítimos se mantuvo a través del tiempo y los resultados de las investigaciones mostraron serios incumplimientos de la normativa o falta de control y omisiones por parte de los propios Estados, o de las organizaciones reconocidas que actúan en su nombre, de armadores, compañías operadoras y también de los buques.

Esto llevó a concluir en la necesidad de realizar un control o verificación mutua, lo que finalmente dio origen al control por el Estado Rector del Puerto, cuya característica principal es que se ejerce sobre buques de otras banderas. Los primeros en llevar a la práctica en forma conjunta esta actividad fueron los países europeos, quienes crearon el Acuerdo (MOU) de París, en 1982. También este control era y es llevado a cabo por el Servicio de Guardacostas de los EE. UU. de Norteamérica, pero sin formar parte de acuerdos regionales como miembro pleno sino que como observador. Mediante los acuerdos regionales, nueve a la fecha a nivel mundial, se ha logrado estandarizar los procedimientos de inspección, crear bases de datos comunes, intercambiar informaciones específicas, obtener estadísticas regionales y, en general facilitar el control mediante la mutua cooperación.

Acuerdos en los que participa Chile

Como consecuencia del control coordinado y estandarizado ejercido por el Acuerdo de París y el U.S.C.G., en los años 80 se produjo un éxodo de buques de bajos estándares a otras zonas del planeta, dentro de las cuales estuvo Latinoamérica. Esta situación llevó a los países de la región, a través de la ROCRAM (Red operativa de cooperación regional de las Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá) a crear, en noviembre de 1992, el Acuerdo Latinoamericano para el control por el Estado Rector del Puerto, también conocido como el Acuerdo de Viña del Mar, en razón de haber sido ésta la ciudad en la cual se aprobó su creación.

Los países del Acuerdo de Viña del Mar iniciaron sus funciones en 1994 y la actividad ha mostrado un crecimiento permanente hasta nuestros días. El organismo que administra el Acuerdo y le da la necesaria continuidad es la Secretaría, la cual está establecida en Buenos Aires, Argentina, asumida por la Prefectura Naval de ese país, al igual que el Centro de Informaciones del Acuerdo Latinoamericano, CIALA, base de datos en la cual se registran las inspecciones de los buques en la región y de la cual se obtienen las estadísticas de la actividad. En este Acuerdo participan trece países latinoamericanos:

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Honduras, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

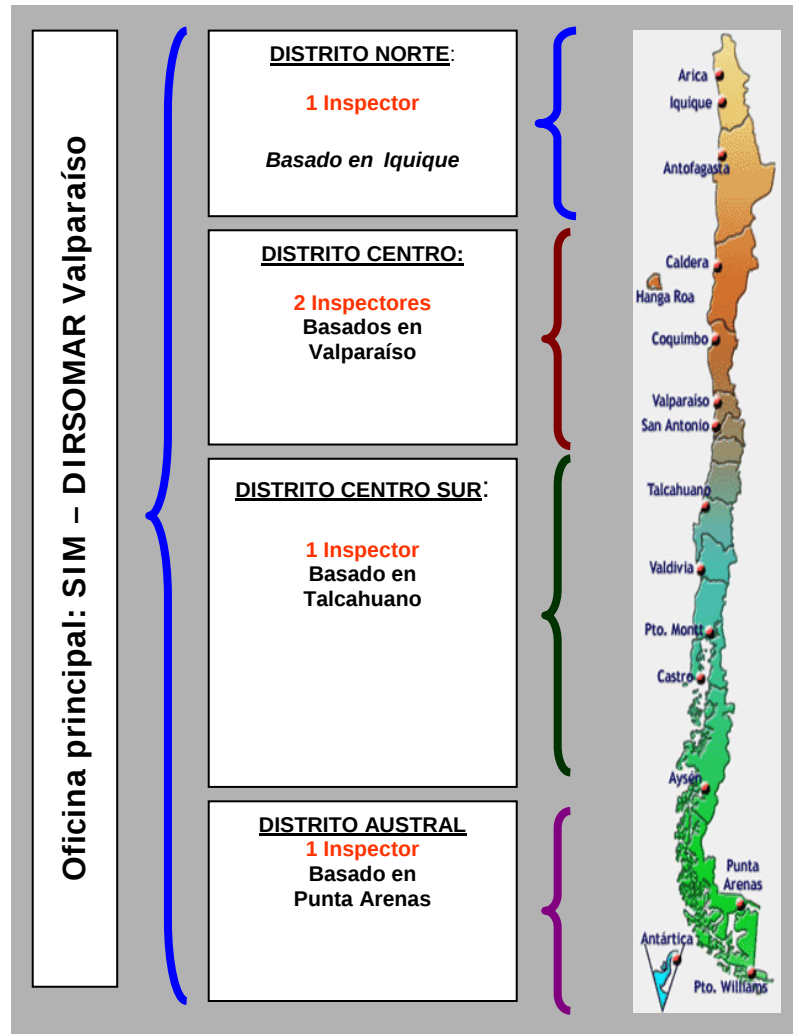
Chile integra, además, el Acuerdo de la región del Asia – Pacífico (MOU de Tokio), el cual fue fundado en diciembre de 1993 y entró en funcionamiento en abril de 1994. Nuestro país ingresó como observador en el año 2000, siendo aceptado como miembro pleno en junio de 2002. La Secretaría de este Acuerdo tiene su sede en Tokio, Japón, y su base de datos APCIS (Asia Pacific Computerized Information System) es provista por la Federación Rusa y está establecida en Moscú. Integran este Acuerdo los siguientes países.

Australia, Canadá, Chile, China, Corea del Sur, Fiji, Filipinas, Hong Kong (China), Indonesia, Japón, Malasia, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Rusia, Singapur, Tailandia, Vanuatu y Vietnam.

El control por el Estado Rector del Puerto en Chile

Para ejercer este control los principales puertos nacionales están agrupados en cuatro distritos, abarcando estos la zona norte, la zona central, la zona centro-sur y la zona austral. Actualmente cumplen las funciones de supervisión cinco inspectores con dedicación exclusiva, quienes tienen como base las Gobernaciones Marítimas de Iquique, Valparaíso (con dos inspectores), Talcahuano y Punta Arenas. En la zona centro sur se cuenta, además, con un

inspector no exclusivo, con asiento en la Gobernación Marítima de Puerto Montt. Estos inspectores dependen operacionalmente de los Gobernadores Marítimos donde están asignados y técnicamente, de la División Control de buques por el Estado Rector del Puerto, del Servicio de Inspecciones Marítimas (SIM), en la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, DIRSOMAR.



Distribución nacional de inspectores del E. R. P.

Previo a realizar una inspección, el inspector selecciona el o los buques objetivo según la programación de arribos publicada generalmente en internet y considerando los antecedentes que obtiene de las bases de datos APCIS y CIALA. Estos últimos permiten clasificar a las naves en niveles de riesgo bajo, medio, alto y muy alto; obviamente estas últimas serán consideradas prioritarias.

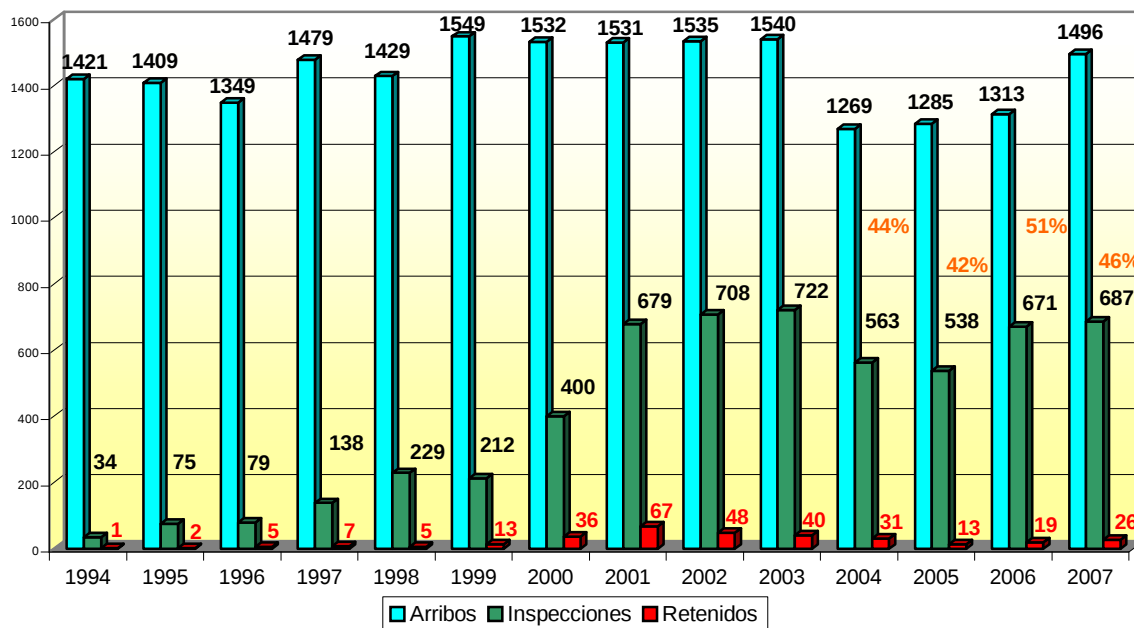
Una inspección consta de una primera parte, que es de verificación documental y vigencia de los certificados de la nave y de las licencias de la dotación, y una segunda parte, que incluye una inspección del estado material del casco y de la estructura en general y la prueba

aleatoria de equipos de los diversos cargos. También está considerada la realización de zafarranchos, como los de abandono o de combate de incendios. La profundidad y magnitud de la inspección la determina el inspector, en base a su criterio profesional y considerando la condición en que se encuentre la nave inspeccionada.

En caso de detectar deficiencias que afecten gravemente la seguridad, la protección y la prevención de la contaminación, el inspector, previa conformidad del Capitán de Puerto, podrá retener la nave hasta que corrija esas deficiencias.

Las inspecciones o supervisiones por el Estado Rector del Puerto se iniciaron en Chile en 1994, realizadas por inspectores del Estado de abanderamiento de las Comisiones Locales de Inspección de Naves (CLIN) de las Gobernaciones Marítimas. Sin embargo, a fines de los años 90, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, ante el aumento del comercio marítimo y frente a la necesidad de evitar o disuadir la operación de naves sub estándares en aguas y puertos chilenos decidió reforzar la actividad, creando el cuerpo de inspectores con dedicación exclusiva mencionado anteriormente y con el que se logra someter a control a alrededor de 700 naves extranjeras anuales de las cuales entre 25 y 30 son retenidas.

DESARROLLO HISTÓRICO DE LAS INSPECCIONES DEL ERP EN CHILE PERÍODO 1994 - 2007



Hoy por hoy, frente al permanente incremento de la normativa internacional, al aumento del tráfico marítimo y a la necesidad de prestar mayor atención a algunos puertos, considerando también la puesta en marcha al corto plazo de los terminales para la recepción de GNL en los puertos de Quintero y Mejillones, se hace necesario aumentar la cantidad de inspectores del Estado Rector, situación que ya está siendo abordada por DIRECTEMAR, conciente del vital rol que cumple esta actividad para disuadir la operación de buques de bajos estándares en aguas de la jurisdicción chilena.

Epílogo

Con esta breve explicación sobre la actividad de control de buques por el Estado Rector del Puerto espero haber cubierto los principales aspectos de esta importante labor que cumplen los Estados marítimos a nivel mundial y el aporte de la Autoridad Marítima chilena a la seguridad y a la limpieza de los mares jurisdiccionales, contribuyendo consecuentemente, al cumplimiento de los compromisos de los acuerdos regionales y a los objetivos de la OMI. Para una mejor apreciación de la actividad nacional se adjuntan dos cuadros, uno con la actividad cumplida desde el año 1994 hasta el 2007 y el otro, con la división geográfica de los distritos.

Valparaíso, 3 de julio de 2008.

Colaboración: V. A. Sr. Sergio MARTINEZ González

Jefe División ERP

SIM – DIRSOMAR

DIRECTEMAR

HISTORIA DE MI BITÁCORA PERSONAL



LA VARADA DEL “NORTHERN BREEZE”

Luego de haber formado parte de la directiva del Sindicato de Oficiales de la Compañía Sud Americana de Vapores, desempeñándome como tesorero entre Marzo de 1973 y Junio de 1975, período durante el cual me tocó vivir muy de cerca los convulsionados días previos y posteriores al pronunciamiento militar del 11 de Septiembre de 1973, me encontraba bastante cansado por las tensiones vividas y también muy resentido económicamente por el largo período en tierra, razón por la cual presenté mi renuncia al sindicato aprovechando que la Compañía me había autorizado a embarcarme en un buque de bandera extranjera arrendado por la empresa (Charter), conservando mi puesto en la compañía, lo cual me permitiría mejorar mi situación económica.

De esta forma, el 30 de Junio de 1975, según registra mi Libreta de Embarco, me embarcaba en Valparaíso como Radiotelegrafista en la Motonave de bandera Liberiana “NORTHERN BREEZE”, arrendada por la C.S.A.V. y perteneciente a la Breeze Shipping S.A., tenía un Deadweight de 12.935 Tons., 149 m de eslora y 19,23 m de manga.

Con la excepción del Capitán que era alemán, el resto de la dotación del buque estaba compuesta por oficiales y tripulantes chilenos y filipinos, de hecho en Valparaíso se embarcaron junto conmigo el Primer Piloto y el Sobrecargo pertenecientes a la C.S.A.V, que son los Oficiales que normalmente la compañía embarca en las naves arrendadas para supervisar todo lo relacionado con la operación de la nave en resguardo de sus intereses. El segundo y tercer Pilotos eran de nacionalidad filipina.

Zarpamos con destino a San Vicente para posteriormente iniciar viaje al Norte con destino a los puertos del Golfo de México. Siendo esta mi primera experiencia en un buque extranjero, en el que también desempeñé el cargo de Comisario.

En un comienzo me costó adaptarme al régimen bastante relajado que existía a bordo, donde teníamos que compartir un comedor común con el resto de la tripulación. Solamente el Capitán tenía su cámara independiente.

Afortunadamente a los pocos días de haber comenzado el viaje, el Capitán dispuso que los tres oficiales que nos habíamos embarcado en Valparaíso, pasáramos a integrar su cámara.

El viaje, bastante largo, se desarrolló sin mayores novedades, salvo que el Capitán fue relevado por un mes por vacaciones. Recalamos en varios puertos del Golfo de México hasta llegar a Tampa, Florida, desde donde iniciamos el regreso vía Canal de Panamá.

Al fin, el domingo 14 de Septiembre de 1975, a las 15:30 hrs. después de dos meses y medio de viaje, zarpábamos desde Coquimbo con destino a Valparaíso, calculando llegar en las primeras horas del Lunes 15.

Ese día me había acostado muy tarde arreglando todas mis cosas personales y los papeles del buque, con la ansiedad y el nerviosismo natural que se siente ante el reencuentro con todos los seres queridos después de dos meses y medio de separación.

Sin embargo, el destino nos tenía preparado otro tipo de recalada. En efecto, alrededor de la 04:45 hrs. del Lunes 15, mientras dormía profundamente, me despierta un violento golpe que me dejan un poco desconcertado, mientras me repongo de la confusión inicial, aparece corriendo el Capitán gritándome ¡¡ FALVIA, FALVIA, WAKE UP, WAKE UP, FALVIA!! (para un alemán es muy difícil pronunciar el apellido Valdivia, de tal forma que el me llamaba de esa forma que era lo más parecido a mi apellido que podía pronunciar). Enseguida me dice que informe a la Autoridad Marítima que nos hemos varado y pida ayuda, mientras se confirma nuestra situación y se verifican daños.

Siguiendo el procedimiento que corresponde en estos casos, envió la Señal de Socorro en los 500 Khz. indicando que estamos varados en las cercanías de Punta Horcones y necesitamos auxilio.

Poco después hago contacto por VHF con la Capitanía de Puerto de Quintero y la Gobernación Marítima de Valparaíso, desarrollándose todo el intercambio de información por ese medio.

Luego se informa que tenemos las bodegas 1 y 2 inundadas y la situación exacta es en los Farellones de Quintero en Latitud 32° 42,0 Sur y Longitud 71° 31,7 ' Oeste.

Durante la mañana llega el RAM "AGUILA" de la C.S.A.V. y posteriormente el Remolcador "SARGENTO ALDEA", enviado por la 1ra. Zona Naval fondeando en las cercanías, atentos a prestar asistencia en caso de ser requerida.

Pasamos el resto del día en esa inconfortable situación, mientras se informaba a los armadores en Alemania y se estudiaba la real situación del buque. El Capitán piensa que es posible desvarar la nave, pero esperará que llegue el Superintendente alemán que envían los armadores y que llegará mañana Martes 16, mientras tanto la nave es golpeada fuertemente por el oleaje y el Capitán decide que hay que desembarcar a todas las personas que no cumplan un papel relevante a bordo. Esa noche la pasamos en vela.

A continuación haré un resumen cronológico de cómo se van sucediendo los hechos según los comunicados con la Gobernación Marítima y los trascendidos de la prensa de la época:

Lunes 15 de Septiembre de 1975.

El mismo día del accidente el vespertino "La Estrella de Valparaíso" titulaba en su portada: "MERCANTE VARÓ HOY EN QUINTERO", mostrando el punto de la varada en un pequeño mapa.



La información en la última página decía: "El Northern Breeze encalló esta madrugada en Quintero:

- Inundadas bodegas 1 y 2
- Oficiales y Tripulantes sin novedad
- Estaba arrendado por la C.S.A.V.
- Traía 367 Tons. de carga para Valparaíso
-

Martes 16 de Septiembre de 1975. (día posterior a la varada)

A las 09:55 hrs. el Capitán informa al la Gobernación Marítima que por motivos de seguridad la tripulación será transportada a tierra en el RAM "AGUILA". Permanecerá a bordo guardia de seguridad compuesta por el Capitán, 1er. Piloto, 1er. Ingeniero, Radiotelegrafista, 4º Ingeniero, Electricista, Donquero y un cocinero.

A las 12:25 hrs. el Capitán informa que la nave es golpeada por marejada por la banda de estribor, escora de 7º, regulares condiciones de seguridad. Traslado de tripulación se ve dificultada por marejada. Finalmente a las 12:47 hrs. se informa que la tripulación es desembarcada sin novedad.

A las 16:14 hrs. El Capitán informa que la Bodega N° 3 está inundada con aproximadamente 3,20 m de agua y que al parecer el buque se está partiendo entre las bodegas 2 y 3. Capitán dispone abandono nave antes de una hora. RAM "AGUILA" se dirige a costado nave.

La marejada había aumentado a esa hora y golpeaba violentamente al buque dificultando seriamente al "Águila" maniobrar con algún margen de seguridad para efectuar el traslado, por lo que permanecemos en el "Northern Breeze", no obstante, en una arriesgada maniobra, logra subir a bordo el superintendente alemán.

Como la popa estaba a flote y el buque pivoteaba a la altura de la bodega 3, desde el Puente se podía ver claramente como la cubierta ondulaba a partir de la bodega 2 apreciándose la rajadura en ambas bandas.

La "Estrella de Valparaíso" titulaba esa tarde:

"Northern Breeze" habría encallado por confundir Quintero con Valparaíso, una increíble equivocación"

En la ampliación de la noticia señalaba:" Una confusión entre las bahías de Valparaíso con la de Quintero habría producido el varamiento del buque de bandera liberiana "Northen Breeze", según se comentaba esta mañana en círculos navieros bien informados"

“La Autoridad Marítima dispuso la instrucción del sumario correspondiente para determinar las verdaderas causas del varamiento, designando Fiscal al C.F. (L) Jorge Tramon Hoffens y Secretario al T1º (L) Luis Torres Clark, quienes se habían constituido en la mañana en el lugar del accidente para realizar las primeras diligencias.

A las 19:20 hrs. del mismo día 16 se producía intercambio de informaciones entre la nave y la Autoridad Marítima. El buque informaba que el Superintendente alemán llegado a bordo había decidido sellar los entrepuentes de las bodegas 1, 2 y 3, alivianar petróleo (alijar) e intentar rescate de la nave. Los trabajos los efectuaría la Maestranza Barckhahn.

Los Oficiales del “Aldea”, fondeado en las cercanías, hacen algunas observaciones a intenciones de sacar la nave, informando que trabajos preparatorios para desvarar nave requieren de 15 a 20 días. Informan, además, las intenciones del armador de intentar salvar buque bajo su dirección, no requiriendo apoyo Armada.

Se le ordena al “Aldea” permanecer en el lugar mientras se obtiene declaración escrita de armadores de no usar apoyo buque armada, lo que fue comunicada al “Northern Breeze”.

Miércoles 17 de Septiembre de 1975.

A las 08:10 hrs. el Capitán informa que la bodega N° 2 presenta 80% de grieta. Se alerta al RAM “Águila”, se inicia abandono nave. Capitán permanecerá a bordo, lo que no se cumple de inmediato.

A las 09:50 hrs. Capuerto Quintero informa nave casi totalmente partida entre bodegas 2 y 3, se estima 500 tons. de petróleo en parte de popa, la que teóricamente flotaría ya que continúa estanca. Se pasará espía de RAM “Águila” al “Northern Breeze” objeto zafar popa y tratar de rescatar petróleo.

A las 10:56 hrs. MARITGOB VAL informa a DIRECLIT que Capitán, 1er. Ingeniero, Radiotelegrafista, 4º Ingeniero, contramaestre y engrasador permanecen a bordo tratando de zafar nave en maniobra con el “Águila”.

MARITGOB VAL instruye al Capuerto Quintero arbitrar medidas para descargar 32 tambores con productos químicos etiquetados como mercadería peligrosa ubicados en bodegas 1 y 2. Tomar precauciones por ser altamente peligrosa...

A las 17:16 hrs. Northern Breeze informa totalmente imposible mover tambores por su peso y riesgos involucrados.



“La Estrella” del Miércoles 17 de Septiembre de 1975 titulaba:

“Se partió el Northern Breeze” – Ordenan abandono. Con una fotografía aérea del buque varado, con la siguiente pregunta en un recuadro ¿La última fotografía?

En la ampliación de la noticia señalaba:

“Partido por la mitad, entre las bodegas 2 y 3 amaneció hoy el mercante “Northern Breeze” que encalló el Lunes pasado en los Farellones de Quintero”.

“La nave se encontraba sólo sujeta por la cubierta, ya que a la altura señalada se había producido un corte por todo el casco en forma de U”.

“En la DIRECLIT, según mensaje llegado del Capitán, a las 10:00 hrs. los remolcadores que permanecen a su costado iban a intentar cortar el buque y separar la popa que tiene una

reserva de flotabilidad"...Finalmente agregaba: "Nave totalmente perdida y es muy probable que continúe destrozándose sobre los requeríos.

El mismo día 17 de Septiembre ante el inminente peligro de que el buque se partiera en dos, el Capitán nos ordena abandonar la nave, permaneciendo él a bordo.

"Ante la imposibilidad de usar escala de gato, tuvimos que usar un "chinguillo", que izado con una pluma del buque, nos depositó violentamente en la cubierta del "Águila", el que movido por la marejada y los golpes de mar sobre el "Northern Breeze" maniobraba con dificultad para mantenerse en posición de recibir esa carga humana.

Jueves 18 de Septiembre de 1975.

A las 18:06 hrs. MARITGOB VAL transcribía al PRIZONA el siguiente mensaje del "Northern Breeze": Capitán debió abandonar nave debido rompióse mamparo bodega 3 a la máquina pto. Sala de máquinas inundada, buque casi totalmente perdido, se estima sólo un metro de cubierta mantiene unido al buque pto. Tambores carga peligrosa cayeron al mar pto. Intentaré recatarlos".

DIRECLIT instruye al Capueto Quintero evitar rescatar restos náufragos pto. Cualquier daño será responsabilidad compañía aseguradora.

A las 18:50 hrs. el Capueto Quintero informa al Maritgob Val que constituido a bordo, constata sala de máquinas totalmente inundada, generadores principales bajo el agua, nave totalmente quebrada, casco varado en rocas destrozándose rápidamente pto Estima totalidad nave irrecuperable pto Altamente peligroso subir a bordo pto. Totalidad tripulación abandonó nave incluido Capitán pto. "Águila" mantiene espía a popa nave siniestrada.

El Viernes 19 de Septiembre a las 17:30 hrs. el Capitán de Puerto de Quintero informa que restos de mercadería y petróleo han llegado a playas de Papudo y Maitencillos, en tanto que las playas de Ventana y Horcones se encuentran totalmente cubiertas de petróleo.

El fallo de la Corte Marítima estableció que las causas del varamiento fueron:

- a) Mala conducción de la navegación.
- b) Mal uso del radar, se usó una regla de escuadra para tomar demarcaciones en la pantalla y se interpolaron las distancias a la costa, por tener los circuitos de haz direccional y anillos de distancia fallados.

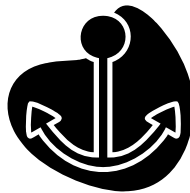
Responsabilidad: En la pérdida total de la M/N "Northern Breeze" le cabe responsabilidad

a:

- 1º El Capitán, por: Ser el encargado de la conducción y dirección de la nave.
- 2º Al Primer Piloto por: No hacer uso de los métodos de navegación costera para situar con seguridad la nave. Ante la duda sobre la situación de la nave no hizo cambio suficiente de rumbo.
- 3º Al Segundo Piloto por:
 - a) Desobedecer una orden expresa del Capitán de no modificar el rumbo, que aproximaría la nave a la costa, lo que hizo a pesar de ello.
 - b) Todas las situaciones trazadas durante su cuarto de guardia son erróneas.
 - c) No tiene atenuantes y tiene el agravante de ser el Oficial de Navegación de la nave.

Esa es la historia resumida de la aventura que me tocó vivir en el "Northern Breeze" que comenzó como un viaje lleno de ilusiones y terminó en una tragedia, afortunadamente sin pérdida de vidas humanas. Actualmente, como único recuerdo de esa aventura, el reloj que perteneció a la Radioestación del buque, después de 33 años, sigue marcando la hora en un lugar destacado de mi hogar.

Colaboración: Litoral Sr. Germán VALDIVIA Ibarra.



Mayo: Mes del Mar

Recreación del decreto de destinación de Arturo Prat como ayudante de la Gobernación Marítima de Valparaíso

(Inserto en el texto “La Apoteosis de Arturo Prat y sus compañeros de heroísmo, escrito por J. Abel Rosales, empleado de la Biblioteca Nacional y ex oficial del Ejército que hizo la campaña al Perú)



Santiago, diciembre 2 de 1876.-

Vista la nota que precede, decreto:

1.o El capitán de corbeta don Arturo Prat, actual oficial de detall de la Esmeralda, pasará a prestar sus servicios como ayudante de la Gobernación Marítima de Valparaíso.

2.o Embárguese en la corbeta Esmeralda, con el del detall, al teniente primero Carlos Condell, actual ayudante de la expresada Gobernación Marítima.

Jómesese razón i comuníquese.-

Anibal Pinto
Presidente de la República

Belisario Prats
Ministro del Interior

Nota del Autor

Llama la atención que aparezca firmado el decreto de marras por el Ministro del Interior; no sea aquel el ministro de Guerra y Marina. Ello se explicaría por el hecho que en la época de su expedición aún las Gobernaciones Marítimas y Subdelegaciones Marítimas estaban subordinadas como sus jefes políticos a las autoridades de los Intendentes Provinciales y Gobernadores Departamentales, según el caso.

Situación que se mantuvo hasta la vigencia del D.S. No. 1377 de 8 de agosto de 1919 que estableció las obligaciones de la Dirección del Territorio Marítimo y dispuso que las GG. MM y Subdelegaciones Marítimas de la República pasaban a depender de esta Dirección, sin perjuicio de las atribuciones de los Intendentes y Gobernadores en sus respectivas jurisdicciones donde funcionaban las autoridades marítimas del litoral.

Colaboración: Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos

ACCIONES DESTACADAS DE LITORALES EN EL BEAGLE

Luego de la fundación de Puerto Toro en el sector oriental del Canal Beagle, hecho por el entonces Gobernador de Magallanes, Capitán de Navío don Manuel SEÑORET el año 1892, se creó la Gobernación Marítima de Navarino con las Subdelegaciones Marítimas, o sea Capitanías de Puerto, dependientes como las de Isla Picton, Isla Nueva, Isla Lennox e incluso la de Navarino.

Este sistema administrativo del territorio marítimo austral funcionó de dicha manera hasta que la ley orgánica de la entonces Dirección del Litoral y de Marina Mercante dividió el territorio marítimo nacional, creando las nuevas Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto.

Fue así que en el año 1952 y siendo Subdelegado Marítimo de 2ª Clase de Puerto Navarino (Hoy Teniente 2º LT) el Sr. Ricardo STOWHAS Rosenberg, en su memoria anual elevada con fecha 24 de Febrero de 1952 a la Intendencia de Magallanes, propuso la creación de un pueblo en el Canal Beagle y precisamente en el lugar conocido como Puerto Luisa y ***“entre las estancias Róbalo y Eugenia; lugar de grandes superficies planas que habría que talar, que cuenta con el río Ukika que proporcionaría la hulla blanca y un puerto aunque no muy grande, abrigado y con un fondo natural (26 metros) y con un molo natural constituido por Punta Gusano”.***



Vista de Puerto William actual

Esta iniciativa de STOWHAS fue bien recibida y pronto tuvo su aprobación, lo que significó la fundación de la Base Naval de Puerto WILLIAMS en esos mismos años y en donde participó el Contralmirante don Donald Mac INTYRE Griffiths, como gestor de dicho importante proyecto visto no solamente desde el punto de vista naval sino que además para reforzar la soberanía en esa zona y años mas tarde, brindar apoyo a la radicación de nuevos

pobladores gracias al “Plan Navarino”, en los que intervinieron la Armada, la Dirección de Fronteras y Límites del M. RR. EE. y la Corporación de la Reforma Agraria (CORA) a comienzos de los años 70.

Veinte años mas tarde, un Teniente 2º LT cumplió trasbordo desde la Gobernación Marítima de Iquique al Distrito Naval Beagle (DISNABE) en Puerto WILLIAMS con el fin de relevar al Oficial que entonces se desempeñaba como Comandante del WPC "CASTOR", un pequeño patrullero auxiliar que tenía allí su puerto base y cuyas principales tareas estaban relacionadas con dar apoyo logístico a los Puestos de Vigía y Señalización (PVS) y abastecer la señalización marítima de la zona, además de movilizar carga y pasajeros desde y hasta los diferentes asentamientos del "Plan Navarino", como Caleta Eugenia, Puerto Toro, Caleta Piedras en Isla Picton, Caleta Las Casas en Isla Nueva, Caleta Lennox en isla del mismo nombre y Caleta Bevan en Bahía Windhod, al Sur de Isla Navarino.

Aparte de ello se hacía lo mismo con los antiguos colonos radicados en el sector oriental del Beagle y distribuidos en Puerto Navarino, Caleta Tanswani, Isla Mascart, Caleta Douglas y Caleta Canacus.

Aquí cabe destacar que en esa oportunidad, por primera vez se daba la especial circunstancia de que un oficial especialista litoral asumía un mando a flote.



WPC Fuentelba

Junto al "CASTOR", el WPC "FUENTEALBA" también tenía su base en Puerto WILLIAMS y su mando operativo era asimismo el DISNABE, no obstante su desempeño habitual era actuar como buque de apoyo a la Flotilla de Torpederas.

El hecho que es válido señalar como otra acción destacada, es lo que sucedió en el año 1974, cuando el yate norteamericano "WHISPER", tripulado por dos hombres y dos mujeres (Entre ellos su propietario el escritor Hal ROTH), varó en la Isla Diana del Archipiélago de las WOLLASTON a causa de un fuerte mal tiempo que afectó dicha área austral y en circunstancias de que se alistaba para atravesar el Cabo de Hornos, cual es el desafío de muchos yatistas hasta el día de hoy.

Luego de verificar una gran avería en el casco de la embarcación, los cuatro tripulantes optaron por bajar a tierra, hacer un pequeño vivac aprovechando las ruinas de una antigua ruca yámana y provistos de banderas y de otros elementos de gran visualidad a distancia, los colocaron en algunos árboles existentes en las cercanías, con el fin de que alguien los pudiera avistar y se acercara a prestarles ayuda ya que no contaban con otros medios de comunicación, como pudo haber sido una buena radio.

Fue así que el factor suerte no los abandonó y al día siguiente del siniestro marítimo, fueron avistados por la Torpedera “QUIDORA”, que navegaba por esos lados tras haber recibido órdenes de buscar a la referida embarcación ya que no se tenía noticias de su ubicación, la que pronto se acercó al lugar y envió ayuda con un bote Zodiac, para rescatar a los náufragos y luego se les trasladó a Puerto WILLIAMS en donde fueron atendidos y recibidos de inmediato por el propio Comandante del DISNABE, quien les dijo que se les prestaría toda la ayuda posible para reflotar el dañado yate.

Luego de ello, el DISNABE citó a su oficina a los Comandantes de los WPC “CASTOR” y “FUENTEALBA”, asignándoles la tarea de planificar el desvaramiento y eventual reparación del casco del “WHISPER”, mas su traslado a Puerto WILLIAMS. En esta importante reunión también se designó al Teniente al mando del “CASTOR” para asumir el control de la operación así, después de una reunión abordo, ambos buques zarparon muy de madrugada al día siguiente llevando como pasajero a Hal ROTH, a quien se le aseveró firmemente: Sacaremos su yate....

Cuando se arribó a Bahía GRETTON afortunadamente las condiciones de tiempo habían mejorado y entonces se apreciaba buenas probabilidades de éxito para lo que se había planificado y que fundamentalmente era parchar provisoriamente el casco del yate, lo que se hizo con pellejos de cordero, un trozo de madera terciada, tornillos y tuercas y además de varias capas de pintura.

Como la embarcación se encontraba escorada y había que arrastrarla hacia el mar, se le fue adrizando con ayuda de gatas de camiones y tambores vacíos hasta que se le pudo instalar bajo la quilla una anguila, similar a un trineo, la que le permitiría deslizarle sobre el pedregoso suelo hasta llegar a la orilla del mar, lo que se logró cuando los dos buques, fondeados a la gira y abarloados, empezaron a virar una serie de espías conectadas a la anguila.

Ahora es válido recordar el gran grito de alegría de quienes participaron en esta maniobra, como también las lágrimas en los ojos de Hal ROTH que creía perdido su yate para siempre. De este modo y ya con el “WHISPER” nuevamente a flote, el convoy zarpó de regreso a Puerto WILLIAMS llevándolo a remolque y en una condición muy segura...

Colaboración: Litoral J. Horacio BALMELLI Urrutia



FENÓMENO EL NIÑO

Aperiódicamente a intervalos de 3-4, 7, 10-11 años se produce, con intensidades variables, un cambio climático tanto atmosférico como marino conocido como el fenómeno El Niño. Corresponde a un calentamiento general de las aguas en el océano Pacífico Tropical produciendo grandes alteraciones en el Pacífico Oriental, al extenderse estas altas temperaturas a lo largo de las zonas costeras de la mayor parte de las Américas.

Donde este fenómeno alcanza su mayor intensidad es frente a la costa sur de Ecuador, costa del Perú y norte de Chile, sin perjuicio de extenderse algo más moderadamente hacia el sur. Existen evidencias de que incluso se alteran las temperaturas superficiales de las aguas antárticas.

Normalmente se produce un calentamiento de las aguas próximas a la costa en la época estival. Como esto ocurre generalmente en diciembre, en fecha cercana a la Navidad, fue bautizado por los pescadores de Paita, Perú, como El Niño en honor a Cristo Jesús. Este nombre se ha reservado en la actualidad para aquellas ocasiones en que las temperaturas alcanzan valores anormalmente altos.

Hay registros de la ocurrencia de este fenómeno que se remontan a 1726, año en que se produjo un Niño de intensidad moderada. En el siglo pasado se produjeron varios eventos de gran intensidad, siendo el mayor de todos el de 1982-1983.

Aún no se conoce con certeza los mecanismos atmosféricos, oceánicos u otros que inciden para que se inicie el fenómeno, como tampoco la intensidad que pueda alcanzar en cada oportunidad. Todos los fenómenos El Niño presentan características diferentes en cuanto a intensidad, período de duración, fecha de iniciación y término, áreas oceánicas afectadas y efectos sobre el clima.

Cada tantos años se produce una disminución de intensidad en los vientos alisios en ambos hemisferios (vientos del sureste en el hemisferio sur y noreste en el norte) los que, incluso en ocasiones, cambian de dirección soplando desde el oeste. Este relajamiento o cambio de dirección de los vientos permite que el agua acumulada en el sector occidental del Pacífico, justamente por acción de los alisios, se desplace hacia el este. Ondas internas, como aquellas que se forman en la interfase entre la capa superficial cálida y la parte superior de las aguas frías más profundas, llamadas ondas Kelvin, se propagan a través del Pacífico. Si bien estas ondas, que son de gran longitud, no transportan las aguas cálidas hacia el este producen una suerte de bloqueo a los desplazamientos verticales de las aguas frías, dificultando el desarrollo normal de los procesos de surgencia (ascenso de aguas profundas más frías), por lo cual las aguas superficiales del Pacífico aumentan considerablemente su temperatura.

Las aguas subantárticas, propias del sistema Humboldt, quedan cubiertas por aguas subtropicales cálidas que afectan a la flora y fauna marina en diversas formas, ya sea estimulando la proliferación de algunas especies o causando estragos en otras. Se producen migraciones o mortandad de peces, especialmente de invertebrados marinos, reemplazo de la fauna normal de la región por especies tropicales, mortandad de aves que no encuentran su alimento, cambios en la composición del fitoplancton, etc.

Esta invasión de aguas, muy cálidas (hasta 29° C) y de baja salinidad, con valores que incluso han disminuido a sólo 32 psu "Practical Salinity Unit", producen además grandes alteraciones climáticas con lluvias torrenciales en zonas desérticas y semiáridas y sequías en regiones normalmente húmedas. Las actividades pesqueras y agrícolas se ven fuertemente afectadas y en particular la vida de las personas que habitan en las regiones áridas del sur de Ecuador y norte del Perú, en las cuales se sienten con mayor intensidad sus efectos.

Los fenómenos El Niño pueden prolongarse por períodos entre 1 y 2 años y no sólo afectan el clima y las pesquerías de Perú y Chile, que en oportunidades han sido desastrosas, sino que dependiendo de su intensidad, como fueron los fenómenos grado 4° en 1972-73, 1982-83 y 1997-98, producen alteraciones climáticas a escala mundial. Estas se traducen por ejemplo en grandes sequías en Indonesia y otras zonas asiáticas al debilitar el monzón de verano (Monzón del Surweste), Australia y regiones del noreste del Brasil y África, intensas lluvias con las consiguientes inundaciones y daños a la agricultura, etc., particularmente intensas en América del Sur.

También se producen cambios en la frecuencia e intensidad de los huracanes disminuyendo los del Atlántico, pero aumentándolos en el Pacífico. La alteración climática producida por este fenómeno oceánico se asocia también a la proliferación de enfermedades como tifus, cólera, disentería, hepatitis, malaria, fiebre amarilla, dengue, encefalitis, hanta y otros.

El fenómeno contrario, una anomalía negativa de temperatura, es decir un enfriamiento de las aguas del Pacífico Tropical, conocido como La Niña, se asocia a períodos de sequía. Este enfriamiento es consecuencia de fuertes vientos alisios que producen procesos de surgencia en la zona tropical y a lo largo de las costas del Perú y norte de Chile. Generalmente los fenómenos El Niño son seguidos uno o dos años después por La Niña al reestablecerse los alisios siempre que éstos, como se ha indicado, alcancen gran intensidad.

Colaboración: Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke



GRANDES PRECURSORES DE NUESTRA HISTORIA

MARÍTIMA

Continuando con las pinceladas de remembranzas, sobre aquellos personajes de nuestra historia que ayudaron a forjar nuestra identidad marítima nacional, en este pequeño artículo, para nuestra publicación Bonaza, me referiré a Don Guillermo WHEELWRIGHT, en artículos venideros intentaré abarcar a otros precursores, así como en el anterior me referí a los valientes que formaron en las filas del Batallón Cívico de Artillería Naval de Valparaíso antes y durante la Guerra del Pacífico.

Este personaje nacido en 1798 en Newvery Port, Massachussets, Estados Unidos, llegó a Chile, después de que su buque, del cual era Piloto, naufragó en las costas de Buenos Aires en 1823. Comenzó en nuestro país desempeñándose como capitán de una goleta de cabotaje de dos palos que navegaba entre Cobija y Valparaíso en 1824, nótese que históricamente se confirma que Cobija siempre fue un puerto chileno, en contra de lo que se manifiesta por algunas personas.

Este hombre estaba predestinado a comenzar a desarrollar la idea de que la navegación a vapor en las costas americanas del Pacífico podía ser posible y rentable.

Es así que en 1835 golpeó las puertas del gobierno de la República, donde encontró ayuda en la persona del Ministro Don Diego Portales. Seguidamente, se fue a Londres y formó una Sociedad de navegación mercantil que denominó la “Pacific Steam Navigation Company” (PSNC), con un capital de más de un millón de pesos de la época, y en Bristol contrató la construcción de los 2 primeros vapores gemelos para la naciente compañía naviera, el “Chile” y el “Perú”.

Ambas naves, recalaron a la rada de Valparaíso, entre salvas música y repiques el 15 de octubre de 1840.

El Mercurio del 16 de Octubre de 1840 dice así:

“Ayer tarde, a las tres, una salva de artillería de los buques fondeados en este puerto y del fuerte anunciaron la llegada de los buques de vapor Chile y Perú, que para la navegación del pacífico, acaban de llegar de Inglaterra. Se les ha hecho una recepción digna del objeto que los conduce: las músicas militares de esta ciudad, embarcadas en varias lanchas, les han salido al encuentro junto con una multitud de botes de los buques de guerra fondeados en este puerto y pertenecientes a varias naciones. Entre ellos se confundían un sin numero de lanchas cargadas

de curiosos que, sin embargo del viento que reinaba, querían ver más de cerca la fuerza expansiva del agente poderoso que, sin auxilio de vela ni remo movía tan enormes moles".

Fue aquel un ensayo esplendido y un éxito completo, sin embargo la falta de combustible para las calderas de los buques complicó de tal forma su operación que dejó de ser rentable su explotación comercial.

Como anécdota curiosa y conmovedora, el vapor Perú en uno de sus viajes de regreso del Callao, se vio forzado a quemar parte de sus masteleros, de modo que la historia novelesca de Flileas FOG en su vuelta al mundo en 80 días, fue un hecho real que registró el Mercurio de Valparaíso de fecha 26 de Noviembre de 1840.

Otra vez, el genio emprendedor de WHEELWRIGHT, no se rinde y busca una solución nacional al problema, dirigiéndose a Talcahuano, busca el tan necesario carbón por mar y tierra y tenía razón en sus conocimientos y presentimientos, el carbón existía y era una base importante de la estratificación geológica de nuestra costa. La historia nuevamente era un referente imprescindible para lograr el éxito, ya que WHEELWRIGHT había leído que, desde hacia trescientos años, cuando los soldados de Hurtado de Mendoza calentaron sus ateridos miembros en los fogones que encendieron tras los recios temporales en la Isla Quiriquina en 1556, se sabía que había un combustible que ardía mejor que la leña y daba mucho más calor. Años más tarde, en 1821, el capitán Basilio Hall al mando de su buque la fragata Conway había encontrado, mientras estaba fondeada en Penco, muy cerca de la costa, un ancho manto de carbón fósil, extrayendo lo necesario para el uso su buque.

Un año después de haber iniciado su exploración, WHEELWRIGHT escribe que había explotado ya más de cuatro mil toneladas de carbón, tan sólo en el morro de Talcahuano y casi debajo de las calles de ese puerto.

El grave problema de la navegación a vapor en el Pacífico sur oriental había sido resuelto por la inquebrantable voluntad y convicción de WHEELWRIGHT. Así fue que la compañía naviera extendió sus servicios a Panamá en 1847 y también a Magallanes, circunnavegando en todo su perímetro a América del Sur, en 1867.

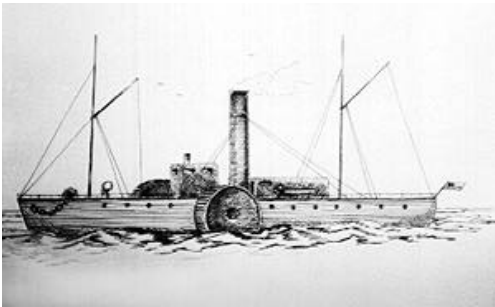
A esa fecha el negocio naviero era tan rentable que los dos primeros buques habían sido reemplazados por veinte naves de vapor de mayor capacidad y potencia. Cabe mencionar entre ellos a varios buques mercantes que pasaron al activo de la Compañía Sud Americana de Vapores, a quien fueron vendidos por la PSNC, que finalizó sus actividades en 1870.



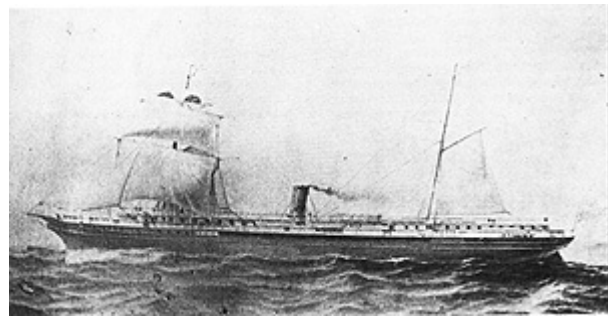
Vapor Copiapó

Esos buques, algunos años después, tuvieron una importante participación en la Guerra del Pacífico, como son el Toltén, el Amazona, el Huanay, el Loa y el Copiapó, casi todos ellos de un porte de cuatro mil toneladas.

Cien años antes, en 1767, la marina mercante en todo el Pacífico estaba representada por treinta y tres viejos cascos de los cuales ocho eran galeones, diez fragatas y quince bergantines.



Vapor Huanay



Vapor Amazonas

¿Fue entonces Guillermo WHEELWRIGHT un precursor de nuestra historia marítima y un atrevido y valiente innovador que potenció a la marina mercante nacional?

El veredicto de la historia dice que sí y lo demostró la ciudadanía y el comercio de Valparaíso, cuando el 5 de febrero de 1842, le ofrecieron en señal de agradecimiento, respeto y admiración un lienzo con su imagen, por haber sido la persona que proporcionó los primeros buques de vapor a nuestro comercio y por haber resuelto el grave problema del combustible para ellos.

Pero más allá de lo narrado, este ilustre precursor construyó el ferrocarril de Copiapó a Caldera e inició la construcción del de Valparaíso a Santiago que finalizó Don Enrique MEIGGS, también instaló el telégrafo entre Valparaíso y Santiago.

Don Guillermo WHEELWRIGHT falleció en Londres el 26 de Septiembre de 1873.

En los archivos municipales sobre el monumento erigido a su memoria que se encuentra en la plaza aduana se lee:

“En la ciudad y Puerto de Valparaíso, a doce del mes de Febrero, del año mil ochocientos setenta y siete, presidiendo el acto Su Excelencia el Presidente de La República y con asistencia de los señores Ministros del Despacho, Intendente y Comandante General de Armas y de Marina, Ilustre Municipalidad, Cuerpo Consular y demás corporaciones, y en un numeroso concurso de personas distinguidas, tuvo lugar la inauguración solemne de la estatua que la gratitud pública dedicada al ciudadano norte-americano, Guillermo WHEELWRIGHT, iniciador e introductor en Chile de la navegación a vapor, de los Ferrocarriles y del telégrafo”.



Guillermo WHEELWRIGHT

Creo firmemente que el futuro de nuestra amada patria esta indisolublemente entrelazado con su destino marítimo y es sin duda, la actitud de personas como WHEELWRIGHT las que hacen la diferencia; el profesionalismo, la perseverancia, unida al conocimiento de la historia, nos dan una gran fortaleza para enfrentar el futuro y hacer de Chile efectivamente una gran nación marítima.

Colaboración: Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz



LA METEOROLOGÍA EN EL PAÍS Y EN LA ARMADA

Chile junto a su extensa zona oceánica, aguas interiores, costa continental, antártica e insular, tiene desde el punto de vista meteorológico, un área de responsabilidad que se extiende hasta los 120° de longitud Oeste.

Nuestro país tiene un extenso océano, que junto a la circulación general atmosférica, caracterizan el clima y por consiguiente el tiempo atmosférico que afecta diariamente todas las actividades que se realizan, tanto en el océano como en los sectores costeros. Es así como en el norte y parte de la zona central el predominio del Anticiclón del Pacífico y vaguada costera, condicionan las actividades marinas y costeras; la zona sur es afectada gran parte del año por el paso sucesivos de sistemas frontales que se desarrollan en el seno oceánico y se desplazan hacia la costa, cuya mayor actividades se presenta en invierno. Toda esta dinámica ha llevado en diversas oportunidades a afirmar que nuestro clima depende de las masas de aire que vienen del océano.

Ahora bien, los diversos usuarios y con diferentes requerimientos necesitan conocer con antelación las condiciones meteorológicas que ocurrirán a futuro.

Es el caso por ejemplo, del transporte marítimo, que busca elegir la ruta más favorable que le permita una rápida, económica y segura navegación, sin riesgo de daños a la carga y personas hasta llegar al puerto de destino, lugar donde también las condiciones de las olas, viento y precipitaciones pueden afectar a la seguridad del buque y alteren las faenas de carga y descarga llegando al punto de paralizar un puerto.

En la pesca artesanal las variables o parámetros meteorológicos, tiene la mayor importancia, siendo el tiempo también, un factor vital para las actividades de extracción y acopio a bordo de embarcaciones menores, como asimismo en los deportes náuticos y en general, en todas las operaciones relacionadas con el ámbito marítimo que involucran la seguridad de la vida humana en el mar.

También es un elemento importante en labores productivas, cuyo desarrollo se ve condicionado por las condiciones atmosféricas, y por ende, incide en factores económicos como por ejemplo, acuicultura, turismo y prospecciones petroleras entre otras.

Junto a la necesidad de predecir el tiempo sobre los espacios marítimos y sectores costeros, la meteorología marina suscita también el interés de los investigadores en otras disciplinas. Especialistas en oceanografía, biología marina y pesca, buscan en la interacción

océano-atmósfera, la respuesta a diversos fenómenos que impactan tanto a las personas, como a los recursos naturales que ellas mismas necesitan. En este campo, se ha observado la influencia del viento en los fenómenos de surgencia, nivel del mar, dirección e intensidad de las corrientes marinas, lo que conlleva a importantes variaciones de temperatura, salinidad de las aguas y con ellos a alteraciones en la distribución del fitoplancton, zooplancton y recursos pelágicos.

Se puede apreciar entonces, la gran importancia que la meteorología marina presenta en el área oceánica de responsabilidad del Estado de Chile, especialmente en toda nuestra Zona Económica Exclusiva.

En la Armada de Chile, la necesidad de contar con una predicción oportuna del tiempo atmosférico, es plenamente conocida. Una operación de rescate, ejercicios anfibios, el reaprovisionamiento de faros, operaciones aeronavales, expediciones antárticas y las innumerables tareas que día a día debe cumplir la Institución, requieren de información meteorológica con la debida antelación para efectuar una buena planificación y asegurar el éxito de la comisión.

Para ofrecer esta información a quien debe tomar las decisiones, existe una cadena de tres eslabones; La obtención de datos, su canalización y análisis.

La obtención de datos, la realizan los observadores meteorológicos cada tres horas en faros y radioestaciones y cada seis horas en las estaciones a bordo de los buques.

Esta importante y primordial tarea la realizan los especialistas en faros, en comunicaciones, en navegación y en meteorología; quienes, bajo cualquier condición de tiempo, deben medir, observar, registrar y emitir con acuciosidad y regularidad los parámetros que configuran el estado del tiempo.



COBERTIZO METEOROLÓGICO

Caseta que contiene instrumentos meteorológicos tales como termómetros seco y húmedo, de máxima y mínima, psicrómetro e higrotermógrafo.

Normalmente, el observador meteorológico no ve el resultado de su trabajo. Desde estas líneas se puede decir, que para configurar un panorama de tiempo es necesario contar con el máximo de información desde Arica a Bahía Margarita en la Antártica. Muchas veces, este panorama ofrece diversas alternativas de predicción.

Frecuentemente, la elección de una de estas alternativas dependerá del informe proveniente de la estación menos pensada y lo más probable que suceda, es que mientras el observador meteorológico remite sus datos que supone rutinarios, haya personas al lado de los teleimpresores o computadores esperando con ansiedad la llegada de ellos.

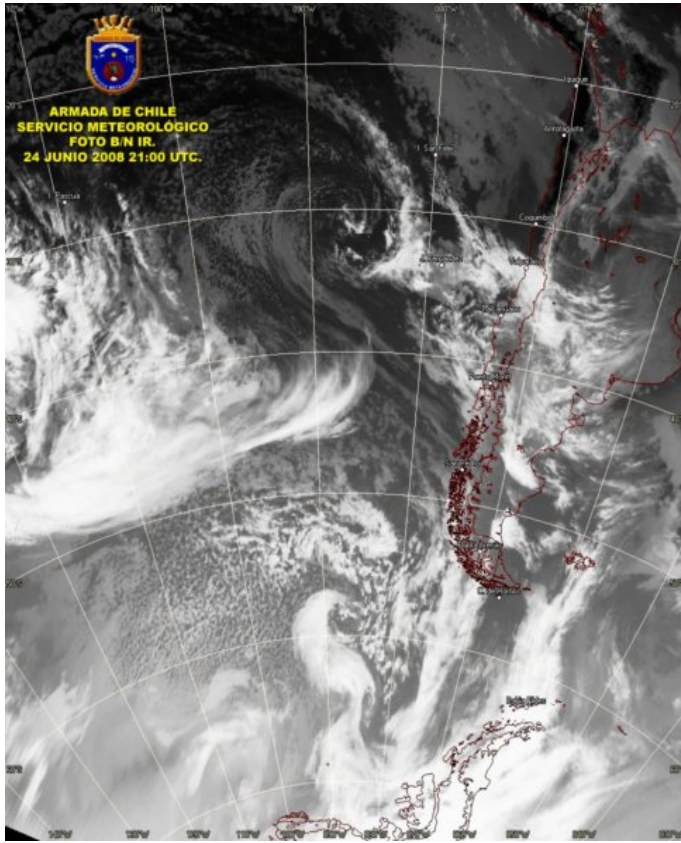


Información
satelital
obtenida para
elaborar el
pronóstico del
tiempo

El siguiente eslabón no resiste mayores comentarios, sin comunicaciones, no hay meteorología. Las comunicaciones son el medio que une al observador meteorológico con el centro meteorológico y a su vez permite difundir los apoyos meteorológicos que deben llegar al usuario.

Las cartas sinópticas, tan comunes hoy en día y que se basan en el análisis de observaciones meteorológicas efectuadas simultáneamente en intervalos regulares, se hizo posible con el invento del telégrafo. En ese entonces, la célebre escuela de Bergen en Noruega pudo montar la primera red de estaciones y crear así las primeras cartas sinópticas.

El tercer eslabón lo constituyen los centros y destacamentos meteorológicos tanto a bordo como en tierra, del Servicio Meteorológico de la Armada. Aquí la información de estaciones y buques se conjugan con informaciones de radiosondas, con información proveniente del resto del continente sudamericano y con informaciones provenientes de satélites.



En la actualidad, esa inmensa área generadora del tiempo que es el océano, es factible de observar sólo desde satélites. La ausencia de rutas regulares de navegación en alta mar, como los altos costos que implica el fondeo de boyas en aguas de 4 a 5 mil metros de profundidad y en cuyas superficies suelen soplar vientos de hasta 100 nudos, no permiten otra observación a intervalos regulares que no sea de satélites.

Especialistas en meteorología, evalúan todos los datos recogidos y efectúan interpolaciones y realizan la primera etapa del procesamiento de los datos que es establecer las condiciones actuales

de la atmósfera. Luego pasan a la etapa de predicción, estudiando la evolución previa del tiempo, aplicando al máximo los conocimientos y experiencia disponible.

Finalmente la tarea llevada a cabo por el observador meteorológico, las comunicaciones, los centros y destacamentos meteorológicos, permiten dar cumplimiento a lo requerido por la institución a través de los diferentes medios de comunicaciones, haciendo llegar la predicción del tiempo a quienes lo requieran, y que pueden ser múltiples usuarios, tanto civiles como navales que operan en el ámbito marítimo, recordando siempre lo que dice el lema del Servicio Meteorológico de la Armada:

« Post Nubila Phoebus » es decir: « Después de las nubes el Sol »

**Colaboración: C. N. Sr. Germán MONTANER Salinas
Jefe del Servicio Meteorológico de la Armada**



FARO “PUNTA CORONA”



Chile posee una larga y extensa costa de aproximadamente 8.000 Kms. de longitud, considerando el litoral antártico. La zona costera en Chile está marcada por un sector de costa continuo y otro desmembrado, abarcando este último principalmente la zona sur del país, desde el Canal Chacao hacia el área austral compuesta por: islas, canales, fiordos, golfos y pasos donde la navegación se hace más complicada y se requiere el apoyo irremplazable de la señalización marítima y la asesoría de los experimentados prácticos de canales. Se puede decir que el sur de Chile es un rompecabezas de islas y canales, donde se pone de manifiesto la importancia de la red de señalización marítima.

En el acceso Weste del Canal Chacao, al Norte de la Isla Chiloé y a 37 Kms. al NW de la ciudad de Ancud se encuentra emplazado el Faro Punta Corona, ubicado específicamente en Lat: 41° 47' 06" S y Long: 073° 53' 18" W. Esta importante señal marca el ingreso a las aguas interiores de Chile, permitiendo la conexión con el Océano Atlántico a través del Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos, brindando a los navegantes una vía más segura que la oceánica.

Esta ayuda a la navegación fue inaugurada en el año 1859 y comenzó a operar con un sistema de iluminación incandescente a gas de parafina, con un alcance de 21 millas náuticas. El faro tiene una sala de motores de emergencia, sala de transmisores, sala de radio y tres casas de habitabilidad para los fareros que operan la señal y sus familias, además funciona como estación meteorológica y como estación de control de tráfico marítimo del acceso al Canal Chacao, aprovechando la privilegiada ubicación que posee. El acceso a las instalaciones del citado faro es a través de un camino rural, que durante el período de invierno hay ocasiones en que se torna intransitable.

Los intensos temporales que durante todo el año reinan en esa zona obliga a las naves que se dirigen en demanda del Estrecho de Magallanes a ingresar eventualmente a tomar prácticos chilenos en la Bahía de Ancud para luego navegar los canales chilotes, objeto capear los fuertes oleajes del Pacífico



Faro y casas para habitabilidad del personal

Durante el año 2006, desde el Faro Punta Corona se controló y apoyó el tránsito de 1400 naves, mediante la utilización de AIS (Sistema de identificación automática), equipos de comunicaciones VHF y HF y radar, entregando asimismo apoyo de información meteorológica a los capitanes y prácticos de canales, con el objeto de que efectúen una

navegación más segura. Cabe señalar que el personal que opera el faro atiende las 24 horas del día los requerimientos de las naves que solicitan alguna información o servicio.

El Faro Punta Corona está equipado actualmente con una lámpara de Zenón que le permite brindar un alcance nominal de 60 millas náuticas y un alcance efectivo de 32 millas náuticas, capacidad que resulta bastante útil para los navegantes que se aproximan al acceso del Canal Chacao, constituyendo para los marinos una importante guía para ingresar en forma segura al citado canal. Por otro lado, las instalaciones del citado faro cuentan con una señal acústica, para advertir a los navegantes la cercanía de costa durante aquellos días en que la visibilidad disminuye por efecto de la niebla.



Vista aérea del Faro
Punta Corona

Es importante hacer presente que el personal de fareros, de la citada ayuda a la navegación, ha tenido directa participación en numerosas situaciones de SAR, aportando en las

coordinaciones de salvamento y comunicaciones, contando con una ventaja significativa en lo referente a la amplia cobertura comunicacional debido a su ubicación.

En nuestro país, el Servicio de Señalización Marítima, realizó hace algunos años atrás un acabado estudio para establecer aquellos faros habitados que era conveniente automatizar y dejarlos sin dotación para su operación. Es importante hacer presente que el citado estudio no estuvo exento de difíciles decisiones, ya que para el caso de algunos faros hubo que considerar sólo los argumentos técnicos y prácticos, dejando en segundo plano el tema sentimental e histórico de aquellas antiguas estructuras bien mantenidas, que albergaron durante tantos años al personal de fareros y sus familias en ciertos casos.

En relación a lo indicado en el párrafo previo, en el caso específico del Faro Punta Corona, existe una gran cantidad de argumentos que justifican mantener al personal que opera el Faro con todos sus equipos y servicios, no siendo recomendable su automatización. Las funciones que actualmente cumple el personal de fareros, mencionadas en los párrafos anteriores, resultan irremplazables por la tecnología, constituyendo un aporte relevante en la seguridad a la navegación y a las diferentes actividades que se desarrollan en el mar.

El personal de fareros que habita en las instalaciones del recinto vive con sus respectivas familias, para lo cual existen tres casas habitación independientes, llevando una vida muy singular durante el período de dos años, marcada por el aislamiento y la unión familiar.

Esta situación es similar a la que le correspondió vivir a los primeros fareros de la Armada de Chile, contando hoy en día con más tecnología disponible, pero conservando el espíritu de servicio y el compromiso de guiar a los navegantes por rutas seguras en los mares de Chile.

Colaboración: Cofrade C. F. LT Sr. JORGE IMHOFF LEYTON
Jefe del Servicio de Señalización Marítima
DIRSOMAR - DIRECTEMAR



PIOCHA REPRESENTATIVA DE LA ESPECIALIDAD LITORAL PARA OFICIALES Y GENTE DE MAR

Desde el principio de la historia de la humanidad, el hombre ha buscado distinguirse mediante el uso de distintivos, figuras o símbolos que representen sus acciones, proezas o pertenencia a diferentes grupos humanos.

Mediante un símbolo o distintivo, se representa un vínculo convencional, reconocido y socialmente aceptado, que tiene un significado único y propio, siendo la forma de exteriorizar una idea que permite reconocer a quién lo porta como integrante o perteneciente a una institución o agrupación y representar sus valores, tradiciones, actividades profesionales, deportivas y otras, creando a su vez un sentimiento de pertenencia.

Es así que con el transcurso del tiempo, han aparecido diferentes símbolos, insignias o distinciones, que permiten asociar a quién los utiliza, por ejemplo, con un país (bandera – escudo), una religión (cruz – hábitos), una institución (sigla - escudo), una carrera profesional (insignia - uniforme), una distinción (medalla – condecoración), una carrera o especialidad (insignia - piocha), etc.

El uso de estos símbolos derivó, entre otros, en la aparición de escudos de armas y distintivos utilizados por los combatientes en una guerra, los que les permitían reconocerse entre ellos y, en algunos casos para amedrentar a los enemigos.

La Armada de Chile, al igual que todas las instituciones armadas, está simbolizada por el tradicional escudo con fondo azul, el ancla color oro y la corona rostrada en metal oro, reconocido por todos los chilenos. Asimismo, en la propia Armada, las Direcciones Generales, los diferentes Servicios, buques, reparticiones y otras entidades, han diseñado y aprobado los escudos de arma que los representan, tratando cada uno de simbolizar las funciones que realizan.

La Armada, a su vez, está integrada por Oficiales y Gente de Mar, quienes pertenecen a diferentes escalafones y especialidades, que los diferencian entre sus pares.

Es por ello que existen oficiales de línea y de los servicios, dividiéndose los primeros en escalafones Ejecutivos, Ingenieros Navales, Infantería de Marina, Abastecimiento y Litoral. A su vez, en los escalafones existen diferentes especialidades tales como de aviadores,

submarinistas, navegantes, submarinistas y otras, que distinguen a cada uno de sus integrantes con una piocha de la especialidad.

El Servicio del Litoral, cuya evolución y desarrollo en los últimos 40 años, ha sido permanente y sin pausa, ha alcanzado un lugar destacado y reconocido dentro de la Institución y en el ámbito civil, logrando hace ya casi 20 años pasar de ser un escalafón de los Servicios a ser un escalafón de Línea y, durante los años recientes, obtener como resultado de ese continuo progreso, el nombramiento de un Oficial General, un Contralmirante, como grado máximo de la especialidad y, durante el presente año, el reconocimiento simbólico de su especialidad, mediante la aprobación de la insignia o piocha distintiva de los integrantes del escalafón y especialidad litoral.

Es así como con fecha 31 de Enero de 2008, por Resolución C.J.A. Ord. N° 6465/523 Vrs., se modificó el reglamento de Uniformes de Oficiales de la Armada, N° 7-31/67 de 1985, oficializando como piocha de uso permanente, entre otras, la piocha distintiva de la especialidad del Litoral.

En cumplimiento de lo anterior, se estableció que a contar del 30 de Agosto de 2008, fecha aniversario del Servicio del Litoral, los oficiales especialistas litoral, comenzarán a usar la piocha que los distinguirá como tal.

La piocha simboliza y sintetiza la función que realiza el Servicio del Litoral y sus integrantes, como salvaguardas de la vida humana en el mar y en la protección de los intereses marítimos nacionales, cautelando el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales, el medio ambiente, los recursos naturales y en la regulación de las actividades que se realizan en el medio ambiente acuático, contribuyendo de esa manera, al desarrollo marítimo del Chile.

Colaboración: Litoral Sr. Ramón VELASQUEZ Díaz



MEJORANDO LA CALIDAD DEL RECURSO HUMANO DEL SERVICIO DE INSPECCION MARITIMA DE LA DIRECTEMAR

El Servicio de Inspecciones Marítimas, dependiente de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) de la DIRECTEMAR, tiene como una de sus finalidades hacer cumplir las normas nacionales e internacionales sobre reconocimiento de naves y artefactos navales y de los certificados que deban otorgarse en cumplimiento de la legislación y reglamentación nacional, incluyendo los convenios internacionales de los cuales el Estado de Chile es parte.

La organización del Servicio de Inspecciones comprende un estamento superior administrativo, el SIM, una Comisión Nacional de Reconocimiento de Naves presidida por el Director de la DIRSOMAR y Comisiones de Reconocimiento de Naves locales ubicadas en los principales puertos del país, de acuerdo a su importancia y movimiento de naves mercantes, pesqueras y especiales que operen en dichos puertos.



Para el efecto anterior el Servicio cuenta con un sólido cuerpo de inspectores especialistas que comprenden las áreas técnicas de navegación y maniobras, telecomunicaciones marítimas y máquinas y construcción naval. Este personal profesional proviene de la Marina Mercante Nacional y de especialidades asimiles de la Armada.

El Servicio de Inspecciones desde muchos años atrás, desarrolla y mantiene una planificación para capacitar y actualizar a sus inspectores, que la materializa por medio de cursillos y seminarios regionales, nacionales o internacionales y asistencias en comisiones de servicio a organismos internacionales especializados en lo marítimo o medioambiental, como ser la Organización Marítima Internacional (OMI), la Red operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, más Cuba México y Panamá (ROCRAM), la Comisión Permanente del Pacífico Sur

(CPPS) y los Memorando y Acuerdo de Entendimiento de Control de la nave por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar y MOU de Tokio), entre otros.

Es así como se hizo realidad, durante los años 2006 y 2007, la posibilidad de hacer dos cursos para formar Auditores Líderes en Sistemas de Gestión de Calidad (norma ISO 9001-2000) y en Sistema de Gestión Medioambiental (norma ISO 14001).

Los dos cursos fueron contratados con el Lloyd's Register Quality Assurance Ltda. (LRQA, una rama del Lloyd's dedicada a esta actividad). Los profesores de los cursos, intensivos y evaluados, fueron dos Auditores Líderes, expertos internacionales, que trabajan para el Lloyd's, y tuvieron una duración de una semana cada uno, al final de los cuales y previa aprobación de ellos, se extendió una certificación del Lloyd's reconociendo la aprobación del Curso de Entrenamiento para Auditores Líderes, visado y reconocido por el Registro Internacional de Auditores Certificados (IRCA).

Es interesante saber que la gestión de calidad son todas aquellas actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización, en lo relativo a la calidad y comprende en una empresa una política, objetivos, una planificación, un control y un aseguramiento de calidad. El sistema de gestión de calidad pretende llegar a obtener un mejoramiento continuo de ella dentro de la empresa.

Asimismo, por sistema de gestión ambiental debe entenderse que es aquella parte de una organización, empleada para desarrollar e implementar su política y objetivos ambientales y gestionar sus aspectos ambientales y comprende una planificación, una implementación, operación y una verificación de su cumplimiento. El sistema de gestión ambiental pretende llegar a obtener, como resultado, la mejora continua del desempeño ambiental de una empresa.

Los cursos se desarrollaron en Valparaíso y el Servicio de Inspecciones Marítimas de la DIRSOMAR, con gran voluntad, esfuerzo, dedicación y recursos logró la asistencia de 18 inspectores de las Comisiones de Reconocimiento Locales y funcionarios del mismo Servicio, aprobando los dos cursos todos ellos.

Se estima que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), con estos cursos, elevó a un nivel superior la capacidad y calidad de sus inspectores (quienes cuentan con el curso), lo que la habilita no solo para inspeccionar las naves y sus sistemas operativos, sino también puede proveer una capacidad y asistencia para auditar la calidad de sistemas de gestión y ambientales que se necesiten ser verificados en los procesos marítimos y portuarios.

Como conclusión de lo expuesto anteriormente se puede decir que la visión de la DIRECTEMAR, al realizar estos cursos, fue acertada y sería muy conveniente que estos se mantengan en el tiempo y en el Servicio de Inspecciones e, internamente, se extiendan a otras actividades de la organización, en donde se estime que es conveniente tener capacidades para auditar calidades de gestión y ambientales.

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRE Muñoz



NUEVO SUBTENIENTE LITORAL EN LA DIRECCIÓN DEL LITORAL

JULIO DE 1972

(Del baúl de los recuerdos del Servicio)

Como prometí al Litoral Ramón Velásquez, me encuentro por tercera vez escribiendo unas líneas de recuerdos marineros litoral. ¿Por qué tercera vez?, fácil, fallo el PC, me borraron el archivo, así que ahora lo tengo respaldado hasta en mi Pendriver.

Corrían los años 70, el cadete mercante piloto, estaba en los últimos años y soñaba con su futuro. ¿Como será navegar tanto tiempo alejado de casa y de su polola? ¿Que alternativa tenía de buscar algo más estable y permanecer más tiempo en tierra?.

Diciembre de 1971, nos graduamos una gran generación y un curso importante de Oficiales Mercantes, tanto Pilotos como Ingenieros, además de ser Subteniente RN de la Armada de Chile. Lo interesante era que sobraban naves para cada uno de nosotros y podíamos elegir la compañía y trafico (cabotaje o servicio exterior). Todos pedimos servicio exterior y el jefe de flota se sonreía y nos dijo, ya van a venir rogando por naves de cabotaje, y tenía razón, al año todos queríamos estar de dotación de relevo.

Después de navegar por Sudamérica y Norteamérica, cada viaje de casi 6 meses, pedí viajes más cortos y de preferencia cabotaje. Así me tocó conocer varios puertos del Perú, Ecuador, Venezuela, Panamá etc. y de cabotaje, San Vicente, Patillo, San Antonio, Coquimbo, Antofagasta y otros. Descanso, relevo de dotaciones de servicio exterior en puertos Chilenos y.....

Marzo del 1972, me llaman y me dicen: Piloto, faltan Segundos Pilotos y necesitamos que UD. se embarque como tal y ya tenemos lista la autorización con la DIRECLIT para que se desempeñe en el grado superior. Mejor sueldo y se hará cargo de la navegación de altura de la nave. Todo era facilidades, felices y contentos.

Me presenté en la compañía y empezaron las sorpresas. Muy bien UD será el 2º Piloto, el 3º será el Capitán y sus viajes son a la Isla de Pascua.

No hemos encontrado Pilotos para estos viajes. ¡OH! no entiendo, el Capitán depende de mí pues yo seré el 2º Piloto e incluso me pusieron grado de Teniente 2º. Craso error, el Capitán

es el Capitán, hace la guardia solo de mar, no hace guardia de de puerto y los cargos del 3º lo lleva UD también.

Fue un viaje maravilloso, estaba recién casado, mi esposa/novia viajó en avión a la isla, con pasaje de estudiante y continuamos la luna de miel, en esa isla encantadora. ¿Pero como será esto, no iba a trabajar? Fácil, el 1er Piloto me dijo que el sólo bajaría el primer día a tierra y el resto vería la descarga de la nave pues es complicada y el Capitán también va a permanecer a bordo, pues es normal perder anclas y garrear en esos fondeaderos. Por ende, este 3er Piloto, desempeñándose como 2º y dado el profesionalismo demostrado en la navegación de Valparaíso a la Isla, llegado al lugar y fecha prevista, estaba franco.

El novio, estaba autorizado para permanecer en tierra durante la permanencia de la nave en la Isla de PASCUA, que duró nada menos que 10 días. La agencia y el Capitán de Puerto, Tte. Bastías, me hicieron los contactos con la Hostería y me consiguieron un precio especial. ¿Qué Tte. Bastías?, era el actual CN LT Carlos Bastías Alvarado, quién me incorporó al grupo de amistades de la Isla, los cuales eran el Aviador y el Carabinero. Pasamos unos momentos maravillosos de esparcimientos y conocimiento del lugar turísticamente. Sol y mar.

Cuando todo era perfecto, me llegó un mensaje a la nave que indicaba que a mi regreso debía presentarme a la Dirección del Litoral, pues había sido aceptada mi solicitud de ingreso a la Armada y el Decreto Supremo estaba en trámite. ¡Plop!. Ah, fue esa solicitud que presenté por si acaso, pues necesitaba cambiar rumbo de Marino Mercante a otra actividad profesional afín a ella. El que me sugirió la idea, había sido el Capitán de Alta Mar, Don José OJEDA Subiabre, papá del actual C.J.III.Z.N. Una excelente persona y mejor instructor de nuevos Pilotos. Con él navegábamos los canales del sur y no me permitía usar el radar con luz diurna.

Llegamos el 21 de Mayo de 1972 a la bahía de Valparaíso, empavesado completo, pitos y sirenas a las 12:10 hrs., dispuesto por la Autoridad Marítima local, cosa que se ha ido perdiendo con el tiempo. Creo que el ceremonial naval de la época, indicaba que las naves mercantes nacionales debían cumplir esta norma y se invitaba a las naves extranjeras a adherirse, cosa que todas lo hacían.

El 22 de Mayo de 1972, a primera hora de la mañana me dirigí a la DIRECLIT para presentarme e indicar que: "Aquí te las traigo Pedro", En la guardia un marino joven, me miró extrañado y me hizo recordar una tradición que duró mucho en mi carrera en la Armada, salvo los últimos años en la DIRECTEMAR. El servicio público fue más fuerte que las Glorias Navales. Respuesta del Cabo de guardia: "Están todos francos", no ve que ayer fue el desfile y todos estuvimos enchiflotados.

Con más calma consulté por teléfono al otro día y me indicaron que, sin apuro, tenía que llenar unos documentos, esperar el decreto para darme de alta y pedir pañol. Otra experiencia de la época, pañol, no había nada y menos distintivos de grado y palas LT. Repegando botones y los grados de Tte. 2º a Sbte. LT., cuyos anclotes los compré en la tienda el Cacique, la cual me proveyó de pañol, por mucho tiempo durante mi permanencia en la Armada. El decreto supremo de nombramiento como Subteniente Litoral fue con fecha de 07 de Julio de 1972.

Terminada mis presentaciones, me dejaron en instrucción y lo más que llamó la atención al Sr. Director de la época, es que este nuevo Subteniente era de estado Civil CASADO. ¿Cómo lo aceptaron?, muy fácil indicaron mis nuevos jefes, tiene corriente a tierra. Eso quiere decir que vive en un departamento perteneciente a sus suegros, tiene una CITRONETA AX-330 y posee ahorros de sus años de Marino Mercante. Ah, entonces no hay problema, pues no hay casas ni para los Oficiales antiguos y le van a dar a un Subteniente.

La instrucción, para este nuevo Oficial, fue planeada para que conociera todos los departamentos de la DIRECLIT y cada jefe del departamento, asignará tareas a este nuevo Oficial. Sólo me desempeñé en dos: Intereses Marítimos y Operaciones, este último no me soltó durante la permanencia en el Servicio por más de 30 años.

El rancho diario se efectuaba en el comedor de Oficiales, que quedaba en la actual oficina y secretaría del Dpto. de Finanzas DIRECTEMAR. Era estrecho y tenía una mesa alargada, cuya cabecera pegada a la ventana que daba al puerto, se sentaba el Sr. Director, CN Hugo Castro Jiménez, Oficial más antiguo del escalafón Ejecutivos, el que estaba a la espera de ascenso a Contralmirante. Las preguntas frecuentes eran y... ¿Cuándo asciende?, pregunta capciosa. Cuando tenga chaza....y....que estamos esperando que no se la dan...Algunos podrán entender de qué se trataba, pero son cosas de la época. A ambos lados de la mesa, se sentaban por antigüedad los Oficiales de la Dirección y Gobernación Marítima de Valparaíso. Éramos unos 15. El Subteniente, al otro extremo de la cabecera y no se podía abrir completamente la puerta. El mayordomo, apenas pasaba con los platos. Los temas eran muy variados y los más jocosos pertenecían al Capitán Inspector Arce y al Tte. Reimann. No parábamos de reír.

Todo bien, pero, ¡chiporro! UD no hace guardia, hay que poner solución al respecto. A contar de ese día, fui asignado al Oficial de Servicio de la GM Valparaíso, en instrucción. Si, aquí o aprendía rápido o me comía el sistema. Estibadores, Tripulantes, Agentes de Nave, Lancheros, OCEBA, OCOTRI, Sindicatos, Naves extranjeras, prostitución y contrabando en la bahía. Año 1972, éramos policías y por ende me entregaron un revolver .38 de 5 Tiros, cañón corto y un par de esposas de uso permanente. Hay que ver que se usaban y los recursos logísticos materiales eran muy pocos.

Para que este artículo sea publicado e ingrese a la sección de chascarros marineros, concluiré con los días de convivencia diaria de cámara en Valparaíso. Los Oficiales que recuerdo son:

1. T.1º LT Arturo Solar F. (Q.E.P.D)
2. T.1º LT Enrique Reimann F.
3. T.1º LT Federico Blanco B
4. T.1º LT Fernando Vidal F.
5. T.1º LT Jorge Oliva B.
6. T.2º LT Manuel Montes R.

Fácil nuevamente, era el rol de guardia y estábamos justo a seis y estaba prohibido enfermarse o salir en comisión durante sus fechas de guardia. Pobre del que quería cambiar el rol con ese equipo de Oficiales, no había tregua para nadie. El nuevo oficial, fue asignado por períodos a cada uno de ellos. Que recuerdos....

Durante las llamadas, donde varios teníamos vehículos y chaza en el patio, (que tiempos aquellos), debíamos llegar temprano para estacionar y ponernos uniformes para la llamada, pero... en una ocasión, al vestirnos, empezó una carcajada general. Al Tte. Oliva, los pantalones le llegaban al cuello y al Tte. Reimann el suyo no le entraba en una pierna, de la misma forma que a casi todos, excepto a los que se habían ido a formar. El resto, estaban sumamente ocupados en cosas del servicio. (Tte. Reimann, 1.90 y 100 Kg. Tte. Oliva 1.60 y 58 Kg.)

Otro día, las cosas no podían quedar así. Todos nos recogimos temprano, los uniformes se veían bien y todo marchaba sin problemas, hasta que los primeros en llegar no podían abrir su ropero, la llave no le hacía y así nos paso a casi todos.....Chequeo de los senior, éste es mi ropero, está en el lugar correcto, éstas son mis llaves, ¿que pasa...? Risas y miradas serias. ¿Quién fue? Alguien probó la llave en otro ropero con otro nombre y OH. sorpresa del marino, abrió sin problema y estaban nuestras cosas.

Otra vez con motivo en la llamada y sospecha general. Había que tomar precauciones en las llamadas. Nunca se supo quién era el o los bromistas, pero el Sbte. no tenía derecho a sospechar de ningún más antiguo, así que había que estar alerta. El Sbte. no era niño, si no mas bien un Oficial navegado y con experiencia. De ahí en adelante, las rondas eran permanentes a la cámara y al lugar donde estaban los roperos. Pero descuidamos nuestros maletines. Al llegar a casa y abrirlos, estaban llenos de galvanos, ceniceros o cualquier objeto decorativo de la Cámara de Oficiales, con razón pesaban tanto y anduve todo el día con él para todos lados. /// Venganza///.

Se supo por ahí, que el estafeta había comentado, que lo habían mandado a comprar medias de mujer y el no estaba para eso. Que raro, medias.... Bueno algún encargo de la señora. Craso error, las medias fueron puestas en los bolsillos de nuestras tenidas. Lo que se comentó, fue que algunos sacaron las medias frente a sus superiores, otros en reunión de oficiales y alguno en recepciones oficiales. Los que más mal lo pasaron, fueron aquellos que llevaron su tenida para la casa y todavía están dando explicaciones a su señora. A mí todavía no me creen y han pasado 36 años.

Para concluir, termino con la idea brillante de este Sbte. de invitar después de una cena oficial, a sus camaradas a compartir en su departamento. Éste estaba impecable, pues era de una pareja de recién casados y sin hijos. Todo nuevo y limpio. Asistieron los tenientes Solar, Blanco, Oliva y sus cónyuges además del teniente Reimann y amiga.

Fueron gratos momentos, hasta que los tenientes Oliva y Blanco aparecieron haciendo unos trucos de magia y para dar fin al show, además de irse a casa, solicitaron una escoba y bueno ya, un vaso de agua, pues los muebles son nuevos y la alfombra es clarita y el vino mancha. Colocaron el vaso en el techo, lo afirmaron con el palo de la escoba y lo pasaron a los dueños de casa para que lo afirmáramos. Se despidieron, retirándose, con la protesta de todas las damas presente.

Cada vez que lo recuerdo con mi esposa, nos reímos y recordamos los bellos años de inicio en la ARMADA de CHILE, SERVICIO DEL LITORAL.

Colaboración: Litoral Sr. Juan CASTRO Mardones
Cofrade Litoral con memoria



HISTORIAS DE CAPUERTOS

(Del baúl de los recuerdos)



DE LA PATAGONIA A LA ANTÁRTICA

Terminaba la década de los 80 cuando tuvo lugar esta historia acaecida en la Patagonia, más precisamente entre Puerto Chacabuco y Chile Chico, lugares en que se encontraban desempeñándose como Capitanes de Puerto, Wiro y Vitoco los protagonistas de ella, y a quienes el destino les tenía reservada una singular sorpresa.

En efecto, el Gobernador Marítimo de Aysén, por razones de servicio debió ausentarse de la jurisdicción, y debió ser subrogado por quien ejercía la función de Capitán de Puerto del Lago General Carrera, en el límite lacustre con la república Argentina, compañero de curso y carreta de quien era a su vez el Capitán de Puerto de Puerto Chacabuco.

Debe haber sido el mes de abril, cuando entre el tráfico administrativo llegó un mensaje de la Dirección General en que se llamaba a postular como Capitán de Puerto de Bahía Fildes por el periodo 89-90. Wiro informó de ello a Vitoco y le invitó a postular, teniendo en mente que dicha postulación demandaba un período en Talcahuano para efectuarse una multiplicidad de exámenes de salud, bastante más completos que los que corresponde por medicina preventiva, y constituiría sin lugar a dudas una especie de refresco para quienes se encontraban alejados de las grandes urbes y sometidos a las inclemencias del tiempo propias de la zona, exámenes considerados inicialmente para la primera quincena de junio.

La primera reacción de Vitoco, fue “no carreta, muchas gracias..... podemos quedar seleccionados y pasarme 5 meses entre pingüinos.....”, sin embargo la información de procesos anteriores y el interés previo de Wiro en dicho tema, le llevaron a señalar que no se preocupara que habitualmente los postulantes excedían las expectativas y que en el fondo lo importante era el chequeo médico y los variados panoramas que ofrecía la región del Bio Bio para un merecido

descanso..... y que además cabía la posibilidad, en caso extremo, de no aprobar el examen psicológico, el mismo que se hace a quienes se destina a zonas aisladas, argumentos a los que solo cabía agregar un comentario final “carreta ya contesté el mensaje”. (mensaje que asumí se sumaría a los demás postulantes del resto del país).

Es correcto mencionar que ambos postulantes debieron desplegar sus estrategias de convencimiento para obtener la autorización de sus principales, bajo compromiso que solo llegarían a la postulación, y aunque no lo crean hasta el día de hoy tratando de explicar lo inexplicable.

Pasó el tiempo, con la lentitud con que transcurre en la Patagonia, donde no hay que apurarse para no perder el paso, según los habitantes de tan bello lugar, y en donde la distancia y a veces el olvido nos brindaba el tiempo que hoy la tecnología y las comunicaciones nos restringen. La citación fue diferida para las postrimerías de junio, haciéndola coincidir con celebraciones de cumpleaños, aniversarios de matrimonio y, para colmo, con las vacaciones de invierno de los hijos, por lo que el viaje de los postulantes, rápidamente fue reemplazado por un aumento insospechado del número de viajeros, dando como comprenderán algunos lectores un término anticipado a cualquier tipo de panorama que pudo haber sido esbozado en la quietud que la propia geografía regalaba.

Hasta ahí, podemos decir que las cosas aun se manejaban, sin embargo el destino, nos tenía deparadas más de alguna sorpresa. En efecto, la primera de ellas y la más preocupante por cierto llevó a que durante los exámenes aparecieran detalles que antes habían sido obviados, que sin duda causaron una preocupación que se disipó en la medida en que se ampliaron los exámenes, y que en definitiva no representaban riesgos para los temerarios postulantes, aún cuando un resultado negativo en esa fase del proceso era lo esperable, hasta que la verdad absoluta se hizo presente de manera inexorable.....**ese año solo hubo 2 postulantes** “nadie más lo hizo” y la teoría del examen psicológico dejó de tener validez y, en consecuencia, Wiro y Vitoco esa carrera la corrieron solos por los palos de principio a fin, con el resultado de permanecer uno de ellos en Puerto Chacabuco sin pingüinos a la vista y cambiando el otro la belleza de la Patagonia, por la belleza aún más indescriptible del territorio antártico, haciendo un paréntesis entre un lugar **donde había tiempo para pensar**, a otro lugar **donde no había más que pensar**.

Colaboración: LOS CARRETAS DE LA PATAGONIA ANTARTICA



EL SALVAMENTO

MARÍTIMO EN LA COMUNIDAD VASCA

En la Comunidad Autónoma Vasca, el servicio de salvamento marítimo es el resultado de la colaboración entre varios organismos e instituciones autonómicas y estatales.

En la comunidad autónoma, es el centro de coordinación de emergencias (SOS Deiak), dependiente del Ministerio de Interior del Gobierno Vasco, el encargado de la coordinación de todas las emergencias. Es responsable tanto de las emergencias en tierra como de las ocurridas en aguas interiores (ríos, estuarios, embalses, etc.), arenales y playas, acantilados y costa.



Las emergencias marítimas son coordinadas por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (Sasemar), dependiente del Ministerio de Fomento del Gobierno Central Español y que abarca todas las emergencias ocurridas en alta mar y en aguas costeras.



Estos dos organismos son los encargados de coordinar la actuación de los equipos de rescate intervinientes: Embarcaciones de rescate, patrulleras y aeronaves. SOS. Deiak, además, también dirige la actuación de los servicios de ambulancias de urgencias, extinción de incendios y policía autónoma.

Embarcaciones de rescate

El grueso del equipo de salvamento marítimo en la Comunidad Autónoma Vasca consiste en las embarcaciones de rescate de la Cruz Roja del Mar, localizado en sus bases de Arriluze (Bilbao), Bermeo, Ondarroa, Getaria, Donostia, Pasaia y Hondarribia.



Cada una de estas bases cuenta con sus embarcaciones de rescate de nivel B (rescate en litoral y costa) y nivel C (rescate en aguas interiores y estuarios), mientras que tres de ellas disponen también de recursos nivel A/B para

rescate en alta mar y litoral (Getxo, Ondarroa y Donostia). Dos de estas tres embarcaciones son una donación del Ministerio de Transportes del Gobierno autonómico.

Además de, con la donación de varias embarcaciones, el Gobierno Vasco contribuye al correcto funcionamiento de estos medios de rescate por medio de subvenciones y donaciones de una parte importante del material de salvamento. Esto, unido a la labor y motivación de unos medios humanos totalmente voluntarios, hace posible que nuestra región cuente con uno de los modelos de salvamento marítimo más punteros del Estado.



Este mapa reúne las siete bases de salvamento marítimo de Cruz Roja en la Comunidad Autónoma Vasca. Las zonas rojas muestran el área cubierta con sus embarcaciones de nivel B, mientras que los círculos grisáceos se corresponden con la abarcada por las de nivel A.

Cabe destacar que Sasemar dispone también de varios remolcadores para efectuar salvamentos en alta mar, así como de una embarcación de nivel A basada en el puerto de Bermeo.

Patrulleras

Las patrulleras o embarcaciones de los cuerpos de policía tanto estatales como autonómicos también desempeñan un papel importante en gran número de salvamentos, dando un excelente apoyo a las embarcaciones de rescate.



Patrullera de los cuerpos de policía, tanto estatales como autonómicos

Tanto la Guardia Civil (cuerpo policial dependiente del Ministerio de Interior del Gobierno Estatal) como la Ertzaintza (policía dependiente del Ministerio de Interior del Gobierno Vasco), disponen de sendas patrulleras con capacidad para actuar en alta mar.

Aeronaves

Los helicópteros de la Ertzaina, con base en Bizkaia, prestan un servicio rápido y eficaz en la mayoría de las operaciones para las que son requeridos. Estas incluyen rastreos y rescates en zonas de difícil acceso, así como soporte a las embarcaciones de rescate.



En ocasiones, Sasemar puede requerir la presencia de su propio helicóptero, mayor y con más autonomía y medios que los de la Policía Autonómica, pero no tan práctico como estos para rescates pequeños. Además, al estar basado en Gijón (Asturias) y dar servicio a toda la cornisa cantábrica, sus tiempos de respuesta suelen ser mayores.

Nuevos medios marítimos y aéreos.

Por otra parte, el Ministerio de Fomento de España entregó el miércoles 18 de Junio de 2008 a Salvamento Marítimo en Getxo, el remolcador María de Maeztu y el helicóptero Helimer 2004, dotados de los más modernos sistemas de rescate y lucha contra la contaminación en aguas del Cantábrico. El navío es el primero de una serie de cuatro nuevos remolcadores gemelos con los que contará Salvamento Marítimo, destinados a diferentes puntos del litoral español y ha supuesto un costo de 10,20 millones de euros.

El delegado del Gobierno del País Vasco, Mikel Cabieces, presentó en el muelle de Arriluce en Getxo la embarcación, que es la primera «en propiedad y con dedicación exclusiva» y que cuenta con una tripulación «propia y experimentada».

El María de Maeztu bautizado con el nombre de la ilustre pedagoga y escritora nacida en Vitoria, es un remolcador de altura, de tamaño medio, diseñado específicamente llevar a cabo funciones de salvamento marítimo y de lucha contra la contaminación. La tripulación está compuesta por once personas y dispone para su alojamiento de diez camarotes individuales y uno doble. Cuenta además de una zona para albergar a cincuenta náufragos y una enfermería, así como una grúa para el manejo de cargas de hasta diez toneladas, con un radio de acción de doce metros.

Estructura de acero

El casco y la superestructura están contruidos en acero de calidad naval. Dispone de bandas protectoras de material sintético, a la altura de la cubierta principal, que cubren la regala de la cubierta de botes, proa, popa y reforzando ambos costados con bandas de inclinadas del

mismo material. Cuenta asimismo con una eslora de 39,70 metros, una manga de 12,50 metros, un calado de 5 metros y una autonomía mínima a velocidad de crucero de 6.000 millas y una capacidad de tracción máxima a punto fijo de 60 toneladas.

El barco está dotado de los más sofisticados sistemas de navegación y comunicaciones. Dispone igualmente de un sistema de lucha contra incendios que crea una cortina de agua de protección que le permite aproximarse a otros barcos en caso de siniestro. Además, cuenta con un sistema de presurización en el puente que previene la entrada de cualquier agente químico del exterior.

Contaminación

En cuanto a la lucha contra la contaminación marina, puede transportar barreras flotantes de contención y dispone de un tanque con una capacidad para doce metros cúbicos, además de un tratamiento de residuos para aminorar su huella medioambiental. Dispone también de una innovadora embarcación de rescate que pueda ser utilizada en la recogida de residuos de petróleo.

El helicóptero Helimer 204 puede alcanzar una velocidad de crucero de 130 nudos con una autonomía de 150 millas y el tiempo de vuelo sin repostar es de 4 horas. Con la entrada en servicio de esta unidad, Salvamento Marítimo dispone de un total de 9 helicópteros en servicio y refuerza la cobertura aérea en el Cantábrico Oriental con esta unidad.

De esta forma somos testigos como las comunidades van armando sus equipos de búsqueda y salvamento, ya que –a pesar de todas las medidas preventivas que se pueden tomar- siempre es menester tener los medios siempre preparados para actuar en demanda de salvaguardar la vida humana en el mar.

Colaboración: Litoral Sr. Luis PAZ Arias

Nota del redactor: El presente artículo extraído de Internet, obedece a una investigación realizada para indagar acerca de los mejores medios a utilizar, en el área de búsqueda y rescate marítimo, concluyendo que la utilización de naves de gran autonomía y capacidad tecnológica y comunicaciones, sigue siendo el principal elemento para el logro del objetivo de “salvaguardar la vida humana en el mar”, objetivo que permite visualizar en su dimensión, los esfuerzos que realiza la Armada de Chile y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para cubrir nuestra zona de responsabilidad en el océano Pacífico sur oriental, tipificados por el nuevo Patrullero de Zona Marítima (PZM 81) “Piloto PARDO”, recientemente incorporado al listado naval.

EL WPC 113 CASTOR



Esta unidad de la Armada fue construida inicialmente como una goleta pesquera, y fue incorporado al servicio de la institución el 23 de Marzo de 1971.

Desplazaba 149 toneladas, su eslora era de 21.6 mts. y la velocidad era de 9 nudos.

Su área de operación era aquella asignada al Distrito Naval Beagle, en la tercera Zona naval, y junto con el BMD Cirujano Videla, constituían las unidades de mayor desplazamiento que eran operadas por los oficiales del escalafón Litoral, y se transformaron en consecuencia en formadores y escuela de aquellos oficiales y personal de gente de mar, que integraron sus dotaciones.

Su área de operación alcanzó desde el mítico Cabo de Hornos por el Sur, hasta los Canales Patagónicos al norte del Estrecho de Magallanes, y en su bitácora siempre estuvo excluida la palabra imposible, en efecto su característica figura, su lento andar, sus pequeñas dimensiones, estuvieron siempre superadas por la actitud, entrega y capacidades de quienes tuvieron el honor y la experiencia imborrable de servir en sus cubiertas.

Entre sus roles más destacados sin duda se encontraba el de ser el sostén logístico y buque de transporte para aquellos compatriotas que vivían aún más aislados que quienes habitaban la Puerto Williams, aquellos que estaban en Yendegaia, en el Seno Ponsomby, en Isla Button, en caleta Piedras, Puerto Toro, en Bahía Windhond, aquellos de historias desconocidas y de gran valer para quienes les conocimos y compartimos desde una navegación, a una faena en tierra, desde un simple café a un gran aprecio, los mismos que pudimos compartir con aquellos

cientos de personas que dedicadas a la pesca artesanal, se establecían en precarios campamentos en esa loca y agreste geografía de los canales Fueguinos.

En lo institucional, como buque logístico del Distrito Naval Beagle en apoyo permanente a las Alcaldías de Mar, y los destacamentos de la Infantería de Marina que velaban por nuestra soberanía, el reaprovisionamiento de faros, la mantención de boyas, la transferencia de prácticos, la escolta de regatas y travesías náutico deportivas, el apoyo a actividades de investigación nacionales e internacionales, la participación en ejercicios navales, en campañas hidrográficas para levantamiento y sondaje, el desempeño de la función de policía marítima en el cumplimiento de las vedas y actividades de fiscalización, remolques y auxilio de la vida humana ante los naufragios y siniestros marítimos, en fin actividades que sin duda son comunes a todas las unidades que pertenecen a la autoridad marítima, y que nuestro querido WPC 113 CASTOR contribuyó a cimentar.

La unidad fue dada de baja del listado naval y de la institución el 4 de Septiembre de 1996, y actualmente su casco continúa surcando las aguas entre Puerto Montt y la región de Aysén, sirviendo a la empresa privada. Asimismo cabe señalar que su reconocimiento y recuerdo se mantiene en una sala del museo naval y marítimo disponible para toda la comunidad.



Colaboración: Litoral Sr. William MIRANDA Leyton.

¿SABÍA USTED QUE LA PALABRA COCKTAIL PROVIENE DE CHILE?

De Francia.

Pareciera extraño lo que voy a narrar, pero yo no tengo la culpa de que en Francia, con ocasión de haber efectuado mis estudios de la especialidad Litoral en la Ecole d'Administration des Affaires Maritimes en Bordeaux, se me presentara la oportunidad de conocer algo tan singular de lo que señala el título del presente artículo.

Cuando era más joven,... el Subdirector de dicha Escuela M. Guillaume Fertil, al verme siempre dispuesto a ensalzar a mi país, ímpetu que incluso me llevó a señalar un día, "Que el vino chileno era tan bueno como el vino tinto de Bordeaux o mejor",... que el mencionado Oficial me llamó un día a su oficina para ofrecerme un café y un cigarrillo Gitanes.

No podía dejar de sorprenderme ya que era hora de clases y el monitor, que me notificó de esta inesperada audiencia, no podía disimular su asombro, como diciendo que habrá hecho otra vez Monsieur Olivá... apúrese, que Monsieur Fertil lo espera en el segundo piso.. avancé dándome vueltas de vez en cuando, como para saber si era una broma.

Comandant Olivá, Bon jour, siéntese por favor que le voy a contar algo que seguramente usted no sabe, pero que yo aprendí cuando era joven. En una oportunidad que viajé a Chili a bordo de un buque mercante, en que el Capitán prefirió tomar la ruta del Cabo de Hornos en vez de cruzar el Estrecho de Magallanes... bueno, esto hace ya una buena cantidad de años y como veo que usted es un enamorado de su país, le quiero señalar que la palabra Cocktail proviene de su patria.

Con atención y sorpresa escuché su narración.

"Con ocasión del cruce del Cabo de Hornos, en siglos pasados en que los veleros debían hacer una travesía con sumo riesgo, fondeaban a esperar buenas condiciones de tiempo y viento en una bahía que se encuentra atrás del Cabo de Hornos...".. seguramente se refería a la bahía Nassau, pensé...

Es sabido que la meteorología de entonces se basaba en dichos y lo más importante como indicador, era el observar las formas de las nubes. El pronóstico meteorológico de ese tiempo no era como hoy, en que existe toda una ciencia apoyándola, para hacerla más certera.



Vista del Cabo de Hornos

Entonces, la forma de las nubes daba su nombre. Para el presente caso, eran los ingleses los que más experiencia tenían en esa travesía cuando, por necesidades de comercio, y a bordo de grandes veleros debían dirigirse al norte de Chile, al salitre, o a California.

Pues bien, en el siglo pasado, al fondear en aquella bahía y como usted sabe, es una zona muy lluviosa, por lo que las tripulaciones permanecían bajo cubierta entreteniéndose con lo que hubiera, pero, dejaban un vigía en la cofa observando el desarrollo de la presencia de nubes.



El actual "Cúmulos", era denominado Cock, (gallo), por su forma parecida a la parte trasera de un gallo. Pues bien, al observar el vigía la presencia de los Cocks, éste bajaba a advertir al Capitán, quién respondía.... "gracias muchacho, pero cuando usted le vea que a los Cocks le sale una cola, (tail), vuelva de nuevo y me lo señala".

No pasaba mucho tiempo y el vigía aparecía gritando por los pasillos "aparecieron las colas de los gallos", (los Cocktails); no era nada más ni nada menos, que la presencia de un viento de superficie y, en consecuencia, había que emprender la travesía.

La tripulación se alegraba por cuanto, se había roto la monotonía y el Capitán, en un acto de buena costumbre marinera, hacía calentar unas botijas de buen ron cubano y reunía a su tripulación para dar las últimas instrucciones. Con el vaso en la mano, miraban al cielo y decía,.... "hombres, antes de cruzar el Cabo de Hornos, brindemos por los Cocktails que ya han

aparecido y tendremos el tan anhelado viento favorable que necesitamos para cruzar el Cabo de Hornos" (Ver nota al final).

Y, bueno, de ahí viene pues Monsieur Olivá esta marinera tradición de llamar cocktail a un trago antes de iniciar algo como ser, una comida, un Cocktail. Vé usted Monsieur que la palabra Cocktail proviene du Chili ? Gracias Monsieur Fertil, muy hermosa su narración y la guardaré en el "Baúl de mis recuerdos"

Creí interesante señalar en esta anécdota de dónde proviene la palabra Cocktail, pues a veces con un exceso de castellanización, a esta palabra la escriben cóctel o a veces he escuchado "coptel" y así se seguirá deformando. Es por ello que esta anécdota la he incluido en el "Baúl del Pirata Coke"; y, quizás para ser consecuente con el origen, debí incluirla como la primera de las anécdotas del autor.

-De la vida real- Nota anunciada:

Como es de suponer, las esperas de buen tiempo en el sector del Cabo de Hornos eran variables y esto, junto a la natural aventura del viaje a ese temido paso de mar, se sumaba la acción de la "broma", un bicho que sólo vive en el agua de mar, "la broma", que es un gusano que carcome madera, es un bivalvo marino llamado "Shipworm o Pileworm" que se instala en los maderos sumergidos y los orada hasta quebrarlos.

La única solución que tenían los Capitanes, era someter su barco algunas horas o días, a las aguas dulces de un río, en la entrada de algún puerto. Allí en el Cabo de Horno no hay. La prolongación de su estada en el Cabo de Hornos, limaba la fortaleza de los Capitanes que sabían que mientras más se demoraran en llegar los Cocktails, más se debilitaba su nave como para soportar los golpes de mar y de las olas en la travesía aquella. (doble mérito de coraje).

En idioma español, la expresión es "broma" y del chilenismo, se dice que una persona está "embromada" cuando en su vida no tiene vuelta o una situación difícil "lo ha embromado" (Enciclopedia Británica- volumen 10 de 1995).



"Del Baúl del Pirata Coke"

Colaboración: Litoral Sr. Jorge OLIVA Briceño.



LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO

“BITÁCORA DE LA COFRADÍA”

La Capitanía Marítima, con el propósito de informar a los cofrades y dejar un testimonio de las principales actividades realizadas en el último período anual, a continuación detalla las actividades más importantes desarrolladas en el período comprendido entre el 1 de Agosto de 2007 y 31 de Julio de 2008:

1.- Capitanía Marítima:

Al haber cumplido dos años en ejercicio la Capitanía Marítima y la Comisión inspectora de cuentas, elegida en Agosto de 2006, durante la Asamblea Anual Ordinaria efectuada el día 13 de Agosto de 2008, se procedió a elegir el nuevo directorio, acorde con lo establecido en el Título V, artículo vigésimo octavo de los Estatutos que rigen la Cofradía.

2.- Registro de Matrículas:

a) Litorales Inscritos:

Al 30 de Junio de 2008, se registran 125 litorales matriculados, de los cuales hay 89 activos.

b) Altas:

Durante el período considerado entre Agosto de 2007 y Junio de 2008, han ingresado los siguientes nuevos cofrades:

C.C. Lt.	Carlos SALGADO Riveros, Rol 119, a contar del 1 de Septiembre de 2007.
C.F. Lt ®	Claudio ORTIZ Sepúlveda, Rol 120, a contar del 1 de Septiembre de 2007.
T.2º Res.	Javier COLARTE Valenzuela, A/R N° 3, a contar del 1 de Octubre de 2007.

T.2º. Lt ®	Jorge EGAÑA Polhwein, Rol 121, a contar del 1 de Noviembre de 2007
C.N. Lt	Armando TAPIA Zúñiga, Rol 122, a contar del 1 de Abril de 2008.
C.F. Lt	Jorge IMHOFF Leyton, Rol 123, a contar del 1 de Abril de 2008.
C.F. Lt ®	Juan BALMELLI Urrutia, Rol 70, a contar del 1 de Abril de 2008. (reingreso).
C.C. Lt ®	Ricardo PIVCEVIC Bayer, Rol 124, a contar del 1 de Junio de 2008.
C.N. Lt ®	César RADIC Guazzini, Rol 125, a contra del 3 de Julio de 2008.



Entrega de insignia a los nuevos cofrades Claudio ORTIZ S. y Javier COLARTE V.

c) Bajas:

No hay.

3.- Actividades Más Importantes Desarrolladas:

a) Recalada de Aniversario.

Efectuada el 6 de Septiembre de 2007, en el surgidero del Club Naval, ocasión en que asistieron como invitados el Subdirector de la DGTM y MM, C. N. Sr. Felipe OJEDA S. y el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático C.N. LT Sr. Juan P. HEUSSER R. además de 45 cofrades.

En la ocasión, el Presidente de la Cofradía Sr. Manuel COFRE M. rindió homenaje a la DIRECTEMAR por su nuevo aniversario e hizo un recuerdo de la Cofradía y las actividades realizadas durante sus trece años de vida. Posteriormente se celebró ambos cumpleaños apagando las velitas de las respectivas tortas.

En esa misma recalada se entregó la Revista BONANZA, edición 2007, publicación que representa el esfuerzo de la Cofradía para dejar un testimonio de las actividades, avances y

recuerdos del Servicio del Litoral y la propia Cofradía, todo esto gracias al apoyo de los cofrades mediante sus colaboraciones y al trabajo de su Director y Editor, el litoral R. VELASQUEZ D. y el apoyo brindado por el litoral Germán VALDIVIA I. para su edición en imprenta.



Asistentes a la recalada y momento en que se apagan las velas correspondientes a ambos aniversarios



Otros asistentes a la recalada de aniversario

b) Recalada de convivencia.

Con fecha 31 de Octubre, se realizó en el surgidero del Caleuche, una recalada de convivencia con participación de las esposas “balandras” de los cofrades. La recalada se inició con la recepción de los cofrades y sus balandras por el “portalonero”, ocasión en que al saludar a los cofrades, se entregaba, como bienvenida, una flor a cada una de ellas.

Asistieron un total de 56 personas distribuidas en varias mesas alrededor de la pista de baile, ocasión en que se degustó un rico aperitivo y un excelente rancho, amenizado por la música puesta en ejecución por el cofrade Jorge Ahumada, todo esto a su vez alegrado por el cotillón que adornaba el salón principal del Caleuche.



Entrega de una flor de bienvenida a las "balandras" a su llegada al Caleuche



Vista de diferentes mesas

Posteriormente, se sirvió la correspondiente "aguada y combustible" que quedó a plena disposición de los cofrades y sus "balandras", evitando de esta forma que alguien pudiera quedar "varado". A continuación se inicio el baile y el karaoke amenizado por el cofrade Jorge Ahumada.



Vista de otra mesa



Cofrades en plena diversión



Cofrades y sus "balandras" en pleno baile

Después de varias horas de sana convivencia y alegría se dio "libre plática" y se declaró el "portalón abierto".

c) Recalada de fin de año y entrega de medalla.

Con fecha 20 de Diciembre, se realizó en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, la última recalada del año, en cuya ocasión se procedió a imponer la medalla al mérito "Hombres del Litoral", al cofrade Erwin FORSCH Rojas.

El otorgamiento de la medalla al mérito, se determinó por votación efectuada en una Asamblea Extraordinaria con fecha 27 de Noviembre de 2007, convocada por la Capitanía Marítima, donde se propuso su entrega al C. A. LT Sr. Erwin FORSCH Rojas, por ser el primer Almirante Litoral y por su espíritu de cuerpo y apoyo a la Cofradía durante su desempeño como OLMA.

Durante la recalada, el litoral Presidente Manuel COFRE M., antes de imponer la condecoración, se refirió a la destacada carrera profesional del Almirante FORSCH, a sus cualidades personales y a su ejemplar sentido familiar lo que, unido al gran apoyo prestado a la Cofradía, lo hacía merecedor a la condecoración de la medalla al Mérito "Hombres del Litoral". A continuación procedió a dar lectura al diploma por el cual se otorgaba la medalla al mérito al cofrade Erwin FORSCH R., haciendo mención de las normas establecidas en los Estatutos de la Cofradía, que disponen los requisitos para otorgar la única condecoración existente, los que el galardonado cumplía a cabalidad. Posteriormente y luego de la imposición de la medalla y entrega del correspondiente diploma por parte del Presidente y los Litorales Mayores, el OLMA agradeció la distinción.

Durante la recalada, recibieron su insignia que los acredita como socios activos de la Cofradía los litorales: Luis Felipe GRACIA Tapia, Claudio ORTIZ Sepúlveda y Javier COLARTE Valenzuela.



Imposición de la medalla al mérito



Los Litorales Mayores entregan el diploma



OLMA agradece condecoración



Asistentes a la recalada

d) Entrega de premios.

Como es tradicional, la Cofradía representada por el Vicepresidente Bernel BADILLA G. y el Director Ramón VELASQUEZ D., concurren a las ceremonias de premiación de la Escuela Naval, el día 11 de Diciembre y en la APOLINAV el día 12 de Diciembre. En la ocasión se entregó premios de estímulo al cadete que obtuvo el primer lugar de su promoción del curso litoral que egresaba el año 2007 y a los oficiales del litoral que obtuvieron el primer y segundo lugar al graduarse como especialistas litoral, de acuerdo al siguiente detalle:

- Escuela Naval, Curso Litoral, primer lugar:
Brigadier Eduardo DONOSO Estay
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (timón con reloj).
- Academia Politécnica Naval, Curso Litoral, Primer lugar:
Teniente 2º LT Jacob SILVA Pradenas
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (reloj-claraboya).
- Academia Politécnica Naval, Curso Litoral, Segundo lugar:
Teniente 2º LT Raúl CEBALLOS Fuentes
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (reloj-ancla).



Brigadier E. DONOSO E. recibe premio



T. 2º R. CEBALLOS F. recibe premio

e) **Saludos protocolares.**

Con fecha 16 de enero la Directiva de la Cofradía presentó sus saludos al nuevo Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Vicealmirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles, la que desarrolló en un ambiente muy grato y distendido. Nuestro litoral presidente le dio a conocer al Sr. Almirante los objetivos que persigue la Cofradía y las características de ella, así como las actividades que se planifican anualmente, ofreciendo el apoyo, tanto de la organización como de los Cofrades en lo que el considerara necesario, solicitando, como tradicionalmente se ha hecho en otras ocasiones, su apoyo a la Cofradía. A su vez el Sr. Director General agradeció la visita y expresó su complacencia por el importante cargo que acababa de ocupar como Autoridad Marítima Nacional, a su vez mencionó los avances que se quiere lograr con la DIRECTEMAR en el ámbito de personal y gestión, comprometiendo su apoyo a la Cofradía.

Con fecha 11 de marzo del 2008 la Directiva en pleno presentó sus saludos al nuevo Subdirector del Territorio Marítimo C. N. Sr. Cristián DAVANZO Hyslop. En un grato ambiente se conversaron temas relativos a su conocimiento del servicio del litoral, a las actividades que cumple DIRECTEMAR y las proyecciones para los próximos años. Asimismo, los cofrades le informaron al Sr. Subdirector las finalidades de la Cofradía dirigidas a mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus asociados.

Con fecha 02 de abril se presentó los saludos protocolares de la Cofradía al nuevo Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contralmirante LT Sr. Juan Pablo HEUSSER Risopatrón. Cabe mencionar que el Sr. Almirante Heusser es integrante de la Cofradía desde el mes de febrero de 1996, por lo que la reunión se desarrolló en un gran ambiente de amistad y camaradería. Se aprovechó la oportunidad para exponer algunas actividades que se consideraban relevantes y que se concretarán en el transcurso del año. El Almirante Heusser, con la gentileza que lo caracteriza, aportó con sugerencias e ideas que enriquecen la planificación anual de actividades, orientadas, especialmente, a los cofrades litorales que están en retiro, comprometiendo su apoyo en beneficio de la Cofradía.

Con fecha 10 de Abril la Directiva de la Cofradía presentó los saludos protocolares al Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático C. N. LT Sr. Ricardo BÖKE Friederichs, quién integra la Cofradía desde su inicio. También el Comandante BOKE se comprometió a dar todo su apoyo a las actividades de la Cofradía la que conoce cabalmente.



Durante saludos protocolares al DIRSOMAR



Durante saludos Protocolares al DIRINMAR

f) Recalada con G.G.M.M.

El día Viernes 18 de Abril, se realizó en el surgidero del Club Naval, la primera recalada del año, con invitación a los Gobernadores Marítimos que estaban reunidos en un seminario en Valparaíso. Asistieron todos los Gobernadores Marítimos, excepto el C. F. E. ENCINA V., quién por razones de trabajo debió retornar a Aysén. También asistieron como invitados el D.G.T.M. y M.M. V. A. Sr. E. GONZALEZ R., el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas C. A. LT Sr. J. P. HEUSSER R., el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático C. N. Sr. R. BOKE F. y el Subdirector de Directemar C. N. Sr. C. DAVANZO H., además de un total de 49 cofrades.

En la ocasión, el litoral presidente M. COFRE M. dio la bienvenida a todos los invitados y cofrades, en especial a los Gobernadores Marítimos resaltando el hecho de reunirnos con las principales autoridades marítimas del país y refiriéndose, muy sucintamente, al espíritu de la cofradía, un organismo civil de derecho privado y de carácter netamente voluntario, plasmado en los estatutos legales de la organización, y que tiene como finalidad mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre todos los litorales y contribuir al engrandecimiento y al prestigio de la profesión emanada de la especialidad litoral de la Armada de Chile

A continuación, se procedió a entregar las insignias a los nuevos cofrades incorporados recientemente, a quienes se les dio la bienvenida a la Cofradía. Ellos eran el C. F. LT Sr. Jorge IMHOFF Leyton y el litoral Jorge EGAÑA Polwhein.

Posteriormente el Gobernador Marítimo y cofrade C. N. Sr. Guillermo SILVA Gajardo, a nombre de todos los Gobernadores Marítimos, agradeció la invitación e hizo gratos recuerdos del Servicio del Litoral y de sus antiguos jefes que hoy integran la Cofradía.

También hizo uso de la palabra el litoral Director y editor de la revista BONANZA cofrade R. Velásquez D., quién informo de la próxima edición de la revista BONANZA, en la que pretendemos dejar un testimonio de las actividades y avance del Servicio del Litoral y de los acaecimientos y recuerdos del pasados, solicitando colaboraciones a todos los cofrades. Además se entregó un ejemplar de la revista en su edición de 2007 al Sr. DIRECTEMAR y al Sr. SUBDIRECTEMAR.

Finalmente, al término de la recalada, hizo uso de la palabra el Sr. V. A. Edmundo GONZALEZ Robles, quién agradeció la invitación, resaltando las actividades que realiza la Cofradía y, finalmente, haciendo mención del nombre de nuestra Cofradía "Cofradía Hombres del Litoral", nos hizo ver la necesidad a ir pensando el posible cambio del mismo, considerando que en un futuro próximo, tendríamos mujeres como oficiales especialistas litoral.



G. M. de Valparaíso agradece invitación



Directemar agradece invitación



Litoral Presidente da bienvenida a invitados



Asistentes a recalada



Asistentes a recalada



Asistentes a recalada

g) **Invitación del Directemar.**

El 6 de Junio de 2008, la Cofradía fue invitada por el DGTM y MM., Vicealmirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles a conocer las últimas tecnologías y avances que ha tenido el Servicio del Litoral, para lo cual un total de 20 cofrades concurren a las instalaciones de las Direcciones Técnicas.

A su recalada a las Direcciones Técnicas en Playa Ancha, los cofrades fueron recibidos por el OLMA, C. A. LT Sr. J. P. HEUSSER R. y el Dirinmar, C. N. LT Sr. Ricardo BOKE F, quienes acompañados por sus respectivos Subdirectores C. N. Srs. Hernán PAREDES B. y Luis BURGOS V.



Cofrades asistentes a las Direcciones
Técnicas por invitación del
DIRECTEMAR, ocasión en que fueron
recibidos por el OLMA y el DIRINMAR.

A continuación, el Comandante Paredes realizó una detallada exposición de las tareas, ámbitos de acción, funciones y proyectos en desarrollo del Servicio del Litoral, lo que incluyó una demostración de los sistemas informáticos y equipos técnicos que se utilizan actualmente para mantener al día las informaciones de las actividades marítimas en el área de control del Servicio.

Terminada la exposición, pasamos a la sala de crisis, donde el Cdte. Víctor RUIZ F. nos dio a conocer los medios y capacidades con que cuenta el Servicio para mantenerse en contacto permanente con todas las Autoridades Marítimas y los elementos técnicos informáticos que se utilizan para tener el control actualizado de las actividades en los puertos y de las naves en el mar, lo que incluye la información actualizada de las dotaciones de los buques mayores y menores de bandera chilena. Con la información recibida en ambas exposiciones, los cofrades quedamos totalmente al día con el accionar del servicio y de los avances técnicos e informáticos que utilizan.



Durante exposición en sala de DIRSOMAR



Cdte. V. RUIZ expone en sala de crisis

Posteriormente, pasamos al tercer tiempo, en las dependencias del CIMAR, donde se degustó un rico aperitivo, ocasión en que el Cdte. BOKE junto con agradecer nuestra presencia, entregó los saludos del DGTM y MM. y la complacencia de poder recibir a los antiguos (no viejos) litorales que ayudaron a pavimentar el camino para llegar a lo que es hoy el Servicio del Litoral.

A continuación fuimos invitados a degustar unas exquisitas parrilladas y vivir gratos momentos de camaradería y recuerdos.



Cofrades en plena degustación



Escudo entregado por la Cofradía

Al finalizar, el Presidente de la Cofradía, litoral M. COFRE M., agradeció a nombre de los asistentes y de todos los cofrades la invitación y procedió a entregar un recuerdo para la Cámara de Oficiales de las Direcciones Técnicas, consistente en un escudo de bronce, con la figura del primer escudo del Servicio (Cóndor sobre un ancla entrelazada con eslabones), como un símbolo y recuerdo de nuestro querido Servicio, con la correspondiente placa.

h) Recalada del día de la M. M. N.

Con fecha 19 de Junio, se realizó la Recalada en homenaje al día de la Marina Mercante Nacional, a la que asistieron invitados el Piloto 2º Sr. Rodrigo Pinta-Agüero Coromina en representación del Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos de la M.M.N. A.G., Sr. Arturo MÁRQUEZ Soto, quién no pudo asistir por razones de salud, el Presidente del Colegio de Ingenieros de la M.M.N. A.G., Sr. Héctor ARANCIBIA Blanco y el Director del Colegio Técnico de Tripulantes y Portuarios de Valparaíso, Sr. Luis ATINEOS Lazarte. En esa ocasión, el homenaje a la M.M.N. (carta de navegación) fue efectuado por el Litoral Francisco BARRIENTOS Alvarado, quién fue muy felicitado por su intervención. Asimismo, el Litoral Mayor Jorge MARTIN C. leyó un poema alusivo a los marinos mercantes.



Litoral Presidente M. Cofre da bienvenida a invitados



Asistentes a la recalada

i) Asamblea General Ordinaria y elección de Directorio.

Con fecha 13 de Agosto de 2008, se realizó la Asamblea General Ordinaria, ocasión en que el Presidente de la Cofradía y los miembros de su Directorio, rindieron cuenta de las actividades, balance de las cuentas y avance que ha logrado la Cofradía, en esa misma ocasión, se proclamó los nuevos componentes de la Capitanía Marítima que regirán los destinos de nuestra COFRADIA "HOMBRES DEL LITORAL", por un período de dos años.

En la misma fecha, pero con una hora de anticipación, según se señala en el párrafo 1 precedente, se efectuó el acto eleccionario, confeccionando y firmándose la respectiva acta donde se deja constancia del resultado de la votación.

El nuevo Directorio de la Cofradía, asumirá como tal durante la celebración del nuevo aniversario de la Cofradía, durante la recalada a efectuar en los primeros días del mes de Septiembre.





PUERTO CERRADO

Homenaje y despedida del litoral don
RODOLFO IVAN SANZANA CHÁVEZ
(Q.E.P.D.)

Con fecha 22 de Julio de 2008, ha fallecido un cofrade, camarada y amigo, integrante de nuestra Cofradía "Hombres del Litoral", lo que ha causado un gran impacto doloroso en todos sus integrantes y en el propio Servicio del Litoral.

Es por ello que la Cofradía se hizo presente en sus funerales realizado en Talcahuano, rindiendo un homenaje de despedida a un litoral que dedicó gran parte de su vida profesional a mantener plenamente la identidad que caracteriza al hombre del Litoral, el que fue realizado por cofrade Gonzalo VERBAL H. quién a nombre de todos los litorales, hizo llegar las más sentidas condolencias a su esposa y familia.

El Litoral Iván SANZANA C. durante su desempeño profesional reflejó su vocación y cariño por su especialidad, resaltando su profesionalismo y la mística y solidaridad que caracteriza a los Litorales. Ya en retiro de la Armada, ingresó a la Cofradía con fecha 30 de Agosto de 1994, conformando la lista de Socios fundadores, con el número de ROL 6, manteniendo su vinculación con la Cofradía hasta el día de su muerte, aún cuando residía en Concepción.

Con fecha 19 de Marzo de 2007, se le envió la insignia oficial de la Cofradía, por tratarse de un socio radicado fuera de la zona de Valparaíso y como un reconocimiento a su lealtad con la especialidad y con la Cofradía, pese a no poder participar activamente en nuestras recaladas mensuales y en otras actividades que se realizan, manteniéndose fiel a la Cofradía y sus principios.

Con fecha 9 de Abril del mismo año, el litoral SANZANA agradeció la insignia expresando que con agrado y emoción recibió la insignia que lo acreditaba como integrante de la Cofradía.

El litoral y cofrade Iván SANZANA Chávez, asistió por última vez a una "recalada" el día 14 de Octubre de 2005, realizada en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, ocasión en que se efectuó la séptima recalada anual y la ceremonia de imposición de la condecoración Medalla al Mérito "Hombres del Litoral" al Señor Almirante don Rodolfo CODINA Díaz.

Entre los treinta y ocho cofrades asistentes a la recalada, estaba el Litoral SANZANA, al que se le dio la más cordial bienvenida, resaltándose el hecho de haber viajado exclusivamente para esta solemne ocasión, desde Concepción, lugar de su residencia.



A continuación insertamos su hoja de vida, donde se establece sus antecedentes personales y profesionales, relativos a su permanencia en la Armada y el Servicio del Litoral.

ANTECEDENTES PERSONALES Y PROFESIONALES DEL C. F. LT SR. RODOLFO SANZANA CHÁVEZ

FECHA DE INGRESO A LA ARMADA COMO OFICIAL: 01 DE NOVIEMBRE DE 1957.

NOMBRE DE LA CONYUGE: SRA. FRESIA DEL CARMEN RUZ ESCOBAR (SEGÚN

HOJA DE SERVICIOS:

1957 El 19 de Noviembre, Teniente 2º LT

1963 El 19 de Abril, Teniente 1º LT 05

1968 El 19 de Abril, Capitán de Corbeta LT

1973 El 01 de Enero, Capitán de Fragata LT

RETIRO:

1980 El 02 de Abril, por resolución DGPA Ord. N° 1610/47, del 30 de Abril de 1980.

MEDALLAS Y CONDECORACIONES:

Medalla estrella militar por 10 años de servicios. (Chile)

Medalla estrella al mérito militar por 20 años de servicios. (Chile)

Condecoración servicios distinguidos "11 de Septiembre". (Chile)

PRINCIPALES DESTINACIONES:

1958 GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE VALPARAÍSO.

1959 GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA ARENAS.

1960 CAPITANÍA DE PUERTO LAGO GENERAL CARRERA. (Capitán de Puerto)

1965 CAPITANÍA DE PUERTO DE HUASCO. (Capitán de Puerto)

1968 GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE VALPARAÍSO. (2º Comandante)

1971 DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y MARINA MERCANTE (Jefe Depto. III)

1972 GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE TALCAHUANO. (Gobernador Marítimo)

1975 DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y MARINA MERCANTE (Jefe Depto. I)

1979 MINISTERIO DEL TRABAJO VALPARAÍSO.

1980 RETIRO DEL SERVICIO.

La Cofradía, en mérito a su espíritu de cuerpo y permanente integración a la Cofradía le rinde este postrer homenaje, reconociendo en él a uno de los "Hombres Bravos del Litoral"

¡Caballero de océano y de vida¡

¡Litoral SANZANA, descansa en paz!



"GLOSARIO DE LA COFRADÍA" " HOMBRES DEL LITORAL "

- 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 MAS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.
- HOMBRE DEL LITORAL: Denominación de los integrantes de la Cofradía.
- 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 más antiguo.
- LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva litoral.
- LITORAL DE PARA: Cofrade con su salud restringida (Restableciéndose).
- LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.
- 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.
- OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.



"GLOSARIO DE LA COFRADÍA" " HOMBRES DEL LITORAL " (continuación)

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.

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.

1ª RECALADA DE 2008 CON ASISTENCIA DE LOS GOBERNADORES MARITIMOS DE TODO EL PAÍS

18 de Abril de 2008



Asistieron invitados el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Edmundo GONZALEZ R., el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contralmirante Sr. Juan P. HEUSSER R., el Director de Intereses Marítimos Y Medio Ambiente Acuático, Capitán de Navío Sr. Ricardo BOKE F. y el Subdirector de la DIRECTEMAR, Capitán de Navío Sr. Carlos DAVANZO H. y los siguientes Gobernadores Marítimos:

Arica:	C. N. Sr. Tomás ORELLANA Agüero.
Iquique:	C. N. Sr. Arturo MARIN Villalón.
Antofagasta:	C. N. Sr. Carlos RIOS Varela.
Caldera:	C. F. Sr. Patricio CERDA Ordenes.
Hanga Roa:	C. F. Sr. Jorge MONTANER Vargas.
Coquimbo:	C. F. Sr. Marcelo RIVEROS Valenzuela.
Valparaíso:	C. N. Sr. Guillermo SILVA Gajardo.
San Antonio:	C. N. Sr. Rodolfo ESTAY Molina
Talcahuano:	C. N. Sr. Daniel SARZOSA Bustos.
Valdivia:	C. F. Sr. Manuel ARAVENA Gutiérrez.
Puerto Montt:	C. N. Sr. Luis LETELIER Fuica.
Castro:	C. F. Sr. Mario MONTEJO Orellana.
Punta Arenas:	C. N. Sr. Ricardo BENDEL Vidal.
Puerto Williams:	C. F. Sr. Francisco ABREGO Arce.

