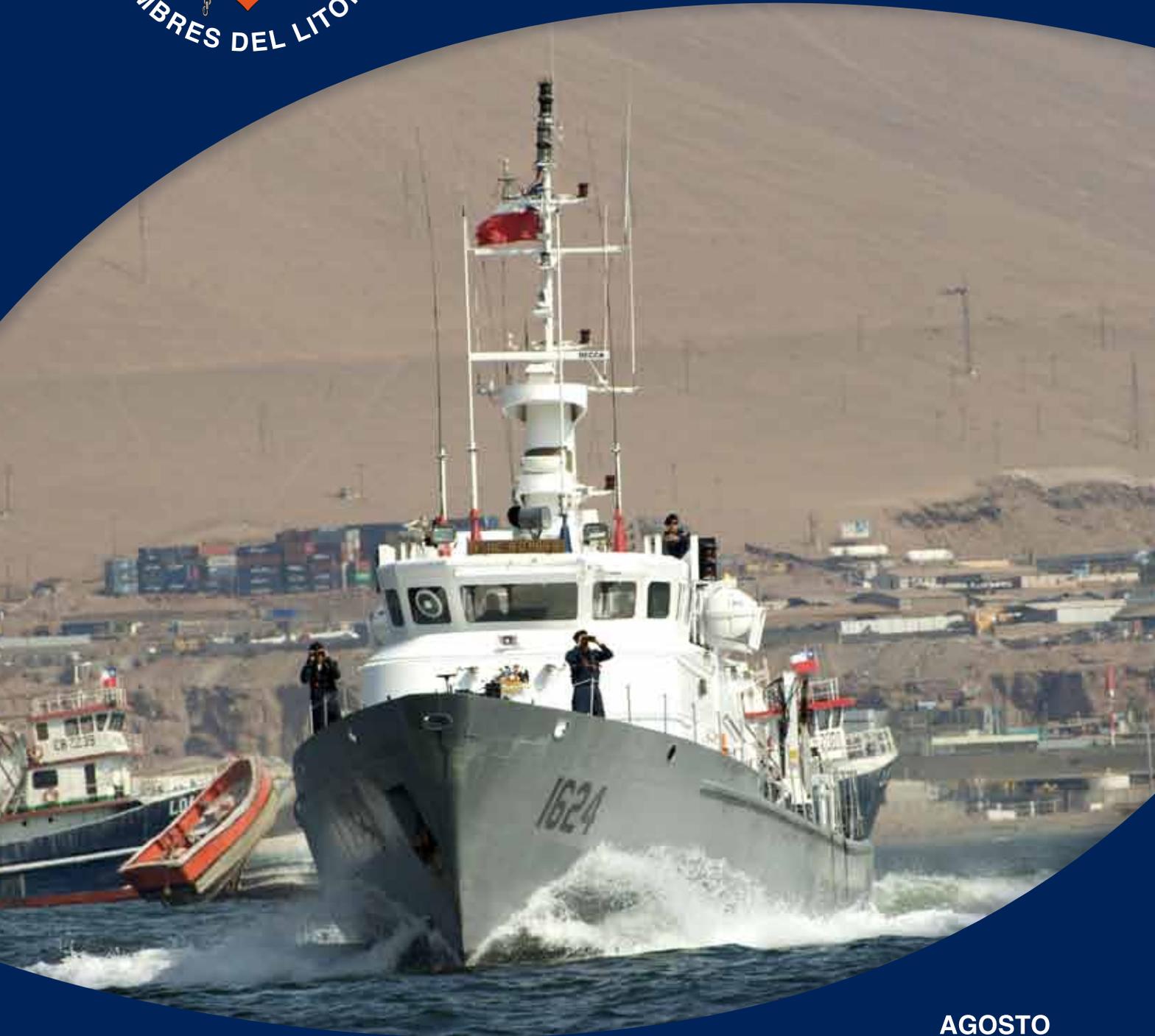


COFRADÍA

REVISTA

BONANZA

PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA



AGOSTO
2016



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

Director y Editor BONANZA: LT Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz.
Fotos: Banco de imágenes SHOA / RRPP Directemar

www.cofralit.cl

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

Foto portada: Lancha LSG 1624 "Iquique" de servicio general.

ÍNDICE BONANZA 2016

Índice	2
Octálogo de la Cofradía	4
Capitanía Marítima (2014 – 2016)	5
Editorial	6
Medalla al Mérito, Hombres del Litoral	9
<i>La Capitanía Marítima</i>	
El Estado de Derecho	17
<i>Litoral CN LT Sr. César MORENO Poblete</i>	
Siempre hay que ponerse en la peor de las situaciones	22
<i>Litoral "Huiro Power Sound Machine"</i>	
El nuevo fenómeno natural... las marejadas	26
<i>Servicio Meteorológico de la Armada - DIRSOMAR</i>	
Consideraciones acerca del Acuerdo de Nueva York	29
<i>Departamento de Asuntos Internacionales - DIRECTEMAR</i>	
La mudanza una aventura inolvidable	33
<i>Litoral "Wiro"</i>	
La Responsabilidad y el Medio Ambiente Acuático	35
<i>Litoral CN LT Sr. César MORENO Poblete</i>	
Año Geofísico Internacional	41
<i>Litoral M. Sc. Oceanógrafo Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke</i>	

Historias de mi bitácora personal VI - La cabeza de chancho.....	44
<i>Litoral CF LT Sr. Germán VALDIVIA Ibarra</i>	
Seguridad de nuestra frontera marítima mercante	49
<i>GRI Grupo de Respuesta Inmediata - DIRSOMAR</i>	
Terreno para un muelle	52
<i>Litoral CN LT Sr. Hernán PAREDES Benavides</i>	
Protocolo de Londres – Cuidando nuestro mar	55
<i>Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático</i>	
Un subteniente (re) suelto en Antofagasta	58
<i>Litoral CF LT Sr. Luis VERGARA Valencia</i>	
Notas extraídas del diario de C. Darwin	61
<i>Litoral CN LT Sr. Manuel COFRÉ Muñoz</i>	
Sesión extraordinaria y especial del 31 de Mayo de 1879.....	65
<i>Litoral CF LT Sr. Germán LLANOS Silva</i>	
El traslado de la LPM 4412 al lago O'Higgins	68
<i>Litoral CC LT Sr. Cristián ORTEGA Valdivia</i>	
Puerto de Valparaíso: Un poco de Historia y Cartografía	72
<i>PaC María Inés PÉREZ A. Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada</i>	
Libro de Recepción y Despacho.....	78
Glosario de la Cofradía.....	118



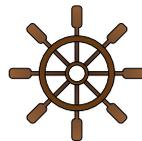
OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA (CÓDIGO DE HONOR)

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



CAPITANÍA MARÍTIMA DE LA COFRADÍA "HOMBRES DEL LITORAL"

(PERÍODO 2014 - 2016)



Litoral Presidente	Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
Litoral Vicepresidente	Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Litoral Secretario / RR.PP.	Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides
Litoral Tesorero	Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz
Litoral Director	Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo
Litoral Director	Litoral Sr. Luis BURGOS Velásquez
Litoral Director (Página Web)	Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo
Litoral Director Suplente	Litoral Sr. Jorge EGAÑA Polhwein
Litoral Director Suplente	Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar
Litoral Director Suplente	Litoral Sr. Luis TAGLE Orellana

EDITORIAL

Veintidós años tiene ya nuestra Cofradía y 19 nuestra Revista “Bonanza” que nació bajo el alero de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, un 13 de Mayo de 1987, en que se publicó el Boletín Informativo Nº 1.

Hoy nuestra Cofradía está integrada por 223 Litorales, los que junto a sus 160 hermosas Balandras, engalanan nuestra organización y forman esta numerosa familia litoral.

Empezar con un reconocimiento a los 50 litorales que iniciaron esta aventura y que creyeron en ella el año 1994, especialmente a los que han sido el pilar fundamental de esta Organización, de los cuales hay muchos que aún integran nuestras filas y otros que ya se nos adelantaron y se encuentran navegando en el mar de la eternidad.

Asimismo, una Subdelegación Marítima creada en Talcahuano, y esperamos contar con más a futuro en aquellos lugares en donde haya más de 10 litorales asentados, ya se encuentra funcionando a toda máquina avante y a rumbo, de la que esperamos se impregnen de nuestra amistad, camaradería y espíritu de cuerpo para hacerlo extensivo a nuestras ***¡mujeres y hombres bravos del litoral! Damas y Caballeros de Océano y de Vida***, que se encuentran sirviendo o viviendo fuera del gran Valparaíso y, con ello, seguir contribuyendo al engrandecimiento y prestigio de la profesión emanada de la especialidad litoral de nuestra querida Armada de Chile.

Es innegable que la Directemar y la especialidad litoral han tenido un desarrollo vertiginoso en los últimos años, tanto en el personal como en el material, en lo profesional y en lo personal también.

En todo aquello hay un factor común que ha estado presente siempre, tanto para los especialistas litoral del ayer, de hoy y, sin duda, para los del mañana, y es el “espíritu litoral” el que con certeza lo han conocido y porque no decirlo, se han impregnado con él también, los 56 oficiales generales que nos han bien dirigido en estos 168 años, y de todos aquellos que nos han apoyado para cumplir adecuadamente nuestras labores que la Ley nos asigna, donde no existe el “no se puede hacer”, el “no hay recursos”, el “no están los medios”, etc., ya que son vidas humanas en el mar que dependen de ese espíritu y su solidaridad; no ha habido y no hay espacio para la rendición, de ninguna manera, porque se vive la emergencia o guerra diariamente y no cabe duda, tal como lo han demostrado marinos de todas las especialidades



en el pasado, esto es un rasgo nacional, solo les falta tener la oportunidad de demostrarlo; los Litorales tienen la dicha de hacerlo a diario.

Que reconfortante es poder apreciar cuando el futuro, el presente y el pasado interactúan, en donde al momento de compartir las experiencias y las vivencias entre sus asociados se enriquece no tan solo el acervo personal sino también el cultural y profesional de cada uno.

Siempre debe existir el espacio y el tiempo para agradecer y la Cofradía no está exenta de aquello; son diversos y muchos los actores que nos han colaborado para que en estos 22 años de navegación, hayamos logrado lo que tenemos y somos hoy. Primero, gracias a Dios por llevarnos y guiarnos hacia donde estamos, gracias también a los diversos Comandantes en Jefe de la Armada que han apoyado a esta noble especialidad en muchos aspectos, a los Srs. Directores Generales, a los Directores Técnicos, al CIMAR y sus respectivos Subdirectores, por su permanente y desinteresado apoyo para que la Cofradía de "las mujeres y hombres bravos" siga funcionando como lo esta haciendo y a todos sus socios por el apoyo que brindan al participar en las diversas Recaladas, que siempre tienen una gran convocatoria y que le dan vida e impulso a nuestra Organización y a tantos más, que con solo nombrarlos generarían una lista muy larga. Muchas gracias a todos.

Hace 19 años, la "Cofradía Hombres del Litoral" se dio a la tarea de asumir el compromiso de editar y publicar anualmente el boletín informativo "Bonanza", por lo que es tiempo también de agradecer al Litoral Ramón VELÁSQUEZ Díaz, editor, colector de artículos, fotos y motor de la Revista, que es lo que es hoy gracias a él, por su desinteresado apoyo en esta titánica labor. Los que lo conocemos sabemos que gracias a su insistencia siempre ha logrado concretar lo planificado. Este año, por diversas razones, nos pidió dejar la revista, por lo que ésta sería la última edición bajo su Dirección. Con mucha pena debemos respetar su decisión y manifestarle nuestras infinitas gracias por todo lo hecho, lo extrañaremos.

Muchas gracias al SHOA, por el permanente apoyo brindado en la edición, diagramación e impresión de la revista, para lograr una publicación con la calidad que hoy tiene.

A todos nuestros colaboradores y lectores, muchas gracias y esperamos que disfruten de esta excelente publicación.

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

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

LA CAPITANÍA MARÍTIMA





MEDALLA AL MÉRITO "HOMBRES DEL LITORAL"

El 7 de septiembre de 2015, a las 12.30 horas, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se dio inicio a la "Recalada" de Aniversario, en conmemoración de los 21 años de existencia de la Cofradía "Hombres del Litoral" y de los 167 años de la DIRECTEMAR, ocasión en que asistieron seis invitados: el C.J.A. Almirante Sr. Enrique Larrañaga Martín, el Subdirector del DIRECTEMAR, el Subdirector de la DIRSOMAR, el Subdirector de la DIRINMAR, el Subdirector del SHOA y el Litoral Mayor, además de 47 Litorales integrantes de la Cofradía. No pudieron participar por razones del Servicio, los respectivos Directores de las Direcciones y Servicios señalados.





Durante la “Recalada” y conforme al programa elaborado para celebrar el nuevo aniversario, después del “trazado de rumbo” conmemorativo, realizado por el Litoral Presidente Sr. Ricardo Böke F., éste cedió la palabra al Litoral Vicepresidente Sr. Manuel Cofré M. para que justificara y explicara el significado de la **Condecoración al Mérito** que se entregaría posteriormente al Sr. Almirante Don Enrique Larrañaga Martin, e informara asimismo de los principales fundamentos y hechos por los cuales los litorales asistentes a la Asamblea anual realizada en agosto del año 2014, habían acordado la entrega de la medalla al mérito “Hombres del Litoral”, única condecoración de la Cofradía, cuyo objeto es distinguir a los litorales por su profesionalismo, espíritu de cuerpo y destacada actuación en la Cofradía y a las personas que, por su aporte o actuaciones, hayan comprometido la gratitud de los litorales.

En su alocución el litoral M. Cofré entre otros conceptos señaló:

“Hoy la “Cofradía Hombres del Litoral” se ha dado cita y se viste de gala para recibir en esta recalada tan solemne, a varios ilustres invitados, entre ellos el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique Larrañaga Martin a quien, por resolución unánime de sus miembros, se le brindará, en unos momentos más, un especial reconocimiento por el apoyo entregado al Servicio Público Marítimo y, particularmente, a la especialidad del litoral durante su Administración, primero como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y, después, como Comandante en Jefe de la Armada.

Por el momento especial de la ocasión en que estamos, es conveniente recordar que la “Cofradía Hombres del Litoral” es una corporación civil cuyas finalidades son: “mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus asociados y, además, contribuir al engrandecimiento y prestigio de la profesión



Litoral Presidente durante el "trazado de rumbo" y el Litoral Vicepresidente indicando los fundamentos para la entrega de la condecoración al Almirante Sr. E. Larrañaga M.

y de la Armada, emanada de la especialidad litoral, en la vida civil.

La Cofradía nace formalmente el 30 de agosto de 1994 y su existencia legal queda establecida mediante decreto exento del Ministerio de Justicia N° 567, del año 2003, cuyo texto aprueba el respectivo estatuto de la Cofradía, en el cual, en su artículo vigésimo segundo contempla la "Medalla al Mérito Hombres del Litoral".

Esta medalla constituye la única condecoración existente en nuestra Organización y, su objeto, es para distinguir a los litorales que, a juicio del Directorio y con acuerdo de la Asamblea en sesión ordinaria o extraordinaria, se hayan hecho acreedores a tal distinción en mérito a su profesionalismo, espíritu de cuerpo y destacada actuación en la Cofradía, o a aquellas personas que, sin ser cofrades, hayan comprometido la gratitud de ella.

La expresión que da semblanza al diseño de la "Medalla al Mérito Hombres del Litoral" es: "meritorius ad identitis nostrum" (galardón a nuestra identidad) y su heráldica radica en tres piezas superpuestas en relieve.

No me detendré en destacar los logros brillantes de la carrera naval de nuestro honorable Almirante Sr. Enrique Larrañaga Martin iniciada hace 42 años al entrar, en 1973, a su primer año de cadete en la Escuela Naval, porque ello se puede resumir en que ha sido de excelencia, ocupando relevantes cargos y mandos administrativos, operativos y académicos, en tierra y a bordo de diversas unidades navales, lo cual se ve reflejado en el actual mando que desempeña como Comandante en Jefe de la Armada.

Sin embargo y no obstante lo anterior, cabe señalar que en su cometido durante cuatro años como Director General del Territorio Marítimo y

de Marina Mercante y, posteriormente, como Comandante en Jefe de la Armada, ha llevado a cabo una política de crecimiento y difusión del Servicio, dando a conocer el quehacer profesional y afianzando la presencia de DIRECTEMAR y logros del Servicio, a nivel Institucional, nacional e internacional.

El esfuerzo personal desplegado con personeros de Gobierno, Servicios Públicos, Organismos internacionales, usuarios privados e internamente en la propia Armada, para dar a conocer la excelencia y calidad del personal Litoral ha sido constante y comprometido, todo lo cual, junto a sus cualidades personales de inteligencia, sencillez, compromiso y cercano a la gente lo hacen digno de un gran encomio.

En cuanto a nosotros los Litorales de la Cofradía, nos ha brindado un reconocimiento y apoyo constante en nuestras iniciativas y actividades,

entregándonos siempre, afablemente, sus consideraciones de amistad y camaradería.

Basado en los antecedentes anteriores e interpretando una especie de trilogía formal y tangible en: los Estatutos de la Cofradía, en el diseño y heráldica de la Medalla y en los méritos reconocidos a quien se le otorga, el Directorio de la Cofradía acordó en pleno considerar, que las meritorias y exigentes premisas se daban, dignamente, en la persona del Almirante Sr. Enrique Larrañaga Martín y, en tal virtud, en la 20ª Asamblea de los Litorales realizada en agosto del año 2014 se sometió a consideración dicho punto, aprobándose por unanimidad condecorar con la "Medalla al Mérito Hombres del Litoral" al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Enrique Larrañaga Martín.

En mérito a lo resuelto y en conformidad al procedimiento Estatutario de rigor se ha extendido el





correspondiente despacho dando término así, a la gestión iniciada por el Directorio en el año 2014.

Continuó su alocución, solicitando al Sr. Almirante que recibiera este reconocimiento simbolizado en esta Condecoración, como testimonio de agradecimiento de los miembros de la Cofradía, por su compromiso demostrado con la especialidad Litoral, de la cual nos sentíamos orgullosos por ser parte de ella como Oficiales de la Armada de Chile, en servicio activo y pasivo.

Luego de la reseña entregada por el Litoral Vicepresidente, el Litoral Presidente Sr. Ricardo Böke acompañado por el Litoral Mayor Sr. Jorge Martín, impusieron la Condecoración al Sr. Almirante.

Posteriormente, el Sr. Almirante manifestó unas sentidas palabras de agradecimiento por la condecoración recibida y a los Litorales por el apoyo brin-

dato durante su gestión de 4 años como Director General en la DIRECTEMAR, señalando:

"Desearía comenzar estas palabras agradeciendo sinceramente a la Cofradía "Hombres del Litoral", por esta significativa distinción, la cual me llena de orgullo y agradecimiento. Recibir una condecoración de esta naturaleza, siempre resulta un honor, no sólo por el reconocimiento que en sí mismo ello implica, sino que también por la trascendencia que tiene, quien realiza este reconocimiento. En este caso particular, que sea una corporación como la Cofradía, la que me condecora, en mi calidad de Comandante en Jefe de la Armada, constituye un especial honor, por la relación que me une con la especialidad que ustedes poseen y representan.

Como es bien sabido, la Armada de Chile, a través de DIRECTEMAR constituye la expresión del



Estado en el mar. En ese contexto, los hombres y mujeres especialistas en Litoral cobran un valor trascendente y cumplen, asimismo, una labor relevante e insustituible. Son aquellos que día a día y a lo largo de toda nuestra costa trabajan incansablemente, ejerciendo su rol de Autoridad Marítima, cumpliendo además un importante papel en la cercanía que debe tener la Marina con la ciudadanía.

De allí entonces la importancia de esta Cofradía, que reúne a Oficiales Especialistas en Litoral, manteniendo esa unidad y camaradería que tanto los caracteriza. Es sin duda, una corporación que prestigia a quienes la conforman, no solo por los nobles sentimientos que empujaron su fundación, sino que principalmente porque constituyen el puente de unión para todos los especialistas y el medio por el cual pueden mantenerse integrados al Servicio del Litoral.

Desde 1994, año en que se funda la Cofradía y comienzan sus actividades, hemos conocido de una sucesión de actividades tendientes a cumplir con los estatutos de la corporación. Hemos podido ser testigos y entusiastas partícipes de los esfuerzos que han realizado en pos de crear y mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre los Litorales, meta que fue plasmada en los Estatutos que hoy los rigen y que se ve también reflejada en el Código de Honor establecido en su Octálogo.

Tal como reza el lema que los caracteriza, "¡Hombres bravos del Litoral!: Caballeros de océano y de vida", quienes forman parte de la Cofradía, activos, agregados al rol y honorarios, son hombres con un firme compromiso con su especialidad, la que marcó su devenir profesional dentro de la Institución. El reflejo de aquello, se siente y observa en el profundo

cariño, apego y compromiso que existe entre sus integrantes.

El espíritu demostrado por esos primeros 48 miembros de la Cofradía, que hoy ya alcanza los 200 integrantes, es digno de elogio y de un merecido reconocimiento. Acciones como esa, que buscan preservar las más caras tradiciones de la Armada, así como también fomentar esa unión que sólo se reconoce entre hombres que han hecho del mar su vida, deben guiarnos en el diario actuar y, por ello, otorga mayor valor a la condecoración que, desde hoy, luzco en mi pecho.

Por ello, me siento particularmente honrado de recibir la condecoración "Hombres del Litoral", que de acuerdo a los estatutos de la Cofradía se entrega a "...aquellas personas que hayan comprometido el reconocimiento y la gratitud de la cofradía, contribuyendo con ello al en-

grandecimiento y prestigio de la especialidad Litoral".

Con genuina humildad, interpreto que este reconocimiento se me otorga fundamentalmente por mi desempeño como Director General del Territorio Marítimo, cargo en el cual, tuve la fortuna de desempeñarme durante cuatro años. En dicho período, no solo tuve la responsabilidad de conducir la rama marítima de nuestra Institución, sino que fundamentalmente tuve la gran oportunidad de conocer, de manera más profunda, aspectos que marcan el quehacer diario de los especialistas en Litoral, especialmente, la abnegada labor que desarrollan con profesionalismo y espíritu de sacrificio, en beneficio de la Armada y del país. Su trabajo diario y permanente, responsable y profesional, generó en quien les habla un sincero sentimiento de admiración, respeto y profundo cariño por esta noble especialidad.



En un terreno algo más personal, puedo también señalar que el hecho de haber servido en DIREC-TEMAR, me dio la oportunidad de redescubrir lazos familiares que en cierta medida me unían desde antes a esta especialidad. Me refiero específicamente al Litoral Mayor don Jorge Martín Cubillos, tío de quien les habla, con una vasta trayectoria en la especialidad y quien siempre con gran afecto me entregó sus sabios consejos, cuando fue pertinente.

Señor Litoral Presidente, estimados cofrades:

Al finalizar estas palabras, quiero reiterar mi agradecimiento al Directorio de la Cofradía Hombres del Litoral y a la Asamblea General, por haberme distinguido con esta Medalla al Mérito, lo que compromete mi gratitud y me estimula a seguir trabajando por el engrandecimiento de esta especialidad señera.

Tengo la certeza más absoluta que, como Comandante en Jefe de la Armada, represento a todos los hombres y mujeres que conforman las dotaciones de la Institución, en el sentimiento de orgullo y admiración que profesamos por el Servicio del Litoral que ustedes, tan dignamente representan.

Muchas gracias."

Al término de las palabras del Sr. Almirante Larrañaga, los cofrades agradecieron sus expresiones de apoyo hacia el Servicio del Litoral y sus especialistas, con un fuerte y prolongado aplauso y, al mismo tiempo, el Litoral Presidente y el Litoral Mayor felicitaron nuevamente al Sr. Almirante, dándose de esta forma por terminada la ceremonia.

LA CAPITANÍA MARÍTIMA



EL ESTADO DE DERECHO

ORÍGENES DEL CONCEPTO

El concepto de Estado de Derecho surge en las primeras décadas del siglo XIX en Alemania. La palabra Rechtsstaat, Estado de Derecho, es un vocablo alemán sin correspondencia exacta en otras lenguas.

La doctrina generalmente señala como su creador a Robert Von Mohl, lo que constituye un error. En efecto, la expresión es usada por primera vez por Adam Müller, en su obra "Elemente der Staatskunst", (Elementos del arte del Estado) publicada en 1809. Luego otro alemán Carl Theodor Welcker la empleará en su texto "Die Letzten Gründen von Rech, Staat un Strafe" (Los Fundamentos Últimos del Derecho del Estado y de la Pena), editado en 1815 en Giessen.

El autor español Joaquín Abellán estudiando el pensamiento de Von Mohl como exponente del liberalismo alemán, nos entrega una serie de conclusiones en relación con el tema que nos ocupa. Según él,



Von Mohl plantea que existen tipos de Estados que corresponden a modos de entender la vida humana. El Rechtsstaat está vinculado con la forma racional sensible de ver la existencia del hombre y ésta visión gira en torno de un individuo que se concibe con la facultad y el deber de desarrollar todas sus capacidades. Para obtener esto, debe actuar dentro de los límites de la razón y el derecho, debe hacerlo para que se obtenga el fin señalado. La comunidad tiene que darse una organización que sea favorable al objetivo al que tiende el individuo.

Por consiguiente, el Rechtsstaat debe regular de tal modo la vida colectiva para que los individuos sean estimulados, apoyados en grado máximo con el ejercicio y aprovechamiento de todas las fuerzas, libre e integralmente. En su obra Von Mohl rechazó la contraposición entre Estado de Policía y Estado de Derecho. La policía tiene un lugar fundamental dentro del Estado de Derecho pues contribuye a la obtención de los fines mismos. El Estado tiene que “procurar tanto Policía como Derecho”. Pero la policía del Estado de Derecho no es despótica. El Estado – Policía que subsiste con el Rechtsstaat se subordina a la libertad del individuo, la razón y el derecho.

La obra de los años 1832 – 1833 es reconocida por los autores como un hito en la historia del concepto. En ella se contiene una elaboración acabada del mismo y Von Mohl lleva la noción a la controversia política. A este concepto se opuso el elaborado por Von Stahl, Robert Von Gneist y Otto Bähr. Son las ideas de Stahl las que se imponen durante la segunda mitad del siglo XIX. Para este autor, el “Estado de Derecho debe establecer y asegurar jurídicamente con toda precisión, las vías y los límites de su actividad así como la esfera de libertad de sus ciudadanos”. Así tenemos que al concepto primitivo que asignaba al Estado un cometido, al establecer que en su actuar el Estado de Derecho debe contribuir a la realización de todas las fuerzas físicas y espirituales del hombre en libertad y, según la razón, a través de la policía, se opone y triunfa sobre él uno que prescindía de la actuación del Estado, consistiendo Rechtsstaat en la sola

sujeción de la actividad del Estado a la ley, a fin de garantizar las libertades individuales¹.

El concepto Estado de Derecho tiene a partir de la década de 1970, un papel significativo en la práctica político institucional chilena. Desde entonces ha reafirmado su enorme valor. No existe otro concepto en la actualidad dotado de la riqueza que exhibe este término. Él designa un conjunto de principios, procedimientos que no están englobados actualmente en otra noción.

Al considerar el concepto para calificar positivamente el ejercicio del poder, como cuando decimos, este gobierno respeta el Estado de Derecho o para criticar el abuso de poder, la noción revela su riqueza.

EVOLUCIÓN DEL ESTADO DE DERECHO

La noción de Estado de Derecho, no es algo que haya surgido espontáneamente, sino que ha sido fruto de una larga evolución doctrinaria, donde podemos reconocer diversos hitos, a saber:

a) El Estado “Racional” de Derecho

Etapa ya analizada al tratar los orígenes del Estado de Derecho, bajo el amparo de los postulados racionalista de Kant, quien sostenía que el Estado de Derecho era un Estado gobernado por la razón; en este sentido todas las personas públicas o privadas, gobernantes y gobernados debían quedar sometidas a la ley, entendida esta como la norma que poseía dos importantes condiciones que la hacían especialmente atractiva para el liberalismo alemán.

Era un postulado racional (ya que provenía de un proceso deliberativo o de discusión), y a su vez, garantizaba el respeto por las libertades de los ciudadanos, puesto que se trataba de normas que eran expresión de la voluntad general del pueblo, según los postulados rousseauianos. El Estado de Derecho, por lo tanto, era aquél que está regulado por la razón humana, expresada en la ley.

¹ Palma González, Eric Eduardo, “El Estado de Derecho en la Doctrina y Práctica Institucional Chilena”, Editorial Universidad Andrés Bello, 1994, pág. 19 – 20.

b) El Estado “Formal” de Derecho o Estado Legal de Derecho.

Este mismo concepto, sin embargo, vive una suerte de retroceso cuando la noción de un Estado apegado a normas racionales pierde fuerza y comienza a construirse la idea de un Estado de Derecho sometido más que a normas racionales, a otras normas que se hayan originado democráticamente. A cambio de ello, se promueve la idea de un Estado Formal de Derecho, vale decir, que se reduce al mero apego y cumplimiento de la ley (como obra emanada del debate democrático)².

Bajo un Estado Formal de Derecho, es irrelevante el contenido de la norma a la cual todos han de quedar sometidos, identificándose pues como un Estado donde todos sus órganos quedan sometidos a las órdenes previamente establecidas por el legislador. La ley pasa a representar una suerte de “reglas del juego” que no deben ser vulneradas por nadie. En esta nueva concepción (Stahl en 1856; Mayer en 1895) solo se mantiene la idea de la objetividad del Estado de Derecho, perdiendo el protagonismo la protección de la racionalidad y de la libertad de los individuos.

Por cierto que en este tránsito del Estado de Derecho desde su perspectiva racional a una positivista, genera una mayor desprotección para las personas, quienes, aún cuando tienen la garantía de que sus autoridades deberán comportarse de acuerdo a lo que la ley prescribe, nada se dice respecto a los límites que debe tener el legislador a la hora de fijar dicho marco normativo.

A pesar de esto, se gana en cuanto a la legitimidad de las normas legales, puesto que ellas siempre serán dictadas por órganos democráticos y mediante procesos deliberativos que, en principio, aseguren la participación de los diversos sectores sociales y sentimientos del pueblo.

Además, se privilegia la seguridad y certeza jurídica, ya que siempre será más simple conocer cuáles son las leyes que emanen del Parlamento

(cuestión que no requiere evaluación alguna) que definir cuáles leyes son apegadas a la razón y cuáles no (aspecto que sí va a requerir examen de racionalidad).

c) El Estado “Constitucional” de Derecho

Luego de la crisis en los estándares de amparo de la propiedad privada (ya que el legislador dejaba de ser garante de ese derecho), cuando se comenzaron a introducir restricciones a partir de ideologías de corte socialistas, se vio la necesidad de tener que someter al legislador a un orden superior. Es en este sentido, donde el llamado Estado “legislativo” de Derecho, muta hacia un Estado “constitucional” de Derecho.

De esta manera, el Legislador queda sujeto a una normativa que encierra un nivel más elevado de consensos. Entonces, la Constitución se vuelve norma real y efectiva, no solamente por cuanto representa los valores más elevados de una sociedad organizada, sino porque pasa a tener carácter vinculante y obligatorio para todos los órganos del Estado.

Entonces, los derechos y principios incorporados en el texto fundamental pueden ser invocados en forma directa por los particulares en la defensa de sus intereses. Es así como surge, el principio de “Estado Constitucional de Derecho”, por el cual el Estado queda sometido, claro está, a la ley, pero ella y todas las demás normas a la Constitución.

De esta forma, modernamente, la noción de Estado de Derecho se sostiene sobre tres pilares fundamentales: la juridicidad, la responsabilidad y, en lo que nos interesa por el momento, sobre la Supremacía Constitucional y la Fuerza Vinculante de la Constitución. Estos últimos, aunque vinculados entre sí en torno a la carta fundamental, son distintos, según lo veremos a continuación.

d) El Estado “Social” de Derecho

Este último estadio en la evolución del Estado de Derecho es de vital importancia para la comprensión

² Tórtora Aravena, Hugo, “Derechos Fundamentales”, Editorial Universidad Nacional Andrés Bello, 2010, pág. 96 – 97.

de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (DESC).

El Estado Social de Derecho nace como una reacción a la situación de inequidad social que se produce bajo un sistema liberal de configuración política. El liberalismo (que cree en la igualdad formal ante la ley) no permite resolver los problemas de injusticia que se originan cuando determinados grupos de la población no pueden acceder a la satisfacción de sus necesidades más básicas.

En este contexto, no bastará cumplir con la igualdad formal ante la ley, sino que se requerirá fundamentalmente de una igualdad real o material, que se expresará más que por las declaraciones normativas, por la ejecución de acciones concretas en beneficios de los sujetos.

De este modo, el Estado ha de asumir un rol activo en la defensa de las personas, asegurando estándares razonables de igualdad material entre los individuos. Además, el Estado de Derecho habrá de preocuparse de las condiciones laborales y de los derechos de los trabajadores.

Como concepto, estos derechos sociales fundamentales, se distinguen según la doctrina, de otros derechos fundamentales, en que son derechos de prestación en su sentido estricto, es decir, derechos generales positivos a acciones fácticas del Estado³. Para el autor Humberto Nogueira “los derechos económicos, sociales y culturales” serían derechos de segunda generación, que constituyen prestaciones estatales⁴.

EL ESTADO DE DERECHO Y SUS FINES

Impedir ventajas, privilegios y exenciones no vinculadas a la función: Ninguna autoridad del Estado puede tener ventajas, privilegios, etc. (subyace la idea de igualdad). Por ejemplo, si un carabinero va persiguiendo a alguien, le está permitido pasar un semáforo con luz roja; sin embargo, si no es el caso, entonces no se justifica.

Prevenir los abusos en el ejercicio del poder: Debe tomar todas las medidas necesarias para evitarlo. Por ejemplo, si formalmente un senador no puede lograr que un pariente suyo sea designado en un alto cargo de la administración porque esto no forma parte de su competencia, el Derecho debe tener los mecanismos necesarios para evitar que el senador logre su objetivo.

Eliminar la arbitrariedad en las decisiones: Apunta a que las decisiones de la autoridad tengan un fundamento racional. Por ejemplo, al denegar la carta de nacionalización se debe fundamentar el por qué, con el fin de prevenir y evitar la arbitrariedad⁵.

Principios que nos sirven para configurar el Estado de Derecho contemporáneo:

Principio de separación de poderes; los poderes públicos son asignados a órganos diversos, Ejecutivo, Legislativos, Judicial y son independientes entre sí.

Principio de Legalidad; sujeción de toda autoridad al marco jurídico establecido, no solo de la ley sino que de toda norma, cumpliendo con la subordinación a la Constitución Política de la República, bajo el concepto de “Supremacía de la Constitución”.

Existencia y respeto a los derechos fundamentales; debiendo existir control sobre los actos de la Administración, que pudieran afectar los derechos individuales.

Principio de responsabilidad; es consubstancial al Estado de Derecho, para proteger los derechos de los administrados, debe haber un régimen de responsabilidad de la Autoridad. Se debe recurrir a la disposición del artículo 6° inciso 3° de la carta fundamental, esto incluye responsabilidad, Política, Penal, Civil, Administrativa.

Principio de Control; la Administración requiere un régimen de responsabilidad y/o al salir del marco legal se requiere un principio de fiscalización y control, es este un elemento esencial del Estado de De-

³ Arango Rivadeneira, Rodolfo, “El concepto de Derechos Sociales Fundamentales”, Legis editores Bogota, 2005, pág. 37.

⁴ Nogueira Alcalá, Humberto, “Derechos fundamentales y garantías constitucionales”, Tomo III, Editorial Librotecnia, pág. 17.

⁵ Bronfman Vargas, Alan, Apunte Clases Constitucional I, 2da Unidad “Teoría del Estado”, Alumno Eduardo Alarcón, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2010, pág. 110.

recho. Consiste en el conjunto de medidas creadas por el derecho para precaver que la Administración no actúe excediendo el marco de la legalidad y ha fortalecido la capacidad de los particulares para reclamar de estos abusos.

Los instrumentos que se utilizan para asegurar el Estado de Derecho:

Nulidad: Si la actuación de un funcionario público no se ajusta a los fines en la forma y a los fines que la ley autoriza, prohíbe o permite, podrá ser declarada nula la actuación. Por ejemplo la expropiación de una propiedad sin que exista la correspondiente ley expropiatoria.

Mecanismos de responsabilidad: Además, el Estado de Derecho permite exigir responsabilidad a las autoridades por sus actos. Al respecto existe la responsabilidad política, responsabilidad constitucional, responsabilidad civil, responsabilidad administrativa, responsabilidad penal, etc.

Sanciones: Apuntan a castigar a aquel integrante del aparato estatal que exceda sus competencias o no haya sido investido por autoridad competente para ejercer un cargo público o cumplir una función pública determinada.

Elecciones: Es un mecanismo que permite fiscalizar el actuar de las distintas autoridades en el Estado de Derecho. Si no se aprueba la actuación de una determinada autoridad, simplemente se le retirará el respaldo en la próxima elección.

A partir de los elementos analizados, propios de un Estado de Derecho, es posible elaborar su definición como un “tipo de Estado caracterizado por la primacía del Derecho, cimentado en normas generales y abstractas que atribuyen, regulan y limitan todo poder ejercido por el Estado”⁶.

Esta definición, en el caso específico de nuestra patria, a partir de la revisión de la Historia del

Derecho en Chile, cabe citar, que está claramente establecido que la estructuración del sistema constitucional en la Constitución de 1833 y en la de 1925, no se hizo a partir del concepto Estado de Derecho.

Sin embargo, resulta una curiosidad, digna de ser destacada, que la Constitución Política de 1980, único texto constitucional que se ha elaborado teniendo a la vista el concepto Estado de Derecho, no lo defina como tal. Y aún, es irónico que tal texto constitucional sea cuestionado en su legitimidad precisamente a partir del Estado de Derecho⁷.

CONCLUSIONES

El concepto de Estado de Derecho, desde sus orígenes hasta nuestros días implica la máxima importancia para la vida de la sociedad en sus respectivos Estados, ya que su debida existencia constituye la principal garantía de respeto a los derechos fundamentales de los gobernados, regulando la organización del Estado y sus funciones propias de gobierno y administración, limitando el ejercicio del poder, evitando las arbitrariedades propias de su ejercicio y la correspondiente separación y autonomía de los poderes del Estado.

El principio de supremacía constitucional, constituye la garantía esencial para la correcta organización del Estado, al establecer el reconocimiento de los derechos fundamentales del hombre por el Estado, al subordinar la ley y toda norma a la Constitución del Estado; con ello el Estado de Derecho alcanza su máxima expresión conforme a su génesis y su evolución histórica en beneficio de la democracia.

Si se busca una expresión, que revele el carácter esencial del Estado de Derecho, los autores estiman que sería el de “garantista”.

Colaboración: Litoral Sr. César MORENO Poblete

⁶ Bronfman Vargas, Alan, obra ya citada, pág. 111.

⁷ Palma González, Eric Eduardo, obra ya citada, págs. 86 – 87.

SIEMPRE HAY QUE PONERSE EN LA PEOR DE LAS SITUACIONES

Corría un día de semana de aquellos en que la lluvia y el frío era tal, que el cuerpo se estremecía solamente dejando sentir una especie de estalactitas gélidas que recorrían desde la cabeza hacia los pies, tal cual como únicamente se puede sentir en la zona sur de nuestro querido Chile.

El personaje en cuestión, era un joven Teniente 2° LT, en su segundo año, "muy antiguo" por lo demás y con los conocimientos, la experiencia y los bríos que solamente su espíritu le podían entregar, porque es aquí en donde se podrá apreciar que los conocimientos deben ir de la mano con la experiencia y la prudencia.

Como les contaba, era un día helado, frío, "DONDE NO HUBO PASAJE Y LAS LENTEJUELAS DE UN TRAJE...", perdón esa es otra historia, prosigo, dicho Teniente era tan pobre que no tenía otra opción para llamar por teléfono a la zona central más que por el famoso "llico o data", con el propósito de no abultar ni malograr sus escasos ingresos. Llegó a su repartición (Gobernación Marítima) como a eso de las 19:00 horas (siete de la tarde para los lectores no marinos), acompañado de su señora esposa (joven y con tanta experiencia como él) y su pequeño y único hijo, el primogénito, el heredero.

Se encontraba en la guardia, ¿Quién? ... el joven Teniente, mientras que al pasar unos breves momentos (minutos) ingresó a la Guardia de dicha repartición una "damisela" vestida con ropas veraniegas, un vestido de sencilla hechura, liviano de tal forma que con una leve brisa lo hacia elevar (lo digo por el frío que hacía y la lluvia que caía!, valga la aclaración), sin mangas y con sólo un par de sandalias. Ella... lloraba desesperada, desconsolada, con la mirada perturbada por el temor, una voz entrecortada, quizás por el frío, quizás por la lluvia, quizás por la angustia; con su pelo ondulado pero

mojado; tiritaba, cuando el Cabo de Guardia con voz firme, segura, pero acogedora le preguntó respecto de ¿cuál era su problema?:

La joven, sin vacilar, sin dudar, sin esperar más tiempo que el transcurrido entre la pregunta y la respuesta, le respondió:

¡¡ Están violando a mi hermana, la van a matar, ayúdenme por favor!!!

¡Más rápido que una bala! ¡Más poderoso que una locomotora! ¡Capaz de pasar edificios de un solo salto! Miren: ¡Arriba en el cielo! ¡Es un ave! ¡Es un avión! ¡Es Superman!... Sí, es Superman... un extraño visitante que venía desde la otrora Escuela de Litoral y Faros (la de Playa Ancha) a salvar a cuantos indefensos se cruzaban por su camino.

...No dudó, no vaciló, no esperó ni un segundo y conocedor de que el tiempo corría en contra de la otra damisela ultrajada, desenfundó su pistola 9 mm. Parabelum, personal, que portaba normalmente al cinto (pese a vestir de civil) y tan rápido como el personaje de ciencia ficción antes descrito, le ordenó al Cabo de Guardia acompañarlo.

Su esposa le gritaba que no fuera, que se debía a su familia y a su pequeño hijo; pero impetuoso, porfiado, acometió con la misión que él consideraba era lo correcto y necesario.

El Cabo abandonó su puesto de guardia y ambos corrieron por las calles para salvar a quien lo requería... Comenzaron a recorrer sectores cada vez más peligrosos, la luz del día empezaba a retirarse para dejar pasar solamente a las luces de la calle que poco alumbraban y hacían ver el entorno como un laberinto oscuro y tenebroso. De repente la joven



que había requerido el auxilio y que los guiaba por las calles se detuvo y dijo —aquí es— se trataba de una casa que parecía sacada de los cuentos de ultratumba, sin antejardín, con su puerta semi abierta, que permitía ingresar a un pasillo lleno de curvas y esquinas, era más bien otro laberinto; en su recorrer se veían construcciones a medio terminar,

con sectores como derrumbados, pero allí estaban los paladines de la justicia, mi buen Cabo y por supuesto el “experto” Teniente Segundo, después de haber recorrido aquel interminable pasadizo se topan con un patio interior y en él, una pieza con una luz tenue, y una frágil puerta que era la única separación entre el bien y el mal.

Con un accionar seguro, rápido y certero, mi buen Teniente lanzó una patada a la puerta logrando abrirla en su totalidad, apuntando con su arma y con voz fuerte y poderosa gritó:

Armada de Chile, ¡¡vístanse y salgan al patio!!; en el interior de dicha habitación —mejor dicho casi una pieza de cité— se encontraban un hombre y una mujer, ambos desnudos, en aparente situación de apareamiento. Ambos se vistieron y salieron rápidamente.

Mi Cabo protegía los flancos y ambos pensaron —¡hemos salvado a la doncella! — cuando entonces el Cabo grita —¡mi Teniente, cuidado atrás! El Teniente apuntando con su arma gira y se percata que otro individuo, portando un hacha en forma amenazadora, ingresaba al patio interior en donde se encontraban y se dirigía directamente hacia el joven Teniente, quien al ver la amenaza de que se trataba, le apuntó a la cabeza y en cosa de dos segundos pensó:

—¿Qué hago acá?

—¡Oh! No estoy en mi jurisdicción.

—No estoy de Servicio.

—Porto mi arma particular.

—No tengo orden del Juez.

—No tengo pruebas del ilícito.

—Estoy en propiedad privada.

—La Constitución.

—El Código Penal.

—El Código de Justicia Militar.

—El Código Procesal Penal.

—La Ley de Navegación.

—El Reglamento Orgánico de la DGTM. y de MM.

—¿Cuántos años me darán?

—¿Cómo será la "cárcel"?

—Adiós brillante carrera naval.

Y adivinen en que más se acordó: De nuestro estimado y nunca bien ponderado Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina.

Qué lástima, pero ya era tarde, el tipo con el hacha seguía avanzando y entre educados epítetos invitando a deponer el hacha y el razonamiento de que: "es él o yo", seguía avanzando.

Pongámonos en contexto y recordemos que el joven Teniente portaba su pistola 9 mm. Parabelum, tiro pasado, martillo atrás, dedo índice en el gatillo, listo a disparar.

Los segundos parecieron horas cuando ya casi se encontraba encima el tipo del hacha, mientras el otro tipo con las damiselas eran controlados por mi buen Cabo, que supongo se hizo las mismas preguntas y cuestionamientos. Pero algo ocurrió... puede ser por las educadas palabras del Teniente para que el tipo depusiera la actitud y por tanto dejara en el suelo su hacha, lo que finalmente y GRACIAS A DIOS, AQUELLO SUCEDIÓ.

Nuevamente, teniendo un aparente control de la situación, el joven "QUIJOTE" les ordenó a todos salir a la calle para dirigirse a la Gobernación Marítima y, mientras caminaban por los truculentos pasillos antes detallados, los dos tipos, el de la habitación y el que portaba el hacha, como felinos, gatos, linceos o lagartijas, treparon por las paredes, subieron a las estructuras que se encontraban semiconstruidas y huyeron del lugar.

Quedándose los dos marinos solos con las dos doncellas, mantuvieron la decisión de dirigirse a la repartición; al fin y al cabo, habían logrado su misión de "salvar" a la víctima.

De regreso y después de haber caminado varios minutos y ya cercanos a la Gobernación Marítima,

divisaron a la distancia la repartición, pudiendo también percatarse que estaban las luces del RR.PP. —no se trataba de personal de Relaciones Públicas, sino que del Radio Patrullas— de Carabineros de Chile.

Ambos, mi Teniente y mi Cabo, respiraron hondo sabiendo que al menos el incidente había terminado de forma más o menos bien, pues podría haber tenido resultados nefastos e irreparables.

Entregaron a la testigo y a la supuesta víctima a Carabineros de Chile, por supuesto habiéndole ya explicado todo lo sucedido al Oficial a Cargo.

La Patrulla la comandaba un Oficial de grado "Mayor", quien mientras sus Carabineros iniciaban el procedimiento de rigor con las damiselas, se dirigió al Teniente para —no precisamente felicitarlo— y con palabras como buscadas en el Diccionario de la Real Lengua Española, le señaló "educadamente":

—¡Usted es &\$\$#\$\$& o se hace...!

—¿Cómo &\$\$#\$\$& se le ocurrió hacer esto?

—¡No entiendo! ¿qué ideas pasaron por su cabeza?

—¡Voy a continuar con el procedimiento y mañana le aviso...!

Terminado el hecho, la esposa abrazó al Teniente apretando incluso en demasía al hijo que quedo en el medio de aquel abrazo, que parecía que hubiera vuelto de la guerra. Para otro capítulo de esta historia podría contarles, una vez finalizado el día y ya en casa y tranquilo, respecto de los conceptos, epítetos, oraciones, frases y palabras que ese pobre hombre tuvo que soportar, por el sólo hecho de creer hacer lo correcto.

Al día siguiente el Teniente se cortó la cabeza, la depositó en una bandeja y la puso a disposición del Sr. Segundo Comandante de esa repartición, habiéndole relatado con lujo de detalles respecto de lo sucedido el día anterior. Cuando terminó su relato, las palabras que "vomitó" ese oficial superior fueron similares a las dichas por el Mayor de Carabineros y por la preocupada esposa.

Mientras pasaba el trago amargo, se escuchó:

—¡Mi Teniente lo busca un Mayor de Carabineros! — Que pase mi Cabo:

Se repitieron las palabras del día anterior:

—¡Usted es &\$\$#\$\$& o se hace...!

—¿Cómo &\$\$#\$\$& se le ocurrió hacer esto?

—¡No entiendo! ¿qué ideas pasaron por su cabeza?

La historia concluye en que ambas doncellas eran "damiselas de la noche" con un nutrido prontuario policial, con orden de detención pendiente y, lo más seguro, era que el supuesto victimario era sólo un cliente que no quería pagar. O sea: NADA QUE DECIR NI AGREGAR...

Para finalizar, y como enseñanza para nuestras jóvenes generaciones, les puedo contar el corolario de esta historia:

SIEMPRE PERO SIEMPRE, EN TODO MOMENTO, LUGAR Y ACTIVIDAD:

"SIEMPRE HAY QUE PONERSE EN LA PEOR DE LAS SITUACIONES"

Lo anterior nos permitirá tomar mejores decisiones...

Colaboración: "Huiro Power Sound Machine"



SERVIMET, 52 AÑOS AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD CIENTÍFICA Y NACIONAL

EL NUEVO FENÓMENO NATURAL... LAS MAREJADAS

A LA FECHA SE HAN REGISTRADO 20 AVISOS VERSUS LOS 45 CASOS DEL AÑO PASADO, SE ESPERA QUE ESTE ÍNDICE SE MANTENGA O SE ELEVE LA CIFRA.

El cambio climático, el evento "El Niño", el aumento de las temperaturas del agua en la franja ecuatorial, son algunas de las explicaciones científicas que hoy diariamente escuchamos en los distintos medios de comunicación y plataformas digitales, para comprender los diversos fenómenos que se están produciendo en la tierra y en el mar.

Chile es un país que ha sufrido en los últimos seis años una serie de acontecimientos naturales que han cambiado la cultura de la población. Terre-

mentos, tsunamis, inundaciones, marejadas, erupciones volcánicas y aluviones son parte de la realidad nacional. Todos queremos saber más información de cómo estar preparados para enfrentar estos fenómenos y muchas veces anticipar el acontecimiento natural.

Bajo este nuevo modelo social de información, la tendencia de la inmediatez para obtener la fuente más confiable presta un rol fundamental. A partir de aquí, el Servicio Meteorológico de la Armada, conocido como SERVIMET, se ha convertido en un

referente nacional tanto para la comunidad científica como para la población.

El 8 de agosto del 2015 fue un día clave en la memoria de todos los habitantes de la Cuarta y Quinta región. Dos días antes, el equipo de profesionales del Servicio Meteorológico de la Armada, habían emitido un aviso de mal tiempo y marejadas, donde se describía con precisión científica, que un sistema frontal acompañado de una seguidilla de marejadas con olas que superarían los 6 a 10 metros, llegaría a las costas de Valparaíso y se extenderían hasta la bahía de Coquimbo, situación pocas veces registradas hasta la fecha en las bitácoras de Chile. De inmediato, se alertaron a todas las autoridades del área y a la comunidad.

El evento de marejadas de viento fue tan danzoso, destructor y espectacular, desde el punto de vista de imagen, que por primera vez la población evidenciaba la fuerza de la naturaleza de las olas. Las marejadas habían llegado al país y el fenómeno se volvería a repetir.

A partir de este hito tan importante, el SERVIMET se consolidó a nivel nacional como un Servicio Meteorológico marino altamente competente y científicamente exacto en sus análisis e informes, entregando diariamente a través de Twitter y su sitio web www.meteoarmada.directemar.cl, los informes de todo el país a través de sus Centros Meteorológicos en regiones.

LAS MAREJADAS DEL VERANO

El Jefe del Servicio Meteorológico de la Armada, Capitán de Fragata OM Sr. Luis Vidal, nos explica las causas del sistema de marejadas del verano, el cual regirá para los próximos eventos del año:

“Se generó por la coincidencia especial entre el invierno del hemisferio Norte con la mayor intensidad del evento "El Niño" en diciembre y enero; es por ello que el invierno fue mucho más intenso en cuanto a ocurrencias de sistemas frontales y al período de duración de los mismos. Esa mayor energía de los sistemas frontales, fue generando secuencialmente mar de fondo del NW, recorriendo más de 15 mil kilómetros para alcanzar las costas de Sudamérica”.

“Paralelamente esa intensidad del invierno nos afectó con marejadas de dirección NW ingresando directamente a las principales bahías del sector norte y central del país hasta el Golfo de Arauco por el sur”.

Así también, el jefe del SERVIMET nos indicó que el efecto del fenómeno involucró hasta las costas de Colombia, Ecuador y Perú donde el daño causado fue igual o peor que en nuestras costas.

ESTADÍSTICAS DE MAREJADAS

Desde el año 2006 a la fecha se han registrado un promedio de 32 avisos de marejadas por año, siendo el registro más alto el año pasado con un peak de 45. Sin embargo, en el análisis se determina que existen dos tipos de eventos: marejadas, las que generan rompiente en el borde costero y no sobrepasan la línea de costa y, marejadas anormales, las que generan fuerte rompiente en el borde costero con potenciales daños a la infraestructura e inundaciones costeras.

Bajo estas categorizaciones, durante el presente año se han emitido 20 eventos de marejadas, de los cuales cinco son marejadas anormales y,

dentro de este universo, un solo aviso responde a la categoría de marejadas NW y quince a marejadas.

SERVIMET Y SU EQUIPO

A nivel nacional trabajan 75 profesionales en sus cinco centros regionales ubicados en Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas, quienes bajo el mando técnico del Capitán de Fragata OM Luis Vidal, han conformado un extraordinario equipo de expertos y científicos reconocidos mundialmente por su labor.

REDES SOCIALES

Con más de 113 mil seguidores en sus seis cuentas, Servimet facilitan diariamente la información de los estados de los puertos y las condiciones meteorológicas.

*Colaboración: Servicio Meteorológico de la Armada
DIRSOMAR*

TWITTER:

Iquique	@Metarmada_ique
Valparaíso	@MetArmada_Valp
Talcahuano	@MetArmada_Thno
Puerto Montt	@MetArmada_Montt
Punta Arenas	@MetArmada_Mag
Servicio Meteorológico de la Armada	@Servimet_Armada



CONSIDERACIONES ACERCA DEL ACUERDO DE NUEVA YORK

El Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la CONVEMAR, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, adoptado en Nueva York el 4 de agosto de 1995, más conocido como el Acuerdo de Nueva York, es uno de los dos instrumentos internacionales complementarios de las disposiciones de la CONVEMAR que están vigentes actualmente.

Con la adhesión de Chile, en febrero de 2016, primer país sudamericano en hacerlo, el Acuerdo de Nueva York cuenta con 83 Estados Partes, entre los cuales se encuentran Estados Unidos, Unión Europea, Japón, Corea, Australia y Nueva Zelanda, entre otros.

El principal objetivo del Acuerdo de Nueva York, es la conservación a largo plazo y el uso sostenible

de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

Los peces transzonales son aquellos que se pueden encontrar tanto fuera como dentro de las ZEE (Zonas Económicas Exclusivas), como el jurel, la jibia y la caballa.

Como altamente migratorios se entienden aquellas especies que realizan extensas migraciones entre las ZEE y áreas de alta mar, como el pez espada y el atún.

El Acuerdo de Nueva York creó un marco general para la ordenación y conservación de estas poblaciones de peces en alta mar, desarrollando un principio básico que es el deber de cooperar entre los Estados, sean estos costeros o de aguas distantes, que presenten un interés real en estas especies.



La cooperación para la conservación y ordenación de las poblaciones de peces tranzonales y altamente migratorias, se operativiza principalmente mediante la creación de Organizaciones Regionales (Subregionales) de Ordenación Pesquera (ORP, OROP) o arreglos bilaterales o multilaterales destinados a ese fin.

Estas ORP están facultadas para establecer medidas vinculantes de conservación y ordenación en alta mar, entre las cuales las más comunes son cuotas de captura, registro de naves que participan, uso de VMS (Vessel Monitoring System), sistema de inspección, etc.

Uno de los principios que establece el Acuerdo de Nueva York, es que las medidas de conservación y ordenación aplicables a las aguas de jurisdicción nacional y a las de alta mar, para las mismas especies, deben ser compatibles, es decir que tengan un efecto equivalente.

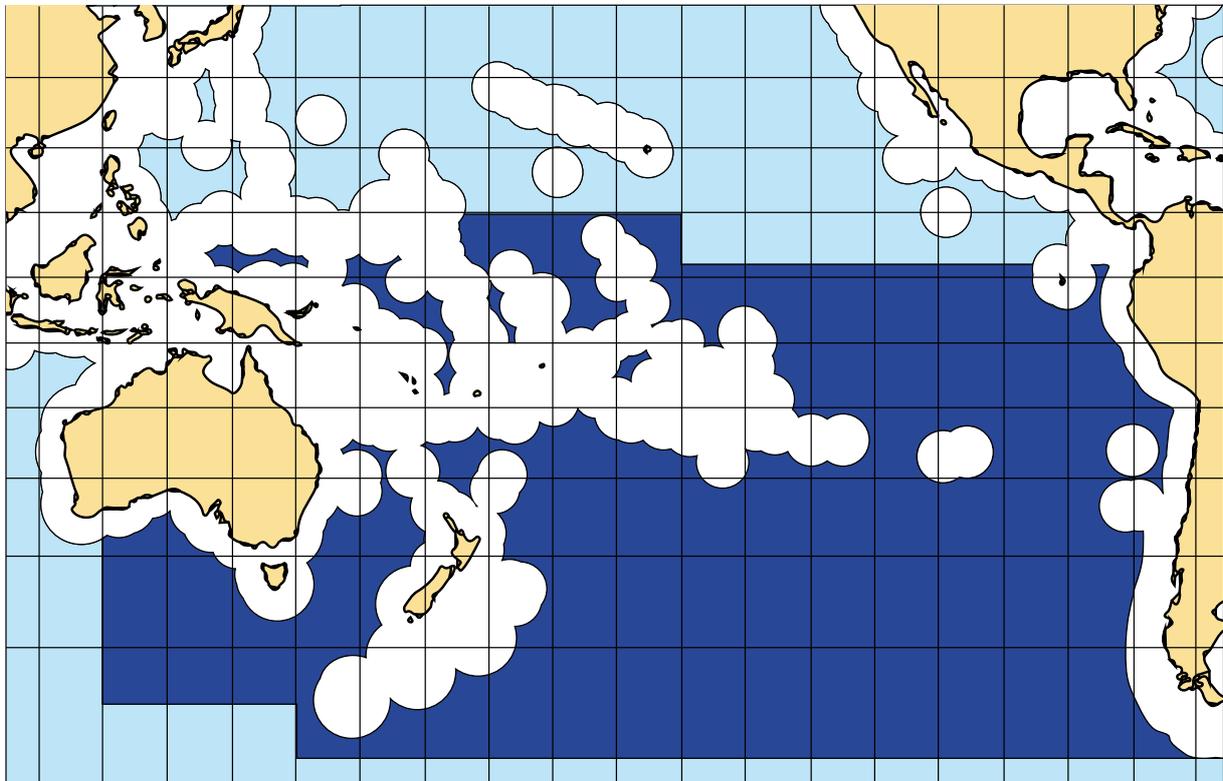
Se establece que los Estados Partes o cooperantes de las ORP, cuyos buques pescan en la alta mar, adoptarán las medidas necesarias para cumplir las medidas de conservación y ordenación, como asimismo para no realizar actividades que puedan ir en desmedro de estas. Este compromiso constituye el insumo principal para cumplir con el objetivo de preservar los recursos pesqueros en el largo plazo.

Chile participó en todas las etapas de la negociación del Acuerdo de Nueva York, sin embargo no se hizo parte hasta 2015, principalmente por incertidumbres relacionadas con el concepto de compatibilidad, la relación e interpretación de sus disposiciones en relación con la CONVEMAR y el hecho de no ser parte de ninguna ORP. Estas dudas quedaron superadas mediante la incorporación a la ORP del Pacífico Sur (ORP-PS) el año 2012.

Antes de la creación de la ORP-PS, el escenario de pesca en el alta mar del Pacífico Sur se presen-

taba con presencia de flotas de aguas distantes, tales como China, Vanuatu y Unión Europea, capturando sin ningún control el recurso jurel, principal pesquería nacional. La preocupación de Chile por esta pesca indiscriminada lo llevó a ser uno de los patrocinantes (junto a Australia y Nueva Zelanda) de la creación de la ORP-PS y ciertamente uno de los actores principales.

Actualmente la ORP-PS cuenta con 14 Estados miembros (China, Taiwán, Corea, Islas Cook, Cuba, Chile, Australia, Nueva Zelanda, Islas Faroe, Perú, Ecuador, Rusia, Vanuatu y Unión Europea), mientras que Colombia, Liberia, EE.UU. y Panamá participan como Estados no Parte cooperantes, es decir que se comprometen con el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación que adopta la Organización.



Área de la ORP-PS en azul por fuera de las ZEE de los países ribereños

Las ORP que se crean bajo los principios rectores del Acuerdo de Nueva York constituyen hoy en día las principales herramientas contra la Pesca Ilegal, no Declarada y no Regulada (IUU, por su sigla en inglés), que vulnera normas de conservación internacionales adoptadas por un organismo pesquero regional competente y pone en riesgo la sustentabilidad de los recursos pesqueros, mediante la pesca indiscriminada muchas veces con artes y aparejos de pesca poco selectivos, utilizando buques subestándar y con precarias condiciones de trabajo a bordo para las tripulaciones.

Respecto del área de la fiscalización y su cumplimiento, el Acuerdo de Nueva York contiene disposiciones de detalle, artículos 21 y 22, para la realización de visitas e inspecciones de naves pesqueras en alta mar, con el propósito que inspectores acreditados puedan verificar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación dispuestas por una ORP, siempre considerando la cooperación entre los Estados Partes del Acuerdo.

Las disposiciones mencionadas no consideran la realización de una visita a un buque sin el con-

sentimiento del Estado del Pabellón, en este orden solamente en caso que un inspector detecte una infracción grave (descritas en el Acuerdo) y no exista pronunciamiento del Estado del Pabellón, se podrá, por ejemplo, exigir al capitán del buque que se dirija a un puerto determinado por los inspectores, con el propósito de proseguir la investigación.

Otro de los aspectos a destacar respecto de las disposiciones para la visita e inspección en alta mar, lo constituye la relativa al "uso de la fuerza", que el Acuerdo considera en el caso de garantizar la seguridad de un inspector y para que no se obstruyan sus funciones.

Este aspecto constituirá un elemento relevante cuando se aborde la preparación de los procedimientos de detalle, para que las unidades navales puedan realizar la visita e inspección de naves pesqueras extranjeras en alta mar, con o sin el apoyo de personal del Servicio Nacional de Pesca.

La Institución participa actualmente en el monitoreo, control y vigilancia en el alta mar del Pacífico Sur, mediante la realización de Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánicas (OFPO), en las que participan los OPV's "Toro", "Pardo" y "Fuentealba", más medios aeronavales. Estas labores están destinadas principalmente a verificar la presencia y actividad de naves pesqueras extranjeras en áreas

de alta mar frente a la costa chilena, especialmente el área de la ORP-PS.

La adhesión de Chile al Acuerdo de Nueva York, demuestra el compromiso nacional con la conservación marina y la lucha contra la pesca IUU, aspecto que ha querido fortalecer el Ministerio de Relaciones Exteriores, lo que quedó manifestado durante la realización de la Conferencia Internacional "Our Ocean" en Valparaíso, en octubre de 2015.

El desafío para la Institución lo constituirá el poder realizar inspecciones en alta mar a bordo de naves pesqueras extranjeras, cumpliendo las disposiciones internacionales respectivas, para lo cual se requerirán procedimientos detallados y específicos que consideren escenarios probables, junto con la preparación y equipamiento de partidas de abordaje e inspectores.

Lo anterior, sin perjuicio de la normativa nacional que corresponda emitir o modificar para otorgar las atribuciones a la Institución, para realizar estas nuevas tareas fuera de las aguas jurisdiccionales.

*Colaboración: Departamento de Asuntos Internacionales
DIRECTEMAR*





LA MUDANZA, UNA AVENTURA INOLVIDABLE

Siendo oficial jefe, luego de un arduo peregrinar por la zona sur austral quiso la superioridad brindarme la oportunidad de acercarme a la zona central..., aunque las coordenadas dieron levemente al norte de Valparaíso, así es que me correspondió desempeñarme como Capitán de Puerto de Quintero durante dos años; un puerto donde contábamos con una dotación reducida, pocos medios terrestres (solo uno) y una pequeña lancha de fibra ya que los medios principales estaban basados en Valparaíso.

Entre temporales, cierres de puerto, marejadas y otras hierbas, con una población que en verano fácilmente se duplicaba y los problemas crecían exponencialmente... con una jurisdicción que alcanzaba hasta el límite con la cuarta Región..., el tiempo pasó sin darnos cuenta y pudimos desarrollar todas las tareas y actividades que se nos encomendaron, hasta que por fin llegó el ansiado trasbordo al Puerto

principal y con ello la oportunidad de residir en Las Salinas, con el colegio de los niños, el hospital naval, el club de campo y todas aquellas cosas anexas que permiten disfrutar lo que en otras latitudes no se encuentra concentrado.

Como en todo proceso, la maquinaria se pone en movimiento y se siguen las pautas establecidas de antemano: postular a una casa (ojalá la mejor de todas las opciones), preparar la casa fiscal en Quintero para entregarla en la forma correcta, cotizar el traslado del menaje, preparar la documentación y, finalmente, hacer el traslado... ¡simple! demasiado simple para ser cierto.

En esos menesteres y en las típicas conversaciones de cámara... aparece la voz de un iluminado, de esos que siempre están presentes llevando sobre sus hombros toda una larga experiencia y sabiduría, producto de conocer y laborar en aquellos intrinca-

dos secretos donde se toman las decisiones y la experiencia asoma cual plea de sicigias...

—¡Carreta, no pida cotizaciones que lo van a tramitar y se va a demorar un mundo...!

—¡Solicite un camión a la Dirección y así lo hace más rápido... se ahorra el embalaje, y además al llegar no tiene que deshacerse de esos molestos cartones y se instala de inmediato!

—¿Será tan así?—, me pregunté... bueno si lo dice un marino navegado, cuya sangre se mezcla con el agua salobre, con más millas que el buque escuela... ¡así se juega!

Corría el mes de enero, recuerdo nuestra zona costera casi expedita... de no ser por los enormes tacos que ya nos decían como sería el futuro... Llegó el famoso camión... lo cargamos a granel, tratando de cautelar la superficie del menaje y minimizar los daños, una jornada lenta, muy lenta donde trataba de recordar las clases de estiba que tantas penurias nos hicieron padecer... como cuadrar el círculo para que todo tuviese cabida... parecía imposible... ¡pero no! finalmente todo estaba a bordo de aquel increíblemente espacioso camión... y coronando la pirámide, la base del box spring... para continuar con la trínca de la carga de banda a banda... me llamó la atención que no hubiese una trínca de proa a popa, pero considerando la distancia y la "expertise" evidenciada por el conductor, estibador, ingeniero, arquitecto y un montón más de otras características que tenía el personaje recomendado, guardé un respetuoso silencio y acto seguido le entregué las instrucciones de ruta.

—Vamos a ir por el camino internacional... yo iré escoltando tras el móvil de transporte... con especial cuidado en el sector de Reñaca Alto (poco poblada aún) en que eran conocidos algunos actos ilícitos, particularmente en camiones que debían transitar lento..., luego vamos a ingresar a la población naval "Fuerte Vergara" por su acceso SUPERIOR hasta llegar al destino y terminar la jornada..., todo simple, comprendido y listo a ejecutar.

Las primeras millas todo parecía normal... aunque el juicio marino indicaba que el andar no era

el apropiado..., de pronto, en una recta, veo con espanto como empieza a tomar vuelo el box spring... y cual alfombra voladora pasa por el costado y se posa en la pista contraria...; en ese mismo minuto aparece por el retrovisor un auto acelerando para adelantarnos... pasa por sobre la pieza en cuestión y sigue su carrera como si nada...

Por supuesto, detenernos en la berma, luego parar el tránsito y ser reconocidos con múltiples bocinazos y expresiones de camaradería, fueron un episodio que duró hasta que logramos volver a cargar la base que tenía daños menores y las imborrables huellas de neumáticos; demás está decir que lo trincamos hasta con los cordones de los zapatos y reiniciamos la marcha con andar reducido hasta aquietar las pasiones.

Transitando por la subida Alessandri ya se avistaba el canal de acceso para acortar el camino e ingresar por la guardia de la entrada norte a la población naval... Sin embargo, el conductor siguió de largo, ¡ahhh! pensé mientras pacientemente repasaba las instrucciones del track que impartiera al zarpe... decidió entrar por el hospital naval y así saliendo del área hostil recorrer territorio institucional... ¡pero no! ¿qué hace?, seguimos hasta 15 Norte, nos metimos en la boca del lobo... ¡verano, playas, congestión, tacos! y de nuevo bocinazos, "recuerdos familiares", gestos y toda gama de expresiones "solidarias", "comprensión humana", etc. etc.

Cuento corto, logramos acceder a la avenida Jorge Montt..., Salinas estaba a la vista y por fin se acabaría esta travesía... y ¡noooo...! siguió de largo otra vez... hasta que subimos a "Jardín del Mar". Cuando pregunté aún manteniendo el control ¿por qué hicimos esta tremenda vuelta?...

—Porque Ud. dijo que entrara por la guardia norte ¡PLOP!

Carreta, aún resuenan en mis oídos los sabios consejos y de vez en cuando recuerdo, ahora con sonrisas, que un simple traslado puede ser fuente de una aventura inolvidable.

Colaboración: "Wiro"



LA RESPONSABILIDAD Y EL MEDIO AMBIENTE ACÚATICO

GENERALIDADES SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

La evolución que ha experimentado en el tiempo el concepto de responsabilidad civil, para compensar o reparar el daño causado por los actos del hombre, a partir del código de Hamurabi (siglo XVII A.C.) basada en la ley del Talión o ley del espejo, se ha ido perfeccionando con el transcurso del tiempo, pasando por diferentes etapas como ocurre en el derecho romano, que si bien es cierto no distinguía taxativamente entre la responsabilidad civil o penal, bajo las expresiones, *crimina* y *delicta* (hurto, lesiones y daño a las cosas), concordaba en la necesidad de reparar el daño causado a otra persona que no tenía razón para sufrir el daño ocasionado por la

conducta de otro. En este mismo contexto la *Lex Aquilia* (año 286 a.C.), establecía que los daños a cosas ajenas se sancionan con la obligación de pagar una cantidad de dinero al perjudicado.

Hugo Grocio nos recuerda que el régimen “clásico de responsabilidad” se debe a la Escuela Racionalista del Derecho Natural y Jean Domat, en su obra establece la distinción entre el incumplimiento contractual, delito penal y hechos ilícitos que obligan al resarcimiento si la conducta perjudicial es realizada con dolo o culpa. Un siglo después Pothier perfecciona el régimen doctrinario establecido por Domat, codificando e incorporando la necesaria existencia del dolo o culpa para dar lugar a la reparación o resarcimiento del daño causado.

Con el transcurso del tiempo y ya en la actualidad, no tenemos una definición legal de “responsabilidad civil”; en subsidio, es la doctrina la que ha elaborado el concepto; Rodríguez Grez señala en este sentido, que responsabilidad civil en general, “es la actitud de las personas o sujetos de derecho para asumir la consecuencia de sus actos”. Etimológicamente hablando vendría de la palabra *spondere*, *prometer/re-spondere*, repetición, reciprocidad.

La doctrina para situar la responsabilidad civil hace diferentes consideraciones o clasificaciones pasando por fijar ámbitos tales como: Responsabilidad Moral o Ética, Responsabilidad Política, Responsabilidad Jurídica. Para los efectos de esta colaboración, será esta última la que nos ocupará en la continuación de nuestro análisis en su relación con el Medio Ambiente Acuático. Surge la responsabilidad jurídica, cuando en el comportamiento o acto se contravenga una norma jurídica; tradicionalmente se ha dicho que la responsabilidad jurídica puede abarcar el ámbito: *Disciplinario*, situándose habitualmente en materia de función pública y persona jurídica sin fines de lucro (Administradores de Fundaciones y Corporaciones); *Sancionatoria*, la doctrina la identifica con la responsabilidad penal; y *Responsabilidad civil*, tradicionalmente en el sistema clásico implica que una persona debe reparar el daño que un comportamiento inadecuado produzca.

Para los efectos de conceptualizar la institución de la responsabilidad civil, seguiremos el concepto elaborado por el autor nacional Pablo Rodríguez Grez, quien nos señala que responsabilidad civil, “Es una sanción civil, cuyo objeto es restaurar un equilibrio”¹. En síntesis: “La responsabilidad consiste en un deber de reparar los daños producidos por el incumplimiento de una obligación derivada de una obligación preexistente, por infracción del deber jurídico general de no causar daño a otro y comportarse con la debida diligencia en la vida en sociedad”.

Respecto a la misma necesidad de definir la función que cumple la responsabilidad civil, seguiremos

a estos efectos, el señalado por la autora nacional Carmen Domínguez Hidalgo, quien a propósito de la finalidad reparatoria o resarcitoria nos señala que históricamente la “responsabilidad” surgió como un elemento moralizador de las conductas de los hombres.

Por esta razón es que se señaló que el fin último de este tipo de responsabilidad es su carácter reparatorio resarcitorio². De esta forma si acogemos la teoría clásica o subjetiva de responsabilidad por culpa, se repara los daños cuando se causan con culpa. El efecto moralizador se traduce en que los hombres actúan con mayor diligencia en la vida en sociedad.

En Chile, la responsabilidad civil es con culpa, a menos que exista una norma legal especial como ocurre, respecto de la “Responsabilidad Civil Especial”. En nuestro sistema la responsabilidad es de tipo subjetivo. Carmen Domínguez señala que las funciones están relacionadas con el sistema de responsabilidad al que nos refiramos: Sistema Contractual o Extracontractual. El Sistema contractual es de tipo subjetivo y se exige actuar con culpa. Las funciones de la “responsabilidad civil extracontractual”, serían en este caso: Punitivas, Resarcitorias, Preventivas.

Sin embargo, para obtener la reparación del daño causado, la víctima debe cargar con el peso de probar que el autor del ilícito civil actuó con “dolo o culpa”, lo que implica que la víctima deba, en la mayoría de los casos y sin poseer los suficientes conocimientos en materias netamente técnicas, satisfacer la exigencia de probar el dolo o la culpa con que actuó el causante de los daños, lo que por lo tanto será dificultoso.

Si para impetrar la responsabilidad subjetiva, de casos en que existe un vínculo relativamente directo entre víctima y agente causante del daño, se requiere cumplir con el peso de la carga de la prueba para la víctima, considerada una muy difícil tarea, esta tarea se hará más dificultosa cuando se trata de

¹ Rodríguez Grez, Pablo, “Responsabilidad contractual”, Editorial Jurídica de Chile, Primera edición, 2003, pág. 82.

² Domínguez Hidalgo, Carmen, “El daño moral”, volúmenes I y II, Editorial Jurídica de Chile, 2000.

probar el dolo o la culpa en los delitos civiles, que son aquellos que nos ocupan cuando hablamos de proteger el medio ambiente, dadas las modalidades de operación que imperan en el transporte marítimo de hidrocarburos y otros contaminantes.

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA

Para obviar la exigencia de probar el dolo o culpa, las distintas legislaciones han desarrollado la institución de la “responsabilidad objetiva”, la cual esencialmente no requiere probar la existencia de dolo o culpa, exonerando de esta necesidad a la víctima y a los tribunales de justicia.

En este contexto, conceptualizaremos lo que debe entenderse como la responsabilidad objetiva, que a diferencia de la responsabilidad clásica consagrada en nuestro Código Civil, consideran a la culpa y el dolo como elementos esenciales de la responsabilidad civil; en esta clase de responsabilidad se prescinde por completo del elemento subjetivo en el agente, es decir no es necesario acreditar que actuó con culpa o dolo para que sea responsable.

Basta acreditar el hecho y el daño y que exista relación de causalidad entre ambos. Acreditado, se deben indemnizar los daños ocasionados. Diversas doctrinas han explicado esta clase de responsabilidad, todas las cuales postulan el reemplazo de la culpa como elemento de la responsabilidad civil.

Incluso en los casos de distribución social del perjuicio, en la responsabilidad objetiva se aplicará el sistema de responsabilidad objetiva y se reparará con prescindencia de la culpa del autor.

Para interiorizarnos del origen de esta categoría de Responsabilidad Civil objetiva, nos fundamentaremos en la doctrina planteada por Mundaca Assmussen. Este autor plantea que la responsabilidad basada en la culpa nació en la “era agraria”, en que no revestía importancia la ocurrencia de daños no provocados por el dolo o la culpa y en que se responde por el acto propio de la persona y por las cosas que están bajo nuestra custodia.

La aparición de la máquina a vapor abrió paso a la era “industrial”, en que respondemos por las cosas que tenemos. “Nace entonces la teoría del riesgo y con ella aparece la responsabilidad objetiva, al margen de la culpa y del dolo”. La responsabilidad se concibe ahora sobre la base de la causalidad material absoluta. A la era industrial ha sucedido la “era tecnológica”, que presenta otros riesgos y otros tipos de daños, muchos de ellos difusos, vagos y de fuentes múltiples y encubiertas. Este autor termina señalando que “hemos ligado los casos de responsabilidad objetiva a aquellos en que el autor del daño es el creador de un riesgo, lo cual permite retroceder en la cadena causal de manera de fundar la responsabilidad no en el acto que provoca el daño, sino en el “acto que genera el riesgo”.



Más adelante expone que “lo anterior equivale a sostener la responsabilidad sin culpa (no remota ni inmediata), cuyo fundamento es la relación causal entre el acto ejecutado y el daño producido”³.

El autor Rodríguez Grez, señala que “en la llamada era tecnológica”, los daños cambian de naturaleza, ya que no se trata de cosas riesgosas, sino de actividades riesgosas (la contaminación ambiental, la responsabilidad profesional, el manejo de la energía nuclear, el daño informático, los daños que provocará la biotecnología, entre otros).

En este mismo contexto, Letelier Wartenberg, en su obra la “Fuerza Mayor en la Responsabilidad Extracontractual”, trata ampliamente el tema de la Administración (del Estado) como sujeto de responsabilidad extracontractual. Señala que en un primer momento, esta responsabilidad se desarrolla a partir de la distinción entre actos de autoridad y actos de gestión, respondiendo el Estado solo por estos últimos y se le aplica la normativa civil privada.

Citamos a continuación a Soto Kloss, el más férreo defensor de la responsabilidad objetiva en nuestro país, quien en su obra “Derecho Administrativo”, a propósito de la responsabilidad del Estado, señala que “es imposible su estructuración técnica sobre la base de la culpa o dolo”. Se funda sobre la causalidad material, vale decir, atendida la relación causal entre un daño antijurídico (que la víctima no estaba jurídicamente obligada a soportar) producido por un órgano del Estado en el ejercicio de sus funciones, naciendo para este la obligación de indemnizar a aquella.

Algunas manifestaciones de Responsabilidad Objetiva consagradas en nuestra Legislación:

De manera excepcional y con texto expreso, se ha consagrado esta forma de responsabilidad en los casos que a modo de ejemplo se indican a continuación⁴:

Ley 18.302 de 2 de mayo de 1984 “Sobre Seguridad Nuclear”, se vincula con la Convención de Viena sobre “responsabilidad por daños nucleares” de 21 de mayo de 1963, ratificada y publicada por Chile y publicada en el Diario Oficial de 8 de marzo de 1990. El artículo 49 señala textualmente: “la responsabilidad civil por daños nucleares será objetiva y estará limitada en las formas que establece la ley”. Por otra parte en su artículo 53 contempla responsabilidad solidaria de los explotadores y el artículo 56 dispone que el explotador responderá siempre del caso fortuito y de la fuerza mayor, salvo accidentes nucleares por conflicto armado exterior, insurrección o guerra civil.

Claramente el legislador, por texto expreso, consagra la responsabilidad objetiva, al extremo de no considerar eximente al caso fortuito o fuerza mayor y no puede ser de otro modo, pues esta clase de responsabilidad es excepcional.

Por otra parte la Ley N°18.916 de 19 de enero de 1990 “Código Aeronáutico”, publicado en el Diario Oficial de fecha 8 de febrero de 1990, en su artículo 142 señala que el transportador es obligado a indemnizar los daños ocasionados en razón del transporte y en el artículo 143 dispone que el transportador deberá indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia a bordo de la aeronave o durante la operación de embarque o desembarque.

Ninguna referencia a la culpa o dolo existe en estas normas, por lo cual, la responsabilidad será objetiva.

Sin embargo, el artículo 146 exime de responsabilidad al transportador cuando el daño se debe a “culpa de la víctima”, como sucede cuando el daño se produce por el estado de salud del pasajero o si la víctima fue quien causó el daño o contribuyó a causarlo, y también exime cuando el daño se origina en un tercero, como sucede cuando es consecuencia de un delito del que es autor un tripulante o

³ Palacios Mena, Pablo, “Alcance sobre la responsabilidad objetiva”, Revista Actualidad Jurídica, N° 7, Enero 2003, Universidad del Desarrollo, pág. 395.

⁴ Palacios Mena, Pablo, Obra citada, pág. 403 - 404

dependiente del transportador o explotador, se elimina por lo tanto aquí la responsabilidad por hecho de un dependiente.

Con texto expreso, entonces, se establece la responsabilidad objetiva y se exime por culpa de la víctima, no obstante que algunos autores no la consideran eximente en la responsabilidad objetiva. Más aún, el artículo 170 es más que explícito al respecto, cuando prescribe “será causal para eximir o atenuar la responsabilidad, el hecho que la víctima del daño fue quien causó o contribuyó a causarlo o se expuso a él imprudentemente”⁵.

Hay otras normas parecidas en cuanto a la responsabilidad por daños a terceros en la superficie, por daños a mercaderías y se contemplan varias hipótesis de responsabilidad solidaria.

En este mismo contexto y estableciendo finalmente, para los efectos de este artículo, el vínculo entre la responsabilidad objetiva y el medio ambiente, debemos considerar las disposiciones de la Ley de Navegación DL. 2222 de fecha 21 de mayo de 1978, publicada en el Diario Oficial de N°30.077 de 31 de mayo de 1978. Este cuerpo legal sanciona la contaminación del mar por hidrocarburos u otras sustancias contaminantes. En su artículo 144 N° 2 señala que el propietario u operador de la nave o artefacto naval será responsable de los daños que se produzcan, a menos que pruebe que ellos fueron causados por:

Acto de guerra, hostilidad, guerra civil o insurrección o un fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible.

Acción u omisión dolosa o culpable de un tercero extraño al dueño, armador u operador a cualquier título del barco o artefacto naval. Las faltas, imprudencias o negligencias de los dependientes del dueño, armador u operador o las de la dotación, no podrán ser alegadas como causal de la presente exención de responsabilidad.

Como se puede apreciar, es un claro caso de responsabilidad objetiva, pues el texto legal solo exime de responsabilidad en caso fortuito o fuerza mayor o causas extrañas como una guerra o acción dolosa o culpable de un tercero.

Parece del todo necesario, destacar que en la letra b del artículo 144 N° 2, cabe considerar la presencia del Práctico designado para una nave, el cual en su calidad de asesor del capitán de la nave, es uno más de sus dependientes.

El propietario, el armador y operador de la nave o artefacto naval son solidariamente responsables de los daños causados.

COMENTARIOS FINALES

El concepto de responsabilidad objetiva ha puesto fin a la relación directa entre la víctima y el agente causal del daño en un concepto de derecho individualista, pasando a apreciarse actividades que comprometen a un conjunto de individuos, a veces sin personalidad jurídica (equipos médicos o de profesionales, medio ambiente, pescadores) y en que muchas veces es muy difícil de determinar al agente responsable. Sin embargo, el daño existe.

Por ello, se ha transformado el fundamento de la obligación de indemnizar. Antes era el hecho culposo; ahora es el daño propiamente tal. Por ello, la responsabilidad se ha objetivado, y hoy solo interesa que exista un patrimonio en el cual hacer efectiva la responsabilidad civil, aunque no conozcamos al causante de los daños. De ahí la relevancia de los seguros por daños, sean privados, sociales o colectivos.

La objetivación de la responsabilidad se ha producido por vía legislativa y por vía jurisprudencial nos señala Domínguez Hidalgo, Carmen.

Cuando es por vía legislativa y el legislador utiliza expresiones que no admiten interpretación (tales como “la responsabilidad es objetiva o aunque sean daños accidentales o aunque obre sin culpa o dolo”,

⁵ Palacios Mena, Pablo, Obra citada, pág. 405.

como los casos antes analizados), el problema no reviste mayor análisis, pues queda clara la intención del legislador.

En general, existe cierta concordancia en que toda interpretación que prescinde de la “culpa” debe ser restrictiva y requiere de un texto expreso, como existe en nuestro país en los casos analizados anteriormente, entre otros, como caso específicos de responsabilidad objetiva, indiscutidos por la doctrina, fundado en la importancia del bien jurídico protegido por la norma legal como ocurre en el caso del medio ambiente.

La ley de Navegación, constituye un buen ejemplo de una norma moderna que recoge claramente en su sentido literal el concepto de responsabilidad civil objetiva, al regular y sancionar un bien jurídico

de tanta relevancia como es el medio ambiente acuático, por la trascendencia de sus efectos causados en grupos sociales numerosos que precisamente sufren los efectos del daño al afectar su actividad económica principal, como son la pesca extractiva, la acuicultura, y el turismo.

Ello además nos debe llevar a considerar la mención expresa que hace en su articulado a las faltas, imprudencias o negligencias de los dependientes del dueño, armador u operador o las de las dotaciones, las que no podrá ser invocadas como eximentes de responsabilidad, como taxativamente lo señala el artículo 142; en ello cabe, para los efectos del presente artículo, incluir al Práctico que en su calidad de asesor del Capitán es un dependiente más del transportador o armador representado por el capitán de la nave.

Colaboración: Litoral Sr. César MORENO Poblete

Autores citados:

Hugo Grocio: Jurista y diplomático holandés (1583-1645), estudio letras, filosofía, jurisprudencia y teología en Leyden, abogado en la Haya 1607; teórico moderno del derecho natural y creador del Derecho de Gentes (Actual Derecho Internacional).

Jean Domat: Jurisconsulto francés más importante del siglo XVII. Sistematizó la legislación de la época y dedicó importantes estudios al derecho romano. Su principal obra fue Las Leyes Civiles en su Orden Natural, 1694.

Robert Joseph Pothier: Jurista francés, reside en Orleans, región del Loira Francia, (1699-1772), juez y profesor de Derecho Racionalista, publicó “Pandecta de Justiniano Dispuestas en un Nuevo Orden”, (1748-1752), Pothier dejó sentadas las bases para la unificación legislativa del Derecho Civil francés, influyendo con posterioridad en la formación del Código Civil Napoleónico e influye en la ley de Contratos de Inglaterra y Estados Unidos de América.

Pablo Rodríguez Grez: Licenciado en ciencias jurídicas y sociales, facultad de Derecho Universidad de Chile, abogado, profesor titular de Derecho Civil de la Universidad de Chile, elegido el mejor profesor de la facultad de Derecho de la Universidad de Chile los años 1986, 1988, 1989, 1991. Entre sus numerosas publicaciones destacan “Responsabilidad Contractual” 2003; “Responsabilidad Extracontractual” 1999 y 2002. Actual profesor de la cátedra “Teoría del Derecho” en la facultad de Derecho de la Universidad del Desarrollo.

Carmen Domínguez Hidalgo: Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Concepción. Magister en Derecho Instituto de Derecho Comparado de Madrid. Doctora en Derecho, Universidad Complutense de Madrid. Profesora de Derecho Civil, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Hans Mundaca Assmussen: Abogado, licenciado en ciencias jurídicas de la Universidad Arturo Prat. Magister en Estado de Derecho Global y Democracia Constitucional en el Instituto Giovanni Taretto, para la Filosofía del Derecho de la Universidad de Génova, Italia; actual académico de Teoría General del Derecho Constitucional en Escuela de Derecho de la Universidad Arturo Prat.

Raúl Letelier Wartenberg: Licenciado en ciencias jurídicas y sociales por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Master en Derecho Público y Doctor en Derecho por la Universidad Carlos III^o de Madrid. Posdoctorado por la Scuola di Specializzazioni in Studi Sull Amministrazione Pubblica de la Universidad de Bologna. Posee además, un Diplomado en Derecho Constitucional y Ciencias Políticas por CEPC de Madrid, y un Diplomado en Derecho Público Europeo por European Public Law Center.

Eduardo Soto Kloss: Profesor titular de Derecho Administrativo I y II. Doctor en Derecho Universidad de París, Francia. Abogado Licenciado en ciencias jurídicas, Universidad de Chile. Entre más de una veintena de publicaciones destaca “Falta de Servicio ¿Régimen General de la Responsabilidad del Estado/Administración en Chile?”, en gaceta jurídica 317/2006, 18-29. y “Responsabilidad del Estado Administración”, Universidad Santo Tomás, Santiago de Chile, 2007.

AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL (AGI)

1 JULIO DE 1957 – 31 DE DICIEMBRE DE 1958



En 1951 se reunió en Bruselas el Consejo Internacional de Uniones Científicas (ICSU), oportunidad en que se hizo una prolija revisión de los trabajos desarrollados durante los Años Polares Internacionales de 1883 y 1932. Los científicos allí reunidos estimaron que había llegado el momento de ampliar e intensificar los estudios, hacerlos extensivos al área ecuatorial y estudiar los fenómenos solares.

De estas conversaciones preliminares nació la idea de organizar una jornada científica mundial que no solo abarcara los polos y el Ecuador, sino que extenderla a toda la Tierra y la atmósfera. Así nació el llamado Año Geofísico Internacional (AGI), el cual se realizaría durante el ciclo solar 1957-1958, por ser la época en que el Sol estaría en su máxima actividad con sus manchas solares, fáculas, protuberancias, etc.

El Comité del Año Geofísico Internacional creado para organizar el evento, resolvió dirigirse a los Jefes de Estado del máximo de países posibles, lo que se

hizo durante octubre de 1952. La favorable acogida de muchos gobiernos permitió bosquejar un primer programa mundial de trabajo y la formación de los Comités Nacionales en los países participantes.

En la reunión de julio de 1953, realizada nuevamente en Bruselas, se organizaron los grupos de trabajo de meteorología, geomagnetismo, luminosidad del aire, ionosfera, actividad solar, rayos cósmicos, longitudes y latitudes, glaciología y oceanografía.

Chile se integró a este esfuerzo científico internacional en septiembre de 1954 después de finalizada la Décima Asamblea General de la Unión Internacional de Geodesia y Geofísica (IUGG), realizada en Roma, Italia.

En febrero de 1955 se creó el Comité Nacional para el Año Geofísico Internacional designándose como su Presidente al General de División don Ramón Cañas Montalva. Este Comité fue constituido por Grupos de Trabajo, siendo designado como

Jefe de Oceanografía Física al Capitán de Navío don Alberto Andrade Taraba, Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile¹ y de Biología Marina al profesor Guillermo Mann Fisher, Director del Instituto de Biología del Instituto Pedagógico de la Universidad de Chile.

Como el estudio del océano constituía una parte importante del programa fue necesario coordinar primero y desarrollar a continuación una capacidad de investigación oceanográfica, que permitiera nuestra participación en dicho proyecto. Para cumplir con ello el Comandante Andrade presentó una lista de materiales que era necesario adquirir, expuso la necesidad de entrenar personal apropiado para realizar los trabajos y la creación en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de una Sección Oceanográfica.

El General Cañas no solo apoyó, en realidad impulsó, la creación de “una Sección Oceanográfica en el Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada por razones científicas, económicas, políticas y militares, además de mencionar que se trataba de una de las materias de mayor trascendencia en las investigaciones del AGI”. Asimismo indicó que junto al aspecto científico en sus consideraciones físicas y biológicas, debían de ser tomados en cuenta los “asuntos geográficos del sector nacional especialmente comprendido desde las costas del continente a las islas del Pacífico, y muy especial los mares antárticos”.

Entre las actividades preparatorias para la realización de este esfuerzo internacional la Armada envió en 1956 en Comisión de Servicio al, entonces, Teniente 1º Roberto Peralta Bell, oficial Especialista en Navegación e Hidrografía al Instituto Scripps de Oceanografía de la Universidad de California. Su misión era la de tomar contacto e interiorizarse en los trabajos oceanográficos que Chile podría realizar con motivo del Año Geofísico Internacional.

Peralta, ascendido a Capitán de Corbeta, regresó poco antes de la iniciación del AGI, para organizar los trabajos programados a ser realizados por



CN don Alberto Andrade T.

personal de la Armada con la cooperación directa del Instituto Scripps, en las islas Más a Tierra del archipiélago Juan Fernández (actual Robinson Crusoe) y de Pascua.

Cada 15 días se registraban, tanto en Pascua como en Juan Fernández, las temperaturas del mar entre la superficie y 135 m de profundidad con bati-termógrafo mecánico Spilhaus y se recolectaban muestras de agua con botellas Frautschy para análisis de salinidad a diversas profundidades. Estas últimas se almacenaban en botellas especiales para su posterior análisis en la Estación de Biología Marina de la Universidad de Chile en Montemar.

Además en isla de Pascua se instaló un mareógrafo en Hanga Piko y en Vinapu un Registrador de Ondas de Largo Período Van Dorn, instrumento diseñado especialmente para registrar ondas de tsunamis.

¹ En aquella época, Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada, el cual dependía de la Dirección del Litoral y Marina Mercante.

El registrador de ondas de largo período, se mantuvo en operación en Pascua hasta febrero de 1960, fecha en que fue retirado por instrucciones del Instituto Scripps y enviado de vuelta a Estados Unidos de América. De haberse mantenido operativo se habrían podido registrar las ondas del tsunami originadas por los terremotos del 21 (Concepción) y especialmente el del 22 de mayo de 1960 (Valdivia). En todo caso el instrumento había registrado las ondas de un tsunami de poca intensidad el 2 de abril de 1959.

Dentro del plan general de trabajos oceanográficos se amplió la red de mareógrafos y se incluyeron observaciones de temperaturas superficiales del mar en diversas localidades a lo largo del litoral, perfiles isotérmicos entre la costa y las islas y en el paso Drake, posición del Frente Polar Antártico y cartas estacionales de isothermas superficiales.

Estos trabajos, publicados en 1959², si bien modestos, comparados a los realizados por otros países, revistieron gran importancia para Chile, pues el impacto de su ejecución fue el punto de partida para el desarrollo de una investigación oceanográfica más sistemática y continua en el país.

Al mismo tiempo el Año Geofísico Internacional, al tener que ser planificado y financiado, contribuyó

a que instituciones nacionales unieran sus recursos en un esfuerzo común, adquirieran instrumental, equipos y otros elementos necesarios, cosa que no se había logrado antes, y contratar personal científico y técnico. También la realización de este evento internacional, despertó el interés en otras instituciones del país por la oceanografía, creándose grupos nuevos de investigadores en varias de ellas.

Es así como puede considerarse que dicho esfuerzo internacional cumplió, además de sus objetivos científicos, un estímulo importante en el desarrollo de la investigación en ciencias de la Tierra en muchos países, tal como en el nuestro, que hasta ese entonces solo las realizaban tímidamente o no realizaban investigación alguna.

El Año Geofísico Internacional tuvo también como resultado el Tratado Antártico, que en 1959 reservó a la Antártica para la investigación científica con fines pacíficos, el cual, refrendado por 27 países entre ellos Chile, entró en vigor en 1961.

*Colaboración : Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS C.
M.Sc. Oceanógrafo*

² Trabajos oceanográficos realizados durante el Año Geofísico Internacional. Divulgación general preliminar para conocimiento del público interesado en las disciplinas oceanográficas, Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada, 63 pp., 1959.

HISTORIAS DE MI BITÁCORA PERSONAL VI LA CABEZA DE CHANCHO

La vida del marino durante su desempeño profesional, ya sea a bordo de nuestras unidades o en tierra, es pródiga en acontecimientos diversos que van contribuyendo al fortalecimiento del acervo profesional y humano de las personas.

Como consecuencia de esta variada y multifacética actividad, especialmente en la especialidad Litoral, por su amplio campo de acción, es común que se presenten situaciones anecdóticas que sirven posteriormente para compartir y alegrar la convivencia en las cámaras y a veces también para compartir con la familia en el hogar.

En esta oportunidad quiero recordar un hecho anecdótico ocurrido hace muchos años en una co-

misión a Puerto Edén, cuando me desempeñaba como Inspector de Telecomunicaciones y Oficial de Operaciones en la Gobernación Marítima de Punta Arenas. Es probable que con el transcurso de los años algunos detalles hayan quedado en el olvido o que el recuerdo esté algo confundido, pero trataré de ser lo más fiel posible a mis recuerdos y a lo registrado en mi bitácora personal.

Mi Bitácora Personal registra el 26 de abril de 1983, a las 08:55 hrs. como fecha y hora de zarpe desde Puerto Natales a Isla Guarello, en la LPC "Villarica" al mando del T2° LT Luis Guerrero Aguilar. Integraban la comitiva el Gobernador Marítimo de Punta Arenas CF LT Carlos Bastías Alvarado, el suscrito CF LT Germán Valdivia Ibarra, el Capitán de



Puerto de Puerto Natales T2° LT Manuel González Anún y el T2° LT Jaime Vizcarra Azócar. Además participaban dos civiles cuyos nombres no recuerdo, al parecer invitados por el Comandante Bastías.

El objetivo de la comisión era efectuar una visita de reconocimiento del área Norte de la jurisdicción, con visitas a las Capitanías de Puerto de Puerto Edén y de Caleta Tortel, con recalada técnica en Isla Guarello. También aprovecharíamos la ocasión para inspeccionar una embarcación que se construía en Caleta Tortel y que por los antecedentes conocidos, podría ser mayor de 50 T.R.G. por lo que podía ser clasificada como nave mayor. Asimismo, durante la navegación trataríamos de ubicar al yate de bandera francesa "Negofold", el que hacía casi tres meses se había reportado pasando por Puerto Montt con destino al Sur, sin reportarse posteriormente, por lo cual la embajada de Francia, a petición de los familiares, había solicitado a la Armada de Chile su rebusca.

La Autoridad Marítima estaba difundiendo mensaje de seguridad a todas las naves que navegaran al sur de Puerto Montt, a fin de que reportaran su avistamiento, sin que a esa fecha tuviéramos resultados positivos.

En lo personal, aprovecharía la navegación por los canales para efectuar pruebas de comunicaciones desde distintos puntos geográficos con la Gobernación Marítima de Punta Arenas, en función del Proyecto Cuarzo que contemplaba la modernización de toda la Red Marítima de Comunicaciones.

La navegación se desarrolló sin novedad recalando a las 22:00 horas al muelle de la CAP (Compañía de Acero del Pacífico) en Isla Guarello, ubicada en el Archipiélago de las Guaitecas, donde la CAP explota una mina de piedra caliza.

Estando este campamento minero en un lugar tan aislado, el personal pasa largos períodos de soledad, salvo las recaladas que esporádicamente efectúan los buques que van a buscar la piedra caliza para la fundición de Huachipato en la Octava Región; por esta razón reciben con mucho entusiasmo y alegría a las visitas y nosotros no fuimos la excepción,

toda vez que habían sido informado de nuestra recalada y que a bordo viajaba el Gobernador Marítimo de Punta Arenas. Además debo destacar que el Administrador del Campamento de Isla Guarello era Alcalde de Mar Ad Hoc, designado por resolución del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y estaba integrado a la Red Fija de Comunicaciones de la jurisdicción, reportando diariamente por radio las novedades a la G.M. de Punta Arenas junto con las Capitanía de Puerto.

Con estos antecedentes el Administrador Sr. Espina (después le pusimos "Espinita" en alusión al personaje del programa "Japening con Ja" de la Televisión), seguramente sentía que le íbamos a pasar revista y nos estaba esperando junto a todos los empleados. Después del recibimiento y las presentaciones preliminares, hacemos un recorrido por las dependencias y el Administrador nos invita a un aperitivo y después a pasar al comedor a servirnos "alguna cosita". Nosotros, en función de la hora que se aproximaba a las 23:00 hrs., tratamos de disculparnos explicándole que habíamos cenado a bordo y en eso uno de los empleados se nos acerca y nos informa: "estamos celebrando el cumpleaños del Jefe", nos confidencia, inmediatamente pasamos el aviso al Comandante Bastías y todos procedemos a saludar al cumpleañosero con grandes abrazos y deseos de felicidad, creándose un ambiente de mucha alegría y camaradería.

Después de los saludos de rigor al festejado y los brindis correspondientes, no nos podíamos rehusar a la invitación y pasamos al comedor encontrándonos con una mesa muy bien armada y adornada, destacando en el centro una inmensa cabeza de chanco sobre una bandeja aderezada con verduras. El Sr. Espina muy afectuosamente y como buen anfitrión, nos invita a servirnos dándonos el privilegio de ser los primeros en atacar la cabeza, pero ninguno de nosotros tomaba la iniciativa; en eso el Comandante Bastías me susurra: "¿Ud. ha comido cabeza de chanco?", le respondo: "Nunca mi Comandante, tampoco me gusta el aspecto", a lo que me contesta: "Yo tampoco y no sé cómo se come, además esta h... me está mirando". Ante las dudas y demora nuestra en actuar el Sr. Espina, intuyendo que teníamos



Casino empleados isla Guarello, administrador Sr. Espina al centro, CF G. Valdivia a la izquierda y CF C. Bastías a la derecha.

problemas, llama al cocinero y le ordena que él sirva la cabeza de chancho.

El cocinero procede a hacer un corte profundo y después de examinar el corte, le dice al Sr. Espina: "Sabe Jefe, a la cabeza le falta un poco, porque no está bien cocida en el interior". Ante esta afirmación del cocinero el Sr. Espina, evidentemente incómodo, se disculpa por la situación producida explicando que no será posible disfrutar de la cabeza de chancho porque le falta cocido y nos invita a servirnos el resto de las preparaciones servidas en la mesa. Nosotros, tremendamente aliviados, le reiteramos nuestros agradecimientos por habernos considerado en la celebración de su cumpleaños y que no se preocupara porque nosotros realmente habíamos cenado a bordo y no teníamos presupuestado cenar nuevamente en tierra y habíamos aceptado solamente para acompañarlo en su cumpleaños.

Mientras caminábamos de regreso a la LPC "Villarrica", comentábamos la suerte que tuvimos,

a pesar que algunos que ya habían comido cabeza de chancho, decían que era muy rica, especialmente las orejas y el hocico pero a mí se me ponía la piel de gallina. El Comandante Bastías me comenta: "Tuvimos suerte Valdivia, de la que nos salvamos"; "afirmativa mi comandante", le respondo, "yo ya estaba resignado para ir al sacrificio y no sabe la alegría que me dio cuando el cocinero dijo que le faltaba cocido a la cabeza y que no se podía servir, ja ja ja..." y así, entre risas, nos fuimos a dormir porque al otro día de madrugada reiniciábamos el viaje a Puerto Edén.

Miércoles 27 de abril de 1983, siendo las 08:00 hrs. zarpamos de Isla Guarello con destino a Puerto Edén. La navegación se efectuó con buen tiempo y sin novedad, hasta que a las 14:30 hrs., a la entrada Sur del canal Piloto Pardo, alguien de la dotación da el aviso que por la banda de estribor, en la lejanía, al interior de un canal, se divisaba un pequeño casco blanco. Pensando que podía tratarse del yate francés perdido, se ordenó cambiar rumbo y dirigirnos

hacia la embarcación que resultó ser efectivamente el yate "Negofold" tripulado por un joven matrimonio francés. Interrogados sobre sus necesidades y si tenían algún problema, expresan no tener ningún problema, que estaban disfrutando de las bellezas naturales de la zona y que según ellos estaban en el "Paraíso", desconectados absolutamente del resto del mundo, sin tener idea de la angustia de sus familias y del operativo de rebusca organizado por la Autoridad Marítima Chilena.

Luego de instruirlos sobre la necesidad de reportar periódicamente su posición para evitar incertidumbres respecto a su estado, nos aceptaron como única ayuda algo de pan y un tarro de café. Estaban tan agradecidos con nuestra visita y la preocupación por su estado, que al despedirnos nos rindieron honores a su manera, mientras el hombre hacía sonar el cuerno de niebla, la mujer sostenía en las manos la bandera chilena, claro que la mantenía en posición invertida, pero igual se los agradecemos y nos despedimos con tres pitos largos.

16:30 horas del miércoles 27 recalando a Puerto Edén, somos recibidos por un Suboficial de Carabineros que también se desempeñaba como Alcalde de Mar, dado que en esa fecha aún no se constituía la Capitanía de Puerto, muy entusiasta y motivado en su función de Autoridad Marítima. Se efectúa la visita y recorrido por las dependencias compartiendo con algunos pobladores que se habían allegado, atraídos por la presencia de la LPC "Villarrica".

Mientras compartía con algunos niños, a quienes repartimos algunos dulces. El Suboficial me comenta "¿Sabe Ud., mi comandante, que estos niños no conocen la tierra?" "Pero cómo", le contesto, "si aquí no hay nada pavimentado". "Nooo", me dice, "me refiero a la tierra seca, de esa que jugábamos cuando chicos, esa que cuando se toma y se deja caer se dispersa con el viento. Aquí lo que ellos conocen es la tierra mojada y el barro solamente..." Tal afirmación me hizo meditar y tenía toda la razón, porque por las condiciones meteorológicas de esa zona, no permiten que la tierra se seque.

28 de abril, siendo las 06:30 hrs. zarpamos de Puerto Edén con destino a Caleta Tortel fondeando a



Niños de la escuela de Caleta Tortel

las 15:15 hrs. frente al muelle, donde nos esperaban las autoridades de la caleta integrada por los representantes de la Capitanía de Puerto, Carabineros y el Director de la escuela de Tortel.

Luego de visitar las dependencias y compartir con el personal, efectuamos un recorrido por la caleta y poblado, el Director de la escuela nos invita a visitar su establecimiento donde nos esperaba un grupo de alumnos y alumnas. Mientras recorríamos la escolita, el profesor, cuyo nombre se quedó en el olvido, nos cuenta que era originario de Limache, quinta Región, y ante nuestra sorpresa explica que cuando se recibió como profesor, siempre tuvo el deseo de servir a los niños en una escuela rural y cuando se enteró que se necesitaba un profesor para hacerse cargo de una escuela en un lugar tan lejano como Caleta Tortel, no lo dudó un minuto y presentó su postulación siendo seleccionado.

Con mucho orgullo nos contaba que llevaba dos años a cargo de la escuela que era un internado mixto, debido a que por la geografía de la zona, los alumnos provenían de diferentes lugares muy apartados, por lo que tenían que vivir en la escuela de lunes a viernes y, los viernes en la tarde llegaban los padres a buscar a sus hijos en distintas embarcaciones. Nos sorprendió gratamente la limpieza y orden de las dependencias, especialmente el sector de las niñas que lucía impecable y muy ordenado por lo que felicitamos muy sinceramente al profesor.

Posteriormente visitamos al carpintero de ribera que construía una embarcación, cuyo propósito era tener un medio para transportar la madera y otros productos que producía la localidad a Punta Arenas, dado que dependía solamente de las recaladas que esporádicamente realizaban buques de la Armada. Se dejan instrucciones para cumplir con la normativa vigente sobre aprobación de planos, inscripción y equipamiento de acuerdo a su tonelaje. Cumplida la comisión en Caleta Tortel, ese mismo día a las 21:40 hrs. zarpamos de regreso a Isla Guarello.

29 de abril, siendo las 07:30 hrs., pasamos por Puerto Edén y la lancha LC-083 sale a nuestro encuentro para entregarnos correspondencia que debía ser despachada en Punta Arenas.

09:15 horas, a la salida del Paso del Abismo, divisamos al yate francés "Negofold" que continuaba al interior del canal Piloto Pardo.

14:00 horas, fondo en Isla Guarello. Nos viene a recibir el Administrador Sr. Espina (Espinita), a quien le habíamos confirmado por radio nuestra recalada y nos estaba esperando con almuerzo. Por nuestra parte, considerando la hora de recalada y lo atentos que eran en Guarello, nos habíamos abstenido de almorzar a bordo, por lo tanto veníamos con "el diente largo". Después de compartir un aperitivo en el casino de empleados, nos invitan a pasar al comedor y al entrar, lo primero que vemos sobre la mesa es la Cabeza de Chanco, la misma que estaba en el viaje de ida.

Ante nuestra sorpresa, Espinita nos comenta muy alegre que se había sentido muy mal cuando nos ofreció la cabeza de chanco y no la pudimos comer, quedándonos con las ganas, pero como sabía que regresaríamos en tres días, había dispuesto

que se guardara hasta nuestro regreso, en consecuencia ahora estaba bien cocida y dispuesta para darle el bajo, invitando al Comandante Bastías a ser el primero en servirse.

Ante tal situación y sin posibilidad alguna de escabullirse, no había más remedio que afrontar la situación y procede a dar el primer corte (creo que fue en una oreja) y lo sigo con un corte en la mejilla, sacando un pequeño trozo... luego de probarlo nos miramos y con expresión de alivio exclamamos: "no está tan mal, es como probar el cuero de un pernil". A partir de ese momento, ya más relajados, pudimos disfrutar de un grato almuerzo junto a todo el personal de la LPC "Villarrica", incluidos los integrantes de la comitiva y los empleados del Campamento de Isla Guarello, donde no faltaron las bromas alusivas a la cabeza de chanco, concluyendo, en lo personal, que mis temores eran infundados y creo que se debían al aspecto que mostraba la cabeza de chanco sobre la mesa.

30 de abril: A las 05:45 hrs. zarpamos de Guarello con destino a Puerto Natales navegando con buen tiempo; en el trayecto hacemos una visita a la MN "Galileo", que se encontraba fondeada en uno de los canales por reparaciones, al mando del capitán Raúl ZEPEDA Valdebenito¹ quien, sorprendido y muy agradecido por la visita, nos invita a almorzar a bordo. Durante el almuerzo el Capitán Zepeda nos informa que la tripulación y mayoría de los oficiales son de origen indio y nos cuenta otra sabrosa anécdota que, tal vez, relate en otra ocasión.

Después del excelente almuerzo a bordo continuamos viaje a Puerto Natales, donde fondeamos a las 19:00 hrs. del día 30 de abril de 1984 con la satisfacción del deber cumplido.

Colaboración: Litoral Sr. Germán VALDIVIA Ibarra

¹ Raúl Zepeda Valdebenito (QEPD) fue compañero de curso en la Escuela Naval de los Comandantes Carlos Bastías A. y Ramón Velásquez D. Se desempeñó en el Servicio del Litoral hasta el grado de Capitán de Fragata y fue miembro de la Cofradía hasta el 29 de octubre de 2014, fecha en que falleció.



SEGURIDAD DE NUESTRA FRONTERA MARÍTIMA MERCANTE

Después del atentado del 11 de septiembre del 2001 a las torres gemelas en Nueva York y otros puntos estratégicos de Estados Unidos, las alarmas de emergencias se activaron en diferentes países y asumieron que el terrorismo había vulnerado a una de las naciones más potentes en seguridad del mundo. A partir de este hecho y en sus respectivos niveles cada país asumió esta nueva realidad.

En Chile se analizaron diferentes escenarios para proteger el territorio nacional, uno de ellos fue potenciar nuestra frontera marítima. La Armada de Chile se preparó y formó el Grupo de Respuesta

Inmediata conocido operativamente con la sigla GRI, para reforzar el rol de la Policía Marítima.

La unidad dependiente de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, cuenta con un selecto grupo humano altamente calificado en entrenamiento táctico, dispuesto las 24 horas del día para acudir a cualquier punto del país según lo requieran las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto.

Sus capacidades están orientadas a ejecutar operaciones especiales de Policía Marítima tanto en alta mar como en el borde costero. Allanamientos,

detenciones de naves mercantes, bandas criminales en materias de tráfico ilícito de estupefacientes, restablecer el orden público en caletas y recintos portuarios, contrabando, asociaciones ilícitas, robo o cualquier otro hecho punible dentro de la jurisdicción de la Autoridad Marítima son sus principales tareas.

PESCA ILEGAL

Una importante tarea que cumple el GRI en el área de fiscalización pesquera, es realizar operaciones de abordaje, inspección y captura de naves nacionales o extranjeras que efectúen faenas de pesca ilegal dentro de la Zona Económica Exclusiva, 200 millas náuticas mar adentro.

Ejemplo de ello, en julio del año pasado el GRI, a bordo del Patrullero de Zona Marítima (OPV) "Piloto Pardo", se desplazó hasta el área oeste del canal de Trinidad, Región de Magallanes, para abordar al buque pesquero chino "Ming Xiang 816" del cual

existían sospechas de haber realizado faenas de pesca dentro de la ZEE nacional.

De inmediato se procedió a abordarlo, inspeccionar los artes de pesca y busca de evidencia sobre la posible ejecución de faenas extractivas dentro de aguas nacionales. Como resultado de la fiscalización, se logró descartar actividades de pesca en aguas nacionales, debido a la ausencia de captura a bordo. Este hito marca la primera operación en naves extranjeras.

RESCATES EN EL BORDE COSTERO

Nuestra geografía de roqueríos tan compleja en el borde costero, ha sido escenario de múltiples accidentes de personas irresponsables que llegan a estos sectores. Es aquí donde ante un llamado de emergencia, los integrantes de esta unidad acuden con su equipamiento especializado para socorrer y rescatar a las personas en riesgo vital.





OPERACIONES DE BÚSQUEDA DE ILÍCITOS

El contrabando de drogas y estupefacientes, el tráfico de personas y la pesca ilegal requiere de técnicas e implementos para detectar e incautar. Para ello, cuenta con modernos equipamientos para operaciones de rescate en espacios confinados dentro de embarcaciones en puerto, fondeadas en bahías o navegando en aguas de jurisdicción nacional.

Desde su creación el año 2003 hasta la fecha, el GRI ha sido protagonista en más de un centenar de

operaciones de alto riesgo de la Policía Marítima en el rol de Autoridad Marítima Nacional.

La contingencia y los escenarios siempre son diversos en nuestro país. Hoy, esta unidad se encuentra operando con su máxima capacidad en el área de Puerto Montt, para velar que la crisis de la provincia de Chiloé no afecte el flujo del tránsito marítimo y permitir que las rutas se mantengan operativas.

Colaboración: GRI Grupo de Respuesta Inmediata DIRSOMAR

TERRENO PARA UN MUELLE

Se vivía el año 1981, cuando un joven Subteniente del escalafón Litoral, recibió la orden de buscar y adquirir un lugar apropiado para construir un muelle para el atraque de las nuevas unidades destinadas para prestar servicio en el área de Chiloé.

El motivo por el cual se había adoptado la decisión arriba consignada, se debió al descubrimiento que el oficial subalterno ya mencionado, había realizado un tiempo atrás con el Inspector de Máquinas y Construcción Naval CC (I), don Enrique Heeck Glade (QEPD).

¿Qué se había descubierto?: Nada más ni nada menos, la construcción de 10 lanchas de acero de aproximadamente 11 metros de eslora y cuyo armador era "Carabineros de Chile", de las cuales dos de ellas ya estaban listas para ser lanzadas al agua, para realizar las correspondientes pruebas a flote. Su obra muerta estaba pintada de color negro, su caserío de blanco, con las correspondientes carabinas cruzadas y, en su púlpito, se hallaban instaladas las bases y sirenas, típicas de una patrullera terrestre de la época.

Vista aérea de Puerto Montt.



Ante este, desde el punto de vista nuestro, delicado descubrimiento, se informó esta situación al Mando superior, el que mediante documentación reservada, hace presente a su vez la imperiosa necesidad de cubrir el área de Chiloé con las nuevas embarcaciones del tipo "Pillán", que venían siendo despachadas al país desde Brasil.

Por tal motivo, son reasignadas las nuevas embarcaciones, destinando la LPC 1803 "Rano Kao" al área de Chiloé, la LPC 1805 "Corcovado" al sector de Chacabuco y a Puerto Montt, la LPC 1806 "Llaima".

El problema que se presentaba, era dónde atracarlas y mantener acopiado todo su material de apoyo logístico. Para ello, se requería un lugar seguro y próximo a la ciudad, al menos, para la que sería destinada a operar en el área de responsabilidad de Puerto Montt.

Es por eso, que se asigna al teniente en cuestión la tarea de buscar en el litoral cercano y en particular, en ambas riberas del Canal Tenglo, el añorado terreno, tarea que por supuesto tenía un plazo fijo para cumplir con lo encomendado.

Es así como comienza a ejecutar esta importante y difícil tarea; primero, por la vía de los canales oficiales y por contactos con personeros de Gobierno Regional, incluido el propio Intendente de la X Región de los Lagos, en ese entonces General de Aviación, don Enrique ESCOBAR, además de otras autoridades locales.

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

En el local, divisa a su carreta del SERNAP (inspector de fiscalización pesquera), con el cual hacía los patrullajes alrededor del lago Llanquihue, don Francisco Fernández y un amigo de éste quienes

al verlo, lo invitan a la mesa y se inicia una larga y entretenida conversación.

Como el recién invitado no demostraba estar interesado en los temas que se tocaban en ese momento, su actitud llamó la atención de Fernández el que al preguntar el motivo de dicha desatención, se le cuenta lo que le apremiaba. Como Dios y la fortuna casi siempre andan de la mano y para sorpresa de quien relata esta historia, el amigo de Don Francisco, era nada menos que el SEREMI de la Dirección de Obras Portuarias (DOP), de Puerto Montt, de quien hoy sólo recuerda su apellido paterno, Alliende, el que se interesó de sobremanera en el tema en comento, para lo cual entonces, consulta las características del terreno que se buscaba.

Se le comunica que lo principal consistía en que estuviera lo más próximo a la Base Naval y de una extensión de unos treinta metros de largo y que contara con una profundidad mínima de unos tres metros aproximadamente, condiciones y características que se le ocurrió mencionar al subteniente en dicho momento, pues el único requisito que le había mencionado quien había impartido la orden era que tuviera cercanía con la Base.

De súbito el Seremi Sr. Alliende se pone de pie y dice: "Acompáñame, te tengo la solución". Dicho esto, salimos los tres con destino desconocido. Al llegar al lugar, el Sr. Alliende dice: "¿Te sirve éste?". Muy nervioso y alegre se le respondió que sí, ya que sin duda cumplía lo que se necesitaba: Próximo a la ciudad, tenía mucho más de 30 metros de largo y la mínima profundidad existente en el lugar en máxima baja marea, era sobre los 3 metros.

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

El día lunes siguiente, el Sr. Alliende llama vía fono al joven oficial de la historia, para que fuera a las oficinas del DOP, ubicadas en calle O'Higgins N° 451, 4º piso, para la firma del correspondiente "Comodato de traspaso" del terreno en cuestión, por un período de 100 años y cuyo objeto era: "Am-

para las instalaciones para un centro de mantenimiento y reparaciones de Lanchas Patrulleras Costeras, pañoles y almacenes propios de la actividad de la Capitanía de Puerto de Puerto Montt". Al leerlo, se da cuenta que el pie de firma, que individualizaba al receptor por parte de la "Armada", estaba con todos los datos de su persona, situación que le preocupó mucho y por tal razón, pide cambiar su nombre por el del Sr. Capitán de Puerto de Puerto Montt, Capitán de Corbeta LT don Isidro Gaya G.

El terreno, en comento, es el que actualmente alberga a la Gobernación Marítima de Puerto Montt y que fue ocupado por vez primera el año 1986, con el atraque de la LPC 1806 "Llaima" donde el oficial al mando de la lancha en ese entonces, era el mismo que había gestionado la obtención de dicho espacio, gracias a buenos contactos y mejores amigos.

Posteriormente, por los años 1992-1993, se construyó en primera instancia el edificio destinado para la Capitanía de Puerto el que luego pasó a la Gobernación Marítima, cuyo gestor fue el Capitán de Fragata LT don Waldemar Hofmann (QEPD), inaugurándose esas nuevas dependencias el 1 de diciembre de 1993.

El muelle y su explanada, cuya superficie es aproximadamente de 5.595,20 m², hoy en día es un terreno fiscal dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, el que lo entregó a la Armada de Chile en "Destinación Marítima", según D.S.(M) N°1496 de fecha 18 de diciembre de 1986, firmando el correspondiente Decreto, don Augusto Pinochet Ugarte, Capitán General, Presidente de la República y don Patricio Carvajal Prado, Ministro de Defensa.

Colaboración: Litoral Sr. H. PAREDES B.

Frontis de la Gobernación Marítima de Puerto Montt.



PROTOCOLO DE LONDRES: CUIDANDO NUESTRO MAR



Este año el Protocolo de Londres cumple 10 años de vigencia internacional y 20 años desde su adopción formal. Se trata de una actualización más restrictiva del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, Convenio de Londres de 1972, uno de los primeros acuerdos mundiales dedicados a proteger el medio marino de las actividades de los seres humanos y a fomentar el control efectivo de todas las fuentes contaminantes del mar.

¿QUÉ ES EL PROTOCOLO DE LONDRES?

La Organización Marítima Internacional (OMI) se refiere al Protocolo de Londres como un instrumento normativo que regula y restringe los vertimientos de desechos al mar, con algunas excepciones de desechos estipulados en una "lista de vertidos permitidos", tales como materiales de dragado, desechos de pescado, buques y plataformas, fangos

cloacales, materiales orgánicos de origen natural y objetos voluminosos formados principalmente por acero, hierro y hormigón, por mencionar algunos. Cabe señalar que el Protocolo de Londres es más restrictivo que el Convenio en sí, ya que incluye un "enfoque precautorio" como adopción general y se ha acogido a un mecanismo de control en una lista determinada.

El Estado de Chile pasó a ser parte contratante el 2012, incorporándolo a la Legislación Nacional mediante la publicación del D.S. N° 136 de ese mismo año. En este contexto, la Autoridad Marítima, conforme al artículo 142 de la Ley de Navegación Chilena, está facultada para fiscalizar, aplicar y hacer cumplir todas las normas, nacionales e internacionales, presentes o futuras sobre la preservación del medio ambiente marino y cumplir las obligaciones y ejercer las atribuciones que establecen en los Convenios Internacionales suscritos. Además, de promover las medidas técnicas que conduzcan a la



La imagen muestra a la M/N "Amadeo I" varada en el canal Kirke el 18 de agosto de 2014 (Región de Magallanes).

mejor aplicación de tales convenios y de esta forma resguardar el medio ambiente marino.

La autoridad encargada de aplicar este Instrumento Internacional es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIREC-TEMAR), a través de su Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), ente técnico que se encarga de velar por mares más limpios.

BENEFICIOS

El Protocolo, además de basarse en la aplicación de un "enfoque precautorio", cuenta con una serie de beneficios para los Estados que son partes de él, como son: la Cooperación Técnica, el Intercambio de Información y Experiencias, Directrices para evaluación de desechos, entre otros. Asimismo, la prevención de la contaminación del mar resultante de actividades de vertimiento y la participación en

las reuniones anuales de la Partes, donde se estudian las políticas y normativas referentes a los vertimientos y protección del medio ambiente acuático.

UN CHILENO LIDERANDO UN GRUPO CIENTÍFICO

Desde que el Estado de Chile se adscribió al Protocolo de Londres, ha tenido una destacada participación a través de la Dirección General del Territorio Marítimo. En la actualidad, el Jefe del Departamento de Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación de DIRINMAR, Capitán de Fragata Litoral Sr. Enrique VARGAS Guerra, es Vicepresidente de un Grupo Científico del Protocolo de Londres. Al ser consultado sobre los beneficios del Protocolo de Londres para nuestro país señaló:

"Siendo Chile el primer país de la región en haber ratificado este instrumento, estimo que este nombramiento permitirá tener un mayor

protagonismo y participación regional en esta instancia técnica, además de contribuir a una mejor aproximación a la Organización Marítima Internacional, a la cual Chile hoy pertenece y es miembro de su Consejo”.

“Adicionalmente, en el caso de los dragados, si bien no existe una normativa chilena que establezca las directrices sobre esto, siendo el Protocolo parte de la legislación nacional, puede ser utilizado como regla vinculante a las exigencias que pueda establecer la Autoridad Marítima en la evaluación para autorizar dragados y vertimientos. Además, el principal trabajo que realiza el Protocolo de Londres es establecer estándares para que los países tengan las mejores herramientas para efectuar una buena evaluación de los desechos antes de autorizar su vertimiento”.

La OMI, a través de la oficina del Convenio y Protocolo de Londres, ha diseñado un Programa de

Cooperación Técnica, donde Chile es beneficiario y al mismo tiempo brinda apoyo a otros países, entregando experiencias y traspaso de información en este foro internacional.

CASO BUQUE “AMADEO I”

Cabe mencionar el trabajo coordinado realizado por la Autoridad Marítima, la cual estuvo fiscalizando paso a paso todo el proceso desde el retiro de combustible hasta el posterior hundimiento de la nave).

CASO “OCEAN BREEZE”

La autoridad realizó un trabajo exhaustivo para sacar el combustible y otros materiales para luego realizar el hundimiento en una zona cerca de la bahía a 37 millas náuticas de costa (3 de mayo de 2013).

Colaboración: Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático

Esta imagen muestra a la M/N "Ocean Breeze" varada en San Antonio.



UN SUBTENIENTE (RE) SUELTO EN ANTOFAGASTA

Año 1977, primer transbordo a una repartición como Oficial de Litoral. Habíamos zarpado días antes con otros dos noveles subtenientes desde el puerto de Valparaíso en la barcaza "Toro"; dos nos desembarcaríamos en Antofagasta y nuestro otro carreta seguiría viaje a Arica, siendo ese también su primer destino.

Integrábamos la segunda promoción egresada desde la Escuela Naval, luego éramos como la novedad del año.

Antigua Gobernación Marítima de Antofagasta



La primera visión de la ciudad era algo desoladora, considerando su aridez y escasa vegetación, además de la humedad reinante.

En ese tiempo la Gobernación Marítima era ya una añosa construcción, con tal vez 30 años de vida o más. De fachada color celeste, paredes interiores altas, y el piso de madera que crujía a cada paso, en fin el estándar de la época. A la derecha de la entrada estaba la versión antigua del "mesonlit"; al frente el ingreso a la oficina del Gobernador Marítimo. En el pasillo a ambas bandas, se repartían las oficinas del Capitán de Puerto y secretaria entre otras. En el segundo piso estaba la residencia del Gobernador Marítimo.

La recepción fue acogedora. Nos recibió el Sr. Capitán de Puerto en ese entonces CC LT Sr. Ramón Velásquez Díaz, quien dispuso nuestra acomodación en la cámara de oficiales y seguidamente nos dirigió a presencia del Sr. Gobernador Marítimo, en ese entonces el CF LT Sr. Jorge Martín Cubillos, quien nos dio la bienvenida.

La asignación de cargos y deberes comenzó ipso facto. Como no, la repartición necesitaba oficiales y había una serie de cargos que requerían ser atendidos. En el caso del suscrito fui premiado con el de Concesiones Marítimas.

Recuerdo que el propio Gobernador Marítimo me dirigió a la oficina y allí a la vista de estantes que copaban las paredes, me dio claras indicaciones de cómo proceder (me leyó la cartilla). En realidad no sabía por dónde empezar, pero como buen oficial Litoral empezamos a echarle para adelante.

Fue una buena forma de conocer el borde costero.

Pero además, comenzamos por conocer otros aspectos de las tareas que efectuaba la Capitanía de Puerto, como las patrullas POLMAR en un entorno totalmente diferente al actual, en que debíamos recorrer de infantería el puerto completo y verificar el cumplimiento de las medidas de seguridad a bordo de las naves, como también realizar patrullajes en la PM-22 a fin de fiscalizar cumplimiento de vedas, las embarcaciones de pesca artesanal y las actividades deportivas.

Las tareas administrativas al interior de la repartición eran, como siempre ocurre en nuestras reparticiones, bastante febril. En aquella época todo lo que se podía reutilizar se hacía. Es así que me sorprendía que, por ejemplo, los sobres en que llegaban las cartas tenían una segunda oportunidad de servir como tales (desde el punto de vista de cuidado del medio ambiente éramos adelantados), reutilizando el sobre por el reverso.

Eran épocas de total austeridad.

Otro aspecto interesante eran las Investigaciones Sumarias Administrativas, en que como Subteniente uno no se salvaba de ser Secretario. Era algo novedoso, sorpresivo y riesgoso para uno, especialmente cuando le tocaba desempolvarlas.

La señalización marítima no era ajena a nuestra actividad y también fue parte de las actividades y deberes. Para esto se coordinaba con el Ejército para contar con vehículos todo terreno, con los cuales recorrer la jurisdicción.

Mi primer reabastecimiento fue al faro Punta Angamos. Partimos de madrugada con el respectivo equipamiento y personal necesario para la faena. Como correspondía, además íbamos con el armamento reglamentario.

La faena duró casi todo el día. Se efectuó la mantención y verificación del faro dejándolo operativo. Volvimos con la satisfacción del deber cumplido.

Una vez en la repartición, nuestro buen Sargento farero da cuenta de la pérdida de su pistola, la que en algún momento de la faena se le cayó.

¿Qué hacemos?

La respuesta fue corta y breve por parte del entonces Teniente Moreno, a quien informé de la situación: Vuelvan, búsquenla y no quiero que regresen sin ella. A buen entendedor pocas palabras.

Rehicimos el camino hasta Mejillones y de ahí nos fuimos al sector del faro e iniciamos la búsqueda, en medio de la semioscuridad que ya se dejaba caer. Afortunadamente, el santo de los fareros estaba acompañándonos y la pistola fue encontrada apoyada en un montículo. Vuelta a Antofagasta. Misión cumplida.

También tuve mi debut como locutor. Efectivamente con ocasión del 21 de mayo, debí llevar adelante parte de la ceremonia que se efectuaba en el frontis de la repartición. Todo iba bien hasta que en un lapsus, confundo el nombre de nuestro insigne Gobernador Marítimo con el de otra persona (Jorge Martín Reinoso). Hasta el día de hoy hay algunos que no dejan de recordármelo.

El trabajo de equipo no estaba ausente y es así que a raíz de un incendio ocurrido en una de las instalaciones militares ubicadas al sur de la ciudad, la Gobernación Marítima estuvo presente con sus recursos humanos y materiales, prestando apoyo objeto colaborar en la resolución de la emergencia.

En la ocasión nos ganamos un "Bravo Zulú" de parte de la CJA.



La repartición contaba con una agradable cámara de oficiales, la que nos permitía departir con oficiales más antiguos y con los Prácticos, además de uno que otro invitado. Las tallas no estaban ausentes, como las de cierto Práctico que se preparaba para demostrar la calidad de vehículos que poseían los oficiales. Este Práctico tenía una estupenda camioneta GMC, de muy buen aspecto e impecable. Otro de los oficiales de la cámara poseía un auto de origen alemán marca BMW. Este vehículo carecía del cariño de su propietario y el Sr. Práctico bromeaba con las siglas de los autos señalando que el Teniente poseía un auto Bueno, Macanudo, Wonderful y en cambio él poseía un vehículo Guasamaco, Malo y Ca...n.

El teniente con gran sentido del humor, soportaba el castigo no más.

Uno de los hitos importantes para nuestro Servicio que me tocó presenciar, fue la creación del "Himno del Litoral", realizado por Don Andrés Sabella, reconocido poeta de la zona, por solicitud del Comandante Martín. Este renombrado poeta y escritor nacional compuso la letra de nuestro actual himno, el cual nos acompaña en cada ceremonia importante que se realiza en nuestro Servicio. En su letra retrata, en forma sobria, nuestro importante compromiso con el quehacer diario y con la protección de la vida humana en el mar.

Pero no todo era trabajo duro, sacrificio y arriesgar la vida. La actividad social que ofrecía la ciudad para la época era agradable y uno podía relajarse en

las tardes visitando el Club Español. Ahí uno podía corroborar que en el desierto también hay flores.

El ambiente de ese lugar de esparcimiento, era agradable y concurrido, lo cual hacía de las veladas nocturnas antofagastinas interesantes, conversando con amigos, conocidos y nuevas amistades.

Para el día sábado o domingo se podía alcanzar hasta Mejillones o el balneario de Juan López, realizando agradables paseos en los cuales nunca faltaba compañía.



El Club de Yates ofrecía también panoramas diferentes y era un buen lugar para departir y, en especial, recuerdo a su concesionario Sr. Amengüal, quien con su amistad y camaradería siempre nos brindó una excelente acogida.

Pero el tiempo no corre, vuela. Ese año de mi primer destino pasó rapidísimo. Llegada la época de transbordos se me notifica que debo irme a Talcahuano (ahora que me estaba acostumbrando), pero así es la suerte del marino. Soltero y con equipaje ligero, uno se mueve rápido y no requiere mucho trámite.

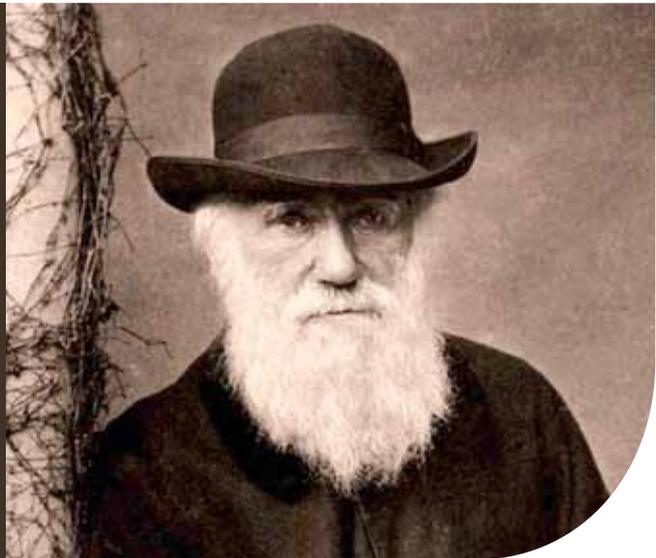
Así la Gobernación Marítima de Antofagasta quedaba atrás, siendo esta, como primera repartición, una fuente de formación y aprendizaje, además de permitirme conocer y relacionarme con las tareas cotidianas que me tocaría enfrentar a lo largo de mi carrera como especialista Litoral.

Colaboración: Litoral Sr. L. VERGARA V.

NOTAS INTERESANTES EXTRAÍDAS DEL
**DIARIO DE VIAJE DE CHARLES DARWIN, EN
 VIAJE AL NORTE CHICO EN 1833**

*"It's not the strongest
 of the species that survive,
 nor the most intelligent,
 but the ones most
 responsive to change"*

Charles Darwin



EXPLICACIÓN: Charles Robert Darwin (1809-1882), padre de la moderna teoría de la evolución natural, fue propuesto como Naturalista cuando apenas tenía 22 años, para tomar parte en la expedición que el HMS "Beagle", al mando del Capitán Fitz ROY de la Marina Real Inglesa, iba a emprender alrededor del mundo. El viaje duró cinco años, zarpando el 27 de diciembre de 1831 de Davenport, Inglaterra. Llegó a Chile y permaneció acá desde diciembre de 1832 hasta el 2 de julio de 1833. Los siguientes son algunos pasajes extraídos de su Diario cuando partió, por tierra, de Valparaíso a Copiapó:

"27 de abril.- Salí de viaje para Coquimbo y desde allí por Huasco a Copiapó, donde el Capitán Fitz ROY me ofreció atentamente recogerme en el "Beagle". La distancia en línea recta a lo largo de la costa norte es sólo de 420 millas, pero mi manera de viajar prolongó extraordinariamente el recorrido. Compré cuatro caballos y dos mulas;

estas últimas para llevar el bagaje en días alternos. Las seis bestias juntas sólo me costaron 25 libras esterlinas y en Copiapó volví a venderlas en 23. Viajamos con la misma independencia que antes, preparando las comidas y durmiendo al aire libre. Mientras avanzábamos hacia Vino del Mar [sic] (se estima Viña del Mar), contemplé por última vez a Valparaíso y admiré su pintoresco aspecto. Con fines geológicos di un rodeo desde el camino alto hasta el pie de la Campana de Quillota. Atravesamos una comarca de aluvión, rica en oro, en dirección a las cercanías de Lima donde dormimos. El lavado del precioso metal constituye el medio de que se sirven los habitantes de numerosos cobertizos a lo largo de cada riachuelo, pero como les sucede a todos aquellos cuyas ganancias son inciertas, llevan una vida desarreglada y no salen de pobres."

"2 de mayo.- El camino continuaba siguiendo la costa a no mucha distancia del mar. Los pocos

árboles y arbustos que son comunes en Chile central decrecían rápidamente en número, siendo reemplazados por una planta alta algo parecida a la yuca. La superficie del terreno era muy quebrada e irregular, si bien en pequeña escala y de los llanos o cuencas se alzaban pequeños picos de roca. Si la dentada costa y el fondo del mar vecino, cubierto de rompientes, se convirtieran en tierra seca, presentarían formas análogas e indudablemente esa transformación se ha efectuado en la parte por donde caminamos”.

“4 de mayo.- Viendo que el camino de la costa carecía de todo interés, torcimos por el interior hacia el distrito minero y valle de Illapel. Este valle como todos los de Chile, es anchuroso, de fondo plano y muy fértil, limitándolo por ambos lados acantilados de casquijo estratificado o desnudas montañas rocosas. Proseguimos nuestra marcha hasta Los Hornos, otro distrito minero donde la montaña principal aparece acribillada de taladros a semejanza de un gran hormiguero. Los mineros chilenos forman una raza peculiar de hombres por sus hábitos. Como se pasan semanas enteras en los lugares más desolados, cuando bajan a las aldeas en los días festivos no hay exceso ni extravagancia a que no se entreguen. A veces ganan bastante dinero, y entonces como los marinos con el reparto de una presa, no piensan más que en derrocharlo cuanto antes. Beben con exceso, compran ropa en grandes cantidades y a los pocos días vuelven sin un céntimo a sus miserables albergues a trabajar más que bestias de carga. Semejante irreflexión así como la de los marinos, es evidentemente el resultado de un género análogo de vida. El traje del minero chileno es original y hasta pintoresco. Usa un blusón de una tela basta de color oscuro y un amplio mandil de cuero, sujeto a la cintura todo ello por un cinto de brillantes colores. Los pantalones son muy anchos y la gorrilla escarlata, especie de boina, se ajusta estrictamente a la cabeza. Encontramos un grupo de ellos de uniforme conduciendo a la sepultura el cadáver de un compañero, lo llevaban cuatro hombres marchando a un trote rápido. Cuando hubieron andado unos 200 metros, los portadores fueron relevados por otros cuatro que, previamente, se habían adelantado a caballo. Y así continuaron, animándose unos a otros

con gritos salvajes; la escena, en conjunto, formaba el más extraño funeral.”

“12 de mayo.-Continuamos viajando hacia el Norte, en zigzag, y de cuando en cuando me detenía un día a estudiar la geología del país. Tan poco habitado está y tan borroso se hallaba el camino, que a menudo nos costaba trabajo descubrirlo. Me detuve en algunas minas. El mineral no se consideraba como muy de buena clase, más por ser abundante se suponía que la mina podría venderse en 30.000 o 40.000 dólares (6000 u 8000 libras esterlinas): pero al fin la adquirió una compañía inglesa por una onza de oro, esto es tres libras y ocho chelines. Era piritita amarilla, que según dejó dicho, antes de llegar los ingleses se creía que no contenía una partícula de cobre. Con una proporción de beneficios casi tan grandes como el caso precedente, se compraron montones de escorias ricas en diminutos glóbulos de cobre metálico; a pesar de todas esas ventajas, la compañía minera no consiguió más que perder enormes sumas de dinero. La multiplicación de comisionados y accionistas, llevada a una exageración loca; un millar de libras anuales para el pago de los funcionarios chilenos; colecciones de costosas obras de geología; mineros especializados en ciertos metales, como el cinc, que no se hallaban en Chile; contratos para suministrar leche a los mineros en lugares donde no hay vacas; maquinarias donde no era posible usarlas y cien otros capítulos análogos, concurren a evidenciar el absurdo cálculo de los mineros ingleses suministrando materia de broma a los naturales”.

“El Capitán Head ha descrito la prodigiosa cantidad de mineral que los “apiris”, verdaderas bestias de carga sacan de las minas más profundas. Confieso que lo que creí una exageración y, por lo mismo, me alegré de poder pesar una de las cargas que tomé al azar. Preciso me fue hacer un gran esfuerzo para levantarla del suelo. Habiéndola pesado se vio que llegaba a 197 libras. El “apiri” la había subido desde una profundidad de 80 metros, medidos verticalmente, advirtiéndome que una parte del trayecto era un paso escarpado y otra, la mayor, consistía en unos escalones de maderos escuadrados y dispuestos en zigzag por las paredes ascendentes del pozo de la mina. Los reglamentos del trabajo



no permiten al “apiri” detenerse a respirar a no ser que la mina tenga 600 pies de profundidad. La carga media se calcula en más de 200 libras y me han asegurado que por apuesta, se sacó una vez de la mina más profunda una de ¡¡300 libras!! En mi visita a la explotación, los “apiri” extraían la carga habitual 12 veces al día, o sea 2400 libras desde 80 metros de profundidad. Estos hombres, salvo el caso de un accidente desgraciado, gozan de salud y parecen alegres. Sus cuerpos no son muy musculosos. Rara vez comen carne, una vez a la semana a lo sumo y aún entonces solo la cecina, dura y seca, llamada charqui. Aun sabiendo que el trabajo, en tales condiciones, era voluntario, no por eso dejaba de sublevar el ánimo ver en el estado que llegaban a la boca de la mina: con los cuerpos doblados, los brazos apoyados en los escalones, las piernas encogidas, los músculos temblando, el sudor corriendo a mares por el rostro y pecho, las narices dilatadas, las comisuras de la boca contraídas y jadeantes de suprema fatiga. Cada vez que respiran profieren el grito articulado “ay, ay” que termina en un sonido arrancado del fondo del pecho, pero agudo como la

nota de un pífano. Después de llegar tambaleando al montón de mineral, vacían el capacho; en pocos segundos recobran el aliento, se enjuagan el sudor de la frente y, al parecer repuestos, vuelven a la mina de nuevo con paso rápido. En todo ello veo un maravilloso ejemplo de la cantidad de trabajo que la costumbre (pues no veo otra cosa) es capaz de hacer soportar a un hombre.”

“21 de mayo.- Salí con don José Eduardo para la mina de plata de Arqueros, y desde allí seguí por el valle de Coquimbo arriba. Después de pasar por un país montañoso, llegamos al anochecer a las minas, que pertenecen a míster Edward. Aquí he disfrutado de un sueño delicioso por una razón que en no todas partes se comprenderá bien, a saber: ¡¡la ausencia de chinches!!!. Las habitaciones en Coquimbo están plagadas de ellas, pero aquí no se conocen, aunque solo estamos a la altura de 900 a 1200 metros; la causa de ello difícilmente puede ser la escasa diferencia de temperatura; de modo que alguna otra circunstancia debe concurrir a la desaparición de tan enojosos insectos en este sitio.”

"11 de junio.- El valle de Copiapó que forma una mera cinta de verdor en un desierto, corre en dirección muy orientada al sur, de modo que alcanza una gran longitud hasta su nacimiento en la cordillera. Los valles de Huasco y Copiapó, pueden considerarse ambos como largas islas estrechas separadas del resto de Chile por desiertos de rocas, en vez de estarlo por extensiones de agua salada. Al Norte de éstos hay otro valle muy miserable, llamado Paposo que contiene unas 200 almas y luego se extiende el verdadero desierto de Atacama, barrera mucho peor que el más turbulento océano. La segunda noche el tiempo pareció anunciar una tormenta de nieve o lluvia, y mientras descansábamos en las camas preparadas en el suelo, sentimos un pequeño temblor de tierra. La conexión entre los terremotos y el estado del tiempo ha sido discutida muchas veces, pareceme un punto de gran interés que se halla muy poco dilucidado. En Guayaquil se dice que una tormenta en la estación seca va, invariablemente, seguida de un terremoto. En el Norte de Chile, a causa de la infrecuencia extrema de las lluvias y hasta del tiempo que las anuncie, la probabilidad de coincidencias accidentales es muy pequeña; a pesar de ello los habitantes están firmísimamente convencidos de que existe conexión entre el estado de la atmosfera y el temblor de tierra. Me sorprendió mucho el que, al referir a algunas personas de Copiapó que había habido una brusca sacudida sísmica en Coquimbo, exclamaran inmediatamente "¡Magnífico! este año habrá pasto en abundancia". A juicio suyo, un terremoto anunciaba la lluvia tan seguramente como ésta predecía abundante hierba. Realmente, el chubasco que he descrito en páginas anteriores y que hizo brotar una ligera capa de hierba menuda y fina, ocurrió en el mismo día del terremoto. En otras ocasiones, la

lluvia ha seguido a los terremotos en aquel período del año en que es un fenómeno más extraordinario que el terremoto mismo; tal ocurrió después del temblor de noviembre de 1822 y otra vez en 1929, en Valparaíso y también después del de septiembre de 1833 en Tacna. Es necesario estar algo habituado al clima de estos países, para comprender la suma improbabilidad de que llueva en ciertas estaciones, a no ser como consecuencia de alguna ley sin la menor relación con el curso ordinario del tiempo."

"1ª de julio.- Tres días después tuve la noticia del arribo del "Beagle" al Puerto, que dista 18 leguas de la ciudad de Copiapó. Hay muy poco terreno cultivado en la hondonada del valle, y en su amplia extensión no crece más que una mísera hierba dura, que ni los asnos pueden apenas comer. Esta pobreza de vegetación se debe a la gran cantidad de materia salina que impregna el suelo. El puerto se compone de un conjunto de miserables tugurios, situados al pie de una llanura estéril. En esta época del año, como el río contiene bastante agua para llegar al mar, los habitantes gozan de la ventaja de tener agua dulce en un trayecto de milla y media. En la playa había enormes montones de mercancías y el sitio reflejaba cierta actividad. Por la tarde di un cordial adiós a mi compañero Mariano González, con quien había cabalgado tantas leguas en Chile. A la mañana siguiente el Beagle zarpó para Iquique en Perú."

Colaboración: Litoral Manuel COFRÉ Muñoz

NOTA: La explicación inicial y los pocos pasajes elegidos del diario de viaje de Charles Darwin que se presentan, fueron seleccionados por el Litoral Manuel Cofré Muñoz, destacándose la extraordinaria fuerza y trabajo realizado por los "apiris" en condiciones adversas al interior de las minas y las alusiones a los terremotos y temblores que ocurrieron durante su paso por Chile.



MUNICIPALIDAD DE CALDERA

SESIÓN EXTRAORDINARIA Y ESPECIAL DEL 31 DE MAYO DE 1879

“Sesión extraordinaria y especial del 31 de Mayo de 1879, pedida por los Señores

Alcalde don Germán de la Piedra y Rejidor Don Carlos Porter W.

Se abrió la sesión a las 3 h. 50' P.M.

Presidió el Sr. Gobernador don Cesareo Aguirre y asistieron los Srs. Alcaldes Piedra y Toro; rejidores Navarro, Porter, Beytia; procurador, tesorero y secretario.

Leida el acta de la sesion anterior fue aprobada.

Se dio cuenta:

1° De la siguiente nota:

“Señor Presidente, Ilustres colegas.-

La victoria alcanzada por dos naves de madera, las mas débiles de nuestra escuadra, sobre dos blindados formidables que llevan todavía consigo la ventaja de la sorpresa preparada, es una hazaña sublime.- Mirad allí a la “Esmeralda”, es cascaron carcomido por los años i cargando apenas con el peso de sus glorias, miradla como impávida sostiene el tremendo cañoneo de tierra i el del “Huascar” famoso.- Mas allá la “Covadonga” acepta serena el desafío de la “Independencia”; Los jigantes de fierro van, sin duda, a dar pronta cuenta de los pigmeos de madera.

Corre el tiempo, la escena cambia: la estrategia Chileno rinde a la “Independencia”; la “Covadonga” cosecha frescos laureles.- El Huascar hiende, al fin, a la “Esmeralda” pero todo no se ha perdido aun.....Prat decide el abordaje, sus

compañeros le siguen pero se hunde demasiado pronto la vieja corbeta y cuatro héroes, no sin causar estragos, sucumben sobre el puente del “Huascar”.

Cien náufragos gritan ¡Viva Chile! Al desaparecer en el abismo lo último que de la “Esmeralda” queda, el immaculado tricolor.

Condell salva a la “Covadonga” para probar al peruano que vale mas el blindaje de los corazones que la coraza de sus naves. El destino se cumple i una jornada heroica, sublime, da nuevo brillo a los anales de Chile.

Perdonad que un argumento digno de ser cantado por un Homero, un Ercilla o un Quintana, haya sufrido con humilde prosa para formular el siguiente proyecto de acuerdo:

La Municipalidad de Caldera, sesion extraordinaria y especial, acuerda:

Primero.- Invitar a las Municipalidades de la República para solicitar del Soberano Congreso un premio especial digno de los héroes de Iquique, insinuando que ese premio consistiera de una gratificación a las viudas y huérfanos de los fallecidos y de un monumento público conmemorativo al que suscribieras todas las Municipalidades.

Segundo.- La Municipalidad de Caldera adopta al primojénito del valiente Prat para los efectos de su educación.

Tercero.- Este acuerdo se comunicará a las Municipalidades i a la Señora viuda de Prat para los efectos consiguientes i sin esperar la aprobación de acta.



Caldera, Mayo 31 de 1879.- G. De la Piedra.- C. Porter W.-

Puesto en discusión el anterior proyecto, el Sr. Rejidor Navarro dice aprueba en todas sus partes el proyecto presentado por sus colegas.-

El Sr. Presidente lo acepta también con toda efusión y manifiesta su sentimiento por la inasistencia de algunos Srs. Municipales a esta sesion, pues hubiera deseado que para llevar

acabo una idea tan noble y patriótica no debiera haber faltado uno solo.-

El Sr. Alcalde Piedra indica que si el proyecto es aprobado, lo sea poniéndose de pie todos los Srs. Municipales, i así se hizo.-

Se levanto la sesion a las cuatro y media de la tarde.-

Cesáreo Aguirre

Jorge Garin Secº.-"

« Al Presidente de la I. Municipalidad de Caldera.”

Señor:

Recibí oportunamente la sentida nota por la que la Ilustre Municipalidad de Caldera, inspirada en el más elevado patriotismo, se digna asociarse a mi dolor i me comunica haber adoptado al primogénito de Arturo Prat, para los efectos de su educación. Si hai un presente digno de la memoria de mi Arturo i grato a mi corazón de madre, es el que los magnánimos representantes de esa Ilustre Ciudad, me ofrecen como consuelo en mi orfandad.

Mi pequeño Arturito, único hijo varón que me ha quedado, es el tesoro i la esperanza de mi triste vida, i todo mi anhelo es ver desarrollarse, por medio de la educación, los sentimientos y virtudes que, como herencia de su Padre, reposan en germen en su tierna alma.

Al darme tan espontáneamente i generosamente la seguridad de mi querido hijito tendrá la educación que ambiciono, esa Ilustre Corporación ha llevado, estoi cierta, paz i consuelo al alma de mi Arturo, i ha empeñado así profundamente mi gratitud.

Sírvase usted, señor, hacer presente estos sentimientos al Ilustre Cabildo que dignamente preside, i asegurarle que el hijo de Arturo Prat, tendrá a gran honor recibir de ese pueblo viril, que se conmueve por todo lo grande i heroico, una educación que haga renacer en él, la simpática figura de su padre. I usted, señor tenga a bien aceptar la particular consideración con que tengo el honor de suscribirme de usted atenta y afectísima S.S.

Carmela Carvajal de Prat

NOTA: La presente Acta de la Municipalidad de Caldera del año 1879 que decide adoptar al hijo de Arturo PRAT para los efectos de su educación y la carta de agradecimiento por parte de la Sra. Carmela CARVAJAL, es un hecho histórico y poco conocido.

*Colaboración: Capitán de Fragata Litoral Sr. Germán LLANOS Silva
Gobernador Marítimo de Caldera*



EL TRASLADO DE LA LPM 4412 AL LAGO O'HIGGINS

Durante la carrera naval, todo servidor se enfrenta a desafíos que se incrustan en la memoria y que otorgan un innegable orgullo por la tarea cumplida y satisfacción personal, al recordar los eventos y contrariedades que se hizo menester superar. El traslado de la Unidad Marítima LPM 4412 desde Puerto Chacabuco hasta Puerto Bahamóndez, cumple plenamente con las características antes señaladas.

Las primeras tareas desarrolladas fueron la navegación desde Puerto Chacabuco hasta Puerto Montt, durante un período en el cual la Unidad estuvo operando en esa zona y comenzando con todas las coordinaciones para el traslado desde Puerto Montt a Puerto Natales, el que se vería materializado el 20 de noviembre al embarcar la lancha en

la motonave "Puerto Edén" de NAVIMAG. Después de un viaje de tres días recaló a Puerto Natales, comenzando en ese puerto los preparativos para la tarea más riesgosa y emocionante de su travesía, el traslado por tierra desde Puerto Natales hasta la ribera del lago Binacional O'Higgins - San Martín, 370 kilómetros por camino asfaltado y 120 kilómetros por camino de tierra, con puentes, riachuelos producto del deshielo en la cordillera y cuestras que podían conjugarse para evitar el cumplimiento de la meta.

Durante los preparativos en Puerto Natales, el primer gran escollo consistió en que la particular tarea a ejecutar, no estaba considerada como un trámite habitual dentro de los movimientos de carga chilena que se efectúa por territorio argentino,

por lo que se empleó gran cantidad de tiempo en intentar obtener el documento que autorizara este tránsito. A pesar que existían los documentos de coordinación anteriores, en cada conversación con algún funcionario involucrado se terminaba explicando con detalles cual era la idea de maniobra y la importancia del cumplimiento de la misma.

Por otra parte, el Agregado Naval ante la embajada de Chile en Argentina, CN Sr. Mario ALFIERI, efectuaba ingentes esfuerzos para lograr con todas las autoridades argentinas, las coordinaciones necesarias para permitir un expedito tránsito de la comitiva que efectuaría el traslado de la Unidad: Un tracto camión, la Unidad sobre su carro de arrastre y dos vehículos 4x4 para apoyo.

Previa creación de un grupo "Whatsapp" para efectuar las coordinaciones de detalle en tiempo real entre todos los involucrados, considerando al Agregado Naval en Argentina y al Jefe del Departamento de Planes Directemar en Chile y asegurado el trámite aduanero, el día 2 de diciembre a las 06.00 hrs. se dio inicio al traslado, saliendo desde Puerto Natales hacia el paso "Río Don Guillermo" a 60 kms. aproximadamente de la ciudad. En este lugar se comprobó inmediatamente el fruto de las gestiones efectuadas por el Departamento de Planes de la D.G.T.M. en la Dirección Nacional de Aduanas en Valparaíso, al efectuar un cruce expedito y sin contratiempos. Al seguir la ruta hasta el puesto fron-

terizo argentino, personal de Gendarmería de ese país se encontraba en espera nuestra para efectuar la respectiva escolta por su territorio. Luego de los trámites de rigor, se inició la ruta hacia la localidad de Tres Lagos, lugar donde pernoctaríamos durante este primer día.

Vale mencionar que en este primer tramo de nuestra ruta, el más "fácil", Gendarmería Argentina hizo un apoyo profesional, asegurando nuestro traslado al ordenar a los vehículos mayores que se detuvieran a la berma del camino para evitar todo tipo de riesgo. Durante este día, nuestro mayor momento de nerviosismo consistió en el tránsito por la cuesta "Miguez", en las cercanías de la ciudad de Calafate. Esta cuesta es una pendiente de aproximadamente 8 kilómetros de largo, durante los cuales se comprobó la efectividad del sistema de frenos con que cuenta el carro de arrastre de las lanchas Tipo Arcángel.

Llegamos a la localidad de Tres Lagos a las 22.00 hrs., aún con un poco de luz de día, como es característico en la Patagonia en esta época del año. Como grupo nos coordinamos para resguardar la Unidad, comer algo y descansar para iniciar la siguiente etapa, a primeras luces del día siguiente.

Ya es 3 de diciembre y a las 06.30 iniciamos el segundo día, ahora con la dificultad de seguir por un polvoriento camino con todos los inconvenientes



que sabíamos que encontraríamos y con la certeza de que algo más se nos podía sumar.

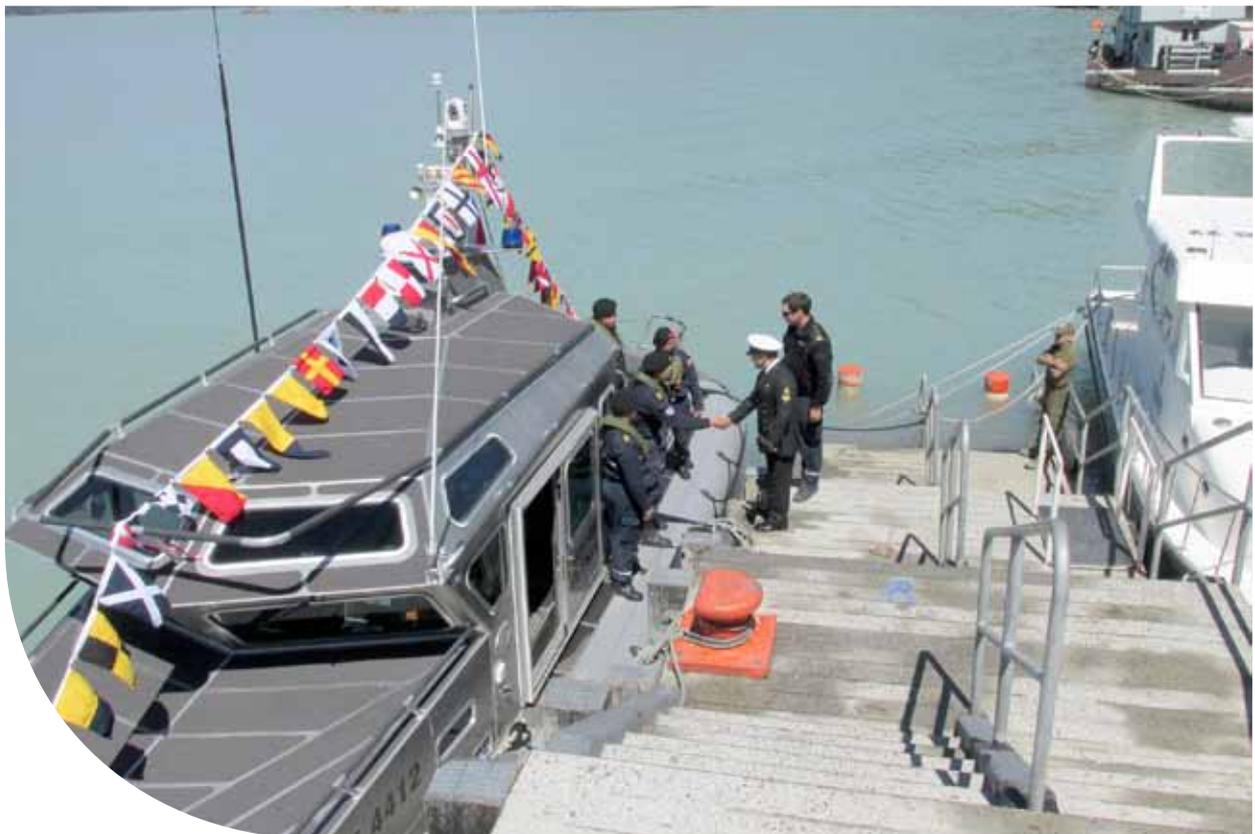
Los primeros 80 kms. se hicieron a una velocidad conveniente y con dificultades que no se tradujeron en mayores esfuerzos, sólo con la debida precaución al entregar las instrucciones al chofer al cruzar los puentes o cercos más estrechos de las estancias. Ya con el lago a la vista es donde el camino se nos puso difícil, primero el terreno suelto no nos permitía subir las pequeñas cuestas con la suficiente tranquilidad. Al camión le sobraba fuerza, pero los cascajos sueltos del camino le quitaban tracción, así que la solución inmediata fue acoplar uno de los vehículos de apoyo a la tira y subir con la máxima precaución.

El segundo escollo fue el cruce de algunos puentes, en los cuales solo quedaban 10 cms. por lado para maniobrar. Más de una vez el conductor se llevó una reprimenda por parte de estos marinos que miraban la maniobra y no querían arriesgar por nada

del mundo la integridad de su lancha. Hacer un alto en el camino para preparar algo para almorzar (un asado a la rápida en plena pampa), fue una buena manera de relajar tensiones y preparar la segunda parte del día.

Ya a las 17.00 hrs. de ese día llegamos al sector convenido en el viaje de evaluación efectuado en septiembre, para la maniobra de desvarado de la lancha. Gran sorpresa nos tenía el lago, el nivel que habíamos encontrado en el viaje anterior, en vez de subir, como es tradicional por los deshielos, había bajado. Con esto la playa se encontraba mucho más lejos de lo que se había observado y, por otra parte, no teníamos la certeza de las características del fondo. La solución, después de analizar el trayecto hasta el agua fue... que este oficial se sacara los zapatos y se tirase al agua, después de unos minutos de verificar el fondo y ya con la piel entumecida, ¡¡relevos!! Ahora voluntariamente el Cabo Rebolledo, motorista de la lancha, es quien verifica un lugar adecuado.

LPM 4412 en el muelle fiscal de Villa O'Higgins y su dotación recibiendo los saludos del Alcalde de Mar Sgto. 2° LT Sr. Aarón Matamala Vergara





Muy a pesar nuestro, la profundidad de app. 80 cms. se mantenía hasta una distancia de unos 25 metros al interior del lago, por lo que no se contaba con la pendiente necesaria para arrojar la Unidad al agua. Cambio de planes y a seguir avanzando por el camino, hacia un sector en que Gendarmería Argentina tiene un puesto denominado "Cóndor". Allí existe una pequeña bahía, con características que permitían la maniobra pero que para acceder a ella se requiere bajar una pendiente muy fuerte en curva y, además de eso, atravesar dos puentes más que no teníamos contemplados.

Luego de arduas horas de trabajo, con hermosas postales del lago, la pampa y el esfuerzo del trabajo efectuado para llegar a ese lugar, alrededor de las 23.00 hrs. logramos recalar al sector del puesto de Gendarmería, muy cansados y ya muy amigos de los gendarmes argentinos que nos escoltaban, quienes nos ayudaron en cada una de las dificultades que encontramos, casi tomando como tarea propia el traslado y cuidado de la Unidad.

Al día siguiente, ya 3 de diciembre, se inicio la bajada al lago con una maniobra expedita y sin mayores inconvenientes, pero era muy temprano para sentirse contento, algo más nos tenía preparada la travesía. Ya con el camión enfilado y con la Unidad y dotación preparada para la puesta en servicio, nuevamente un imponderable, la orilla del lago es firme pero a unos metros el fondo se transforma en barro

y el carro de arrastre se comienza a trabar, a pesar de todas las precauciones tomadas. Lo anterior nos obliga a tomar otras precauciones y a efectuar una maniobra más lenta.

Como el lago está tan bajo y al parecer al Cabo Rebolledo le quedó gustando el agua, sin voz de mando, nuevamente se tira al agua a verificar el fondo y la seguridad de la maniobra. Luego de tres horas de trabajos, al fin la Unidad está flotando y lista a comenzar su histórica navegación hacia aguas chilenas para recalar a Puerto Bahamóndez. Emociona ver la cara de orgullo y satisfacción de su Dotación. Una señal de despedida con el Patrón y los mejores deseos para el desempeño en su nuevo puerto.

Anecdótico es comprobar que los gendarmes argentinos y el personal de la Prefectura Naval que nos acompañaba se sienten orgullosos con el cumplimiento de la tarea.

Esta comisión efectuada es una maravillosa experiencia de vida para todos los involucrados. El esfuerzo e ingenio con que se abordó cada uno de los inconvenientes es, sin duda, un recuerdo que se mantendrá por mucho tiempo en nuestras memorias.

Colaboración: CC LT Sr. Cristián ORTEGA Valdivia

PUERTO DE VALPARAÍSO: UN POCO DE HISTORIA Y CARTOGRAFÍA

DE QUINTIL A VALPARAÍSO

Con el arribo del “Santiaguillo” —nave que apoyaba la expedición de Diego de Almagro—, la bahía de Quintil (actual Puerto de Valparaíso) recibió su primera embarcación española...; corría el año de nuestro Señor de 1536.

Según Benjamín Vicuña Mackenna, esta ciudad nació a la historia en los primeros días de septiembre de 1536, cuando a Juan de Saavedra se le encomendó la misión de llegar por tierra desde el caserío indígena de Cancanicagua, actual San Felipe, hasta la bahía de Quintil. Allí, tenía que recibir al navío “Santiaguillo”, el que recaló en lo que actualmente es la **plaza Echaurren**. La embarcación, de 18 metros de eslora por 5 de manga, dos palos con aparejo latino, había sido la única nave sobreviviente de tres barcos con abastecimientos venidos desde el Perú.

Por entonces, la vasta bahía de Quintil estaba habitada por los changos, indígenas nómades y pescadores que, con gran destreza, utilizaban para sus faenas de navegación y pesca, balsas hechas con cuero de lobo marino inflado.

Esta bahía, en sus inicios, solamente fue el lugar de arribo para las naves procedentes del Virreinato del Perú y pasarían bastantes años antes de ser habitada por los españoles; puesto que el paso por la bahía de Quintil fue rápido y sin mayor importancia para ellos. Hasta los últimos años del siglo XVI, Valparaíso figura como un lugar abandonado, donde no había población establecida. Supuestamente, la Corona Española recomendaba no fundar ciudades en las costas, sino que, solamente adentrándose en las nuevas tierras, donde el clima y las condiciones de los suelos fueran favorables. Ciertamente ello confabuló para que no se conociera más que



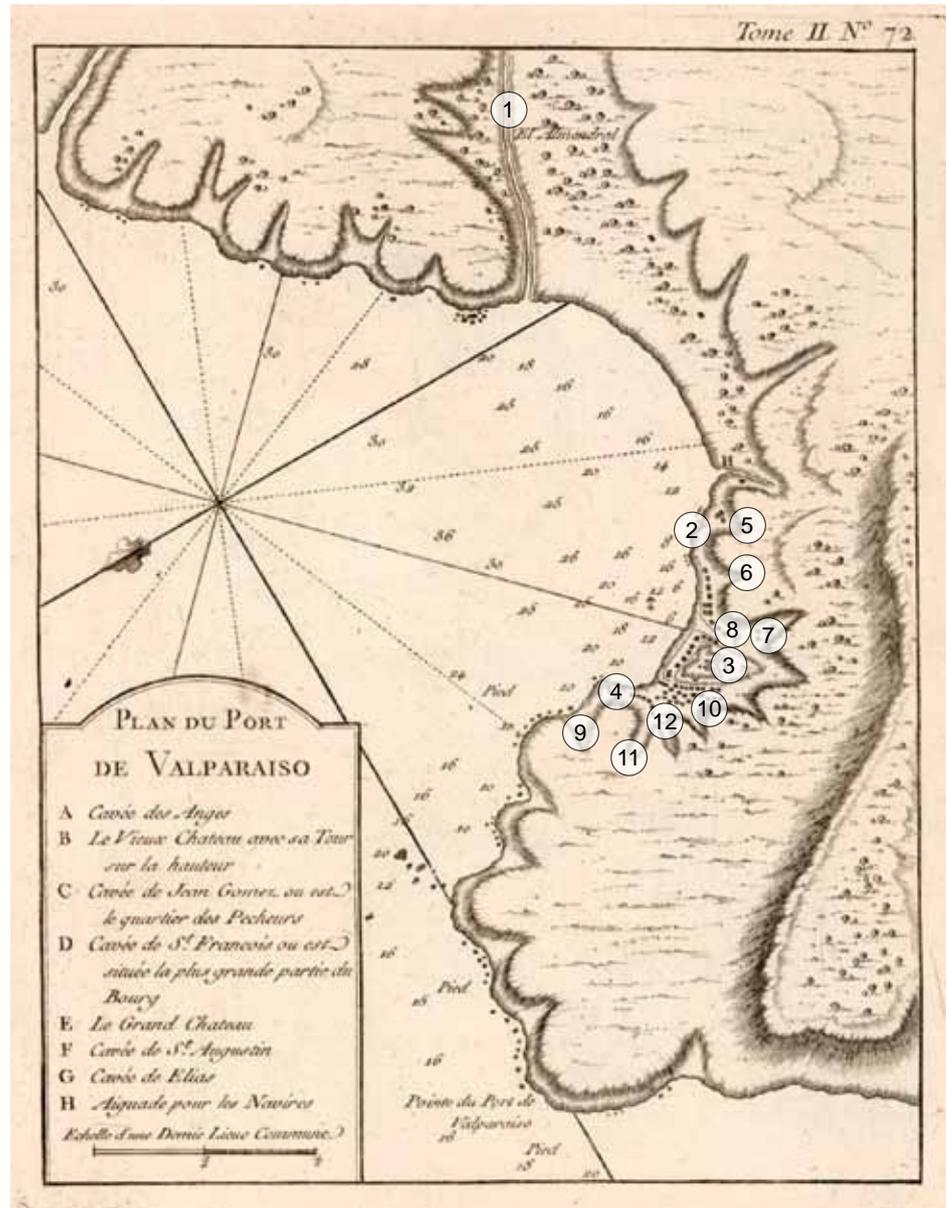
la declaración de Valparaíso como "Puerto de Santiago", en 1544, que realizó el conquistador Pedro de Valdivia.

LOS PRIMEROS CIMIENTOS

Sin embargo, en 1559, comenzó a esbozarse una ciudad, delineada a partir de una capilla construida en la actual ubicación de la **Iglesia de La Matriz**. Desde diciembre de aquel año hasta 1615, diversos corsarios y piratas ingleses, tales como Francis Drake, Richard Hawkins y Oliver Van Noort, saquearon y destruyeron Valparaíso sin miramiento alguno, apoderándose del oro que se enviaba al Perú. Por esta razón, el Gobernador Oñez de Loyola inició en 1594 la construcción del primer reducto fortificado colonial llamado el "Castillo Viejo", al pie del actual **cerro Artillería**. Luego, en 1616, se ordenó la creación del Corregimiento de Valparaíso y en 1682 se le declaró Plaza Militar con varias fortalezas, como el "Castillo San José" en el **cerro Cordillera**, donde actualmente se emplaza el **Museo Lord Cochrane**. En su construcción original residieron por mucho tiempo los gobernadores de la Plaza.

LA CONSOLIDACIÓN DEL PUERTO Y LA CIUDAD

No obstante, su condición inicial, este Puerto estaba destinado a no pasar desapercibido, las ex-



Plan du Port de Valparaíso, 1763, J.N. Bellin. Le Petit Atlas Maritime, tome II N°72, Paris, Francia.

- 1.- Sector el Almendral (Estero las Delicias)
- 2.- Posiblemente, Peñón del Cabo
- 3.- Castillo San José (Emplazado en el actual museo Cochrane)
- 4.- Castillo Viejo (Ubicado a los pies del cerro Artillería)
- 5.- Quebrada de Elías (Actual calle Almirante Montt)
- 6.- Quebrada del Almendro (Actual Calle Urriola)
- 7.- Sector el Puerto
- 8.- Quebrada de San Agustín (Actual avenida José Tomás Ramos)
- 9.- Quebrada de los Ángeles (Actuales instalaciones de la Escuela Naval)
- 10.- Quebrada de San Francisco (Actual límite de los cerros Chaparro y Cordillera)
- 11.- Quebrada de los Bueyes (Actual subida Taqueadero)
- 12.- Quebrada de Juan Gómez (Actual subida Carampangue)

portaciones se incrementaron en la segunda mitad del siglo XVIII, destacándose productos tales como vino, sebo, carne salada, cueros y quesos que se enviaban al Perú. La importancia que adquirió el puerto de Valparaíso también se debió a la llegada de navíos desde España. La mayor actividad se presentaba en verano hasta otoño y en invierno se cerraba por el frecuente mal tiempo. Ya en 1730 existían unas 100 casas y cuatro iglesias. En 1789 y 1791 se constituyó un Cabildo, el que en 1802 logró del rey el título de “Ciudad de Nuestra Señora de las Mercedes de Puerto Claro”. La imagen de esta virgen se encuentra hasta el día de hoy en el escudo heráldico de la ciudad.

En 1810, en Valparaíso solamente existía una calle longitudinal que, trazada al pie de los cerros, estaba conformada por dos aldeas, llamadas El Puerto y El Almendral, las cuales se encontraban separadas por una puntilla rocosa, llamada el peñón del Cabo, ubicada frente a la Cueva del Chivato donde hoy se encuentra el edificio del **diario El Mercurio**. Contra este montículo rocoso reventaban las olas, las cuales, en condiciones de alta marea, había que sortear subiendo por la quebrada del Almendro, actual **calle Urriola**, y bajando luego por la quebrada de Elías, actual calle **Almirante Montt**.

Por entonces, en las cercanías del peñón del Cabo, un acaudalado comerciante había construido un muelle llamado Villaurrutia, que fue el primer muelle con que se contó en Chile y el único muelle construido durante La Colonia. En esa época, el mar llegaba hasta las actuales **calles Bustamante, Serrano, Prat y Esmeralda**, es decir, hasta los pies de los cerros.

En 1822, se produjo un terremoto que destruyó gran parte de la ciudad, dejando 78 muertos y 2.110 heridos. Como ha sido característico de la idiosincrasia de nuestro pueblo, después del terremoto se produjo un fuerte auge de la edificación, a la vez que se iniciaron los trabajos de relleno de explanadas para empezar a ganarle terreno al mar.

Bajo la presión del comercio y dada la creciente necesidad de espacio, en 1832 se dinamita el peñón del Cabo y se conecta El Almendral al sector de

El Puerto. Valparaíso se expande y en la Calle del Cabo, hoy **Esmeralda**, se instalan tiendas comerciales y empresas marítimas.

Por ello, donde antes fondeaban naves, se levantaron casas y se trazaron calles. Se construyeron otros muelles para responder al avance comercial del tráfico internacional, a lo cual se sumó la construcción de los primeros almacenes francos para el depósito de cargas provenientes de Europa y Asia.

Esta infraestructura convirtió al puerto en el emporio comercial del Pacífico Sur durante gran parte del siglo XIX, dándole un impulso notable.

PATRIMONIO CARTOGRÁFICO DE LA “JOYA DEL PACÍFICO”

La condición de puerto de Valparaíso, sin duda, ocasionó que desde su descubrimiento numerosos navegantes extranjeros estimaran necesario la realización de algún tipo de levantamiento hidrográfico. La cartografía náutica histórica de Valparaíso no es menor, desde el siglo XVI, navegantes holandeses, ingleses y franceses, levantaron esta bahía, ubicaron algunas profundidades, los nacientes emplazamientos y las numerosas quebradas, que conformaron, sin lugar a dudas, los verdaderos cimientos cartográficos de este puerto.

Sin embargo, en 1877, las modificaciones experimentadas en el puerto de Valparaíso, señaladas anteriormente, demandaban la necesidad de un nuevo plano hidrográfico que indicase el espacio ganado al mar y las alteraciones que pudieran haberse efectuado en el fondo marino.

Por entonces, la naciente Oficina Hidrográfica de la Marina Nacional —creada tres años antes, en 1874— había ejecutado levantamientos en la costa que corre al sur de Valparaíso, lo que obligaba al levantamiento del plano de la ciudad para unir dicha exploración con estudios similares de años anteriores, que se habían practicado en la costa que continúa hacia el norte.

La tarea de ejecutar este levantamiento fue encomendada al Capitán Graduado de Fragata, Sr.



(Valparaíso de 1878, L. Pomar)



RADA DE VALPARAISO

Plano levantado por el Cap. de Frag. Don^{de} Luis Pomar
 y los Tenientes Luis Uribe y Alvaro Bianchi Tupper
 en 1872.

Notas importantes: \blacktriangle Lat. S. 33° 00' 00" S.
 Long. O. 71° 00' 00" W. de G. M.
 20 20' 20" Elevación de los cerros 1700 metros.
 Escala en metros
 Número de 1572

Luis Pomar Ávalos, notable hidrógrafo de la época, y cuya labor quedó plasmada en el Primer Plano Hidrográfico de Valparaíso levantado por la Marina Nacional (ver página 75). El Comandante Pomar realizó este levantamiento teniendo a sus órdenes al Teniente Primero don Luis Uribe Orrego, integrante del que la historia bautizaría como el "Curso de los Héroes" y al Teniente Segundo don Álvaro Bianchi Tupper.

El levantamiento que dio origen a este plano, comprendió desde la Quebrada de la Matancilla (al norte de Quebrada Verde) hasta la caleta de Concón. Fue dibujado a escala 1: 20.000 y ejecutado mediante triangulación con teodolito, cuyos triángulos se calcularon trigonométricamente.

Esta triangulación comprendió 29 puntos notables del Valparaíso de la época, que sirvieron para fijar las sondas de la bahía, torres de iglesias, edificios públicos y particulares, astas de banderas de los fuertes, entre otros. De acuerdo a lo que señala el mismo comandante Pomar: "la posición fue determinada en virtud del valor en metros de sus ordenadas y abscisas con respecto a dos ejes que pasan por el Vigía y en dirección norte-sur y este-oeste verdadero; obteniendo así la posición de todos los vértices de la triangulación".

De este modo y junto con la recopilación de cuantos datos dispersos existían en varias oficinas, como en la Dirección de Obras Públicas, Archivo de la Ilustre Municipalidad, Empresa de Ferrocarriles Central y los datos recolectados por la comisión que levanta el plano topográfico de la ciudad, se completó la información de este documento cartográfico.

La descripción que complementa este levantamiento, está contenida en el Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile Nº 4 del año 1878, y constituyó

lo que posteriormente se adicionó a la publicación náutica que describe la derrota de esta área (Pub. SHOA 3001 Derrotero de la Costa de Chile).

A continuación, se transcribe una pequeña parte del texto del anuario de 1878, que refleja el auge que tuvo este puerto desde mediados del siglo XIX. A pesar del cierto desdén que tuvo su origen, Valparaíso llegó a conocerse como "La Joya del Pacífico".

"Valparaíso posee también varias otras iglesias y capillas católicas y protestantes, un hospital de caridad, lazareto y hospicio; establecimientos de educación como son: un liceo superior, seminario, escuelas primarias y colegios particulares para la enseñanza en los ramos de comercio e idiomas; una biblioteca pública y otra para la marina; tres diarios, dos periódicos en idiomas extranjeros, varias imprentas; bancos, compañía de seguros y muchas sociedades anónimas. Posee tres cementerios, varios jardines y lugares de recreo, hoteles, clubs y está por fin servida por compañías de bomberos en caso de incendios; agua potable aunque no muy abundante, gran número de carruajes, un ferrocarril de sangre que la recorre en toda su longitud y un buen alumbrado de gas. Su numerosa policía de aseo y seguridad no deja nada que desear. Está ligada a Santiago por un ferrocarril a vapor de 183 kilómetros de longitud. Tiene también varias líneas telegráficas con esta capital y la República Argentina, por cuya línea se reciben telegramas desde Europa; posee también un cable submarino con el Perú (...)"

**Colaboración: PaC María Inés Pérez,
Mg. en Comunicación,
Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la
Armada de Chile**

BIBLIOGRAFÍA:

Vásquez, N; Iglesias, R. y Molina, M. (1999). Cartografía Histórica de Valparaíso. Ediciones Universitarias de la Universidad Católica de Valparaíso.

Oficina Hidrográfica de Chile (1878). Anuario Hidrográfico de la Marina. Tomo IV. Imprenta Nacional.

Memoria Chilena: <http://www.memoriachilena.cl>





BITÁCORA DE LA COFRADÍA

LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO

Libro de Recepción y Despacho, es un documento utilizado por la Autoridad Marítima donde se registra información sobre los buques que recalán y zarpan de los puertos nacionales y que, en el caso de nuestra Cofradía, también ha sido denominado como “BITÁCORA”, donde se recoge y guarda la información de las actividades más relevantes efectuadas por la COFRADÍA y por la DIRECTEMAR durante el período anual correspondiente, para conocimiento de los actuales y futuros integrantes de la especialidad Litoral.

A continuación se detallan los principales eventos, reuniones y otras actividades sucedidos tanto en el ámbito de la propia Cofradía como en la DIRECTEMAR, en el período comprendido entre el 1 de julio de 2015 y 30 de junio de 2016:

1.- CAPITANÍA MARÍTIMA:

Conforme con lo establecido en el Capítulo V, artículo vigésimo octavo de los Estatutos de la Cofradía, cada dos años debe renovar su Directorio. Por lo anterior y considerando que la Capitanía Marítima electa en el mes de agosto de 2014, cumple el presente año dos años de desempeño, en agosto de 2016 se deberán realizar elecciones para designar a los nuevos integrantes de la Capitanía Marítima

que deberán regir los destinos de la Cofradía por el período 2016 – 2018.

Por lo señalado, la Capitanía Marítima que actualmente dirige los destinos de la Cofradía, deberá entregar el mando de la Cofradía, al nuevo Directorio elegido, durante la celebración de su vigésimo segundo aniversario.

Los integrantes de la actual Directiva, son los siguientes cofrades:

Presidente	Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario	Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides
Tesorero	Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz
Director	Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo
Director	Litoral Sr. Luis BURGOS Velásquez
Director (página WEB)	Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo
Director suplente	Litoral Sr. Jorge EGAÑA Polhwein
Director suplente	Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar
Director suplente	Litoral Sr. Luis TAGLE Orellana

2.- REGISTRO DE MATRÍCULAS:

Litorales Inscritos:

Al 30 de junio de 2016, se registran 223 litorales matriculados activos, a los cuales debe agregarse a 160 Balandras, conformándose un total de 383 integrantes de la familia Litoral.

Los litorales señalados a continuación, incrementaron el Rol de la Cofradía, en el período comprendido entre el 1 de julio de 2015 y 30 de junio de 2016:

CF LT (R)	Rodolfo VALDENEGRO D'alencón, Rol N° 256, a/c del 7 de octubre de 2015
CF LT	Felipe HERNÁNDEZ Gallardo, Rol 257, a/c del 7 de octubre de 2015
CF LT	Henry CAMOUSSEIGHT Varas, Rol N° 258, a/c del 18 de noviembre de 2015
CC LT	Mauricio ELGUETA Orellana, Rol N° 259, a/c del 18 de noviembre de 2015
CF LT	Ignacio ROJAS Gajardo, Rol N° 260, a/c. del 31 de marzo de 2016
CN LT (R)	Marcos RIFFO Hutinel, Rol N° 261, a/c del 31 de marzo de 2016
T1° LT	Esteban ÁVILA Figueroa, Rol 262, a/c del 30 de junio de 2016

Bajas:

Litoral Daniel SARZOSA Bustos (QEPE)

Con fecha 3 de agosto de 2015 y con gran pesar, la familia Litoral se informó de la partida al Mar de la Eternidad, luego de una larga y penosa enfermedad, de nuestro estimado y querido Litoral Sr. Daniel SARZOSA Bustos, quien fuera en vida el primer Subdelegado Marítimo de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, creada el año recién pasado por la Cofradía "Hombres del Litoral".

El Comandante SARZOSA ingresó a la Cofradía en julio de 2005, con el Rol N° 102, participando activamente en las actividades realizadas y, posteriormente, al radicarse en Concepción continuó participando, desplazándose a Viña del Mar cuando se realizaban las recaladas con Balandras. Posteriormente, al crearse la Subdelegación Marítima de Talcahuano, fue uno de los impulsores de esta iniciativa, siendo nominado como el primer Subdelegado.

Sus restos mortales fueron velados en la Capilla Naval de Talcahuano y sus exequias se realizaron en el Cementerio Parque de Concepción, luego de una misa por el descanso de su alma. La Cofradía se hizo presente con la participación de muchos

de sus integrantes, varios de ellos compañeros de promoción, entre los que estaba nuestro Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F.

Junto con lamentar profundamente la partida del Litoral Subdelegado SARZOSA, la Cofradía hizo llegar a su Balandra Antonia y a su familia, en esos momentos de dolor, el más sincero y sentido pésame junto con ofrecerle todo el apoyo que estimaran necesario, durante esos duros momentos al enfrentar la temprana partida de un ser tan querido como lo es un Hijo, Padre y Esposo, deseando asimismo que pudieran aceptar con Fe esta transitoria separación y les otorgara una pronta resignación y paz a sus espíritus.

Litoral Jorge MANRÍQUEZ Bravo (QEPE)

El 16 de junio de 2016, en la madrugada, inició el viaje al Mar de la Eternidad, el Litoral Mayor Don Jorge MANRÍQUEZ Bravo, socio fundador de nuestra Cofradía con el Rol N° 3. Su promoción en la Escuela Naval era la 53.

Desde los inicios de la Cofradía, participó activamente en las actividades realizadas, siendo posteriormente designado como Litoral Mayor, acorde

con lo establecido en los Estatutos que la rigen, al ser el Litoral Activo más antiguo de la especialidad y cuyo nombramiento fue aprobado por el Directorio de la Cofradía.

Sus restos mortales fueron velados en la Capilla Naval de Las Salinas para posteriormente, luego de una misa por su eterno descanso, ser sepultado en el Cementerio N° 3 de Playa Ancha.

Participaron en sus exequias un gran número de integrantes de la Cofradía, encabezados por el Litoral Presidente, Sr. Ricardo BÖKE F. También, entre otros oficiales estuvieron presentes el OLMA Contralmirante LT Sr. Otto MRUGALSKI M. y el Contralmirante LT Sr. Mario MONTEJO O.

Durante la despedida de sus restos mortales en el Cementerio de Playa Ancha, hizo uso de la palabra, en nombre de la Cofradía, el Vicepresidente Litoral Sr. Manuel COFRÉ M. quien expresó:

“El fallecimiento de un camarada, más aún cuando es inesperado, es, por cierto, un impacto para muchas personas e instituciones a la cual perteneció, en el caso nuestro es un impacto al centro del corazón de la Cofradía Hombres del Litoral.

Duele más, cuando a quien se despide en este Campo Santo, exhibe una vida profesional y personal que han hecho honor a mantener plenamente la identidad que caracteriza al “hombre del litoral”.

Aquí es donde, en esta fiel verdad, sobresale la singularidad de nuestro Litoral Mayor, Capitán de Navío LT. Don Jorge Manríquez Bravo.

Litoral de identidad pura, de gran vocación y cariño por su especialidad, conjugando eficaz y profesionalmente el servicio público marítimo con la inquebrantable mística de la solidaridad, generosidad y coraje albergados en la noble misión sustantiva “SIEMPRE LISTOS” del Servicio del Litoral.

Jefe y educador ejemplar, exigente en la entrega diaria de un trabajo eficiente y ético. Caballeroso, sociable, simpático y de gran amistad en sus relaciones humanas, tanto en el ámbito naval como civil.

Su identidad férrea con su especialidad, unida a sus cualidades de hombre de bien, y su espíritu de cuerpo, le dan entusiasmo y fuerza para contribuir a la creación de la Cofradía Hombres del Litoral, en el año 1994, Corporación que alberga, desde entonces, voluntariamente, a los especialistas Litoral dentro de un marco profesional, de ética y camaradería con el propósito de apoyar especialmente el prestigio del Servicio del Litoral en la Armada y posicionar, profesionalmente, la especialidad Litoral en el ejercicio de las actividades externas.

Dentro de dicho propósito, el Litoral Jorge Manríquez participa activamente en el quehacer de la Cofradía. Su actividad de vida corporativa y su antigüedad de especialista, le dan mérito, el 30 de agosto de 2004, a ser investido con previa aprobación de la Asamblea General y conforme al Protocolo de rigor como LITORAL MAYOR de la COFRADÍA.

¡Gracias Litoral Mayor Jorge Manríquez Bravo!

Vuestra activa y fructífera participación han trazado ruta en la carta de navegación de la Cofradía, y su ejemplo queda como legado, testimoniándolo, en letras indelebles, en la bitácora de la Corporación, que es vida e historia de lo más importantes acaecimientos de nuestra Cofradía.

En el cobijo de una serena congoja y en el sosiego de la paz, expreso en nombre de la Cofradía Hombres del Litoral, los sentimientos de pesar a su digna esposa Sra. Maggi, sus hijos Carolina y Jorge Andrés y a sus queridos nietos. ¡Reconfortad la tristeza de vuestros corazones! Vuestro esposo, padre y abuelo no ha fallecido, porque quien hace ejemplo da sentido a la existencia humana y jamás perecerá en la mente y siempre será recordado por su familia y sus amigos.

¡Litoral Mayor Jorge Manríquez Bravo! La Cofradía Hombres del Litoral en mérito a tu ejemplar vida personal y corporativa, que amalgaman fidelidad y un inquebrantable cumplimiento de su Código de Honor, perpetuará tu distinguido nombre en los bronce forjados de vocación, identidad y tradición como ¡Hombre Bravo del Litoral: Caballero de Océano y de Vida!

¡Litoral Mayor Jorge MANRÍQUEZ Bravo! : descansa en paz..."

La Cofradía, además de lamentar con mucho pesar la partida del Litoral Mayor Don Jorge MANRÍQUEZ, entregó sus saludos y más sincero y sentido pésame a su Balandra Sra. Margarita y su familia, por la partida de un ser tan querido, rogándole al Altísimo para que puedan aceptar con Fe esta transitoria separación y les otorgue una pronta resignación y paz a sus espíritus, ofreciéndoles todo el apoyo que fuera necesario durante esos momentos de dolor.

3.- ACTIVIDADES MÁS IMPORTANTES DEL PERÍODO JULIO 2015 – JUNIO 2016:

Recalada del mes de julio

El jueves 2 de julio, se realizó la ya tradicional "recalada nocturna" en el surgidero del Restaurante "Mar de Viña", en Cochoa, Viña del Mar, a la que acudieron 28 Litorales, quienes participaron con gran entusiasmo en esta nueva reunión de camaradería y recuerdos.

La actividad comenzó con un ameno intercambio de saludos y novedades acompañado por un muy rico cóctel, que incluía entre otras exquisiteces unas ricas empanadas, todo ello en un cálido, acogedor y temperado lugar, para luego cubrir bancadas y disfrutar de un abundantísimo rancho (buffet y diferentes platos servidos a la mesa) con suficiente aguada y combustible para saciar la sed.

El Litoral Presidente al inicio del rancho, fundamentó la "recalada" con unas breves palabras de bienvenida, agradeciendo el apoyo brindado por los Cofrades, siguiendo posteriormente con el tradicional brindis que nos identifica. Continuó la "recalada" con la lectura del Boletín Meteorológico por parte del Litoral Secretario, donde plasmó los acaecimientos ocurridos durante el período.

Debe señalarse que en esa ocasión y como siempre, la amistad, la camaradería, la risa, el relax y el espíritu Litoral estuvieron presentes entre los Cofrades. Asimismo, los cuentos y los "zorros" también aparecieron, lo que contribuyó al espíritu festivo





que reinó durante toda la noche en el surgidero. En resumen y según lo expresaron los asistentes, lo pasaron muy bien. "Bravo Zulú" por todos los participantes.

El Litoral Presidente agradeció la excelente coordinación efectuada por nuestro Litoral de Eventos además del oportuno y eficiente apoyo brindado por el Litoral MESSONES, tarea que sin dudas fue fundamental para el éxito de la Recalada, entregando un "Bravo Zulú" para ambos.

Finalmente, se informó que la familia Litoral se había incrementado con el ingreso de un nuevo cofrade matriculado, el Litoral Mauricio CROSSLEY Ocampo junto a su Balandra Patricia, con lo que nuestro Rol de Tripulación ya lo conformaban 218 Litorales y 155 Balandras.



A una hora prudente se arrió la bandera amarilla (Q), para el otorgamiento de la "libre plática", en donde la pacotilla y los chascarros hicieron de lo suyo, para posteriormente abrirse el portalón a una hora que permitiera a los Hombres Bravos descansar lo suficiente para enfrentar el día viernes con garra y entusiasmo.

Asamblea Anual Ordinaria

Acorde a lo establecido en artículo 53 de los estatutos de la Cofradía, con fecha 7 de agosto de 2015, en las dependencias del CIMAR (Sala de conferencias), a contar de las 12.00 horas se dio inicio a la Asamblea Anual Ordinaria de Litorales, que contó con una asistencia de 37 cofrades quienes se hicieron presente pese a las inclemencias del tiempo.



Previo a la Asamblea, se realizó un emotivo y sencillo Responso, en el Taller de Balsas del CIMAR, efectuado por el Padre Fernando JARPA Parada, Capellán de la Escuela Naval, en el que recordamos a los Litorales caídos en Actos de Servicio y a todos los que ya se encuentran navegando en el Mar de la Eternidad y, muy especialmente, al Litoral Daniel SARZOSA Bustos (QEPD), el primer Subdelegado Marítimo de Talcahuano, quien recientemente zarpará a su nuevo y definitivo Puerto Base.

Iniciada la Asamblea el Litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES B. expuso la Memoria Anual y posteriormente el Litoral Tesorero Sr. Jorge SOBENES M. dio cuenta del Balance de Tesorería correspondiente, los que fueron aprobados por aclamación. Asimismo, se informó que tanto la Memoria como el Balance se encuentran publicados en nuestra página web: www.cofralit.cl.

Posteriormente, al término de la Asamblea se realizó una agradable y entretenida "recalada" en el quincho de las Direcciones Técnicas, ocasión en la que degustamos un buen y generoso cóctel con suficiente aguada y combustible, el que según el Director de Eventos, "valía por rancho", todo ello en medio del permanente y extraordinario Espíritu Litoral que caracteriza a estas reuniones. Pudieron hacerse presente y acompañarnos por un corto período, a pesar de sus ocupadas agendas, el DIRSOMAR Contralmirante LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne y el DIRINMAR Contralmirante LT Sr. Otto MRUGALSKI Meisser, lo que se agradeció sinceramente.

Una vez más y a nombre de la Capitanía Marítima y de la Cofradía toda, se agradeció públicamente al Mando Litoral por la siempre desinteresada colaboración para que las actividades de la Cofradía recalaran a buen y seguro puerto.

Al término de la "recalada", el Litoral Presidente expresó que quería por esta vía agradecer al Directorio (Capitanía Marítima) todo el desinteresado apoyo que brindan a la Cofradía de los Hombres Bravos del Litoral y, en especial, al Presidente, para mantener a rumbo a nuestra Organización por la ruta que nuestros antecesores ya habían trazado, deseando al mismo tiempo que el esfuerzo y el Espíritu Litoral para con la Cofradía siga siendo cada vez mayor, lo que sin dudas está fuertemente arraigado en ellos.

Finalmente y con un sincero abrazo litoral a todos los asistentes, les anticipó, con el propósito de que pudieran organizar sus agendas, que se volverían a encontrar, Dios mediante, el 7 de septiembre a las 12:30 horas en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, para celebrar un nuevo aniversario de la Cofradía y en la que nos acompañará el Sr. Comandante en Jefe de la Armada.



Aniversario de la DGTM y MM y Día del Litoral

El viernes 28 de agosto, se realizó en el recinto de la Direcciones Técnicas, en Playa Ancha, la ceremonia para conmemorar el 167° aniversario de la DGTM y MM y el día de la Especialidad Litoral, con la presencia del Ministro de Defensa, Sr. José Antonio GÓMEZ, del Comandante en Jefe de la Armada Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M., del Secretario General Electo de la Organización Marítima Internacional (OMI) Sr. Ki-Tack Lim, además de la concurrencia de diversas Autoridades Marítimas y representantes de Armadas del Continente, participando también el Presidente de la Cofradía, Litoral Sr. Ricardo BÖKE F. y otros oficiales litorales integrantes de la Cofradía del Litoral.

El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton, en su discurso destacó que la Dirección General, junto a sus Direcciones Técnicas subordinadas, las Gobernaciones Marí-

timas, Capitanías de Puerto y Alcaldías de Mar y todos sus integrantes, son "la expresión del Estado en el mar", siendo esa característica esencial en la misión asignada.

También expresó que la DIRECTEMAR ha asumido esas tareas con profesionalismo y eficiencia, adecuándose a los cambios vertiginosos que se registran en el sector marítimo.

Destacó también la incorporación de los Patrulleros de Zona Marítima (OPV), naves especialmente diseñadas para operar en la Zona Económica Exclusiva y en las tareas de vigilancia, control y búsqueda y salvamento y también como apoyo a las zonas aisladas.

Señaló, además, la adquisición de lanchas patrulleras costeras, muy versátiles con gran capacidad de reacción y que operan en funciones preventivas y de policía marítima desde Arica hasta Puerto Williams, sumado al ingreso próximamente de una lancha hidrográfica, para realizar tareas propias del SHOA.





Finalmente, el Almirante SCHWARZENBERG señaló que la especialidad del Litoral cumple su rol con sobriedad y discreción y se ha ganado un justificado respeto, tanto al interior de la Armada como frente a las entidades civiles nacionales e internacionales con las cuales debe contactarse a diario.

Posteriormente se hizo entrega de reconocimiento a Oficiales y Gente de Mar, por su destacado desempeño al cumplir tareas de salvaguardia de la vida humana en el mar, entregándose también el distintivo "Bases Antárticas del Ejército, Armada y Fuerza Aérea de Chile" al CF LT Sr. Javier VÁSQUEZ Vásquez por su servicio como Gobernador Marítimo de la Antártica.



Recalada de Aniversario

El lunes 7 de septiembre de 2015, a las 12.30 horas como se había informado oportunamente, se llevó a efecto la Recalada de Aniversario para conmemorar los 21 años de existencia de la Cofradía, los 167 años de la DIRECTEMAR y el aniversario de la especialidad Litoral, en el Surgidero del Club Naval de Valparaíso. En la ocasión participaron 47 Litorales, destacándose la presencia del Litoral Sr. Jaime VIZCARRA, quien procedía de Cartagena de Indias, Colombia, donde trabaja desde hace algunos años.

Asimismo asistieron a la recalada el “polizón” y futuro Litoral don Rodolfo VALDENEGRO y otros seis invitados: el Sr. CJA con su Ayudor, los Sres. Sub DIRSOMAR, Sub DIRINMAR, el Subdirector del SHOA y el Sub DIRECTEMAR. Lamentablemente, por razones del Servicio no fue posible la participación de ninguno de los cuatro Directores.

Se inició la “recalada” con la recepción de los invitados por parte del Presidente y miembros de

la Capitanía Marítima, para continuar con un breve, sencillo y animado cóctel, seguido por la tradicional fotografía en el hall principal del Club.

A continuación los asistentes fueron invitados a cubrir “chazas” en el salón dispuesto para el rancho, donde el Litoral Presidente dio la bienvenida y abrió la sesión con el tradicional brindis de la Cofradía.

Luego de disfrutar de una sana y apetitosa “entrada”, el Litoral Secretario pasó a leer el Bole-tín Meteorológico y NURLIT dando cuenta de los acaecimientos del mes anterior, donde entre otros eventos informó de la Asamblea Anual. Asimismo se le otorgó Diploma por 20 años de membresía en la Cofradía al Litoral Juan CASTRO Mardones, el que fue entregado por el Litoral Presidente y el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN C.

Continuó la “recalada” con degustación del plato de fondo, mientras el Litoral Presidente trazó su “Carta de navegación” en conmemoración a las efemérides ya señaladas. Finalizada su inter-



vención, se solicitó al Litoral Vicepresidente que justificara la entrega y explicara el significado de la Condecoración al Mérito que entregarían posteriormente al Sr. Almirante don Enrique LARRAÑAGA Martín.

Cabe señalar que durante su intervención, el Litoral Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ M. destacó, entre otros antecedentes y hechos relevantes que la Cofradía tuvo presente para justificar la entrega de la Condecoración, el gran impulso que el Almirante LARRAÑAGA dio a la DIRECTEMAR, destacando los logros alcanzados por esta tanto a nivel nacional como internacional, además de dar a conocer el quehacer profesional y calidad de sus especialistas.

Luego de la reseña entregada por el Litoral Vicepresidente, el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE acompañado por el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN, impusieron la Condecoración al Sr. Almirante.

Posteriormente el Almirante manifestó unas sentidas palabras de agradecimiento por la condecoración recibida y a los Litorales por el apoyo brindado durante su gestión de 4 años como Director General en la DIRECTEMAR.

Después de haber disfrutado un sabroso "postre", el Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ se dirigió a los presentes para agradecer al SHOA y a todos los cofrades que participaron y colaboraron entregando artículos para confeccionar la revista "Bonanza" 2015. Posteriormente la revista fue distribuida entre los asistentes.

Al mismo tiempo se informó que para quienes no pudieron estar presentes en esta "recalada", se enviaría la revista por correo a las Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto o direcciones particulares, según corresponda. Al respecto, el Litoral Presidente hizo un llamado para que aquellos cofrades que no se encontraran desempeñándose en reparticiones navales, actualizaran sus direcciones particulares, ya que todos los años se reciben en devolución revistas por no corresponder el domicilio.





Luego de la distribución de la Revista, el Himno del Litoral coreado por los presentes no podía faltar, lo que puso término a la actividad, momento en que el Litoral Presidente otorgó la "libre plática", para dar paso a la pacotilla, los chascarros, y al pañol de los recuerdos, junto con las anécdotas, además de la degustación del correspondiente bajativo.

Debe destacarse que como siempre el Espíritu Litoral estuvo presente, al igual que la camaradería, la amistad y el Espíritu de Cuerpo que caracteriza a nuestros cofrades.

Recalada con balandras

En el surgidero del Club Naval de Campo de Las Salinas, el sábado 31 de octubre a las 21.00 horas, se efectuó la tradicional "recalada" anual con balandras, evento al que asistieron 22 cofrades con sus balandras.

La tenida para este evento fue informal, con los zapatos adecuados para el baile por parte de los cofrades y las balandras con sus mejores galas para la ocasión. La recalada se inició con un excelente cóctel y los correspondientes "petit bouché" para continuar con el rancho que a decir de los comensales estuvo muy bueno.

Al inicio del rancho el Litoral Presidente hizo un breve trazado de rumbo saludando y agradeciendo la asistencia a los presentes y deseándoles una grata velada.

Además el cofrade Director Sr. Jorge EGAÑA P. leyó el NURLIT con las noticias e informaciones más relevantes del último período después de la recalada de aniversario.

Posteriormente, antes y durante el "rancho" los cofrades y sus balandras aprovecharon de conversar e informarse de las novedades de las familias y de otros cofrades que por diversos motivos no pudieron hacerse presente en esta única recalada con balandras realizadas durante el año.





Al término del “rancho” se dio paso al correspondiente bajativo e inicio del baile, ocasión en que algunos cofrades hicieron gala de sus dotes de bailarín, continuando la reunión en medio de la alegría y amistad, que eran amenizados con los recuerdos y anécdotas de hechos acaecidos durante las actividades profesionales desarrolladas por los cofrades y otras vividas en compañía de otros cofrades.

Siendo las 01.00 horas el Litoral Presidente decretó portalón abierto y los cofrades y balandras iniciaron el regreso a sus hogares, después de haber disfrutado del baile y de la aguada y combustible correspondiente.



Premio Alexander Dalrymple 2015

En el marco de la ceremonia de celebración del "Día Mundial de la Hidrografía", realizada por la Oficina Hidrográfica del Reino Unido (UKHO), el 11 de noviembre de 2015, en el Royal Institution of Great Britain en Londres, el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA), Contraalmirante Patricio Carrasco Hellwig, fue distinguido con el premio "Alexander Dalrymple 2015". Este reconocimiento, instituido en el año 2006, busca destacar a quienes han demostrado una dedicación y contribución excepcional a la Hidrografía a nivel mundial, el cual, en versiones anteriores, ha sido otorgado a hidrógrafos de Francia, Alemania, Japón, Estados Unidos, Sudáfrica, Reino Unido y Holanda, siendo en esta oportunidad, la primera vez que se entrega este importante premio a un profesional sudamericano.

El trabajo realizado por el SHOA, encabezado por el Contraalmirante Carrasco, le ha permitido situarse como uno de los Servicios más importantes de la región gracias a su valiosa contribución, tanto a nivel nacional como internacional, no solamente a través de la Cartografía y Publicaciones Náuticas desarrolladas, sino que además, por el incesante trabajo que se lleva a cabo dentro del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM). Asimismo, la activa participación como representante del Estado de Chile en diferentes organismos internacionales, tales como la Organización Hidrográfica Internacional (OHI); el Comité Directivo de la Carta Batimétrica General de los Océanos (GEBCO) y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), entre otros, demuestran el profundo y constante compromiso con el quehacer de estas instituciones, en cuyas directrices se basa el trabajo que diariamente realizan los más de 300 profesionales que se desempeñan en el Servicio.

La Cofradía felicita la labor del SHOA en la persona de su Director, ante este merecido reconocimiento internacional.



Ministro de la Reserva don Julian Brazier, CA Patricio Carrasco H. y Señora.



Embajador de Chile en el Reino Unido don Rolando Drago, CA Patricio Carrasco H. e Hidrógrafo Nacional del Reino Unido don Tim Lowe.



CA Patricio Carrasco H., Presidente de la OHI don Robert Ward y Embajador de Chile en el Reino Unido don Rolando Drago.

Recalada de fin de año

El 3 de diciembre, a las 12.30 horas se dio inicio a la última recalada del año, la que se realizó, como es tradicional, en el Quincho de las Direcciones Técnicas, en el recinto del Faro Punta Ángeles en Playa Ancha. Como siempre hubo una alta convocatoria, donde también se hizo presente nuestro Litoral Mayor Don Jorge MARTIN C., además de la participación de 48 Litorales.

Se preparó un excelente y abundante asado, acompañado de ricas ensaladas y por supuesto con la suficiente aguada y combustible. Previamente se sirvió unas muy buenas empanadas que ayudaron a saciar el apetito de los cofrades.

El Litoral Presidente dio comienzo a la recalada con un breve trazado de rumbo, ocasión en que informó las principales actividades realizadas durante el año finalizando su intervención con nuestro tradicional brindis:

**“POR LA PATRIA Y SU DESTINO OCEÁNICO,
POR LA ARMADA Y SU ALMA ETERNA SOBRE EL MAR,
POR EL LITORAL, POR SUS HOMBRES BRAVOS Y,
POR NUESTRA LEAL AMISTAD”**

A continuación el Litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES, dio a conocer el NURLIT donde mencionó las principales actividades realizadas durante el año, informando, también, sobre los cofrades que estaban cumpliendo “millas” navegadas.

Continuó la recalada con la entrega e imposición de la insignia de la Cofradía, por el Litoral Presidente y el Litoral Mayor, a los nuevos Litorales que se incorpo-



raban, los cofrades Henry CAMOUSSEIGH y Mauricio ELGUETA, ambos de dotación del SIM (Inspección de Naves), dándoles la más cordial bienvenida.

Con esas nuevas incorporaciones, el Litoral Presidente informó que el Libro de Matrícula ya alcanzaba a un total de 221 cofrades además de 156 Balandras.

Como siempre y como es tradicional en nuestras Recaladas, estuvieron presentes la sana camaradería, el buen humor y la amistad, los que nos acompañaron hasta que el Litoral Presidente declaró "portalón abierto", momento en que deseo a todos los cofrades y sus balandras y familias, unas felices vacaciones y un nuevo año pleno de éxitos y ventura familiar.





Entrega de premios en APOLINAV

En cumplimiento de una de las actividades anuales establecidas por la Cofradía y que se realiza hace ya varios años, el día jueves 10 de diciembre a las 12:00 horas, el Litoral Vicepresidente Manuel COFRÉ Muñoz y el Litoral Director Jorge EGAÑA Polhwein, asistieron representando a la Cofradía, a la ceremonia de premiación de los alumnos especialistas que egresaron de la Academia Politécnica Naval, para entregar premios al primer y segundo lugar académico de la especialidad Litoral.

Los premios señalados recayeron en las T2 LT Srta. Carla CORDOVA Farías quien





ocupó el primer lugar y en la Srta. Camila OVALLE Lagos que obtuvo el segundo lugar.

Los litorales COFRÉ y EGAÑA además de felicitar a las oficiales premiadas, les desearon mucho éxito en su desempeño como especialistas en el Servicio del Litoral, felicitaciones que también les hicieron



llegar todos los integrantes de la Cofradía, brindándoles un "Bravo Zulú", por su esfuerzo y superación.

Debe destacarse además, que la Teniente 2° LT señorita Camila OVALLE L, es miembro de la Cofradía desde el año 2012, habiéndose incorporado el 1 de septiembre de 2012 con el Rol N° 196.



Entrega de Premio en la Academia de Guerra Naval

Por primera vez, el viernes 11 de diciembre, a las 13:00 horas, la Cofradía se hizo presente en la ceremonia interna de premiación en la Academia de Guerra Naval, con el propósito de hacer entrega de un premio al oficial Litoral más destacado que se graduaba en el primer curso de post grado de un año de duración, diseñado por la citada Academia de Guerra para los oficiales jefes de especialidad litoral.

Este primer curso, el Post Grado (Magíster) "Gestión y Conducción Marítima" (curso paralelo al General de Estado Mayor), con una duración de un año, tuvo como jefe del curso al CF LT Sr. Mili-drag DELIC Cuevas de dotación de la Academia de Guerra Naval, participando 10 Capitanes de Corbeta LT. Este curso permitirá a los oficiales prepararse y capacitarse para lograr un mejor desempeño en sus labores de Autoridad Marítima.

Durante la ceremonia el Litoral Presidente, en representación de los cofrades, hizo entrega de un estímulo además de sus felicitaciones por el logro obtenido, al CC LT Carlos CERDA Espejo, quien obtuvo el primer lugar del curso.

Además de las felicitaciones el Litoral Presidente lo invitó a integrarse a la Cofradía, Institución que cobija a los Litorales, los que se sienten orgullosos por este nuevo logro alcanzado por la Especialidad.

En la ceremonia de graduación, participó entre otros oficiales el cofrade CN LT Sr. M. MONTEJO O., actualmente del grado de Contralmirante LT y desempeñándose como Director de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR), quien junto al Litoral Presidente acompañaron al Capitán CERDA al término de la ceremonia.

El Litoral Presidente CA Sr. Ricardo BÖKE F. felicitando al CC LT Sr. Carlos CERDA E. por obtener el primer lugar en el primer curso de post grado (Magister) de Gestión y Conducción Marítima realizado en la ACANAV





Cambio de Mando en la DIRSOMAR

El 11 de diciembre, a las 11:00 horas, el Litoral Presidente y parte de los integrantes de la Capitanía Marítima, participaron en el recinto de las Direcciones Técnicas, en Playa Ancha, en la ceremonia

interna de cambio de mando de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, ocasión en que el Contralmirante LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne, luego de desempeñarse durante 5 años al mando de esa Dirección Técnica, le entregó la caña al Capitán de Navío LT Sr. Mario MONTEJO Orellana.





La ceremonia contó con la presencia del Interventor, Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton, Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Participaron también en la ceremonia, el Director del SHOA Contralmirante Sr. Patricio CARRASCO H. y el Presidente de la Cofradía Litoral Sr. Ricardo BÖKE F.

En la ocasión, el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE, hizo un sincero reconocimiento al DIRSO-MAR que entregaba el mando, el Contralmirante Sr. VALENZUELA y OLMA durante 5 años, por su permanente apoyo a la Cofradía.



Debe señalarse que como Oficial más antiguo de la especialidad (OLMA) asumió el Contralmirante Sr. Otto MRUGALSKI Meisser, actualmente desempeñándose como Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente acuático.

Posteriormente, la Cofradía hizo llegar a los litorales CA Sr. Otto MRUGALSKI Meisser y al Comandante Sr. Mario MONTEJO Orellana, los deseos de “mucha agua bajo la quilla para un buen navegar y maniobrar y una mejor recalada a puerto” durante las próximas travesías al mando de las Direcciones Técnicas.



Entrega de premios en ESNAVAL

El lunes 14 de diciembre, a las 10:30 horas, se realizó en la Escuela Naval la ceremonia de término de actividades y entrega de premios a las primeras antigüedades del año 2015, ocasión en que participaron el Presidente y el Secretario de la Cofradía. Asimismo entre otras autoridades, participó el OLMA Contralmirante LT Sr. Otto MRUGALSKI.

La primera antigüedad del curso Litoral, recayó en el Brigadier LT Sr. Juan GARROTE Navarro, el que recibió diversos premios entregados por representantes del ámbito marítimo y naval. La segunda antigüedad recayó en el brigadier Sr. Guillermo FUSTER Severino.

El Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE Friederichs, acompañado por el Litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES Benavides, en representación de la Cofradía, durante la misma ceremonia entregaron el premio por "Aptitud y Espíritu Profesional", al Brigadier Sr. Luis JOHANN Giménez, expresándole las felicitaciones y deseos de éxito durante su carrera en el Servicio del Litoral.

Posteriormente, al término de la ceremonia, el Litoral Presidente y el Secretario de la Cofradía, felicitaron a los Brigadieres que obtuvieron la primera y la segunda antigüedad, por el logro obtenido, haciendo extensivas esas congratulaciones a sus padres que los acompañaban.



Entrega de premios en la Escuela de Grumetes

El martes 15 de diciembre, dos miembros de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, los Litorales Luis VERGARA Villegas, quien estaba recientemente elegido como Subdelegado, en reemplazo del primer Subdelegado Litoral Sr. Daniel SARZOSA Bustos (QEPD) y el Litoral Secretario Sr. Raúl MELO Moltedo, participaron en la ceremonia interna de premiación en la Escuela de Grumetes, en representación de la Subdelegación y de la Cofradía.

Los premios recayeron en la Grumete Escribiente Srta. Jessica BIZAMA Lonconao, que obtuvo el primer lugar y en el Grumete Maniobra Sr. Israel ESPINOZA San Martín, que obtuvo el segundo lugar, ambos orientados al Litoral.

A los dos Grumetes el Subdelegado Litoral Sr. VILLEGAS y el Secretario Litoral Sr. MELO les entregaron un premio como estímulo a su esfuerzo y por haberse destacado durante su período de estudios en esa Escuela, además de felicitarlos y desearles un muy feliz navegar y viento a un largo durante su desempeño profesional en la Armada.



Litoral L. VERGARA y R. MELO, entregando estímulos y felicitando a los grumetes premiados



Posteriormente, el Capitán de Navío Sr. Jaime ORTEGA Gutiérrez, Director de la Escuela de Grumetes, agradeció la entrega de los premios, enviando además una carta de agradecimiento "por el gentil aporte que contribuye a la motivación de los Grumetes destacados".

Grumetes premiados juntos al Subdelegado Sr. VILLEGAS y al Secretario Sr. MELO

HONOR
Y
PATRIA



EFICIENCIA
Y
DISCIPLINA



La Presidenta de la República, el Ministro de Defensa y el Comandante en Jefe de la Armada junto al Tte. 2º Oficial de Mar y los Guardiamarinas que obtuvieron la primera antigüedad de su promoción en la respectiva especialidad

Ceremonia de graduación en ESNAVAL

El martes 15 de diciembre, se realizó la ceremonia de graduación e investidura como Oficiales de la nueva promoción de Guardiamarinas.

La ceremonia fue efectuada en el Patio de Honor de la Escuela y fue presidida por la Presidenta de la República, acompañada por el Ministro de Defensa y por el Comandante en Jefe de la Armada, además de altas autoridades civiles y militares.

La promoción de Guardiamarinas que egresaba, estaba compuesta por 69 oficiales Ejecutivos e Ingenieros Navales, por 9 oficiales de Infantería de Marina, por 7 oficiales de Abastecimiento y por 13 oficiales del Litoral.

La primera antigüedad del escalafón Ejecutivo, recayó en el guardiamarina Mario LEÓN. Asimismo la primera antigüedad en el escalafón Infante de Marina la obtuvo el guardiamarina Jaime PIDDO; la primera antigüedad en el escalafón de Abastecimiento fue para



Guardiamarinas Mario LEÓN y Jaime PIDDO recibiendo las felicitaciones de S. E. la Presidenta de la República Sra. Michelle BACHELET J. y del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M.



la guardiamarina Paulina ELIZONDO y en el escalafón Litoral recayó en el guardiamarina Juan GARROTE.

Junto a ellos se graduaron dos oficiales de la República de Ecuador y uno de la República de Panamá, con un total de 101 egresados. Asimismo se graduaron ocho aspirantes a Oficiales de Mar, pasando a ser oficiales del grado de Teniente 2°. El Oficial de Mar que ocupó la primera antigüedad de

su promoción fue el Teniente 2° OM Sr. Roberto MARTÍNEZ Castillo.

Después de leerse el Decreto de nombramiento de los nuevos Guardiamarinas, los padres de los nuevos oficiales procedieron a entregarles las espadas, que posteriormente fueron bendecidas por el Capitán de Fragata del Servicio Religioso de la Armada, Capellán José JARPA.

Guardiamarinas Paulina ELIZONDO y Juan GARROTE recibiendo las felicitaciones del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M.



Visita oficial del DGTM y MM al Servicio de Guardacostas de Estados Unidos

Con el propósito de estrechar las relaciones de amistad y profesionales entre ambas Autoridades Marítimas, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG, acompañado por el Director del CIMAR Capitán de Navío LT Don Jorge IMHOFF y del Jefe de Asuntos Internacionales Capitán de Fragata LT Sr. Javier MARDONES, realizó una visita oficial al Servicio Guardacostas de Estados Unidos de Norteamérica.

La visita, desarrollada entre el día miércoles 30 de marzo y el día viernes 1 de abril, se inició con los respectivos Honores de Ordenanza, para luego participar en una reunión de trabajo sostenida con el Vice Comandante del Servicio de Guardacostas, Vicealmirante Charles MICHEL, en el edificio central ubicado en Washington DC. Esta ocasión fue propicia para abordar temas de interés común para ambas Organizaciones.

A continuación el Director General participó de seis exposiciones realizadas por los Oficiales encargados de "Búsqueda y Rescate", de la "Oficina de Sistemas de Navegación", del "Estado Rector del Puerto", de la "Oficina de Respuesta de Políticas de Medio Ambiente Marino", del "Control de la Pesca en Áreas Jurisdiccionales" y de la "Oficina de Cumplimiento y Facilitación Portuaria", para finalmente concluir el primer día con una visita al Centro Nacional de Comando y Control.

El jueves 31 de marzo, la comitiva se desplazó a Portsmouth, aproximadamente 330 km. al sureste de Washington, con el propósito de apreciar el funcionamiento de la Base del Guardacostas en dicho puerto, teniendo la oportunidad de embarcarse en el buque USCGC "Forward", conociendo las capacidades de dicha unidad, roles y funciones que cumple en periodos de despliegue.

Posteriormente, el Vicealmirante SCHWARZENBERG se embarcó y navegó en una unidad de respuesta marítima pequeña (RB-S) de la clase Metal Shark Aluminium, comprobando las condi-



ciones de operación en la mar y procedimientos de navegación y maniobra que realizan este tipo de unidades menores. Finalmente el Director General visitó el Centro de Comando de la Base Portsmouth en donde conoció las capacidades de Control del Tráfico Marítimo de dicha jurisdicción.

La visita oficial al Servicio de Guardacostas de Estados Unidos, concluyó el viernes 1 de abril en el Centro de Entrenamiento de Yorktown, en donde el Director de dicho Centro expuso detalladamente los cursos que se realizan en las diferentes Escuelas ubicadas en el Complejo; la actividad prosiguió con un recorrido por todas las Escuelas y sectores de



entrenamiento donde se especializan, en los diferentes grados, tanto Oficiales como Gente de Mar nacionales y extranjeros, en tareas y conocimiento en labores de "Mecánica de Motores y generadores que utilizan en sus respectivas Unidades", "Señalización Marítima", "Búsqueda y Rescate", "Respuestas ante Incidentes Marítimos", "Liderazgo y Gestión", "Abordaje", "Mantenimiento y Operación de Pequeñas Unidades Marítimas", destacándose los cursos internacionales para Oficiales Marítimos (IMOC), para Oficiales de Abordaje (IBOC) y Búsqueda y Rescate (SAR).

La gira concluyó sin contratiempos siendo considerada por el Vicealmirante SCHWARZENBERG como muy útil y de gran beneficio, dado que nuestra Dirección General ya se encuentra realizando las gestiones necesarias para participar en algunos cursos que son de interés Institucional y que son impartidos en Estados Unidos, los que también podrían, algunos de ellos, ser realizados en Chile. Asimismo, se analizará el posible intercambio mutuo de un Cadete tanto Litoral como del Guardacostas, por un período no superior a seis meses.



Recalada con Gobernadores Marítimos

El 13 de abril, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se realizó la primera “recalada” del año 2016, ocasión en que fueron invitados de honor los Gobernadores Marítimos, que participaban en esos mismos días, en el Seminario Anual preparado por la DIRECTEMAR. En total asistieron 63 cofrades e invitados:

La “recalada” fue presidida por el Litoral Vicepresidente Don Manuel COFRÉ M. asistiendo invitados el DIRECTEMAR Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZEMBERG A., el Director del SHOA Contralmirante Sr. Patricio CARRASCO H., el DIRINMAR Contralmirante LT Sr. Otto MRUGALSKI M, el DIRSOMAR Contralmirante LT Sr. Mario MONTEJO O., el Subdirectemar CN Sr. Jorge DE LA FUENTE, el Subdirinmar CN LT Sr. Felipe GRACIA T. y el Subdirsomar CN LT Sr. Cristián GÁLVEZ.

Debe señalarse que el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F., no pudo hacerse presente en esta especial y relevante “recalada” ya que razones del servicio lo obligaron a ausentarse de la zona.

Los Gobernadores Marítimos que asistieron invitados fueron: el GM de Valparaíso CN LT Sr. Rodrigo VATTUONE G, el GM de Arica CN Sr. Alberto AHRENS A, el GM de Puerto Williams CN Sr. Patricio ESPINOZA S., el GM de Puerto Montt CN LT Sr. Pedro VALDERRAMA C., el GM de Antofagasta CN LT Sr. César CRUZAT Z., el GM de Talcahuano CN LT Sr. Rodrigo GÁRATE M, el GM de Punta Arenas CN LT Sr. Óscar ORTIZ C, el GM de Iquique CN LT Sr. Eduardo RUBILAR M, el GM de Castro CF LT Sr. Carlos FREDES M, el GM de San Antonio CF LT Sr. Zvonimir YURAS C., el GM de Caldera CF LT Sr. Germán LLANOS S, el GM de H. Roa CF Sr. Marco LEYTON A. y el GM de Coquimbo CF LT Sr. Nelson SAAVEDRA I.

Inició la “recalada” el Litoral Vicepresidente, quien realizó el “trazado de rumbo” dando la más cordial bienvenida a los invitados, agradeciendo especialmente la asistencia de los principales representantes de la Autoridad Marítima, los Gobernadores Marítimos de los puertos más importantes de nuestro país, quienes por razones del Servicio



estaban en Valparaíso participando en el Seminario de la DIRECTEMAR, lo que permitió que pudieran hacerse presentes en esta “recalada”.

En sus palabras el Litoral Vicepresidente expresó:

“Hoy la Cofradía Hombres del Litoral tiene su primera recalada de camaradería del año 2016 con un mensaje, para todos los litorales aquí presentes, este contiene, en lo principal, dos motivos: el primero es que el año que se inicia, será nuevamente representativo de las actividades generales de nuestra Organización, buscando afianzar aún más la camaradería y amistad entre sus componentes y procurar representar dignamente, en lo social y profesional, a la especialidad Litoral en el entorno interno de la Armada y en el entorno externo en lo civil.

El segundo motivo es homenajear y poder compartir, en forma cordial, amena y relajada, con la “élite” de las Autoridades Marítimas del país, es decir, los Gobernadores Marítimos de todo Chile, así como con el Director General y los Directores Técnicos de nuestra Organización, por lo tanto, ilustres invitados, reciban de la Cofradía Hombres del Litoral los más cariñosos saludos de bienvenida.

Espero que esta reunión sirva para evocar añoranzas de antiguas épocas para algunos, los más antiguos y para actualizarnos de las actividades y responsabilidades que deben cumplir, como siempre, nuestras Autoridades en el extenso escenario marítimo de nuestro país. Por otra parte para los litorales más jóvenes aprovechar de captar la experiencia que nos entreguen todas las Autoridades Marítimas presentes y orientar sus aspiraciones profesionales y su proyección en el Servicio, conforme a sus ideales, a sus intereses particulares y a sus propias decisiones.

Cabe la oportunidad para informar que la planificación anual de actividades de la Cofradía ya fue tratada en la primera reunión de Directorio y figuran como destacadas, entre otras, la presente reunión. También lo es la próxima Asamblea de socios que será en agosto donde se efectuarán las elecciones para elegir la Directiva que Uds.



propongan y que regirá los destinos de la Cofradía durante los años 2017-2018.

En septiembre tendremos, como es tradicional, la reunión solemne, celebrando el vigésimo segundo aniversario de la Cofradía y homenaje a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, reunión en la cual también asumirá la nueva Directiva. Finalizaremos el año 2016, con la reunión de camaradería, a principios de diciembre, degustando un asado en las instalaciones de la Dirsomar.

Me cabe por expreso mandato del Sr. Presidente de la Cofradía, Contralmirante Ricardo BÖKE, manifestar una gran inquietud relacionada con la presentación de trabajos para publicar en nuestra revista "Bonanza", la que se entrega y reparte en nuestro aniversario. Los trabajos deben ser enviados a más tardar, a mediados de junio próximo, para corregir, compaginar, diamagrar y editar el documento, tarea valiosa que demanda una gran preocupación, esfuerzo y tiempo y que

la cumplen unos pocos litorales en la Cofradía. Como ayuda se solicita la cooperación de Uds. para apoyar, difundir y materializar lo anterior.

Estimadas Autoridades Marítimas presentes, como testimonio de esta reunión, quiero expresar que hoy somos testigos del accionar de la Directemar que se presenta como un Organismo estable y sólido, reconocido a nivel nacional e internacional y que tiene un personal caracterizado por su capacidad, profesionalismo y dedicación para: proteger la vida humana en el mar, velar por la calidad del medio ambiente acuático y la protección de sus recursos naturales y una serie de otras funciones similares a las anteriores y que sería muy largo de mencionar, pero en lo principal y lo que quiero destacar ahora, es la gran responsabilidad que tienen Uds., en administrar y regular directamente la Ley y las actividades que se realizan en el ámbito marítimo nacional, escenario que por su geografía y recursos es en sí complejo y cuyos resultados, además de retribuirles un valor en experiencia profesional



y personal, también contribuye a mantener en alto el prestigio ganado por el Servicio y por la Armada de Chile.

Sres. Gobernadores Marítimos, creo interpretar a todos los litorales presentes al sentir una sana envidia por lo que Uds. representan y hacen, recordando muchos de nosotros haber vivido momentos similares hace ya un tiempo atrás. Tomen estas palabras como un cumplido y una música de amistad, agradeciendo a todos Uds. su participación en este almuerzo de camaradería y no les quepa duda que la Cofradía Hombres del Litoral continuara con su labor anónima de apoyar, con sus modestos medios, a la especialidad Litoral y a la Armada”.

También y a nombre de los cofrades, agradeció la asistencia y el apoyo brindado por el Director General, Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG.

Al término de sus palabras se dirigió a los presentes el Litoral Secretario Don Hernán PAREDES, quien procedió a leer el Boletín Meteorológico, informando de las principales actividades realizadas por la Cofradía durante el período de diciembre de 2015 a marzo de 2016, pudiendo señalarse entre ellas la entrega de premios en representación de los Cofrades a los cadetes y oficiales distinguidos al término de sus estudios en la Escuela Naval, en la Academia Politécnica Naval y en la Academia de Guerra Naval.

También informó de la entrega de premios en la Escuela de Grumetes, siendo realizada esta última actividad por el Subdelegado y el Secretario de la Subdelegación Marítima de Talcahuano.

Además informó de los saludos protocolares y felicitaciones realizados por la Capitanía Marítima al Contralmirante LT Sr. Mario MONTEJO O., recientemente ascendido y al mando de la DIRSOMAR, y al Contralmirante LT Sr. Otto MRUGALSKI M. como nuevo OLMA. Además y como ya es habitual, informó de los cofrades que estaban incrementando sus millas navegadas.

Continuó la “recalada” con un excelente rancho acompañado de la correspondiente aguada y

combustible, transcurriendo la reunión en un grato ambiente y sana amistad, momentos en que los cofrades aprovecharon de ponerse al día con sus amigos y “carretas” que residen en otras regiones.

Posteriormente, el Gobernador Marítimo de Valparaíso, CN LT Sr. Rodrigo VATTUONE G. como más antiguo, agradeció la invitación y la oportunidad de reunirse con los cofrades.

Finalmente el Litoral Vicepresidente invitó a los participantes a entonar el Himno del Litoral, pasando los asistentes al salón adyacente, para servir un bienvenido bajativo, declarándose “portalón abierto”.





Aniversario del CIMAR

El lunes 16 de mayo, se realizó en el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, la ceremonia para celebrar un nuevo aniversario de su creación, cumpliendo ya 29 años de existencia, durante los que ha contribuido a la seguridad marítima, mediante la instrucción y capacitación al personal embarcado en todos los aspectos y materias establecidas en los respectivos convenios internacionales sobre esta materia y, en especial, en el Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar – STCW 1978 y sus enmiendas.

La ceremonia fue presidida por el Director General del Territorio Marítimo y de MM, Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZEMBERG A., acompañado por el Director del SHOA, CA Sr. Patricio CARRASCO H., el Director de DIRINMAR, CA LT Sr. Otto MRUGALSKI M., además de diversos invitados del ámbito marítimo.

El Director del CIMAR, CN LT Sr. Jorge IMHOFF, hizo uso de la palabra para reseñar algunos hechos relevantes realizados durante esos 29 años, señalando entre otros lo siguiente:

"En diciembre de 1986, ocho años después de firmarse el Convenio sobre normas de Formación Titulación y Guardias para gente de mar, STCW, en este mismo lugar, que albergara las baterías del Fuerte "Rancagua" desde 1866, el entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don José Toribio MERINO, inauguraba las instalaciones del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima.

El Decreto Supremo de Marina N° 415 del 13 de mayo de 1987, formalizaba la creación de lo que hoy se conoce como CIMAR, organismo técnico de capacitación, cuya misión es "instruir y capacitar al personal embarcado en los aspectos marítimos y de pesca de interés nacional y en aquellas materias dispuestas en asuntos



internacionales, con el propósito de contribuir a la seguridad marítima.

En sus inicios, funcionó con una exigua dotación de cuatro personas, impartiendo el primer curso entre el 4 y el 15 de mayo de 1987, sobre observador de radar y operador de pantalla arpa. En la ocasión, se empleó un radar, una ayuda de ploteo de radar automático, además de una sala de clases y una oficina administrativa.

En el primer año de existencia, CIMAR capacitó en 10 cursos a 85 oficiales de la marina mercante y a tres cadetes del curso de puente de la Escuela Naval, cifra que hoy alcanza un total de 47.921 alumnos provenientes de la marina mercante, de la marina de pesca, particulares y de la propia Institución que han pasado por nuestras aulas, distribuidos en un total de 3.505 cursos impartidos hasta la fecha.

Tras veintinueve años capacitando, CIMAR continúa hoy posicionándose como uno de los organismos técnicos de capacitación marítima más modernos del país, reconocido a nivel nacional e internacional por la calidad profesional de su dotación, instructores concurrentes, sus modernos simuladores marítimos y la amplia diversidad de cursos que se imparten. CIMAR ofrece a sus alumnos la posibilidad de interac-

tuar académicamente con escenarios virtuales y equipos de alta tecnología, que cumplen con los estándares internacionales y que les permite alcanzar la excelencia profesional en menor tiempo del que ofrece la instrucción tradicional.

En este mismo vector internacional de la gestión de CIMAR, cabe destacar que anualmente, instructores de este Centro imparten cursos modelo OMI en países de Sudamérica y Centro América, bajo la figura de cooperación técnica, confirmando el liderazgo de nuestra Administración en la región.

Desde su creación, CIMAR ha estado en permanente actividad y desarrollo, lo cual ha sido logrado, no tan sólo gracias al empuje, dedicación y voluntad que han demostrado sus dotaciones a lo largo de su existencia, sino también por las exigencias y requerimientos de nuestros usuarios, las empresas navieras y pesqueras, los colegios profesionales, los sindicatos, nuestra propia Institución y muchos otros y, por supuesto, por el permanente y sostenido apoyo que las distintas Administraciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, han dado a la gestión de este Centro, a lo largo de los años, sin el cual, nada de lo que hoy existe hubiese sido posible.

El cumplimiento de los estándares internacionales y las exigencias del personal marítimo cada vez más calificado, nos obliga a mantener metas de desarrollo. Una de ellas ha sido implementada recién esta semana y después de la presente ceremonia, efectuaremos la inauguración de la nueva sala para un renovado simulador ECDIS (electronic chart display and information system). La nueva configuración de esta herramienta, fue instalada íntegramente por personal del departamento de simuladores de CIMAR, debiendo destacar en forma especial el esfuerzo de nuestro ingeniero Sr. Hector ORELLANA, quien a pesar de estar convaleciente de una enfermedad cumplió con su compromiso de efectuar en forma exitosa la instalación de complejos equipos para esta ocasión. Este simulador permitirá llevar a cabo entrenamientos para mejorar las destrezas y competencias en la operación de un sistema ECDIS, que sin duda contribuirá a los capitanes y oficiales de puente realizar una navegación más segura.

Al mirar en forma retrospectiva la derrota navegada por CIMAR en estos 29 años, nos podemos percatar que ha experimentado un desarrollo sostenido e ininterrumpido, alcanzando las metas propuestas y, al mismo tiempo, demostrando poseer la necesaria flexibilidad para adaptarse al dinamismo y a los cambios del mundo marítimo”.

Puso término a su discurso diciendo: “No quiero finalizar mis palabras, sin antes agradecer el permanente y desinteresado apoyo de todos quienes alguna vez han entregado su aporte a la gestión de CIMAR; a la actual dotación, baluarte inconfundible de lealtad y profesionalismo; a mi Mando, la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, por su irrestricta asistencia y a nuestras distinguidas visitas que hoy nos acompañan, nuestros aliados en el engrandecimiento de la capacitación marítima chilena”.

Terminada la ceremonia, el Director del CIMAR invitó al Director General y asistentes acompañarlo para inaugurar la nueva sala y el simulador ECDIS,



El Director del CIMAR con el DIRECTEMAR, el Director del SHOA y el DIRINMAR durante la inauguración del simulador ECDIS

lugar donde los asistentes pudieron conocer las nuevas capacidades que entrega este moderno y renovado simulador, el que contribuirá, al igual que otros equipos existentes en el CIMAR, a desarrollar y lograr las competencias profesionales necesarias para operar con seguridad los equipos y sistemas que hay en las naves.

De esa forma se puso término al nuevo aniversario del CIMAR, que se encuentra en permanente actividad y gran desarrollo.

Conmemoración del Combate Naval de Iquique en Panamá

El Agregado Naval adjunto a la Embajada de Chile en la ciudad de Panamá, Capitán de Navío LT Sr. Eric SOLAR O., el 19 de mayo a las 20.00 horas, ofreció una cena en conmemoración del 137° aniversario del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa, en el Hotel Intercontinental de esa ciudad, a la que asistieron diversos invitados y autoridades.

Entre los invitados especiales se encontraba el Sr. Embajador de Chile en Panamá don Francisco CRUZ Fuenzalida y esposa, el Embajador de México don Jorge PIÑA y señora, el Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá Sr. Jorge BARAKAR y señora, el Agregado Militar, Naval y Aéreo de Colombia, Coronel don Belarmino BAYONA y señora, además de otros Agregados Navales, Militares y Policiales, junto a otros invitados chilenos.

La reunión se desarrolló en un cordial y muy grato ambiente, ocasión en que el Comandante SOLAR agradeció la asistencia y recordó la hazaña y el heroísmo del Comandante Arturo PRAT y sus camaradas durante el Combate Naval de Iquique.

En la ocasión asistió invitado el Secretario de la Cofradía, Litoral Sr. Hernán PAREDES B. quien estaba de paso por esa ciudad.



Recalada mes de mayo en homenaje a las Glorias Navales

En el surgidero del Club Naval de Valparaíso, el día 26 de mayo, a las 13.00 horas, se dio el avance a la recalada realizada en homenaje a las Glorias Navales. El Litoral Presidente junto a 28 litorales, entre los cuales se destacó la presencia del cofrade Sr. Francisco BARRIENTOS Alvarado, quien estuvo ausente durante bastante tiempo en nuestras reuniones, debido a algunos problemas en su maquinaria que lo obligaron incluso a estar un período en dique, los que ya están totalmente superados y que en palabras del propio Presidente los alegraba mucho. Asimismo, se hizo presente el Litoral Mayor don Jorge MARTIN.



Los asistentes disfrutaron de un corto, entretenido y bien conversado cóctel, para luego pasar al salón Independencia a cubrir bancadas y disfrutar de un rico y tradicional almuerzo de jueves naval (empanada, cazuela y mote con huesillos), el que fue alabado por todos o al menos por la mayoría.

La actividad se inició con el tradicional brindis ofrecido por el Litoral Presidente, para continuar luego con el NURLIT leído por el Litoral Secretario Sr Hernán PAREDES. En seguida el Litoral Director don Eduardo HIDALGO realizó el siguiente "trazado de rumbo", como homenaje y en recuerdo de los héroes de Iquique:

"Cuando nuestro Presidente me encargó efectuar el trazado de rumbo, además solicitó procurara exponer algún pasaje original de la historia escrita en torno a Prat y el Combate Naval de Iquique... difícil tarea al tratarse de una concurrencia tan selecta de Cofrades que durante su vida han tenido la oportunidad de escuchar un número importante de alocuciones en homenaje a esta gesta.

Sin embargo, en mi búsqueda me encontré con un relato supuestamente de primera fuente que llama la atención, por corresponder a un testigo privilegiado de los hechos de ese día, tanto en los momentos anteriores, durante el combate y en forma posterior a éste. Es el relato de un muchacho, a la sazón, de sólo 14 años. Testimonio que fuera recogido muchos



años después por un periodista del diario iquiqueño "El Tarapacá" cuando ese niño, del año 1879, ya era un hombre mayor. El personaje se llamaba Rosario Zanca de nacionalidad italiana, hijo del Cónsul de Italia en ese puerto peruano, quien vivió el resto de su vida en Iquique ya bajo la soberanía chilena.

He aquí su testimonio:

Sentado en un escaño de la plaza de Iquique, don Rosario comienza su descripción. Su índice apunta hacia el mar, distante sólo una cuadra, y dice textual:

"Ese viejo muelle, al igual que el edificio de la Aduana y la torre del reloj de esta Plaza, ya estaban en ese tiempo.

En estos barrios del Morro, La Puntilla y El Colorado, había mucho rancherío donde vivían obreros portuarios, pescadores, carreteros; toda gente de mar.

Los barcos en ese tiempo eran de muy poco calado y la bahía relativamente pequeña, de tal modo que para los que nos gustaba el mar era un verdadero teatro desde donde podíamos observar muy de cerca el escenario de todo lo que sucedía a flote.

Pero en Abril de 1879, cuando estalló la guerra, toda la actividad portuaria quedó paralizada, pues llegó la escuadra chilena y bloqueó el puerto.

El 17 de Mayo en la noche, gran parte de los buques chilenos partieron rumbo al Callao con la intención de enfrentarse con la escuadra peruana. Se cruzaron sin verse, pues los barcos peruanos también habían optado por viajar al Sur a levantar este bloqueo.

La oscuridad de la noche y la camanchaca impidieron que se avistaran en alta mar y el 21 de Mayo amanecieron frente a nosotros esos dos colosos de acero, el Huáscar y la Independencia.

A cargo del bloqueo, los chilenos habían dejado aquí a sus dos buques de guerra más viejos y pequeños: la Esmeralda y la Covadonga.

Esa mañana yo estaba tomando mi desayuno. Serían como las ocho cuando me vinieron a buscar varios niños amigos míos y nos fuimos curiosos por la playa del Colorado.

Toda la gente gritaba en las calles vivas al Perú e insultos para Chile, mientras se dirigían hacia los cerros de la costa a presenciar la rendición de esos bandidos que, según su sentir, habían venido a impedirles su trabajo y a quitarles su riqueza.

Muy pronto desde tierra comenzaron a abrir fuego de fusilería y de artillería sobre la Esmeralda que se había acercado demasiado a la costa. Volví a toda carrera a mi casa a buscar un potente catalejo que mi padre atesoraba en su escritorio del consulado y regresé a toda prisa con mis amigos. Nos fuimos a instalar sobre el peñón de Punta Negra.

El día, a esa hora, ya estaba soleado y muy claro, Así vimos el primer espolonazo del Huáscar y el primer abordaje con Arturo Prat seguido por algunos pocos marineros.

Pero en la cubierta del Huáscar no se divisaba nadie contra quien luchar. Las puertas de acero estaban herméticamente cerradas y los marineros peruanos se habían parapetado muy bien protegidos en la popa, abriendo fuego de fusiles y ametralladoras sobre los intrusos. Pude ver al capitán correr, levantando su sable hacia la torre de mando, pero al pie de la escalera que conducía a ella cayó abatido por la balacera y más atrás, cayó igualmente el sargento Aldea.

La Covadonga por su parte, había enfilado rumbo al sur perseguida por la Independencia y ambos barcos ya habían desaparecido de nuestra vista.

A todo esto, el Huáscar se vino de nuevo encima de la Esmeralda para darle el segundo espolonazo en el costado derecho, más atrás que el anterior.

También pudimos ver en esta ocasión a otro oficial seguir el ejemplo de su capitán y saltar a la cubierta del barco enemigo, seguido por muchos marineros. Sin embargo, después de una breve refriega, los fusiles y las ametralladoras

peruanas los barrieron, quedando sus cuerpos diseminados por todos lados.

Al tercer espolonazo, la Esmeralda se fue a pique con todo lo que quedaba de su tripulación gritando y disparando a rabiar. Yo no podía contener mi emoción, sobre todo cuando vi desaparecer la punta de su mástil con la bandera chilena flameando al viento. En esos momentos, se produjo un silencio sepulcral, ya no sonaba ni un solo disparo.

Yo sabía que toda esa gente odiaba a los chilenos; pero lo visto les había sobrecogido, igual que a mí. Poco a poco, empecé a notar que volvía la actividad a la cubierta del barco peruano. El Comandante Grau ordenó bajar los botes para recoger a los sobrevivientes y la gente en tierra comenzó a retornar a sus hogares.

Esa tarde, la población había comenzado a embanderar sus casas y a celebrar la victoria. Sin embargo ese desborde de alegría y patriotismo muy pronto se convirtió en rabia y dolor, cuando se enteraron que se había perdido la Independencia en los bajos de Punta Gruesa y que la Covadonga, aprovechando que el blindado peruano había encallado, lo había cañoneado hasta obligarlo a rendirse.

Al atardecer, vine con mis amigos al muelle. Ya habían bajado a los muertos y a los heridos. Arturo Prat estaba ahí, frente al pórtico de la Aduana, a pasos de donde ahora estamos. Lo habían dejado de espaldas en el suelo sobre una tabla. Vestía su uniforme de capitán, todo ensangrentado y tenía destruido la mitad del cráneo. A su lado y en la misma forma se hallaba el cadáver de Ignacio Serrano y también los restos de muchos otros marineros.

Por la parte de atrás del edificio de la Aduana, había numerosos heridos sobre un carro del ferrocarril salitrero. Entre ellos estaba el Sargento Juan de Dios Aldea. Yo supe quién era porque le dio su nombre a don Adolfo Gariazzo, quien le había pasado un vaso de agua y había mantenido una breve conversación con él.

Como a las nueve de la noche, el señor Eduardo Llanos, miembro de la colonia Española, junto con otros extranjeros, lograron la autorización para retirar los cadáveres y a los heridos llevarlos al hospital. El Sargento Aldea falleció al tercer día, después de que le amputaron el brazo.

Al día siguiente del combate fuimos al funeral de un oficial peruano muerto en el cañoneo a la Independencia y cuando veníamos de regreso del Cementerio, alguien nos señaló un viejo carretón que con dos ataúdes en su interior se dirigía al cementerio del Colorado. En el coche que lo seguía pudimos distinguir a cinco personas. Con esa curiosidad tan propia de los niños, nos acercamos y pudimos ver al señor Llanos acompañado de dos compatriotas suyos: don Benigno Posadas y don Juan Neir. También iba un señor inglés, don Edmundo Wallis y otro francés, don Carlos Latour.

El pequeño cortejo entró al cementerio por la puerta trasera. Había dos fosas abiertas. El carretonero, junto al señor Llanos y al señor Wallis, bajaron los restos de Prat y de Serrano de la carreta y los depositaron en sus respectivas sepulturas. Luego, de rodillas y con sus propias manos, tuvieron que empujar la tierra para cubrir los cajones que quedaron sólo a medio enterrar.

No hubo ni una cruz en sus tumbas, ni una humilde flor sobre sus despojos. Ni siquiera una tabla con sus nombres. Sólo dos días después, cuando todo estuvo más calmado, hicieron los arreglos necesarios para que las tumbas de los dos héroes quedaran debidamente cubiertas, como asimismo se preocuparon de la sepultura de los difuntos de la tripulación."

Así, con voz trémula y emocionada —como lo destaca el periodista— el anciano termina aquí su relato que fuera rescatado de los antiguos archivos del diario "El Tarapacá".

Estimados Cofrades: les invito a que en este centenario Club de Oficiales que hoy nos acoge, honremos la memoria del comandante Prat y su dotación y reflexionemos acerca de este extraordi-

nario ser humano, quien sintetizó durante su vida, lo mejor de los valores que una nación puede esperar de sus ciudadanos.

La práctica de ESTAS virtudes, es lo que nuestra patria necesita HOY para defender su alma de los antivalores; de la mediocridad actual; de la relatividad moral con que muchas veces se juzgan los hechos; del espíritu de servicio ausente.

Señores, el legado de Prat trasciende mucho más allá de la epopeya y de la guerra. El recuerdo de lo que fuera su conducta, en su vida y en su muerte, nos debe inspirar a ser y a entregar lo mejor de nosotros a nuestra patria y a nuestros semejantes”.



Al término de este relato que según los asistentes había sido excelente, los Cofrades brindaron un fuerte aplauso al Litoral HIDALGO, quién también se hizo merecedor de un “Bravo Zulú”, por este relato del combate Naval de Iquique, poco conocido en la historia.

Posteriormente al rancho, se dio paso al correspondiente bajativo y el Litoral Presidente procedió a decretar la “libre plática”, para conceder a continuación la apertura del portalón, con el propósito de permitir a quienes debían regresar a sus respectivos trabajos, que lo pudieran hacer.

Como en otras oportunidades, algunos cofrades siguieron voluntariamente de guardia y se quedaron y aceptaron la invitación del Litoral Nilton DURÁN, para extender el bajativo un poco más y así poder continuar sanamente, con muy buen combustible, con los chascarros, la rica historia del Litoral, las risas, los “zorros” y tantas otras anécdotas que nos unen en esta hermosa y querida especialidad. Se agradeció al Litoral DURÁN por su participación y por el bonito gesto que fue muy bien acogido y agradecido por los no pocos participantes.

En medio de esas historias, ha quedado una vez más de manifiesto, que falta mucho por escribir en el anecdotario Litoral y en la historia de nuestra Institución y de nuestro Chile querido. Siendo las 15:30 horas se inició el desembarco de los cofrades.



Nuevas aeronaves de patrullaje costero y marítimo

La Armada con el propósito de renovar su flota de aeronaves O-2A Skymaster, en servicio desde la década de los años 80, creó el denominado proyecto "Piquero", que contempla la adquisición de 7 nuevos aviones.

Para recibir el primero de estos nuevos aviones, el 1 de julio se realizó una ceremonia en la Base Aeronaval de Concón, que fue presidida por el CJA, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M. con otros oficiales integrantes del Alto Mando Naval, el Comandante de la Aviación Naval, Contralmirante Sr. Juan Carlos PONS y otros invitados.

El Contralmirante PONS realizó un discurso alusivo al acto, señalando que "esta aeronave que hoy incorporamos oficialmente, designada como el Naval 321, es la primera de las siete que se irán integrando al servicio de la Armada. Las dos próximas ya están a punto de arribar al puerto de Valparaíso

en estos días, las dos siguientes antes de fin de año y las dos últimas en los primeros meses del 2017".

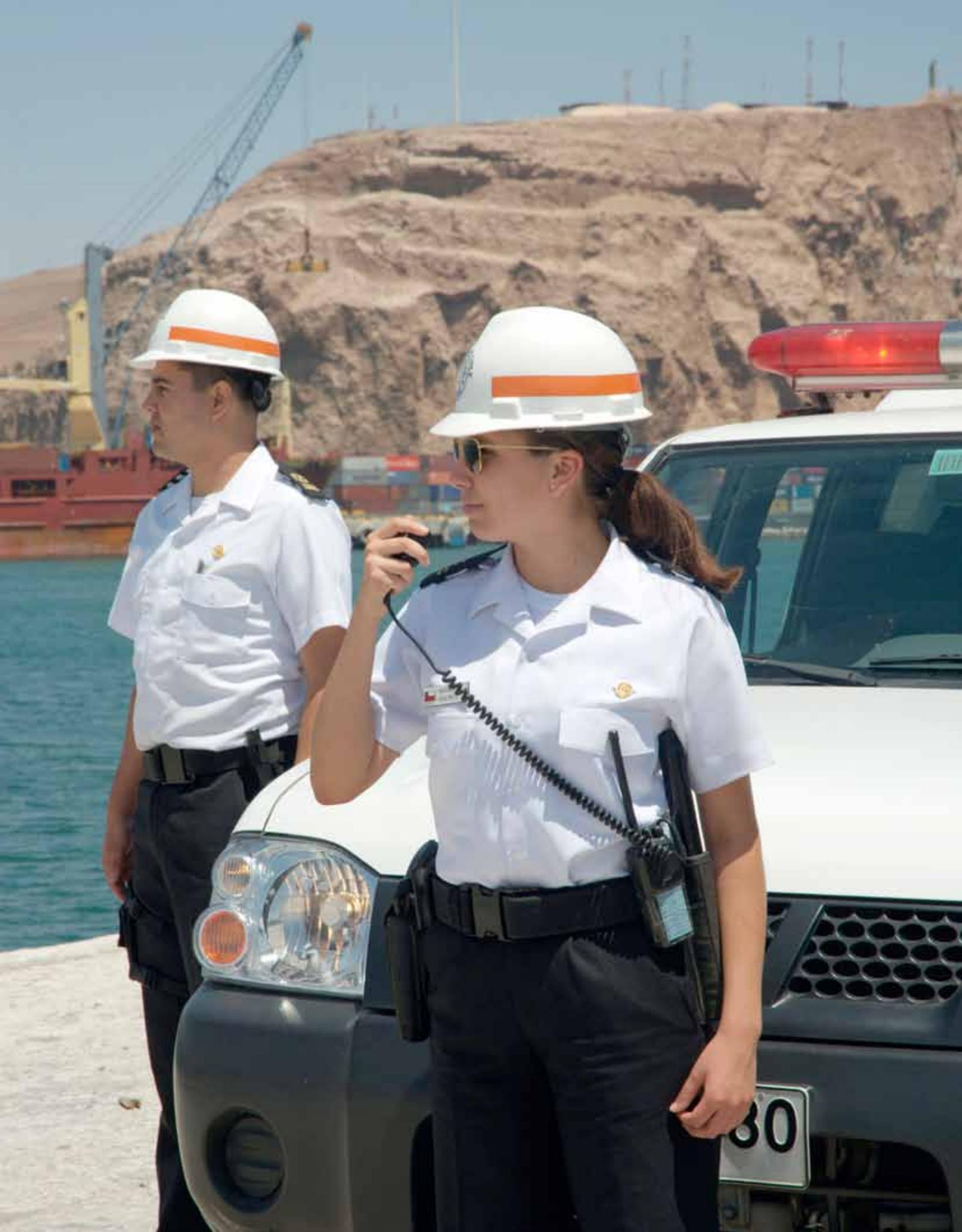
Además señaló que estas aeronaves prestarán servicio en las Zonas Navales con el propósito de incrementar las capacidades de la Autoridad Marítima en sus tareas de búsqueda y rescate marítimo, de policía marítima y de evacuación médica y transporte y de enlace. De esta forma se espera que a partir del año próximo, estas nuevas aeronaves y sus dotaciones, presten servicio en Puerto Montt e Iquique y posteriormente a Talcahuano, reforzando las capacidades marítimas de la Quinta, Cuarta y Segunda Zona Naval.

Este nuevo avión el "P68 Observer 2", fue construido por la empresa italiana "Vulcanair", siendo posteriormente armado completamente por personal de la Armada. Los nuevos aviones tienen una renovada tecnología, con menor consumo de combustible y con mayor autonomía y, al tener sus alas más altas, podrán aterrizar a menor velocidad en pistas más cortas.



CON ESTA ÚLTIMA CRÓNICA SE CIERRA EL LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO DEL PERÍODO JULIO 2015 HASTA JUNIO 2016.





GLOSARIO DE LA COFRADÍA

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BALANDRA: Esposa o cónyuge del cofrade.

BONANZA: Revista anual de la Cofradía.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.

CARTA DE NAVEGACIÓN: Discurso o alocución de homenaje.

CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.

COMBUSTIBLE: Licor.

CBLT: Mensaje a todos los litorales.

CBTB: Mensaje, saludo.

DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar).

FAROS Y BALIZAS: Contribución económica a la Cofradía; cuota mensual.

FONDEAR MÁS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.

HOMBRE DEL LITORAL: Denominación de los integrantes de la Cofradía.

INCREMENTO DE MILLAS: Cumpleaños.

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

LICENCIA DE ZARPE: Autorización para retirarse antes de "Portalón abierto".

LITORAL: Denominación genérica del cofrade.

LITORAL ACTIVO: Litorales con derecho a voz y voto en las asambleas.

LITORAL MAYOR: Denominación protocolar para el Litoral nominado como tal por sus méritos, años de cofrade y años como especialista.

LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva litoral.

LITORAL DE PARA: Cofrade de baja por enfermedad.

LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.

LITORAL EN CABOTAJE: Con servicios restringidos por salud, en recuperación.

LITORAL EN ENTREDICHO: Cofrade con su matrícula suspendida.

LIBRO DE MATRÍCULA: Registro Oficial de los cofrades (socios).

LIBRE PLÁTICA: Dar término a la parte formal de la "Recalada" ("Chipe libre").

LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO: Bitácora de la Cofradía; registro de los acaecimientos.

LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.

MATRÍCULA: Número de Registro del cofrade.

MATRÍCULA (Derecho de): Cuota de Incorporación.

NOMBRADA: Lista de Litorales comisionados.

OCOTRI: Oficina de contratación de tripulantes (nuevos cofrades), dependiente de la Capitanía Marítima.

OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.

PACOTILLA: Picoteo, de todo un poco.

PASAJERO: Invitado a una "Recalada".

PORTALÓN ABIERTO: Término de la "Recalada" (autorización para retirarse).

PORTALONERO: Litoral encargado de recibir a los pasajeros (visitas).

PUERTO CERRADO: Duelo.

PARTE DE VIAJE: Informaciones sobre los acaecimientos o novedades.

POLIZÓN: Asistente a la "Recalada", que no pertenece a la Cofradía.

PASAVANTE: Autorización.

Q.T.H.: Domicilio del cofrade.

RANCHO (faena de): Comida, ya sea almuerzo o cena.

RECALADA: Asamblea o Reunión de camaradería.

RECALADA FORZOSA: Asamblea o Reunión extraordinaria.

REVISTA DE CARGOS: Revisión de los inventarios y cargos de la Cofradía.

REVISTA DE FONDEO: Revisión de las cuentas de la Cofradía que efectúa el encargado de recaudaciones (tesorero).

ROL DE TRIPULACIÓN: Listado de los cofrades.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA: Filial dependiente de la Cofradía, constituida en puertos sedes de Gobernaciones Marítimas, fuera de la Quinta Región, con un mínimo de 10 Litorales activos.

SURGIDERO: Lugar físico de la "Recalada".

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

VARARSE: Estar con la copa vacía.

El presente Glosario de términos de la Cofradía "Hombres del Litoral", constituye un vocabulario propio, basado en términos náutico-marítimos que se utilizan normalmente en las actividades marítimas en general. Invitamos a todos los Litorales a aportar su experiencia e inventiva, para mejorar y engrosar este glosario.

*La revista BONANZA
se terminó de imprimir
en agosto de 2016*

*Tiraje 300 ejemplares
Valparaíso-Chile*



www.137.cl
www.armada.mil.cl / www.directemar.cl



AUTORIDAD MARÍTIMA / ARMADA DE CHILE