

REVISTA BONANZA



PUBLICACIÓN COFRADÍA
"HOMBRES DEL LITORAL"
AGOSTO 2005





REVISTA BONANZA

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

**EDITOR:
LITORAL
R. VELÁSQUEZ D.**

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

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

INDICE

OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA	1
CAPITANÍA MARÍTIMA	2
EDITORIAL	3
LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO	6
PRIMER ALMIRANTE LITORAL	14
HOMENAJE A LA MARINA MERCANTE	18
CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO	24
RECTOR DEL PUERTO	
DE LOS VIEJOS LITORALES VIEJOS	30
CHILE PAÍS OCEÁNICO	32
ARMADA DE CHILE Y EL MINREL	36
VARADA M/N "LIRCAY"	39
PUERTO CERRADO	44
22 DE MAYO 1960	47
LA PILOTANCIA EN EL LITORAL	50
LA VACA Y EL TORO	52
CUIDADITO CON DESMAYARSE	54
EXTRAÑOS RUIDOS	57
REMINISCENCIAS DEL PASADO	59
EL ENCUENTRO	63
PACOTILLA	68
GLOSARIO	70



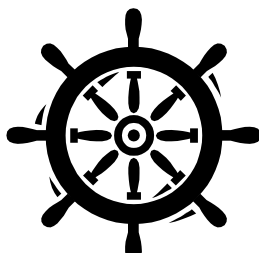
OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA
“HOMBRES DEL LITORAL”
(CÓDIGO DE HONOR)

- 1º PRESTIGIAR Y ENGRANDECER LA PROFESIÓN
- 2º UNIR SUS ESFUERZOS AL BIEN COMÚN DE LA ESPECIALIDAD DEL LITORAL
- 3º ACTUAR SIEMPRE CON SABIDURÍA Y ÉTICA PROFESIONAL
- 4º SER LEAL Y HONESTO CONSIGO MISMO Y CON EL COLITORAL
- 5º SER SOLIDARIO Y CAMARADA DE BIEN
- 6º PRACTICAR LA IGUALDAD ENTRE LOS COLITORALES
- 7º MANTENER LAS COSTUMBRES Y TRADICIONES HISTÓRICAS DE LOS HOMBRES DEL LITORAL
- 8º RECONOCER EN EL MAR SOLIDARIO LA RUTA DE UNIÓN ESPIRITUAL Y PROFESIONAL DE LA COFRADÍA



**CAPITANÍA MARÍTIMA
DE LA COFRADÍA "HOMBRES DEL LITORAL"**
(Período 2005/2006)

LITORAL PRESIDENTE	MANUEL COFRÉ MUÑOZ
LITORAL VICEPRESIDENTE	BERNEL BADILLA GRILLO
LITORAL SECRETARIO	NÉSTOR CAÑETE RIVERA
LITORAL TESORERO	GERMÁN VALDIVIA IBARRA
LITORAL DIRECTOR (Eventos)	GUILLERMO PINEDA VILLARROEL
LITORAL DIRECTOR	JORGE MARTIN CUBILLOS
LITORAL DIRECTOR (Bonanza)	RAMÓN VELÁSQUEZ DÍAZ





EDITORIAL

“1994 – 2005”

Nuestra Cofradía “Hombres del Litoral”, cumple hoy 11 años de existencia desde su fundación el 30 de Agosto de 1994, entidad que cobija a los Oficiales del Litoral y que simboliza y convirtió en realidad un viejo sueño de los antiguos especialistas, el de reunir y servir de puente de unión para todos nosotros y, al mismo tiempo, ser el medio por el cual sentirnos integrados y apoyar a nuestro querido Servicio del Litoral.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, que nos cobija, cumple 157 años de existencia y es el organismo de la Armada encargado de velar por la seguridad y protección de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente marino y por los intereses marítimos de Chile y, en esas tareas ha logrado alcanzar un gran desarrollo, reconocido tanto a nivel nacional como internacional e institucional.

Aparejado a ese desarrollo, en el cual han tenido una decisiva actuación los Oficiales del Litoral, nuestra especialidad ha logrado también un significativo avance en los últimos 40 años, período en el cual, además de incorporar a finales de la década de los años cincuenta y principios del sesenta, un número significativo de jóvenes Oficiales provenientes de la Marina Mercante, años después, el año 1975, se consolidó nuestro escalafón, egresando los primeros guardiamarinas de especialidad Litoral desde la Escuela Naval.

Entre otros hitos importantes de la especialidad, puede recordarse la creación del escalafón de los Servicios Marítimos el año 1968; el cambio de los grados de los Oficiales que de Delegados, Subdelegados y Gobernadores Marítimos de Primera o Segunda Clase, a contar del año 1979, pasaron a denominarse al igual que el resto de los Oficiales de otros escalafones de la Armada, es decir, Tenientes, Capitanes de Corbeta, Fragata y Capitanes de Navío. Podemos también señalar a nuestro primer Oficial que alcanzó el grado de Capitán de Navío (Inspector de Gobernaciones Marítimas), el Comandante Ricardo KOMPAZKY Hornickel.

Posteriormente, el número de Oficiales del grado de Capitán de Navío siguió incrementándose, alcanzando en el transcurso de la década de los 80 a cuatro y en los años 90 a un total de 16 Oficiales. En ese mismo período, en el año 1999 se materializó el cambio del escalafón de Oficiales de los Servicios a Oficiales de Línea, misma oportunidad en que el viejo y querido distintivo de la especialidad usado en la manga del dormán, un ancla, fue reemplazado por la tradicional estrella que lucen los Oficiales de Línea, incorporándose los Oficiales del Litoral en forma plena a esa calidad.

No debe dejar de recordarse, que ese reconocimiento otorgado a los especialistas del Litoral, ha ido aparejado al incremento de la calidad y profesionalismo adquirido por los Oficiales, reflejado en el significativo avance técnico-profesional que ha tenido el Servicio del Litoral, el que sin lugar a dudas ha pasado a ser una de las especialidades más importante y conocidas por el ámbito civil e Institucional.

El gran avance técnico-profesional logrado, se refleja en los dos principales ámbitos de acción del Servicio, los Intereses Marítimos y la Seguridad y Operaciones Marítimas.

En el campo de acción de la seguridad y operaciones marítimas, podemos señalar un sistema automatizado de control de naves, un moderno y seguro sistema de señalización marítima, la operación y control de una gran red de telecomunicaciones, un efectivo y profesionalizado sistema de inspección y certificación de naves, la integración a sistemas internacionales de control e inspección de naves extranjeras, un efectivo sistema de búsqueda y salvamento que da protección y auxilio a la vida humana en el mar y la responsabilidad del control de posicionamiento satelital de naves pesqueras.

Asimismo, en el campo de acción de los intereses marítimos cabe destacar el control y calificación del personal marítimo-portuario, el control y catastro de la infraestructura de puertos y terminales marítimos, el control y combate de la contaminación acuática tanto procedente de la nave como de las actividades humanas realizadas en el borde costero, la capacitación del personal de la Marina Mercante, centrado principalmente en las actividades que realiza el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima y el control de las concesiones marítimas.

Debe resaltarse además, la representación marítima del Estado de Chile que le cabe al Director General del Territorio Marítimo, en asuntos o reuniones internacionales relativos a las materias profesionales y técnicas que trata la Ley de Navegación chilena. Por otro lado, el avance que ha tenido el Servicio en el área de informática, ha permitido la automatización de gran parte de las actividades que realiza en el ámbito marítimo e interno.

Todo el avance y desarrollo logrado, se ha evidenciado y materializado recientemente con la aprobación y obtención del primer Oficial General de la Especialidad, cuando a principios del presente año fue nominado nuestro primer Contra almirante, distinción que recayó en el C. A. Sr. Erwin FORSCH Rojas.

Esa distinción, no cabe dudas, se logró gracias al esfuerzo y tesón de los Oficiales del Litoral y al gran apoyo y reconocimiento recibido de los Oficiales Generales que se han desempeñado como Directores de nuestro Servicio y, en especial, del Almirante Señor Rodolfo CODINA Díaz, quién por su permanente apoyo a la especialidad ha comprometido nuestra gratitud.

Todo ello ha permitido que nuestra Cofradía se haya ido fortaleciendo cada vez más, aumentando significativamente el número de Cofrades, tanto activos como pasivos, a quienes la Directiva les expresa su agradecimiento por el apoyo prestado y sus mejores deseos de éxito en sus tareas de desarrollo y engrandecimiento de la Armada y del Servicio del Litoral, así como en sus relaciones familiares y sociales.

¡¡Hombres bravos del Litoral, Caballeros de Océano y de Vida!!

FELIZ ANIVERSARIO.

La Capitanía Marítima



LIBRO DE RECEPCION Y DESPACHO



BITACORA

**Acaecimientos anotados en bitácora
Singladura 2004 Agosto 2005**

02.SEP. 1ª Reunión ordinaria de la directiva de la Capitanía Marítima.

Materia tratada: Preparación y programa de la recalada destinada a celebrar solemnemente el 10º aniversario de la cofradía y homenaje a la DGTM. Y MM. en conmemoración a su 156º aniversario.

Se deja constancia en acta que se ha abierto la primera cuenta corriente de la cofradía, en Banco Edwards, bajo el N° 006-02388-06

09.SEP. Recalada de Aniversario en el surgidero del club Naval de Valparaíso.

Destinada a celebrar el décimo aniversario de la cofradía y rendir un homenaje a la D.G.T.M. y M.M. con motivo de su 156 º aniversario.

Recalan 31 cofrades y asisten como invitados el DIRSOMAR C.N. LT. don E. Forsch R., MARITGOB (V) C.N. LT. don M. DURAN S. y el C.N. LT. don P. HEUSSER R. en representación de DIRINMAR. Excusan sus inasistencias el Director y Subdirector de DIRECTEMAR.

La alocución alusiva fue hecha por el litoral M. MONTES R.

En esta solemne ocasión se rinde reconocimiento a los litorales fundadores de la cofradía entregándoseles un diploma recordatorio.

En la vacante dejada por el fallecimiento del Litoral Mayor Patricio GARRETON R. (Q.E.P.D.), se procede a investir como **LITORAL MAYOR** (denominación honorífica) a los litorales Jorge MARTIN Cubillos y Jorge MANRIQUEZ Bravo en virtud de lo establecido en los estatutos. Se les entrega el correspondiente diploma-resolución y se les distinguen con un medallón de bronce envejecido para su uso en ceremonial.

Libre plática:

Se recibe con gran regocijo la información dada por el Litoral Presidente en cuanto a que ha quedado aprobado el grado de Contralmirante en el escalafón de Oficiales del Litoral y se le ha dado el pase al litoral C.N. LT. E. FORSCH R. para su ascenso a oficial general. El comandante FORSCH agradece las palabras del litoral presidente e insta a mantener el espíritu de la cofradía.

Se recibe, canta y se apagan las 10 velitas de la torta de cumpleaños de la cofradía, con los mejores deseos de felicidad y prosperidad.
Se da término a la recalada cantando fervorosamente el himno del Servicio del Litoral.

06.OCT. 2ª Reunión ordinaria de la directiva de la Capitanía Marítima.

Se tratan asuntos administrativos.

08.OCT. 2ª Recalada mensual en el surgidero del club Naval de Valparaíso.

Recalan 17 cofrades y se desarrolla conforme al programa preestablecido.

Se hace propicia esta recalada, para destacar, por parte del Litoral Presidente, la confirmación oficial que en el próximo alto mando naval aparecerá como contralmirante el comandante FORSCH. Se recibe esta información con un cálido y prolongado aplauso por este acaecimiento histórico.

El litoral FORSCH agradece el gesto que lo asume como una actitud de compañerismo y de la identidad propia de los cofrades.

10.NOV. 3ª. Reunión ordinaria de la directiva de la Capitanía Marítima.

Temas: Aspectos administrativos y preparación de la recalada de final de año a efectuarse en el Centro de Tc. Marítima, Playa Ancha.

01.DIC. 4ª. Reunión ordinaria del directorio de la Capitanía Marítima.

Temas: Aspectos administrativos y preparación de la próxima recalada.
Se acoge como interesante la información dada a conocer por el litoral MARTIN en cuanto a que existe la posibilidad de solicitar un espacio en el Museo Naval y Marítimo de Playa Ancha destinado a la cofradía para mantener a la vista las reliquias que se vayan recibiendo.

03.DIC. 3ª. Recalada mensual y de término de la navegación anual

Se efectúa en el surgidero ad-hoc del C. Tc. Marítima de Playa Ancha.
Recalan 19 cofrades.

Se sirve un rancho criollo muy apetecido y celebrado por los litorales asistentes. Todo además un ambiente de alegre y plena camaradería, celebrando el andar exitoso de las actividades de la cofradía.

El Litoral Presidente expresa los deseos de la directiva para que los litorales tengan una feliz Navidad y una saludable navegación el 2005
Se abre el portalón y cantina abierta.

14.DIC. Ceremonia de entrega de premios de la Academia Politécnica Naval

La cofradía distingue al Teniente 2º. LT. **Cristián PEÑA Flores** por haber obtenido el primer lugar del Curso de la Especialidad, entregándosele una agenda electrónica.

16.DIC. Ceremonia de entrega de premios de la Escuela Naval

La cofradía distingue al brigadier Litoral **Pablo BERG Aldoney** por haber obtenido la primera antigüedad de su curso, entregándosele una agenda electrónica.

01.ENE. Con esta fecha asciende a contralmirante el litoral Erwin FORSCH Rojas, constituyéndose el primer almirante en la historia del escalafón del Litoral.

09.FEB. 1ª Reunión extraordinaria de la directiva de la Capitanía Marítima.

Se realiza la reunión para analizar y determinar acciones a seguir por el inminente fallecimiento del Litoral Alberto HUITRAYAO Carmona..

11.FEB. Fallece el litoral **Alberto HUITRAYAO Carmona**, Capitán de Navío LT, víctima de una prolongada enfermedad.

13.FEB. Se concurre a los funerales del litoral, Capitán de Navío LT. **Alberto HUITRAYAO Carmona** (Q.E.P.D.), efectuado en Santiago.

El directorio de la Capitanía, en pleno, se hace presente en el velatorio depositando corona de flores al pie de su urna y dando el pésame de la cofradía a sus familiares. Posteriormente se asiste a la misa fúnebre y a continuación a su sepultación en el Parque del Recuerdo. Diversas organizaciones se hacen presente y despiden al litoral HUITRAYAO en el camposanto con elocuentes y fraternales sentimientos que dan testimonio a sus cualidades personales, sociales y profesionales.

La Armada asume el protocolo de los funerales: se hace presente con una delegación encabezada por Contralmirante LT. Sr. E. FORSCH R; despide a nombre de la institución el C.N. LT. Sr. Juan Carlos MUNITA L. y se rinde los honores militares fúnebres correspondientes.

Despide en representación de la cofradía el Litoral Mayor Jorge Martin C. (Texto inserto en la presente revista).

Asisten e integran la delegación de la cofradía 14 litorales.

18.FEB. Invitación a almorzar del litoral C.A. LT. Erwin FORSCH Rojas a todos los integrantes de la Capitanía Marítima.

El almuerzo se efectúa en la cámara del señor almirante en la Dirección de Operaciones Marítimas y todo se desenvuelve dentro de un gran ambiente de camaradería.

01.MAR. 5ª Reunión ordinaria de la directiva de la Capitanía Marítima.

Tema: Preparación de la próxima recalada: programa a desarrollar y homenaje al litoral C.A. LT. Sr. E. FORSCH R.

11.MAR. Recalada mensual al surgidero del club Naval de Valparaíso.

Recalan 31 cofrades y el programa se inicia con el brindis oficial y se va realizando conforme a la ruta previamente trazada:

En "Boletín Meteorológico", se recuerda el reciente y sensible fallecimiento del litoral **Alberto HUITRAYAO Carmona**.

El Litoral Presidente M. COFRE M. en sentida alocución rinde cálido reconocimiento al cofrade Contraalmirante LT. Sr. E. FORSCH R., el primer almirante Litoral, uno de los hitos más importante de la historia del Litoral. El litoral presidente le hace entrega al señor almirante de un especial galvano de la cofradía, como justo testimonio de aprecio y admiración. Posteriormente el almirante FORSCH agradece el reconocimiento.

En "libre plática" el Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos hace propicia la oportunidad para entregar una oleografía marina cuya figura central es un faro antiguo, como símbolo que ilumina la solidaridad. Fundamenta el motivo con un poema original "Los viejos litorales viejos", testimoniando la identidad del hombre del litoral y saludando en los litorales de hoy los éxitos alcanzados del Servicio del Litoral. (Prosa inserta en esta revista).

24.MAR. Saludos al Sr. Director General del Territorio Marítimo y de M.M.

El directorio de la Capitanía Marítima presenta los saludos oficiales al nuevo director general, Vicealmirante don Francisco MARTINEZ Villarroel.

08.ABR. 6ª. Reunión ordinaria del directorio de la Capitanía Marítima.

Temas tratados y acuerdos: Preparación del "boletín meteorológico" para la próxima recalada. Necesidad de gestionar la asignación de un lugar en el edificio 2 de DIRECTEMAR, de calle Prat para funcionamiento de la secretaría de la Cofradía e idea de crear una página Web.

Se aprueba la solicitud de ingreso del C.N. LT. Victor Hugo RUIZ Fernández, matrícula No.94; C.F. LT. José SEPULVEDA Mancilla, matrícula No. 93; C.C. LT. Manuel COFRE Lizama, matrícula No. 96; T1°. Pablo FERRADA Orellana, matrícula No. 97 y Dinson BAACK Vásquez, matrícula No. 95.

15.ABR 5ª Recalada mensual al surgidero del club Naval de Valparaíso

Recalan 21 cofrades que son recepcionados en el surgidero de acogida y es servido el habitual aperitivo portuario.

Se inicia la actividad con el brindis oficial de la cofradía.

En "boletín meteorológico": El litoral presidente informa sobre los últimos acaecimientos ocurridos. Se saluda y da calurosa bienvenida a los nuevos litorales recientemente ingresados a la cofradía. El Litoral presidente da a conocer que continúan las invitaciones a almorzar del DIRSOMAR litoral C.A. LT. Sr. E. FORSCH R. a todos los litorales

matriculados, por grupos sucesivos, gesto tal que se valora como un gran afecto de identidad hacia la cofradía.

04.MAY. 7ª. Reunión Ordinaria del directorio de la Capitanía Marítima.

Temas: Necesidad de establecer un protocolo interno de cumplimiento de las normas estatutarias de la cofradía.

Se editará la revista informativa "Bonanza" para difundirlo con motivo de la celebración del aniversario de la cofradía. Queda encargado de su edición el Litoral Director Ramón VELÁSQUEZ D.

12.MAY. 6ª. Recalada mensual ordinaria.

Recalan 22 cofrades al surgidero del club Naval de Valparaíso. Se les da la bienvenida con el brindis oficial, sirviéndose el habitual aperitivo portuario.

En "boletín meteorológico", el litoral presidente informa sobre edición de la revista "Bonanza". Se pide aporte de material para su contenido.

25.MAY. 8ª. Reunión ordinaria de directores de la Capitanía Marítima.

Tabla tratada y acuerdos tomados: Acogiendo la proposición del Litoral Director Ramón VELASQUEZ D. se citará a Asamblea para 17. JUN. en convocatoria extraordinaria, para tratar la condecoración al ex Director del Territorio Marítimo y de M.M., vicealmirante don Rodolfo CODINA Díaz, con la Medalla al Mérito "Hombres del Litoral". Invitación al almirante CODINA a la celebración del aniversario de la cofradía, oportunidad donde se le condecoraría. En próxima recalada se rendirá un homenaje al Día de la Marina Mercante Nacional.

03.JUN. Se concurre al sepelio de la señorita Carolina BARRIENTOS Mancilla (Q.E.P.D.), hija del litoral Francisco BARRIENTOS Alvarado. Se envía pésame y corona de flores.

10.JUN. 9ª. Reunión Ordinaria del directorio de la Capitanía Marítima.

Día de la Marina Mercante.- Se confirma el homenaje para recalada del día 16.JUN y se toma acuerdos respecto a la alocución e invitaciones.

Asamblea extraordinaria de litorales.- Se mantiene la fecha de 16.JUN., previo a la recalada, la citación a asamblea extraordinaria destinada a aprobar la condecoración al Sr. Almirante CODINA acordada por el directorio.

16.JUN. 1ª Asamblea extraordinaria de litorales.

En el club Naval de Valparaíso, se realiza y valida, la asamblea extraordinaria de litorales para tratar la entrega de la medalla al mérito "Hombres del Litoral" al Señor Almirante CODINA. Efectuada la

votación, cumpliéndose con las normas estatutarias correspondientes, se aprueba por unanimidad la condecoración.

16.JUN. 7ª Recalada mensual ordinaria y homenaje al día de la M.M.N.

Recalan 27 cofrades al surgidero del club Naval de Valparaíso. Asisten como invitados especiales el Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos de la M.M.N. Capitán de Alta Mar don Arturo MARQUEZ S. y el Presidente del Instituto de Ingenieros de la M.M.N. don Héctor ARANCIBIA B. Concurren como invitados que solemnizan la ocasión el DIRSOMAR C.A. LT. don Erwin FORSCH R., el DIRINMAR C.N. LT. don Niltton DURAN S. y el Gobernador Marítimo de Valparaíso C.N. LT. don Carlos MARTINEZ R.

En " Boletín Meteorológico", el litoral presidente M. COFRE M, da a conocer el resultado de la asamblea donde se aprobó por unanimidad la condecoración al Sr. Almirante don Rodolfo CODINA D.

Homenaje a la Marina Mercante Nacional: la alocución es efectuada por el litoral Manuel MONTES R. (Versión inserta en esta revista)

En "libre plática" el Capitán de A.M. don Arturo MARQUEZ agradece la invitación y homenaje resaltando los lazos profesionales y de amistad entre el Colegio y la Armada, especialmente con el Servicio del Litoral.

01.JUL. 10ª. Reunión Ordinaria del directorio de la Capitanía Marítima.

Medalla al Mérito "Hombres del Litoral": Se aprueba el diseño de la medalla propuesta por el Litoral Mayor J. MARTIN C.

Entre las propuestas para la confección de la medalla, es seleccionada la de don Pedro URZUA de Santiago y se le encarga al litoral vicepresidente B. BADILLA G. continuar sus contactos con él.

Se acuerda financiar el costo de la confección de la medalla con fondos disponibles de caja, descartando recurrir al pago de cuotas extraordinarias.

Revisión del Registro de Matrículas. Se cancelan las matrículas de los litorales que reiteradamente han mantenido morosidad de sus cuotas sociales " faros y balizas" y alejamiento de la cofradía, aplicándoseles el art. 23º. de los estatutos.

Reemplazo de director. El Litoral Mayor Jorge MANRIQUEZ Bravo es reemplazado, como director titular, por el director suplente litoral Guillermo PINEDA Villarroel.

09.JUL. Reunión del Directorio de la Capitanía Marítima.

En el surgidero del "Stella Maris" la directiva se reúne con el Sr. Pedro URZUA y se firma el contrato de confección de la medalla al mérito "Hombres del Litoral.

13.JUL. 11ª. Reunión ordinaria del directorio de la Capitanía Marítima.

Medalla al mérito: Se analizan aspectos de su confección sugeridos por el Sr. URZUA. Por mayoría, se mantiene el diseño original.

Solicitudes de ingreso.- Se aprueba las solicitudes de los postulantes C.F. LT Arturo MARIN Valenzuela; C.F. LT Felipe ENCINA Vega; C.F.LT (R); Manuel GONZALEZ Anún; T 2° LT (Rva) Víctor MUNDACA Andaur y del T 2°. LT.(Rva) Pedro Mauricio AMPUERO Moreno. Los dos últimos, como "agregados al Rol", conforme a los estatutos.

Alistamiento de Recalada. Se revisa aspectos para recalada del JUL.15. Recalada de Aniversario. Se tratan asuntos de la recalada que queda fijada para el 09.SEP. y la entrega de la condecoración al señor C.J.A.

15.JUL. 8ª. Recalada mensual ordinaria

Recalan 22 cofrades al surgidero del club Naval de Valparaíso. Su maniobra se desarrolla conforme a las usanzas protocolares y la ruta trazada previamente.

En "boletín meteorológico" se saludan a los litorales de cumpleaños, se explica el diseño de la medalla al mérito y el avance de su confección y se da informaciones sobre la recalada de aniversario.

En "libre plática" el litoral Manuel MORENO da conocer que, en el ámbito de su responsabilidad profesional en DIRINMAR, fue sometida a una auditoría para la aplicación de las normas ISO 900/2000 sobre el sistema de educación de la Gente de Mar, resultando exitosamente aprobada. Se felicita y recibe con reconocimiento la información y se brinda por el litoral MORENO y su equipo de trabajo.

01.AGO. Se concurre a los funerales de la señora Yolanda Arias vda. de Paz (Q.E.P.D.), madre del litoral Luis PAZ Arias. Se da el pésame a nombre de la Cofradía y se deposita una corona de flores.

04.AGO. 12ª Reunión ordinaria del directorio de la Capitanía Marítima

Temas tratados y acuerdos: Asamblea Ordinaria de Litorales. Esta asamblea que corresponde realizar en el mes de agosto, es postergada para la recalada del 14.OCT. Recalada de Aniversario y condecoración al señor C.J.A.: se analiza y se fija el "programa de ruteo" a cumplir en ambos aspectos, se asignan las tareas, se determinan las invitaciones a cursar y se elige el rancho entre las alternativas presentadas y otros aspectos de organización. La recalada ha quedado programada para el viernes 09.SEP. a las 13.00 en el surgidero del club Naval de Valparaíso, fecha sujeta a confirmación.

Solicitudes de ingreso: Se aprueban los ingresos de los postulantes C.N. LT Mario MARIN Castillo y del T1° LT Freddy PINCHEIRA Ibáñez (Reincorporación).

Invitación del DIRINMAR.: Se confirma para el jueves 11 AGO. la gentil invitación a la cofradía del C.N. LT. M. DURAN S. para recalar al surgidero de DIRINMAR, efectuar una visita profesional a las instalaciones de CIMAR, y a un almuerzo de camaradería.

Normas y protocolos de uso interno. El litoral director R. VELASQUEZ D. informa sobre avance del protocolo del Art. 22 de los estatutos, referido a la condecoración.

11.AGO. Invitación de DIRINMAR

Asistencia de 29 litorales matriculados.

Ruta profesional de la visita: Informe sobre las funciones y proyecciones profesionales de CIMAR dada por el Director del CIMAR y película alusiva. Visita al simulador de puente y navegación y a la sala de Control, al simulador del S.M.S.S.M. y al simulador de Máquinas.

Almuerzo de Camaradería: Palabras de acogidas del DIRINMAR y agradecimiento del Litoral Presidente M. COFRE y entrega como testimonio de reconocimiento y gratitud al DIRINMAR de un galvano de bronce con el primer escudo del Servicio del Litoral. La reunión se desarrolló en un ambiente muy agradable de camaradería, siendo acompañada de un muy rico rancho.



PRIMER ALMIRANTE DEL LITORAL

Hoy nos encontramos aquí en este antiguo club Naval de Valparaíso, para iniciar, una vez más, las reuniones ordinarias de la Cofradía correspondientes al año 2005, conforme a lo cual les doy la bienvenida a todos los presentes, esperando que el período estival, que pronto se terminará, haya sido de pleno beneficio, propicio para hacer una buenas vacaciones e iniciar el año descansados y con renovado espíritu de optimismo, para afrontar otro año y cumplir con los objetivos personales y familiares planificados y resistir adecuadamente aquellas situaciones cotidianas e imprevistas que se pueden presentar a futuro y que no esperábamos experimentar.

Sin embargo, lo que parece ser una rutina más de la Cofradía, hoy nos presenta una situación muy singular que nos llena de satisfacción y orgullo, pues nuestra especialidad de origen, el Litoral, inició el año con un gran premio, merecidísimo, al hacerse efectiva, legalmente, la decisión de la Institución y del Gobierno de incorporar el grado de Contraalmirante al escalafón del Litoral. Ansiado galardón que ya, desde hace más de 15 años, comentábamos y se rumoreaba que podía ser efectivo el tener un Contraalmirante Litoral.

Existen los dichos que “el tiempo todo lo cura” y “a la larga todo llega” y, en el presente caso, se han hecho una realidad por lo que es conveniente hacer un recuerdo somero de la época de los años 50 en la cual alguno de nosotros ostentaron sus grados de Subdelegados Marítimos y Gobernadores Marítimos de 1ª y 2ª clase y eran alrededor 40 oficiales. Después nos llega la época en los años 60, en que los grados se asimilan a los otros escalafones de la armada, pero iniciándose como Teniente 2º y terminando como Capitanes de Fragata, para por último llegar a los años 80 y 90 en los cuales experimentan una carrera completa que nos permitía llegar desde Guardiamarina hasta Capitanes de Navío en un número limitado, para ampliarse al principio de los 2000 en el grado de Capitán de Navío.

También es bueno recordar el crisol de procedencia de los Oficiales del Litoral que vio llegar Oficiales Ejecutivos, Oficiales de la Marina Mercante, Oficiales de cursos especiales, Litorales y de Aspirantes Navales y Oficiales Litorales formados como tales en la Escuela Naval. Esta amalgama de personas con sus características peculiares de cada cual, germinó y dio su fruto, a lo largo de los años, al hacerse merecedor, el escalafón litoral, al grado de

Contraalmirante, es decir, a la larga todos aquellos que estuvimos en el servicio y los que actualmente están, aportaron su grano de arena, consolidando un buen tenedero para llegar a fondear con éxito un grado capital.

Pero el grado en si no basta. Para que él luzca y sea honrado, debe seleccionarse a una persona que se lo merezca y tenga atributos especiales para colocárselo, por su calidad profesional, caballerosidad y sabiduría.

En esta primera designación, que se mantendrá en el recuerdo de la especialidad por muchos años, fue nombrado el Capitán de Navío LT señor Erwin FORSCH Rojas, nuestro primer almirante del litoral, después de haber cumplido una carrera exitosa de más de 33 años de su egreso de la Escuela Naval, habiendo ocupado todos los grados y cargos que debe cumplir un honorable Oficial de la Armada y del Litoral, incluido puestos a bordo y en el extranjero. Si a lo antes, se une una vida familiar inmaculada, plena de afecto y amor que fue capaz de resistir los embates del tiempo y de los traslados, solo me resta decir, ¡¡bien hecho!!.

Señor Almirante, se merece la distinción, ganada a pulso, con plena propiedad. Nos sentimos muy orgullosos por ello y tenga la plena seguridad que todos los aquí presentes en sus respectivos ámbitos personales lo apoyaremos, lo respaldaremos y protegeremos en su gestión, para sentir como propia la nueva responsabilidad que asume. En su éxito se representan todas nuestras aspiraciones; sin embargo, como en toda institución y empresa una vez logrado el objetivo, hay que trazarse otros para seguir engrandeciéndose y perfeccionándose, tarea que dejamos en sus manos con el apoyo, no me cabe la menor duda, espiritual y efectiva de toda la especialidad del Litoral.

Para terminar reciba Usía los mas altos sentimientos de consideración y estima de parte de todos los cofrades, solicitando hacerlos extensivos a su señora esposa Karen y a sus hijos Erwin y Melanie.

Muchas gracias



Discurso pronunciado por el Presidente de la Cofradía, litoral Manuel COFRE Muñoz, con ocasión de la invitación efectuada al Cofrade don Erwin FORSCH Rojas, por ser el primer Litoral en recibir la investidura de Contra almirante.

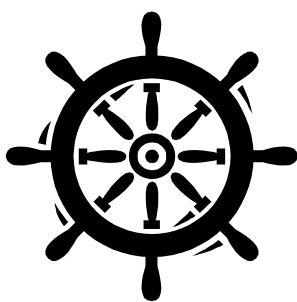
**FOTOGRAFIAS TOMADAS DURANTE RECALADA DE
HOMENAJE AL C. A. SR. ERWIN FORSCH ROJAS**



ENTREGA DE GALVANO RECORDATORIO



**DISCURSO DE AGRADECIMIENTO DEL C. A. SR. ERWIN
FORSCH ROJAS**



HOMENAJE A LA MARINA MERCANTE

ALOCUCIÓN CON MOTIVO DEL HOMENAJE RENDIDO POR LA COFRADÍA AL DÍA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

El siglo XIX, fue sin lugar a dudas, el que procuró fijar nuestro destino como nación marítima y sentó las bases de nuestra Marina Mercante.

Pródigo en hechos de importancia transcurría el histórico año de 1818.

Recordemos que en Enero de 1818, el Comandante Interino del Departamento de Marina y Capitán de Puerto de Valparaíso, don Juan José Tortel, contrató a nombre del Gobierno, la construcción de seis lanchas cañoneras en los Astilleros de Nueva Bilbao (Constitución), de las cuales sólo dos se terminaron de construir. A comienzos de Marzo de 1818, logró la aprobación del Gobierno respecto del diseño del uniforme regular para los oficiales de Marina.

A fines de Marzo, las fuerzas realistas atravesaban el río Cachapoal, para acampar, finalmente, en la llanura de Maipú, situada a tres leguas al sur de Santiago. El ejército realista y el patriota se encontraron el 4 de Abril de 1818 en unas lomas, separados solamente por un terreno bajo. Para, con las primeras luces del alba del 5 de Abril, se enfrentaran en una lucha encarnizada y terrible. El vigoroso empuje de los patriotas, al mando de José de San Martín; la valerosa actuación del teniente coronel José Manuel Borgoña al mando de la artillería y la decidida acción de don Bernardo O'Higgins quién, a pesar de encontrarse enfermo de la herida que había recibido en el brazo durante la sorpresa de Cancha Rayada, con patriótico ímpetu y con un crecido número de soldados se incorporaba a la lucha, posibilitando la victoria, y con ella, la independencia de Chile.

El triunfo de Maipú, indicó al Virrey del Perú que la dominación española en Chile llegaba a su fin.

El 8 de Abril son fusilados en Mendoza, los hermanos Juan José y Luis Carrera.

El 21 de Mayo, Fernando VII dispone el envío a Chile de 2.000 soldados que debían embarcarse en Cádiz, en la fragata María Isabel.

En este año se consolida una de las sentidas ideas del Director Supremo, ya que, asentada casi por completo la dominación patriota en Chile, vio con claridad que la única manera de combatir el poder español dada la situación geográfica del país, con sus extensas costas, consistía en el dominio del Pacífico, lo que se lograría con la constitución de una escuadra. Es así como el 4 de Abril se compra la fragata "Windham" y se la bautiza "Lautaro". Era el mejor buque que hasta entonces habían tenido los patriotas; poseía 34 cañones y doscientos hombres de tripulación. Costaba al gobierno chileno 180 mil pesos.

El 22 de Mayo llega a Valparaíso el navío “Cumberland”, de 44 cañones y cien hombres de tripulación, llamado más tarde “San Martín”, costó 140 mil pesos. En la misma fecha se adquiere la corbeta “Coquimbo”, bautizada “Chacabuco”.

El 26 de Mayo, cerca de Tiltil, cuando era conducido preso a Valparaíso, fue alevosamente asesinado Manuel Rodríguez, por orden de Bernardo Monteagudo, cumpliendo una implacable decisión de la Logia Lautarina.

El 16 de Junio, se crea una división de infantería de marina, formada por personal del ejército.

El 26 de Junio, se decreta el establecimiento en Valparaíso de la Comandancia General de Marina, a cuyo cargo se nombró al Capitán de Marina de Primera Clase Manuel Blanco Encalada. Al igual que el resto de los Capitanes de Puerto del país, Juan José Tortel quedó a sus ordenes en las actividades de su especialidad como eran la administración estatal sobre todo lo relativo a la marina comercial, puertos y sus actividades conexas: Policía de los buques de comercio y su navegación, alumbrado de las costas y rutas marítimas, control y matrícula de la gente de mar, construcción y reparación de instalaciones portuarias.

En dicho contexto histórico, hace ya 187 años, el 26 de Junio de 1818, en su calidad de Director Supremo de Chile, Don Bernardo O’Higgins Riquelme extendió la primera patente de comercio a la barca “Gertrudis de la Fortuna”, de propiedad de don Francisco Ramírez.

En conmemoración de este hecho, tributamos hoy un homenaje a la Marina Mercante, representada en este acto por nuestros distinguidos invitados, celebrando el día de la Marina Mercante Nacional, instituido el día 26 de Junio de cada año, según D. S. N° 106 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 27 de Mayo de 1991, que en sus considerandos señala que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y representantes de la Asociación Nacional de Armadores, del Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional, del Centro de Oficiales de Comunicaciones de la Marina Mercante Nacional, del Sindicato Nautilos de Capitanes de la Marina Mercante Nacional, de la Federación de Tripulantes de Chile, del Sindicato Profesional de Oficiales y del Instituto de Ingenieros de la Marina Mercante Nacional, suscribieron un acta de intención en la que acordaron promover, apoyar y difundir con los mayores esfuerzos, las actividades de la marina mercante nacional, y que el Supremo Gobierno, como una manera de adherir a esta iniciativa y fomentar en la ciudadanía el conocimiento de las actividades propias de los hombres de mar y de la marina mercante nacional, vitales para el desarrollo marítimo del país, ha resuelto instituir el día 26 de Junio como el día de la Marina Mercante Nacional.

La Marina Mercante es una actividad trascendente en el desarrollo de los países.

Podemos definir a la Marina Mercante como el conjunto de naves y sus dotaciones, empeñadas en operaciones comerciales y sus actividades conexas.

Recordemos que la riqueza y el comercio están en directa relación con el transporte marítimo.

Esta actividad naviera es una aventura que, además de riesgosa, es extremadamente competitiva desde que los mares están abiertos a todas las banderas del mundo, por lo que para la obtención de resultados positivos se requerirá siempre contar con naves adecuadas, buena organización, experiencia y eficiencia en el servicio y, más importante aún, contar con dotaciones idóneas y profesionalmente preparadas.

Desde el descubrimiento de Chile, su condición geográfica ha dejado en evidencia que es un país esencialmente marítimo.

No obstante esta visión, durante el Descubrimiento, la Conquista y posteriormente en el largo período de la Colonia, la ventaja de lo marítimo solo se relacionó con las vías de comunicaciones y, en menor medida, con la construcción de buques y embarcaciones.

Esta visión, en donde el mar adquiere su dimensión real como medio de desarrollo económico, se logra con la naciente República, bajo la dirección geopolítica de Don Bernardo O'Higgins Riquelme.

Pero será Don Diego Portales Palazuelos, cuando concurre la conjunción de fuerzas de tener una Marina de Guerra y una Marina Mercante, expresión de poder que facilitó el realizar el comercio exterior por vía marítima, con la propia bandera, en competencia con las demás potencias marítimas.

Si bien la legislación económica desde los inicios de la independencia había estimulado la construcción de naves para la marina mercante nacional, los resultados no lograban alcanzar los niveles de producción esperados durante el paso del primer quinquenio de 1830. A pesar de tal realidad, las autoridades siguieron creyendo e incluyendo en sus decisiones, medidas de carácter moderadamente proteccionistas.

El objeto de nuestros legisladores, con los deseos de toda la nación era el crear una marina mercante, que no teníamos, y dar toda la extensión posible a nuestro giro comercial.

Interesantes eran estas ideas de carácter moderadamente proteccionistas pero, dado el sistema económico imperante en Chile, durante el siglo XIX, eran los intereses particulares los que debían tomar la iniciativa para producir y comerciar; así, el gobierno fue dejando de lado su inicial actitud de estímulo, abandonando, después, la mayoría de esas actividades a su suerte.

Entre 1834 y 1848, el Gobierno Chileno llegó a promulgar diversas leyes en apoyo a los armadores chilenos, a través de privilegios y exenciones tributarias; pero todas esas iniciativas de fomento se estrellaron con el hecho concreto que la navegación mercante era un tipo de especulación a largo plazo, con costos fijos muchos más altos que los normales que se dan en la agricultura, minería o comercio; por todas estas razones, Chile llegó a la mitad del siglo XIX con una Marina Mercante constituida principalmente por barcos, capitales financieros y tripulaciones de origen extranjero.

Con mayor razón si corrían los tiempos en que se propiciaba en Chile, el establecimiento de la navegación a vapor por un norteamericano de Boston, Mister Guillermo Wheelwright.

En efecto, durante el mes de Junio de 1835, se reunió el estadista Diego Portales con los comerciantes Guillermo Wheelwright y José Waddington, más el navegante Fitz Roy (los dos últimos ingleses) con el objeto de iniciar conversaciones para llegar a constituir una empresa de navegación a vapor por la costa del Pacífico, con la finalidad de realizar importantes gestiones comerciales.

La Marina Mercante, cuyo fomento se había enfocado a combinar diversas leyes fiscales como las de cabotaje, comercio de importación, etc. fue sometida al régimen de una ley especial (Julio de 1836).

Tal ley declaró como chileno todo buque que, construido en astilleros de la República o de otras naciones, viniese a ser propiedad de chilenos naturales o legales por cualquier título legítimo; reglamentó lo relativo a la matrícula y patente de buques nacionales y estableció las condiciones para que éstos pudieran gozar de la protección y privilegios acordados por otras leyes a la Marina Mercante de la República. Las principales de estas condiciones fueron que la tripulación de los buques se compusiera al menos, de una cuarta parte de marineros chilenos hasta fines de 1837, en una mitad en los años 1838, 1839 y en tres cuartas partes en adelante; y que los Capitanes de buques chilenos debían ser también chilenos naturales o legales después de 12 años de publicación de la ley. Fueron declarados hábiles, para capitanes y marinos de los buques chilenos, los extranjeros que hubieran servido en la Armada Nacional un año en tiempos de guerra o tres años en tiempos de paz. Se impuso a todo buque chileno el gravamen de llevar a su bordo y mantener decentemente un alumno de la Academia Náutica de Valparaíso o de las que el Gobierno estableciese en cualquier otro lugar de la República, siendo obligación del Capitán instruir a dicho alumno en la maniobra y en la práctica de los principios adquiridos en la Academia. El buque que se resistiera a esta obligación se tendría como no matriculado.

La misma ley autorizó al Presidente de la República para reducir, con acuerdo del Congreso, en el caso de un armamento extraordinario de buques de guerra, la cantidad proporcional de marinos chilenos establecidos por la ley para el servicio de los buques nacionales.

Por ese tiempo, los barcos mercantes considerados nacionales no pasaban de 80, siendo de notar que muchos de ellos no tenían las condiciones que la nueva ley exigía para reputarlos como chilenos; la ley, sin embargo, declaró que los buques pertenecientes a extranjeros en todo o en parte y que tuviesen patente de navegación, expedida anteriormente por el Gobierno, continuarán gozando de los privilegios acordados a los buques chilenos.

Desde el punto de vista histórico, cada vez que nuestros conductores políticos consideraron al océano Pacífico como un espacio que había que ocupar por medio de la

actividad comercial y del transporte para obtener su desarrollo y progreso, Chile adquirió un crecimiento sostenido y permanente.

La historia nacional nos enseña entonces, que O'Higgins y Portales hicieron de Chile una nación marítima y comerciante que con su incipiente capacidad económica y sus pequeños veleros de segunda mano, fue capaz de ser la primera de Hispanoamérica en intercambiar relaciones comerciales con Australia, Oceanía, la India y California.

LA MARINA MERCANTE ACTUAL

Al mes de Diciembre de 2003, la Marina Mercante de Chile contaba con 71 armadores y estaba compuesta por 159 naves de matrícula nacional, que representan un DW de 1.084.461.

Ocupaba a 760 Oficiales y 961 Tripulantes de un universo de aproximadamente 7.000 Oficiales y 13.000 Tripulantes.

El comercio exterior por vía marítima equivale al 80 % del comercio exterior de Chile.

El siglo XXI será para nuestro país el siglo de la plena integración al mundo. En la medida en que profundicemos nuestra opción de país exportador, estamos obligados a mirar el mar como único camino posible para este desafío.

Con los avances de la técnica, hoy en día, el mar no es solo espacio de intercambio sino que constituye, también, un espacio que puede y debe ser ocupado, y será en la formación de las personas en donde estará la clave para ocupar los espacios oceánicos y utilizarlos en aras del mayor bien común general de todos los chilenos.

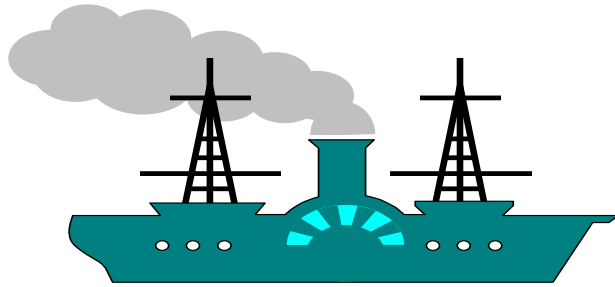
Concluyendo, bien sabemos que son múltiples factores los que conforman lo que denominamos Marina Mercante Nacional.

En este breve homenaje quiero referirme al que, estoy seguro, es el de mayor relevancia, que no es otro que ese grupo selecto de Oficiales y Tripulantes que, en afán constante, día a día, hacen latir el corazón palpitante de esas naves que, orgullosas, ondean el pabellón patrio en su incesante navegar por los mares del mundo.

Para este distinguido grupo humano, que gracias a su constante preparación y desarrollo profesional prestigia tan noble actividad, y a sus distinguidos representantes aquí presentes, nuestros mejores deseos de éxito profesional y ventura personal.

AUTOR: Litoral SR. Manuel MONTES R.

NOTA DE LA REDACCION: Homenaje efectuado en Recalada efectuada el día 16 de Junio de 2005, con la presencia de los invitados Capitán Sr. Arturo Márquez S. (Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos AG.) y del Ingeniero Sr. Héctor Arancibia B. (Presidente del Colegio de Ingenieros de la M.M.N.)



CONTROL DE BUQUES EXTRANJEROS POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO.

GENERALIDADES

La Autoridad Marítima Chilena en cumplimiento a lo establecido en los Convenios Internacionales vigentes y ratificados por el Gobierno de Chile, cuenta con las facultades para verificar el cumplimiento de lo allí establecido en buques de otras banderas que recalcan a nuestros puertos, orientándose el esfuerzo a comprobar que el estado de la nave cumpla con los estándares mínimos de seguridad que fijan los Convenios, que los Certificados de Seguridad y Protección estén vigentes, que las tripulaciones estén bien entrenadas y cumplan los requisitos que establece la legislación marítima internacional, que la conservación de maquinarias y equipamiento sea apropiado y que el buque mantenga los equipos y tenga implementado los procedimientos para evitar o minimizar una contaminación.

Esta verificación es conocida a nivel internacional como el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Port State Control). Con esta actividad el Estado de Chile se protege de aquellos buques subestándar que pretendan navegar por aguas nacionales y operar en nuestros puertos, siendo una medida efectiva que permite corregir las deficiencias que se encuentren en esas inspecciones, previniendo y muchas veces evitando con esto, la ocurrencia de accidentes, contaminaciones, daños a las instalaciones portuarias, y según lo último en vigencia también los aspectos relativos a la protección (Security).

Las actividades de Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (CERP), debido a su complejidad que se ha ido incrementando con el tiempo, se ha organizado a nivel mundial en Memorandas de Entendimiento (MOU) regionales, donde los países de ciertas regiones se han reunido en base a acuerdos y procedimientos comunes para controlar a los buques extranjeros. Chile, en la actualidad pertenece a dos de ellos; al Acuerdo de Viña del Mar desde el año 1992 donde se agrupan los países de Sur América incluidos México, Panamá, Cuba y Honduras; y al MOU de Tokio desde el año 2002 donde se agrupan los países del Asia – Pacífico incluidos Canadá y Chile.

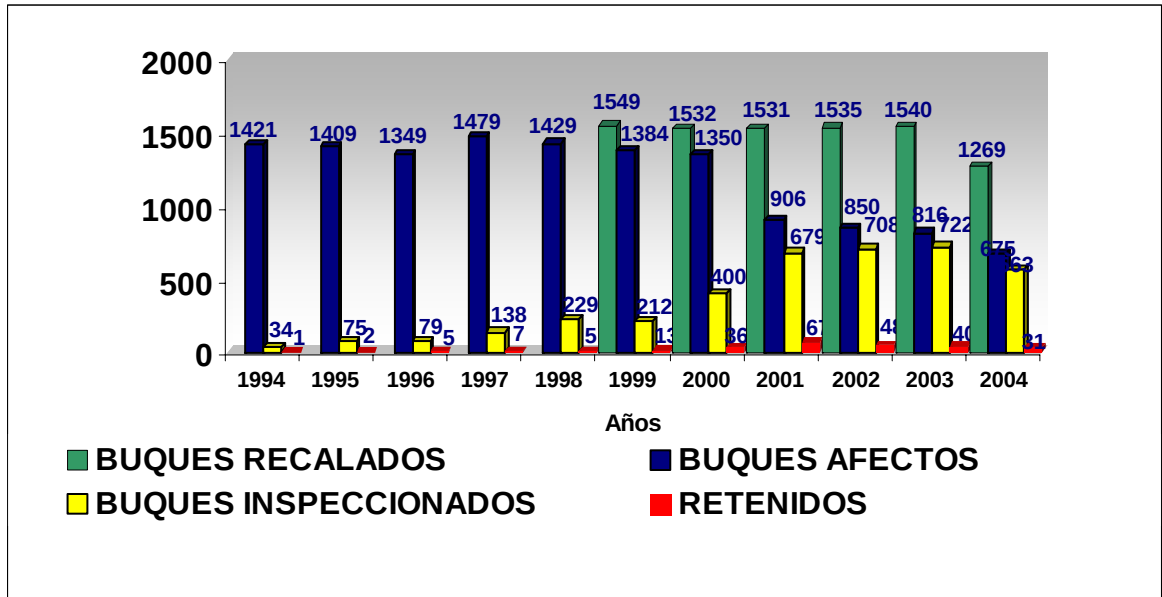
ESTADÍSTICAS

De acuerdo a los compromisos contraídos en el Acuerdo de Viña del Mar y en el MOU de Tokio, el porcentaje de buques extranjeros a ser inspeccionados es a lo menos el 15% y 75% respectivamente. Al cumplir el porcentaje del MOU de Tokio, se cumple también con creces lo que se requiere para el Acuerdo de Viña del Mar, de ahí que se han hecho los mayores esfuerzos para cumplir principalmente con los exigentes procedimientos del MOU de Tokio.

Desde el ingreso de la Autoridad Marítima de Chile al MOU de Tokio, ha significado un incremento en la cantidad de inspecciones que realizan los Oficiales de Supervisión del Estado Rector del Puerto (OSERP en español y PSCO

- Port State Control Officers – en inglés) y también en los procedimientos que son bastantes más rigurosos en comparación con lo que se realiza en el Acuerdo de Viña del Mar.

Las estadísticas de las inspecciones efectuadas por la Autoridad Marítima de Chile, desde que se puso en funcionamiento el sistema de inspecciones sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, es la que se muestra a continuación:



El año 1994 se efectuaron 34 inspecciones a buques extranjeros, pero entre los años 2001 a 2004, con la nueva organización de inspecciones CERP, se incrementó notablemente la cantidad de naves inspeccionadas siendo el promedio sobre 600 buques anuales.

ORGANIZACIÓN DE LA AA. MM. DE CHILE

Para lograr las estadísticas anteriores y poder cumplir apropiadamente los compromisos contraídos con estas organizaciones, el sistema de inspecciones CERP se organizó en Chile en una oficina a nivel nacional y 4 distritos:

- 1.- Distrito de Iquique que comprende los puertos habilitados de Arica, Iquique, Tocopilla, Patillos, Patache, Mejillones, Antofagasta y Caleta Coloso, que son visitados por un OSERP basado en Iquique.
- 2.- Distrito de Valparaíso que comprende los puertos habilitados de Huasco, Chañaral, Caldera, Coquimbo, Los Vilos, Quintero, Valparaíso y San Antonio, que son visitados por dos OSERP basados en Valparaíso y San Antonio.
- 3.- Distrito de Talcahuano que comprende los puertos habilitados de Talcahuano, San Vicente, Lirquén, Coronel, Corral, Puerto Montt, Calbuco y Chacabuco, que son visitados por un OSERP basado en Talcahuano.

- 4.- Distrito de Punta Arenas que comprende los puertos habilitados de Punta Arenas, Clarenia, Gregorio, Cabo Negro, Puerto Natales y Puerto Williams, que son visitados por un OSERP basado en Punta Arenas.

ORGANIZACIÓN DEL MOU DE TOKIO

La organización del MOU de Tokio consiste en una Secretaría con sede en la ciudad de Tokio – Japón, compuesta por el Secretario el Sr. Yoshio Sasamura, el Sub Secretario el Sr. Miysutoyo Okada, un Oficial Técnico Sr. Ningh Zeng de nacionalidad China y una Asistente administrativa Srta. Fumiko Akimoto. También el MOU de Tokio cuenta con una Base de Datos (APCIS) donde se almacenan todas las inspecciones que los OSERP (PSCO) realizan, debiendo ser muy meticulosos en el llenado de los campos que ésta contempla, siendo considerada a nivel internacional una de las mejores Bases de Datos que hay al respecto. La central de computación se encuentra en la ciudad de Vladivostok – Federación Rusa y está a cargo del Dr. Vitali Kliuev, su asistente Sra. Natalia Karchenko y un equipo de personal técnico. El MOU de Tokio funciona en base a los Convenios Internacionales vigentes, a las resoluciones OMI A.787 (19) enmendada por la A.882 (21) que fijan el procedimiento para efectuar las inspecciones a buques de otras banderas, a lo establecido en el texto del Memorando de Entendimiento y principalmente a las decisiones que se adopten en el Comité.

El Comité del MOU de Tokio sesiona en intervalos que van entre los 9 a 12 meses, dependiendo de la importancia de los temas a tratar. Este Comité está compuesto por todos los países miembros del MOU, la Secretaría, el Administrador del APCIS, los países miembros cooperadores y los Observadores debidamente acreditados, teniendo solo derecho a voz y a voto los países miembros.

ACTIVIDADES DE LA SECRETARÍA DEL MOU DE TOKIO

A diferencia de lo que ocurre en el Acuerdo de Viña del Mar, los países miembros del MOU de Tokio deben cancelar una cuota anual de membresía, la cual es función de varios parámetros, entre otros la cantidad de buques recalados a puerto y el PGB del país. Los aportes de todos los países se suman a los que realiza la Nippon Foundation y la Administración Marítima de la Federación Rusa, con lo que se recauda una cifra que permite financiar las actividades de la Secretaría, del APCIS y lo más importante, todo el programa de capacitación y entrenamiento que monitorea la Secretaría. Esta actividad es la que concentra la mayor atención y dedicación de ésta, lo que se describe más adelante.

Seminario de PSCO, cada año se organiza en un país diferente del MOU de Tokio, un Seminario de PSCO, de 3 días, donde se analizan temas específicos inherentes a las inspecciones de PSC con la participación de los Inspectores que envía cada país.

Curso Básico de Entrenamiento en PSC (BTC), se realiza anualmente en Yokohama – Japón, tiene una duración de 3 semanas y está orientado a inspectores principiantes.

Entrenamiento intermedio (Fellowship training FT), se realiza anualmente en Yokohama – Japón, tiene una duración de 3 semanas y está orientado a inspectores que cuenten con experiencia en inspecciones de PSC.

Comisiones de expertos para entrenamiento, aquellos países que cuentan con inspectores avanzados se organizan para dictar clases y efectuar entrenamiento en aquellos países que tienen un nivel de desarrollo más bajo en lo que respecta a las inspecciones de PSC. Por ejemplo, durante el año financiero 2004 expertos de Hong Kong fueron a Tailandia, expertos de Australia concurren a Fiji y expertos de Japón a Malasia.

Programa de intercambio de PSCO, en este grupo participan PSCO avanzados de aquellas Autoridades Marítimas que tienen muy buen nivel de inspecciones. Este programa considera que PSCOs experimentados visiten por una a dos semanas otras AA. MM. de la región y conozcan y aprendan los procedimientos que allí se emplean. En este programa está Australia, Nueva Zelanda, Canadá, República de Corea, China, Singapur y Japón, quienes no participan en los cursos básicos ni intermedio de inspectores.

De lo descrito, se desprende que para cada una de estas actividades, el tema de la coordinación y financiamiento ocupa gran cantidad de tiempo y capacidad de gestión de la Secretaría, a lo cual, además se debe sumar la organización de las reuniones del Comité del MOU, participación como observador a las reuniones de otros MOU y de la OMI como asimismo en seminarios de PSCO de otros MOU, en especial el de París que reúne a los países de la Unión Europea.

CAPACITACIÓN DE LOS OSERP (PSCO)

La visión que tiene el MOU de Tokio sobre la calidad y capacitación de los PSCO es que ésta debe ser de un alto nivel en lo profesional, debiendo poseer como requisito fundamental un amplio dominio del idioma inglés para poder comunicarse fluidamente con las tripulaciones de buques de otras banderas, siendo éste el idioma internacional de enlace.

GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

Durante el periodo intersesiones funcionan varios grupos de trabajo por correspondencia que analizan temas particulares y están conectados vía correo electrónico. Existen dos grupos donde están prácticamente todos los países miembros del MOU de Tokio y son grupos donde se canalizan y analizan los temas más “candentes” para difusión y discusión.

CAMPAÑAS DE INSPECCIONES CONCENTRADAS (CIC)

También, el MOU, cada año pone en funcionamiento las Campañas de Inspecciones Concentradas (CIC) donde se centra el esfuerzo de inspecciones en temas específicos. La última CIC estuvo orientada a verificar los aspectos de Protección con la implantación del Código PBIP y se efectuó entre el 1° de

Septiembre al 30 de Noviembre de 2004. Para el año 2005, en la última reunión del Comité efectuada en Shanghai – China, se programó una CIC en Requerimientos Operacionales a realizarse en los meses de Septiembre a Noviembre del año en curso, cuyas guías y procedimientos fueron tratados y mejorados en el Seminario de PSCO que se efectuó el Macao – China en el mes de Mayo.



CÓDIGO PBIP

A partir del 1° de Julio de 2004 se puso en ejecución internacional el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, siendo esto una respuesta al ataque de la torres gemelas de Nueva York, hecho ocurrido el 11 de Septiembre de 2001. La comunidad marítima internacional estudió el tema del terrorismo y de todos los actos ilícitos que se podrían cometer por vía o medios marítimos, acordando modificar el Capítulo XI de SOLAS que puso en funcionamiento el Código PBIP. Este Código y una serie de otras medidas complementarias, establecen que el ingreso a los buques e instalaciones portuarias debe hacerse para cumplir actividades específicas, debidamente acreditadas e identificadas. Asimismo, establece una serie de procedimientos de control, registros, equipamiento especial, entrenamiento de las tripulaciones, un Oficial de Protección del Buque (OPB), un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) y un Oficial de la Compañía encargado de la Protección Marítima (OCPM), todos ellos son los encargados de analizar las posibles fuentes de problemas y deben coordinarse para adoptar las medidas de protección que sean necesarias en cada caso particular.

Parte de las inspecciones que realiza un OSERP (PSCO) consiste en verificar que la implementación de este Código y de las medidas complementarias se haya hecho y se mantenga en forma apropiada en cada buque extranjero que recalca a puertos nacionales. Con esto, se asegura que los buques inspeccionados cumplen con las medidas de protección establecidas y que son un bajo riesgo

para la seguridad de las instalaciones portuarias y para los otros buques que se encuentren en las inmediaciones.

En caso de encontrarse alguna deficiencia, esta debe ser subsanada en plazos razonables, caso contrario el buque puede ser impedido de operar en el puerto e incluso puede ser expulsado del país por presentar un alto riesgo potencial a las instalaciones portuarias y buques circundantes bajo el concepto de protección (security).



La fotografía muestra el término de la Auditoría a la MN ALERCE de bandera chilena, la cual acredita que este buque ha implementado satisfactoriamente el Código PBIP, el Plan de Protección del Buque y las disposiciones complementarias establecidas en el Capítulo XI-1 y XI-2 de SOLAS.

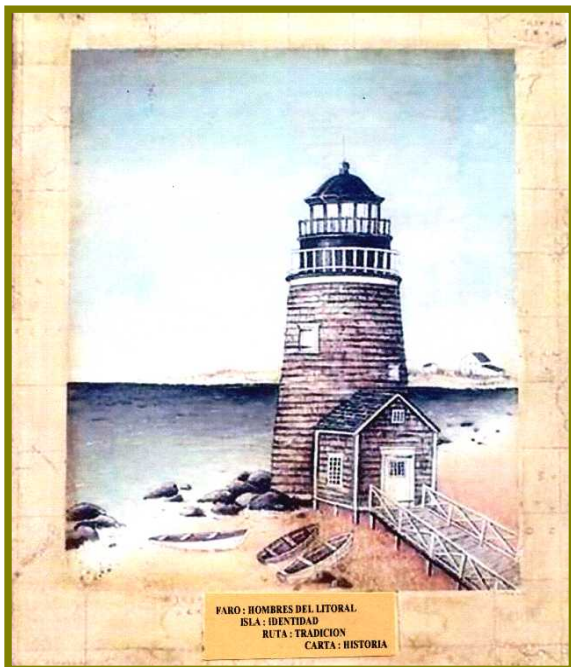
DIFUSIÓN DE LAS ESTADÍSTICAS DE INSPECCIONES

La información de las inspecciones del Estado Rector del Puerto se encuentra almacenada en las respectivas Bases de Datos tanto en el CIALA como en el APCIS, cuyo acceso se realiza a través de Internet existiendo disponible, a toda persona, información resumida en las respectivas páginas Web de ambos MOU (<http://www.tokyo-mou.org/> y <http://www.acuerdolatino.int.ar/>).

Autor: Litoral Jaime VIZCARRA A.

DE LOS VIEJOS LITORALES VIEJOS

El inicio de la navegación en el mar universal, creación bendita, generosa y solidaria, trajo consigo la necesidad de crear la luz en las costas como incipiente ayuda al nauta que osaba usar sus aguas en la diversidad y el esplendor de sus fines. Surgen entonces la presencia de los hombres de la costa y la raíz de su identidad de servir a la seguridad de la vida humana en el mar.



Es el nacimiento del faro, figura material de la luz y del sonido que traspasando las nieblas del peligro y el bramido de las olas tranquilizaban los sentidos y el coraje del navegante tras el cuidado anónimo de la costa.

El faro empieza a tener vida humana consolidando la amplitud de sus servicios y su vocación de ayudar: son sus haces orientadores de las rutas costeras, luego sus quejidos sonoros del peligro y pronto

las primarias ondas radiales acercando al marino a su tierra.

El tiempo, la historia y la tecnología desarrollan, progresan e incrementan los diversos medios de ayuda a la navegación tras los cuales siempre sobrevive con vigor el faro que ya es mística creadora de la identidad del espíritu del hombre de la costa: resguardar la seguridad de la vida y actividades de la gente de mar.

Ciertamente que faro y hombre conforman un valor de la tradición de la unidad monolítica, donde la figura de aquél es un genuino símbolo del hombre de la costa de antaño, siempre presto a proteger a las naves y sus tripulaciones.

Tal alegoría universal me ha inducido, en la adjunta expresión poética, a animar la identidad de aquellos hombres de la costa de otrora, hoy hombres del litoral, en una oleografía ambiental de un faro antiguo de admirable belleza de sacrificio, humildad, soledad y carencias, pero de fértil fraternidad y vocación de servir al hombre de mar.

Es el espíritu revivido de los **viejos litorales viejos** que saludan jubilosamente a los litorales de hoy reconociendo y testimoniando el progreso y los éxitos alcanzados en el tiempo por el **Servicio del Litoral**. Es el de aquel incipiente faro de la ilustración que siendo imagen perfecta de la solidaridad y fraternidad, lo he honrado con el nombre de "**Hombres del Litoral**. Posesionado de la esencia y valor de la isla de la **Identidad** grafica y vigoriza su especial singularidad: el alma del hombre del litoral, alerta a servir y cuidar la ruta de la **tradición** que ha hecho construir y perpetuar la **historia** de la carta de navegación del Litoral.

¡HOMBRES DEL LITORAL! HISTORIA Y TRADICIÓN: Patrimonio de la identidad



Autor:
Litoral Mayor
Jorge MARTIN
Cubillos



DE LOS VIEJOS LITORALES VIEJOS

*De los viejos litorales viejos
Que en aras del deber y del honor
Antaño conjugaron **identidad** de servir y soñar
En ideales de incansable y porfiado bregar.*

*De los viejos litorales viejos
Que alumbrando eficiencia, ejemplo y vocación
Ayer forjaron singular y admirada **tradición**
En generaciones vibrantes: soñadoras de ilusión.*

*De los viejos litorales viejos
Que forzando sus fatigados corazones de emoción
Hoy con sus mentes revividas saludan el éxito mayor
En los litorales de ahora testimoniando con pasión
Que identidad y tradición hacen **historia** y sabor.*

Jorge Martínez Bravo
Litoral año 1954

Jorge Martín Cubillos
Litoral año 1954

Hellmuth Sievers Czischke
Litoral año 1954

Guillermo Pineda Villarroel
Litoral año 1955

En Valparaíso, recalada del 11 de marzo de 2005

CHILE, PAÍS OCEÁNICO

Con fecha 14 de junio de 2005, en una ceremonia realizada en el Centro de Eventos del Muelle Barón, fue lanzado el libro “CHILE, país oceánico”. Es un magnífico libro que, dividido en siete secciones, abarca en un amplio espectro y con gran profusión de fotografías gran cantidad de materias relacionadas con el Mar Chileno.

La tercera parte, dedicada a los aspectos científicos fue titulada “El Ecosistema de Humboldt y las Ciencias del Mar”, y en ella se incluyen cuatro ensayos y tres crónicas a las que, en forma resumida, se harán referencia a continuación.

En el trabajo titulado “El Océano y el Clima Mundial”, Hellmuth SIEVERS, Master of Science en Oceanografía, Académico de la Universidad de Valparaíso y miembro de la Cofradía de los Hombres del Litoral, parte indicando que el 75% de la superficie de la Tierra está cubierto por agua de la cual el 70,8% corresponde al mar y el resto a agua dulce distribuida en lagos, ríos y glaciares; menciona que las particularidades que presenta la estructura de la molécula de agua le otorgan a esta sustancia propiedades especiales que la hacen única y describe la importancia de la interacción del océano con la atmósfera que caracterizan y hacen habitable este planeta .

El océano regula el clima mundial transportando calor, la energía recibida del sol, hacia los polos y aguas de bajas temperaturas hacia las zonas tropicales y ecuatoriales por medio de las corrientes marinas superficiales y el desplazamiento de grandes masas de agua profundas. Las primeras tienen una íntima relación con los vientos como se aprecia de la distribución de unas y otros.

Menciona a continuación, junto a una distribución zonal del clima marítimo, que la acción moderadora del océano se aprecia también en las zonas costeras, de rangos diarios y anuales de temperatura mucho menores que aquellos al interior de los continentes. Basta comparar las diferencias que se producen entre Valparaíso y Santiago. Cuando las cordilleras u otras cadenas montañosas bloquean el paso de los vientos que provienen del océano se producen precipitaciones por el lado marítimo de las montañas y se forman zonas desérticas hacia el interior. Un buen ejemplo es el sur de Chile húmedo y la sequedad de la Patagonia detrás de la cordillera de Los Andes.

Volviendo a las corrientes marinas, describe las diferencias que éstas presentan a uno u otro lado de los océanos. Las occidentales como las del Golfo y Brasil son angostas, cálidas, profundas, de gran transporte de agua y alta velocidad, en cambio, las orientales como las de California, Benguela y la de Humboldt, son anchas, templadas, poco profundas, transporte moderado y baja velocidad.

En estas últimas se produce un proceso de gran trascendencia que el Doctor en Biología Víctor Ariel GALLARDO, Académico de la Universidad de Concepción, describe en su ensayo “Rasgos Oceanográficos Sobresalientes del gran Ecosistema Marino de Humboldt”. Se trata del proceso de surgencia, un ascenso de agua desde cierta

profundidad causado en nuestra costa por los vientos predominantes del sur y alisios, vientos del sureste, y por el efecto de la rotación de la Tierra, conocido como la fuerza de Coriolis. El agua que asciende es muy pobre en oxígeno disuelto y rica en sales nutrientes. Esta agua al alcanzar la zona fótica, aquella hasta donde penetra la luz solar, favorece el crecimiento del fitoplancton que constituye el primer eslabón de la cadena alimentaria del océano. El Sistema de Corrientes de Humboldt debe su alta productividad a este proceso de surgencia.

Mientras SIEVERS describe las grandes masas de agua que se forman en el océano global, GALLARDO lo hace respecto a aquellas que se ubican en el océano Pacífico Oriental, es decir, en el Mar de Chile, y en su crónica “La Zona de Mínimo de Oxígeno” se refiere a la gran extensión que, sin parangón en el resto del mundo, adquiere el agua pobre en oxígeno disuelto frente a nuestras costas y los efectos de esta agua casi anóxica sobre las comunidades bentónicas.

GALLARDO en su ensayo analiza el ciclo ENOS (El Niño Oscilación del Sur) ampliando la crónica de SIEVERS sobre el Fenómeno El Niño, el que con una fuerte anomalía térmica positiva tiene la capacidad de causar una variabilidad climática a nivel mundial y que en nuestra región del Pacífico Oriental produce intensas precipitaciones y grandes alteraciones en la vida marina, afectando la pesca de nuestros países. El fenómeno, que es aperiódico, es consecuencia de un debilitamiento de los vientos alisios del Pacífico, tanto norte como sur, por causas aún no suficientemente esclarecidas. El fenómeno opuesto, La Niña, con fuerte anomalía térmica negativa, fortalece los vientos alisios e intensifica las surgencias favoreciendo la productividad y el desarrollo de los peces, pero produce sequía en nuestros países.

Sería importante poder predecir la ocurrencia de un Niño para tomar medidas y precauciones que mitiguen sus efectos adversos pero aún no existe ningún modelo predictivo numérico capaz de hacerlo.

El Doctor Germán PEQUEÑO, Biólogo Marino, Académico de la Universidad Austral de Chile, en su ensayo “Vida y Flujos de Energía en el Mar” analiza la energía radiada por el sol en el espectro visible que hace posible la vida en la tierra y el mar, la importancia del proceso fotosintético en que la luz que llega a las plantas es convertida de energía radiante hasta energía química en presencia de la clorofila.

En el Pacífico Sudoriental, principalmente frente a las costas de Chile y sur del Perú la gran cantidad de diatomeas y otros vegetales minúsculos del fitoplancton constituyen el alimento de gran cantidad de consumidores primarios los que a su vez constituyen alimento de los carnívoros. Otra cadena análoga la constituyen las macroalgas alimento de muchos invertebrados y peces herbívoros. En cadenas alimentarias estuariles, especialmente en los canales y fiordos australes, existe importante material alóctono (restos de insectos, vegetales y otros de origen terrestre) que constituyen una buena fuente de alimentación.

PEQUEÑO advierte también sobre la destrucción ambiental por diferentes medios ya que ésta puede alterar la estabilidad y debería constituir una preocupación creciente para la humanidad.

Hernán VERGARA, Geógrafo, Académico de la Universidad de Valparaíso, en su ensayo “Geología y Minería Marina” indica en su introducción que se conoce bastante sobre los fondos marinos del mar chileno, gracias principalmente a cruceros realizados por entidades extranjeras, que se intensificaron a contar de la década de 1950.

En un recuento analiza década por década las investigaciones realizadas tales como los trabajos batimétricos del AGS Yelcho; el programa Costa Afuera de ENAP; el proyecto Placa de Nazca y la vinculación pretérita de la cordillera de Los Andes con la península antártica. Otras investigaciones han estado relacionadas con la exploración del margen continental; la Dorsal del Pacífico Oriental y la de Chile y la Fosa de Chile. Uno de estos trabajos tuvo como objetivo localizar y estudiar los puntos iniciales de ruptura de sismos pequeños que puedan dar señales de la inminencia de un terremoto mayor.

En cuanto a los recursos minerales, VERGARA indica que Chile cuenta con recursos potenciales como los nódulos y costras de manganeso y sulfuros polimetálicos, tanto en los alrededores de las islas oceánicas como en los márgenes continentales.

El Capitán de Navío Roberto GARNHAM, Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada hace referencia, en su crónica, a las organizaciones y programas internacionales relacionados con las investigaciones marinas y la participación de Chile en ellas. Asimismo, describe las actividades que realiza el Comité Oceanográfico Nacional del cual son miembros la Armada, las universidades y otras instituciones nacionales que realizan investigaciones marinas o están relacionadas con ella, actividades que incluyen la organización de cruceros oceanográficos. Respecto al Plan Oceanográfico Nacional y los medios humanos y materiales con que se cuenta para llevarlos a cabo indica que Chile cuenta con investigadores calificados, instrumental y laboratorios con capacidad moderada, larga experiencia en investigación en ciencias del mar (sobre 60 años) e instancias de coordinación.

Sin embargo se ha entrado en una crisis de plataformas de investigación ya que, entre otros, el buque oceanográfico “VIDAL GORMAZ” está concluyendo su vida útil y requiere de su pronto reemplazo. Con esta necesidad concuerda SIEVERS, GALLARDO y la comunidad científica marina chilena en su totalidad y constituye un clamor generalizado en todas las reuniones relacionadas con las investigaciones del mar.

Colaboración: Litoral H. SIEVERS C.





LA ARMADA DE CHILE Y EL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Estando próximos al término del mes del mar, me ha parecido oportuno mencionar dos hechos de la Historia de Chile que normalmente pasamos desapercibidos y que sin embargo nos permiten constatar que la Armada de Chile y el Ministerio de Relaciones Exteriores son instituciones que están y han estado vinculadas en razón de su historia y de su participación conjunta en la formulación de lo que podríamos denominar la política exterior marítima de Chile.¹

Me refiero en primer lugar a dos hechos que fueron fundamentales para el desarrollo y defensa de nuestro país: la *creación del Ministerio de Relaciones Exteriores y la construcción para la Escuadra nacional de los blindados Cochrane y Blanco Encalada*, iniciativas impulsadas por el Ministro de Justicia, Culto e Instrucción, Abdón Cifuentes,² que se convirtieron en ley el 2 de diciembre de 1871.

La creación del Ministerio de Relaciones fue consecuencia de una necesidad imperiosa: las relaciones exteriores de Chile requerían una atención especializada derivado de las tensas relaciones vecinales que existían en aquella época. A su vez, la construcción de ambos navíos cumplía un objetivo estratégico: su sola presencia permitía restablecer el equilibrio naval en el Océano Pacífico.

Resulta en consecuencia paradójica nuestra historia: ambas iniciativas propiciadas por un mismo Ministro visionario, que nos demuestran una vez más la estrecha relación que debe existir entre la Armada y el Ministerio de Relaciones Exteriores.

¹ Hipótesis para el grado de Magíster en Ciencias Políticas de la Universidad Católica ¿ existe o ha existido en Chile una Política Exterior Marítima ? El propósito de esta tesis es tratar de comprobar si en la actualidad existe una formulación y ejecución seria y responsable de lo que podríamos denominar como “Política Exterior Marítima de Chile”, o por el contrario, si una iniciativa de esta naturaleza nunca ha sido considerada como tal.

² Bajo la presidencia de don Federico Errázuriz Z.

Esto a su vez nos permiten constatar de alguna manera que en aquel tiempo algunas autoridades ya estaban pensando o cimentando algo parecido a una política exterior marítima.

Pero ¿cuál sería el propósito de tal política, de existir ésta?

A mi juicio, *la Política Exterior Marítima de Chile debería propiciar la defensa de los derechos e intereses del Estado de Chile sobre su mar* (ya sea, territorial; contiguo; zona económica y alta mar adyacente); sobre su lecho y subsuelo (incluyendo su plataforma continental) como también, sobre todos sus recursos naturales, vivos y no vivos - ubicados en éste-, al igual que la conservación y protección de su medio ambiente.

Por consiguiente, no cabe ninguna duda que *la protección y conservación de nuestro mar (en sentido amplio) constituyen la base fundamental y permanente sobre la que descansa la política exterior de Chile en materia marítima.*

En otras palabras, nuestra política exterior marítima debe ser capaz comprender dentro de su ámbito de estudio y aplicación, materias que van desde la adquisición de un submarino (como lo son el Carrera y el O'Higgins), hasta la captura de especies como el jurel o la anchoveta; desde la pesca artesanal realizada por un bote a remo, hasta la pesca industrial llevada a cabo por un buque factoría de pabellón extranjero; desde la planificación de estrategias destinadas a resguardar nuestra soberanía nacional e integridad territorial, hasta la planificación de algún programa científico tendiente a calcular la biomasa del pez espada u otro recurso pesquero, entre otros ejemplos.

En la medida que se cumplan los presupuestos precitados, la política exterior "marítima" será capaz de contribuir, (dentro de su especificidad que le es propia), con la política exterior "a secas", la cual está orientada necesariamente a lograr el desarrollo del país.

Como puede observarse, el vínculo entre la Armada y el Ministerio de Relaciones es de la esencia. En la actualidad éste se verifica, entre otras áreas, entre la Dirección de Medio Ambiente, Antártica y Asuntos Marítimos de la Cancillería, y la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), como también con el Servicio Hidrográfico de la Armada (SHOA), entre otras Direcciones y Servicios de la Armada

Finalmente, no puedo dejar de mencionar a mi juicio, lo inconveniente que sería dar cabida a la propuesta de la ex candidata Presidencial Soledad Alvear de transformar en museo al buque Escuela Esmeralda. Me referiré a una experiencia de la que fui partícipe en el

citado buque y con ello evito entrar en polémicas que no es el propósito de este artículo.

Con ocasión de la celebración de los 100 años de relaciones diplomáticas con el Gobierno de Japón, -durante el Gobierno del ex Presidente Eduardo Frei- me correspondió ser parte de la delegación chilena que concurrió a ese país, como funcionario de Protocolo.

Dentro de las actividades organizadas por la Embajada de Chile en Japón estaba prevista la visita del Buque Escuela “Esmeralda”, que por itinerario coincidió con este centenario. En virtud de ello, se invitó a la delegación chilena, a la colonia residente y a diversas autoridades locales a una ceremonia en la “Esmeralda”.

Fue una inolvidable ceremonia, que no puedo expresar con palabras. Cantar el himno nacional con nuestros Guardiamarinas y Grumetes, como el haber celebrado una misa en un lugar tan lejano de Chile en compañía de un reducido grupo de compatriotas fue algo gratificante y que me enorgulleció.

Por todo lo expuesto, pienso que el Buque “Escuela Esmeralda” es más que un simple navío de instrucción, es parte de nuestra tradición y cumple un rol destacado como representante de la Armada de Chile en el exterior, cada vez que lleva a cabo su viaje anual de instrucción.

Colaboración: Litoral Manuel COFRE M.

Nota de la redacción: El presente artículo lo elaboró don Francisco DEVIA, un funcionario del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, de la Dirección del Medio Ambiente, Antártica y Asuntos Marítimos, Jefe del Departamento Asuntos Marítimos, y fue publicado en el Diario Financiero.

HISTORIA DE MI BITACORA PERSONAL



VARADA DE LA M/N "LIRCAY"

PARTE I

Transcurrían los últimos días del mes de Julio de 1967, el día exacto quedó en el olvido, me encontraba embarcado como Radiotelegrafista de Cargo de la M/N "LIRCAY" - CBLV, de 4.171 toneladas de registro bruto, perteneciente a la Compañía Sud Americana de Vapores, cumpliendo mi segundo viaje al Golfo de México con destino al puerto de Veracruz con todo el entusiasmo y alegría que dan los 23 años y la satisfacción de haber sido confirmado en la dotación de planta de la nave, después de haber cumplido con el período de un año como Oficial en Instrucción (Aspirante) y otro año como dotación de relevo en Valparaíso.

La M/N "LIRCAY" era un buque de tamaño medio de muy bonitas líneas, de proa lanzada, contaba con 5 bodegas, tres a proa del caserío y dos a popa, estaba diseñado para navegar en las frías aguas del Mar del Norte, antes había pertenecido a la línea danesa SKOU, tenía amplias y cómodas habitaciones todas forradas interiormente en madera color caoba, por supuesto no contaba con aire acondicionado, lo que no era necesario en las anteriores rutas que cubría la nave, pero muy importante para navegar las cálidas aguas del Mar Caribe y Golfo de México.

El viaje desde Valparaíso hasta Panamá fue prácticamente directo, porque llevábamos cargamento completo de bobinas de papel y fierro de construcción que había embarcado en Lirquén y San Vicente (Huachipato), respectivamente.

Después de haber empleado toda una noche en cruzar el Canal de Panamá de Sur a Norte soportando el calor y la humedad típicos de esa zona tropical, acrecentado por la poca movilidad del buque durante el cruce, lo que en la práctica impedía dormir, zarpamos, al fin, en la mañana desde Cristóbal con destino al puerto de Veracruz, ubicado al sur del Golfo de México, felices de sentir la refrescante brisa marina nuevamente mientras la nave comenzaba a surcar el Mar Caribe, lo que permitía al mismo tiempo bajar la temperatura en el interior del buque.

El almuerzo de ese día fue especialmente alegre, como casi siempre ocurre después de haber cruzado el Canal de Panamá, ya que ahí se reciben las primeras cartas de los seres queridos y algunos han tenido la oportunidad de bajar a tierra y hablar por teléfono, en fin, al zarpe todos contentos reiniciando el viaje con el ánimo renovado. Las conversaciones de cámara fueron muy animadas y cada uno le contaba a su “carreta” las novedades de la familia y las gracias que hacía su guagua o su hijo, etc. Los más jóvenes nos dejábamos llevar por la nostalgia que produce el recuerdo de la “pololita” y con su carta apretada contra el pecho soñábamos con esos días maravillosos que pasábamos juntos.

Destacaba dentro de los jóvenes oficiales, el 4to. Ingeniero, quién hacía su primer viaje al extranjero; su entusiasmo y ansias de saberlo todo y de conocerlo todo lo manifestaba a cada instante, tanto así que nosotros le inventábamos historias extraordinarias de lo que le esperaba en los próximos puertos de México y USA contemplados dentro del itinerario del buque. Por supuesto él tomaba nota de todo para no olvidar nada y preguntaba detalles que nosotros no teníamos ningún inconveniente en dárselos, siempre agregándole algo que acrecentara su imaginación. En mi caso personal, a pesar de que teníamos la misma edad, yo hacía mi segundo viaje, por lo tanto ya me las daba de conocedor y más “canchero” y le había entregado todo un programa para conocer los lugares más destacados de la zona, incluyendo la posibilidad de arrendar un auto para conocer los alrededores de Veracruz y sus preciosas playas o ir a Xalapa o a Puebla donde están los artesanos que trabajan la piedra onix y poder comprarle un bonito regalo a su mamá y a su novia, todo lo cual lo tenía eufórico.

La navegación de ese día fue normal, con cielo cubierto y chubascos con tormentas eléctricas ocasionales como es normal en esa época del año en el Caribe. Eso impidió que el 2do. Piloto pudiera situarse mediante las observaciones de las 10:00 hrs. y del ocaso, razón por la cual la navegación fue por “estima”.

Esa noche, habiendo cumplido mi guardia y después de haber compartido un café y un sándwich con el Piloto de Guardia en el Puente, cerca de la medianoche me fui a acostar. Parecía que recién me había quedado dormido cuando siento un violento golpe que me hace caer de mi litera despertando en el suelo totalmente desconcertado; se produce un profundo silencio al detenerse la máquina y los generadores, quedando sumidos en la oscuridad y solamente se escuchaba la campanilla del repetidor del Puente (Stand By) sonando ininterrumpidamente. A los pocos segundos se empiezan a escuchar los primeros gritos y carreras, yo corro a la Radio estación que está al lado de mi camarote y enciendo los equipos y la luz de emergencia, que son alimentados de un banco de baterías, mientras pienso: menos mal que durante la travesía del Canal mantuve las baterías en carga toda la noche. Miro el reloj de la Radio estación, son las 07:40 GMT (02:40 hrs. local), grito hacia el Puente preguntando ¿qué pasó Piloto?,-, enseguida se asoma el Capitán abrochándose los pantalones y me ordena: **¡Valdivia pida ayuda porque nos varamos!**, ¿Donde estamos Capitán, tiene la posición?, le pregunto y me contesta: parece que estamos varados en el “Serrana Banck”, luego le confirmo. Siento la irresistible necesidad de mirar qué está pasando, me asomo fugazmente al exterior y solamente veo oscuridad absoluta, al costado del buque se aprecia algo de espuma producto de la

rompiente contra el casco, muchos gritos y carreras en la cubierta de botes apenas iluminada por la luz de emergencia, donde se desarrollaba gran actividad y varios tripulantes trataban de arriar los botes.

Regreso rápidamente a la radio y mientras el transmisor adquiere la temperatura de trabajo, corro a mi camarote y termino de vestirme - en el primer instante sólo había alcanzado a ponerme los pantalones porque estaba durmiendo desnudo sobre la cama debido al calor reinante - abro el closet saco mis documentos y el dinero, los envuelvo en una bolsa plástica y la guardo en el bolsillo posterior del pantalón, bien abrochado y me digo: si este es el fin, por lo menos que identifiquen mi cadáver.

Regreso a mi puesto y con el propósito de conocer nuestra real situación y poder determinar qué tipo de señal corresponde emitir, me asomo al Puente de Gobierno y le digo al Capitán: Capitán necesito nuestra posición para informarla en el mensaje y en que situación nos encontramos, si hay peligro de hundimiento o volcamiento, me contesta: estamos varados en el “Serrana Banck”, luego le doy las coordenadas, es poco probable que nos hundamos porque al parecer quedamos sobre las rocas, todavía no sabemos nuestra situación real, estamos organizando partidas para hacer una evaluación de la situación.

Con esos antecedentes y habiendo transcurrido el tiempo necesario para que las válvulas del transmisor adquirieran la temperatura de trabajo requerida, sintonizo la frecuencia internacional de socorro de 500 Khz. y entre las fuertes interferencias atmosféricas que se producen en esa zona, escucho la señal potente de un buque que por su distintivo de llamada identifico como de bandera liberiana. Asumiendo que se encuentra en las cercanías, comienzo a llamarlo insistentemente indicándole que es una emergencia. Lamentablemente después de varias llamadas sin respuesta, pienso: este hijo de “p...” o no me escucha o no quiere meterse en líos, así que desisto del intento de establecer enlace e inicio una llamada al general precedida de la señal de urgencia con la esperanza que alguna estación del Guarda Costa de los EE. UU., que cubren el área del Caribe, pudiera escuchar mis débiles señales, habida consideración a que el transmisor de emergencia era de muy baja potencia.

Para mejor comprensión de los lectores no especialistas en comunicaciones, debo aclarar que en base a los antecedentes conocidos hasta ese momento, prevalecía la información del Capitán de que por el momento no había peligro de hundimiento ni de volcamiento, razón por la cual opté por emitir la señal de urgencia, que indica que se va a transmitir un mensaje relativo a la seguridad del barco o de una persona, en lugar de la señal de socorro que indica que el barco está en peligro inminente y requiere auxilio inmediato.

A los pocos minutos, después de repetir varias veces el llamado, escucho débilmente entre las interferencias atmosféricas la señal de la estación del USS. Coast Guard de Miami, Florida “NMA” que está contestando mi llamada, agregando que me escucha muy débil y solicitando pasar a una frecuencia de HF. Con mucha dificultad y repitiendo dos veces cada palabra logramos coordinar una frecuencia de trabajo en 4 Mhz. A partir de ese momento, cuando habían transcurrido unos 10 minutos desde el accidente, ya se había reestablecido el

poder principal y pudimos mantener un enlace expedito para intercambiar información.

Lo primero fue corregir nuestra posición inicial una vez que el Capitán me pasó la información de que en realidad estábamos varados en el “Banco Quita Sueño” que está como 30 millas más al sur del “Serrana”, dándome las coordenadas respectivas. Asimismo, se informó que estábamos sobre el banco de coral hasta la bodega N° 3, inmediatamente antes del caserío y a los pocos minutos el nivel del agua en las bodegas afectadas era igual al nivel del mar, lo que evidenciaba que el fondo del buque había sido seriamente dañado.

Transcurridos los primeros minutos de intercambio de información con el Guarda Costa y después de tener una visión más aproximada de la situación, confirmando que no había víctimas ni heridos graves, se solicitó a la Estación del USS. Coast Guard contactarse con la oficina de Chilean Line en New York, para lo cual coordinó internamente con la Estación Costera de New York “WSL”, lo que logramos en la banda de los 8 MHz, a través de la cual en la madrugada del mismo día estábamos en contacto con la Oficina de la Compañía en New York y, a través de ésta, con la oficina principal de la Compañía en Valparaíso que ya había recibido el télex de New York informando la varada de la MN Lircay, comenzando a partir de ese momento un nutrido intercambio de información para conocer la situación exacta de la nave y la factibilidad de rescatarla.

Cabe hacer notar que en esa época los equipos transmisores tenían capacidad para transmitir en telegrafía morse y en telefonía de Amplitud Modulada (AM), pero esta última era muy deficiente y de poco alcance, por consiguiente todas las comunicaciones a larga distancia se hacían en telegrafía morse, siendo imposible establecer una conferencia radiotelefónica a larga distancia.

Con la luz de día, habiendo pasado el nerviosismo y el desconcierto de los primeros momentos, pude salir a cubierta y apreciar nuestra situación. Lo primero que me llamó la atención fue que al observar hacia proa no observé ningún obstáculo al frente ni en los alrededores; al contrario, se veía el horizonte como si fuéramos navegando en alta mar. Al manifestar mi extrañeza me explican que el banco “Quita Sueños” es un banco de coral que no alcanza a aflorar a la superficie y solamente se detecta su presencia de día por la espuma que se produce producto de la rompiente, especialmente con la baja marea, pero no es detectada por el radar y de noche no se alcanza a apreciar, después de esa explicación entiendo el significado de su nombre.

La actividad a bordo es incesante, cada uno tiene asignada una labor para determinar la situación real que vivimos, vemos que las bodegas uno, dos y tres están inundadas al mismo nivel del mar, las bobinas de papel quedaron sumergidas, el buque está apoyado sobre las rocas hasta la bodega tres quedando el resto a flote, lo que produce un pivoteo en el borde de apoyo aproximadamente a la mitad del buque y el esfuerzo estructural se acrecienta por el efecto de la marejada producida por los vientos predominantes del Este y Noreste, haciendo que la ola reviente por la aleta de estribor, levantando la popa y recorriendo la cubierta hasta la proa haciendo muy peligroso transitar por la

cubierta principal, produciendo un efecto de bisagra sobre la zona de apoyo claramente apreciable desde el Puente.

Los botes de rescate cuelgan de los pescantes a ambos costados del buque hasta casi tocar el agua, listos para ser utilizados en caso de ser necesario. Nos enteramos que el Primer Piloto había logrado imponer orden durante el descontrol inicial de la tripulación y que hubo solamente un lesionado, se trataba del ayudante de cocina, muchacho muy joven quién en el momento del siniestro, corrió a ocupar su puesto en el bote, pero se acordó de un consejo de su padre, quién le había dicho que si alguna vez naufragaba tratara de llevar naranjas o limones al bote porque los cítricos le permitirían sobrevivir varios días sin alimento. Por esta razón al pasar por la cocina retiró del refrigerador una botella con jugo de limón que se mantenía para preparar tragos y mientras subía a la cubierta de botes se la colocó dentro del pantalón afirmada con la correa, con tan mala suerte que la botella se deslizó por dentro del pantalón cayendo sobre el dedo gordo del pie provocándole una fractura en la falange del dedo, según diagnóstico del Practicante.

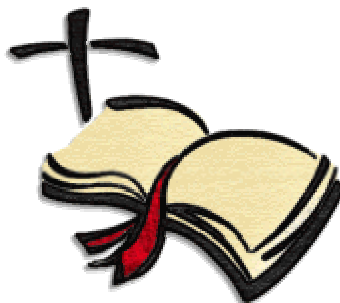
El café de la mañana sabía raro, al consultar al personal de cámara nos dicen que el agua dulce estaba salobre por posible contaminación con agua de mar. El Ingeniero de Guardia confirma la información agregando que con el transcurso de las horas ha aumentado el grado de contaminación debiendo suspenderse el consumo de agua dulce, quedando habilitado solamente el circuito de sanitarios que funciona con agua de mar. Solución: tomar las medidas necesarias para hacer acopia de agua de lluvia y racionar el consumo de agua mineral solamente para bebida.

Ya es media mañana del primer día, atiendo el horario preestablecido para comunicarse entre los buques de la compañía y escucho reiteradas llamadas de prácticamente todos los buques evidenciando que la noticia ya trascendió y todos quieren saber detalles. Todos mis colegas a través del éter, me dan aliento y felicitan por el desempeño, lo que me da fuerzas para continuar atendiendo las comunicaciones, consciente de mi responsabilidad como la única persona a bordo que puede desempeñar esa función tan fundamental, sobre todo en casos de emergencias.

Se organiza con los buques de la compañía un sistema de guardia rotatoria, de tal forma que en todo momento haya un buque que haga de puente con Valparaíso para atender el tráfico desde y hacia el “Lircay”, de esta forma empiezan a llegar los primeros mensajes de las familias consultando por sus seres queridos.

Se inicia así la segunda etapa de esta odisea. Las historias, anécdotas y vivencias ocurridas durante los 40 días que permanecemos varados sobre las rocas del “Banco Quita Sueño”, ubicado en el Mar Caribe entre Jamaica y Costa Rica, más los dos días que duró el remolque hasta Cristóbal, Panamá, será motivo de mi próximo aporte a Bonanza, hasta pronto.

Colaboración: Litoral Germán VALDIVIA Ibarra



PUERTO CERRADO

Homenaje y despedida del litoral don Alberto HUITRAYAO Carmona
(Q. E. P. D.)

Domingo, 13 de febrero de 2005

Alocución del Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos

El fallecimiento de un camarada, de un amigo es por cierto ya un impacto doloroso.

Hiere más en lo íntimo cuando a quien se le despide ha brindado su vida profesional y personal a mantener plenamente la identidad que caracteriza al hombre del Litoral.

Aquí es donde sobresale la singularidad del Capitán de Navío, litoral Alberto HUITRAYAO Carmona:

Litoral de identidad pura, refleja 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 misión sustantiva del Servicio del Litoral.

Educador exigente en la entrega de un trabajo ejemplar. Ecuánime en sus resoluciones de mando.

Propaga y practica el deporte con gran entusiasmo no sólo como forma de contribuir al desarrollo de una mente sana sino al encuentro de la amistad leal y duradera.

Caballeroso, sociable y simpático en sus relaciones humanas, tanto en el ámbito naval como civil.

Su identidad férrea con la especialidad Litoral unidas a sus cualidades personales de hombre de bien y específicamente su acendrado espíritu de cuerpo y amistad de fuste lo llevan a contribuir entusiastamente a la creación de la Cofradía Hombres del Litoral, corporación que cobija profesionalmente a los Oficiales de la especialidad Litoral, como ingenieros en administración marítima, dentro de un marco de ética y camaradería en el ámbito externo de la Armada.

Participa activamente en el quehacer de la cofradía y siempre muestra interés por el crecimiento y cumplimiento de las finalidades de la corporación, aun durante su larga y cruel singladura final de esta transitoria navegación terrenal.

Prepara cuidadosa y silenciosamente su zarpe, no obstante poner su coraje de acero y la fe de la esperanza proa al oleaje de su prematuro destino final. En esa lucha vence. Sí, vence porque ha hecho de su muerte ejemplo de vida y valor, tal cual es consecuente con la doctrina y práctica del hombre bravo del Litoral.

Ahora os le contemplaremos en perpetuidad allá en el apacible horizonte de su mar, luz y fidelidad, albergando aliento de vida. Ese trazado infinito de ensueño será recordatorio de la serenidad de su resignación, la nobleza de su espíritu de cuerpo y su increíble fortaleza frente a sus familiares, amigos y camaradas.

¡Gracias Litoral HUITRAYAO! Porque vuestra activa y fructífera participación han trazado ruta en la carta de navegación de nuestra cofradía, vuestra cofradía que se hace depositaria del ejemplo que vos nos has legado, testimoniándolo en letras indelebles de su bitácora que es vida e historia de nuestros más importantes acaecimientos.

Me honra el hecho de que la Cofradía Hombres del Litoral me haya designado para despedir el cuerpo del cofrade Alberto HUITRAYAO Carmona. Más, en lo particular, es un hermoso y solemne espacio para expresar y reiterar mis sinceros sentimientos personales hacia mi amigo de siempre: desde la juventud unidos en la vida naval y profesional cimentando una larga y leal amistad de bien.

Espiritualmente, me es gratificante, y desde ya serena mi congoja, ser yo quien aquí en el sosiego de la paz y del recuerdo exprese los sentimientos de pesar de la capitanía de la cofradía por el lamentable y prematuro fallecimiento del estimado Litoral HUITRAYAO, porque me permite manifestarlos dentro de la pureza del corazón y la fidelidad de

la amistad que nos hizo ser familia de encuentro. Expresamos con esta calidez las sentidas condolencias a su esposa María Soledad, a sus hijos Rodrigo y Gabriel, a Yayita, su señora madre, a su hermana Gabriela y cuñado Manuel y deudos. ¡Reconfortad los corazones dolidos! Vuestro esposo, padre, hijo, hermano, y familiar no ha fallecido, porque quien hace ejemplo de su vida da sabor a la existencia humana y jamás perecerá en la mente de aquellos que lo sobrevivan.

Imploro como cristiano que tengamos la convicción de fe que la alma es "esencia inmortal del hombre" y llegará el momento que nos reencontremos con el abrazo fraterno de Alberto.

Litoral Alberto HUITRAYAO Carmona, la Cofradía Hombres del Litoral, en mérito a vuestra ejemplar vida personal, institucional y corporativa que amalgaman fidelidad y un inquebrantable cumplimiento de su Código de Honor, a vos reconoce y perpetuará en los broncees forjados de vocación, identidad y tradición como ***Hombre Bravo del Litoral: Caballero de Océano y de Vida!***

¡Litoral HUITRAYAO, amigo Alberto, descansa en paz!



El presente homenaje a un miembro de nuestra Cofradía, que falleció luego de una penosa enfermedad, fue efectuado durante sus funerales realizados en Santiago, donde concurrió una delegación en representación de la Cofradía.

22 DE MAYO DE 1960

Alarma de Tsunami

Ocurrido el gran terremoto el 22 de mayo de 1960 en la región de Valdivia, se cortaron todas las comunicaciones con el sur de Chile. Sin embargo, una radioemisora que tuvo la fortuna de escuchar, cuando recorría con frenesí el dial para saber donde había sido el epicentro del sismo, informó que había captado la transmisión de un radioaficionado que informaba sobre olas gigantescas que estaban causando grandes daños en la zona costera.

Esta información, aún cuando no confirmada y que no se repitió en ninguna otra emisora en esos momentos, bastó para que me decidiera a enviar un mensaje de alarma de tsunami a Honolulu, Hawai, donde los Estados Unidos de Norteamérica (EUA) habían establecido una Central de Alarma de Tsunamis. El mensaje llegó oportunamente y hubo bastante tiempo antes del arribo del tsunami para advertir a la población hawaiana y tomar todas las medidas establecidas en dichas islas para estos casos, lo que permitió salvar muchas vidas y reducir los daños materiales.

Hoy en día existe un sistema de alarma, siempre con sede en Honolulu, extraordinariamente eficiente que abarca todo el océano Pacífico. Está conectado con centros sismológicos a nivel mundial para ubicar los epicentros de los terremotos y poder determinar si éstos se produjeron bajo el mar y conocer su magnitud (escala Richter) por si ésta fuera de tal naturaleza que pudiera producir un tsunami. Además cuenta con instrumentos instalados en el perímetro e islas del Pacífico que registran alteraciones en el nivel del mar, distintas a las olas de viento y las mareas, indicativas de que podría haberse originado un tsunami de proporciones. Las alertas y alarmas se difunden vía comunicaciones satelitales que son prácticamente instantáneas por lo que se pueden enviar con seguridad y en muy poco tiempo. Si hubiese existido un sistema así en el océano Índico, se podrían haber salvado muchas de las vidas que se perdieron por causa del tsunami de diciembre último.

Hasta 1946 la situación en el Pacífico era prácticamente la misma que a fines del año pasado en el Índico. Ese año un gran tsunami, que tomó desprevenidas a la población, produjo enormes daños con gran pérdida de vidas en las islas Hawai. Esa no fue la primera vez que esto ocurría pues dichas islas, que son de origen volcánico, están rodeadas por extensas plataformas submarinas de baja profundidad que favorecen el desarrollo de las olas y sus zonas costeras han sido devastadas en repetidas oportunidades por tsunamis originados por terremotos ocurridos en distintas regiones del océano Pacífico.

El impacto que produjo el tsunami del 1 de abril de 1946, consecuencia de un terremoto con epicentro en la fosa de las Aleutianas, y el clamor de la gente ese año fue tal, que el gobierno norteamericano decidió establecer algún sistema que a futuro pudiera alertar oportunamente a la población tanto de las islas como

de la costa occidental de EUA, principalmente la de California. Así fue como se creó el Sistema de Alarma del Pacífico con sede en Honolulu, Hawai en 1948.

El sistema que fue pensado, en esa época, solamente para la protección de la población ribereña de EUA, pasó sus primeras pruebas, los tsunamis del 4 de noviembre de 1952 (península de Kamchatka) y del 9 de marzo de 1957 (Aleutianas), con bastante éxito ya que no hubo pérdidas de vida, pero sí daños materiales los cuales lamentablemente son difíciles de evitar, pero sí mitigar.

Un oficial de la Armada, el entonces Teniente Roberto Peralta Bell, que se encontraba estudiando ese año de 1957 en el Instituto Scripps de Oceanografía de la Universidad de California, San Diego, se interesó en este sistema de alarma e inició los primeros contactos para que Chile pudiera integrarse a ésta, en esa época, red local norteamericana.

Al asumir en enero de 1958 como Jefe la sección Oceanografía (actual Departamento de Oceanografía) del Departamento de Navegación e Hidrografía (actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada), que en aquellos años dependía de la entonces Dirección General del Litoral y Marina Mercante, me correspondió completar los trámites en ejecución para que Chile fuera aceptado a participar en el sistema.

Pronto comenzaron los ejercicios mensuales de comunicaciones entre Valparaíso y Honolulu vía All America Cables que, comparadas con las actuales, eran lentas (entre una y dos horas), pero era lo que había disponible y lo aprovechamos al máximo. Manteníamos, con satisfacción, nuestro canal de comunicaciones abierto las 24 horas al día, siete días a la semana. Así fue como Chile pasó a ser el primer país extranjero participante en este sistema.

Ese domingo 22 de mayo de 1960 me encontraba en casa en Viña del Mar cuando ésta comenzó a bambolearse fuertemente. Recuerdo que para mí fue una sensación muy rara, muy especial, pues me dio la impresión de estar navegando. Volví a sentir un efecto similar, pero mucho más débil, cuando ocurrió el terremoto en marzo de 1985 en la zona central de Chile (Melipilla) oportunidad en que, como se dan a veces las cosas, me encontraba en Valdivia.

Gracias a nuestros permanentes ejercicios de comunicaciones, me fue fácil atender la emergencia en primera instancia por teléfono con All America Cables directamente desde mi casa, con lo que se ganó un valioso tiempo. Posteriormente, y a medida que se iban recibiendo más informaciones, muy fragmentadas y confusas dadas las dificultades de comunicaciones con la extensa zona afectada, se continuó informando a Honolulu de lo que estaba ocurriendo en Chile.

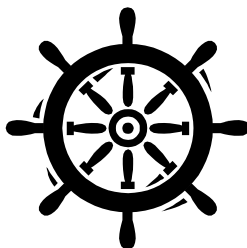
El impacto de este tsunami de 1960, que causó enormes daños y pérdidas de vida en muchos lugares del Pacífico, particularmente en Japón donde murió más gente que en nuestro propio país, fue decisivo para que el Sistema de Alarma de Tsunamis se abriera a todo el Pacífico y se siga perfeccionando permanentemente en beneficio de las poblaciones ribereñas y de las islas.

Entiendo que pronto, y como consecuencia del reciente tsunami del Índico, el Sistema de Alarma será mundial.

En 1961 el Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada publicó, bajo el título “El Maremoto del 22 de Mayo de 1960 en las Costas de Chile” (Publicación N° 3012), reeditada en el año 2000 por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, una recopilación de toda la información que fuimos recibiendo y recolectando de los distintos puertos y poblaciones costeras, de buques mercantes y de otras fuentes. Gran parte de la información fue proporcionada por las Autoridades Marítimas de los puertos y caletas afectadas a los cuales agradezco, una vez más, su colaboración y sacrificio.

Colaboración: Litoral Hellmuth A. Sievers Czischke, M.Sc.Oceanógrafo





LA “PILOTANCIA” EN EL LITORAL

La expresión “pilotancia” se refiere específicamente a los Oficiales Pilotos de la Marina Mercante Nacional que, a contar de los años 50, fueron incorporándose al escalafón de Oficiales del Litoral, el que en la Armada se encontraba clasificado como componente de los Servicios Marítimos en conjunto con los Inspectores M.M.N. y los Prácticos Oficiales.

Esta captación de recursos humanos calificados, se debió en primer lugar a incrementar un escalafón que debía satisfacer las necesidades existentes en esos años de Oficiales Subalternos para las diferentes reparticiones de la entonces Dirección del Litoral y de Marina Mercante, como eran sus Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto; y en segundo orden, a disponer de un plantel humano de formación homogénea y en lo posible de la misma época, ya que anteriormente no era así en forma regular. No obstante esto, también ingresaron Oficiales Ejecutivos en ese mismo tiempo.

De este modo y a partir de mediados de la década de los cincuenta, integrantes de determinadas promociones de Oficiales de Cubierta de la Marina Mercante Nacional empezaron a incorporarse al creciente escalafón Litoral, ó L. como era denominado entonces. Así, hoy podemos recordar algunos nombres e incluso de aquellos que permanecieron por corto tiempo en el servicio, generalmente optando por regresar a la Marina Mercante. A continuación señalaremos, en orden alfabético, algunos que egresaron de la Escuela Naval “ARTURO PRAT” en las fechas que se indica:

Promoción 1957 (01.01.57)

Alexis RAMIREZ Amador y Agustín Virgilio ODDO.

Promoción 1958 (01.01.58)

Federico BLANCO Baeza, Juan PELLERANO Ovalle, Juan REIMANN Franken y Edgardo VALENZUELA Briones (Q.E.P.D.)

Promoción 1959 (01.01.59)

J. Horacio BALMELLI Urrutia, José BASTIAS Alvarado (Q.E.P.D.), Humberto FUENTES Vila (Q.E.P.D.), Herman JARA Dysli, Julio ORLANDO Quezada y Fernando VIDAL Fernández.

Promoción 1960 (01.01.60)

Carlos BASTIAS Alvarado, Francisco BARRIENTOS Alvarado, Igor BRAVO Robles (Q.E.P.D.), José Miguel DEL CAMPO Reyes, César RADIC Guazzini. Arturo SOLAR Guajardo (Q.E.P.D.), Ramón VELASQUEZ Díaz, Raúl Villegas Vidal y Raúl ZEPEDA Valdebenito.

Promoción 1961 (01.01.61)

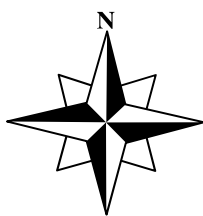
Manuel COFRE Muñoz, Manuel MONTES Riquelme, Jorge ORSOLA Pizarro (Q.E.P.D.) y Gonzalo VERBAL Hewstone

Entre las promociones siguientes podemos destacar a Jorge OLIVA Briceño, Patricio URBINA Sangüesa y Enrique PEREIRA Opazo, como los que alcanzaron el más alto grado en el Servicio.

En sus primeros años en el Servicio, la experiencia adquirida durante su permanencia en la Marina Mercante no solamente les sirvió para desarrollar en mejor forma las funciones de control y fiscalización de la actividad marítima y portuaria sino, en particular, para asumir funciones que nunca antes había desempeñado un Oficial Litoral, como ejercer el mando a flote. Tal es así que, en Marzo de 1971 un Teniente 2º asumió la Comandancia del WPC 113 “CASTOR”, dependiente del Distrito Naval Beagle y, poco después, otro Teniente 2º lo hizo en la L.M.D. “CIRUJANO VIDELA” que operaba en aguas de la Xª y XIª Regiones.

Posteriormente, varios Oficiales de Cubierta de la Marina Mercante Nacional se fueron incorporando mas tarde al Servicio, como Sergio WALL Muñoz, Juan CASTRO Mardones, Rodrigo GARCIA Bernal, Carlos MARTINEZ Rodríguez, Jorge AHUMADA Carrera y Luis MUÑOZ Vidangossy, entre otros, hasta que finalmente se logró la creación de la carrera regular del Oficial Litoral en la Escuela Naval “ARTURO PRAT”, gestión en la que influyó mucho la participación de algunos miembros de la denominada “pilotancia”, quienes tras arduos esfuerzos dentro de la Institución y de otra forma, concentrándose en confeccionar y obtener la aprobación de los respectivos planes y programas de estudio, permitieron apoyar el logro que consolidaría mas tarde nuestra especialidad en forma reglamentaria.

Colaboración: Litoral J. Horacio Balmelli Urrutia



LA VACA Y EL TORO

Anecdótico - Del baúl de los recuerdos del Servicio -

Corría el año 1989 y luego del incendio que consumió el antiguo edificio de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, nos trasladamos al edificio de la Radio Estación Marítima de Punta Arenas donde quedamos instalados bastante bien.

Siendo el Oficial de Operaciones de la Gobernación Marítima de Punta Arenas y Jefe de la Radio Estación Marítima de Punta Arenas, me encontraba de servicio, cuando a eso de las 0730 horas llegó como siempre con su seño fruncido, taconeo fuerte y tomándose con su lengua la punta de su rubio bigote, nuestro líder el Comandante Rodríguez, obviamente en ese momento me encontraba en el terminal de Metanol disfrutando del usual despacho de madrugada, con ventisca de nieve que parecía desprendería parte de mi cara.

Luego del despacho de la nave y arriba del móvil con Renato, nuestro conocido y para muchos Oficiales LT y Prácticos, confidente conductor, nos servimos un café para acortar el regreso, y la verdad es que el cafecito renovó mi energía que se encontraba desgastada, dado que por el estado del tiempo en la zona me vi obligado a estar en contacto toda la noche con nuestros Faros y Patrulleras que navegaban por el Estrecho de Magallanes y con la Kimitahi que había fondeado cerca del Golfo de Penas ya que la cosa no estaba como para navegar.

Según bitácora, 09:00 horas, llego a la Gobernación Marítima y por supuesto con bastante buen ánimo con las anécdotas de algunos conspicuos que me había contado Renato, instante en que el sargento de guardia se me cuadra y entre nervioso e inseguro me informa que el Comandante necesitaba hablar conmigo de inmediato.

Por supuesto, lo primero fue revisar mi disco duro para llevarle lo mas exactas posible las novedades que no eran pocas, dadas las condiciones de tiempo.

Golpeo su puerta, y luego de un seco "pase", ingresé a la oficina de mi Comandante, un buen día "panicero" de mi parte no surgió el efecto deseado ya que de inmediato me preguntó qué había pasado en Faro Rapel,..... y este es el verdadero inicio y fin de la anécdota....., ya que le respondo que el toro se cayó al barranco y se mató; inmediatamente el Jefe me dice " y por lo que veo, usted no ha hecho nada importante, no sabe que el toro está inventariado y hay que hacer sumario"; viendo que a la cosa había que bajarle el perfil, le respondo que lo entiendo, pero que lo material no es lo mas importante, si no que lo espiritual y que en ese aspecto estuviera tranquilo ya que al saber lo del toro lo primero que hice fue enviarle las condolencias a la vaca.

Después de unos segundos de silencio que fueron eternos, me mira, se pasa la lengua por su rubio bigote, -- yo pensando que no fue un buen momento para una broma de ese estilo--, me mira y hojea nuevamente la tabla de

mensajes, levanta la vista y me dice algo así "usted bien sabe Teniente que a mi no me tiritita la mano y si se quiere hacer el chistosito conmigo no le resultará, por lo tanto vaya practicando porque algo deberá firmar , ahora retírese y presénteme un mensaje para informar a la Zona".

Afortunadamente para mí esta historia tuvo un final feliz, en un cálido ambiente en el club Naval, donde siguiendo la instrucciones de mi Comandante debí firmar algo y ese algo fueron los tragos de esa velada.

De acuerdo a lo que el Comandante Rodríguez me contó años después, la vaca se volvió a casar.

Un afectuoso saludo a mi amigo el Comandante Carlos Rodríguez con quien tuve la oportunidad de compartir mis primeros años como subteniente, luego en Punta Arenas y finalmente en nuestra gloriosa Escuela Litoral.

Autor: Litoral F. CASTILLO Díaz



Faro Raper

¡CUIDADITO CON DESMAYARSE...!

(Del pañol de los recuerdos)

Luego del término de mi carrera, pasé a desempeñarme como profesor militar en **ESLIF**, por allá por el año 1996, cuando esa **Escuela de Litoral y Faros**, se estaba consolidando luego de un par de años de inicio de funciones como tal, concretándose un largo sueño de todos los hombres del litoral en el sentido de tener nuestra propia Escuela de Especialidad.

Funcionaba en Playa Ancha, en las actuales instalaciones de DIRSOMAR y DIRINMAR, y aunque sus dependencias eran modestas, existía un fuerte sentimiento de orgullo de un gran anhelo logrado, lo que se traspasaba a los alumnos quienes también participaban de esta satisfacción de tener nuestra propia casa matriz de la especialidad del Litoral.

Mi asignatura era legislación marítima nacional e internacional y mis alumnos eran tanto Oficiales como Gente de Mar, cada uno con sus mallas curriculares, tareas y módulos a cumplir.

Fue un hermoso período en el que destacaron diferentes alumnos, desafíos, chascarros y una serie de anécdotas que se sucedieron en los diferentes desplazamientos a terreno que hicimos, ya que ésta era la doctrina de la instrucción: tomar el máximo de contacto con la realidad y llevar los conocimientos teóricos de las aulas a terreno, en donde se aplicaban y sobretodo se tomaban resoluciones directamente in situ, característica tan propia de los hombres de nuestra especialidad.

Una mañana, pregunté a mi curso de Oficiales, todos Subtenientes de 2º año en el grado, (durante el primer año en ese entonces solo se desempeñaban navegando en Unidades de la Institución) quién había visto un cadáver y de un total de once alumnos, sólo uno respondió afirmativamente. El resto nada. Íntimamente recordé cuando yo vi mi primer cadáver en la poza inmunda de los buques de pesca en Talcahuano, entre basura putrefacta, mugre a flote, restos de pescado, lobos marinos, ya caída la noche y para colmo de los males una fetidez insoportable. Es decir el cuadro fue horrible y muy impactante y más lo fue cuando entre mis dos marinos que componíamos la patrulla, surgió un brazo de un civil que tenía en su mano una grabadora en la que alcancé a leer "RADIO TALCAHUANO". Recuerdo que la pregunta vino de inmediato: "Teniente ¿cuánto tiempo tiene este cadáver?"

Ahí reaccioné, entre mi deseo de vomitar, mi asombro de ver en qué queda espantosamente convertido un ser humano luego de tanto tiempo

de estar inerte en contacto con el medio acuático, de ver cómo la fauna marítima hace de esta persona su alimento, o sea un cuadro horrible..! Pero me di ánimo y respondí: “más de siete días”, esperando un retuque del periodista con lo cual me obligaba a justificar mi respuesta que –en estricto rigor de la verdad- fue una expresión casi desesperada y muy espontánea, sin ningún fundamento técnico ni científico que pudiera sostener. Afortunadamente el periodista, al parecer más ignorante que yo o bien que también estaba impactado del asqueroso ambiente, sólo atinó a preguntar cuáles eran los pasos siguientes que debía realizar como autoridad marítima ... y del cadáver casi putrefacto, sencillamente se olvidó.

Con este antecedente y experiencia personal vivida, mi idea era familiarizar a mis alumnos con estas circunstancias, que en su rol de ejercicio de la policía marítima con toda seguridad en más de alguna oportunidad les tocarían vivir y - por cierto - no quería que les sucediera lo que a mí. Por el contrario un buen profesional del Litoral debe salir airoso en contingencias tan horripilantes como es la presencia de cadáveres y con larga data de sometimiento a la acción del mar y su fauna.

Una de los capítulos de legislación marítima decía relación con los “organismos auxiliares de la justicia” y como tal, mi obligación de profesor de esta asignatura, era llevarlos al Servicio Médico Legal a fin de conocer su organización, dependencias, técnicas que empleaban para hacer peritajes y en especial que vieran directamente un cadáver, ojalá participar en la autopsia y escuchar los comentarios fundados del origen de la muerte directamente del médico legista, experiencia que, a mi juicio, les valdría muchísimo en el futuro, además de perder el miedo de ver un cadáver. Por eso mi recomendación, antes de entrar en la sala de patología fue: ¡cuidadito con desmayarse! Somos marinos y hombres de armas y esta condición prima ante todo, y aquel que se sienta mal al ver este cuadro científico de abrir a una persona muerta, extraer sus vísceras y recorrer todo su interior, me hace una seña disimuladamente y yo lo retiro del escenario. Pero aquí no debe haber debilidades..!

Hasta acá todo bien. Eran las 0810 horas de un día Jueves. Yo les hablaba a mis alumnos, de espalda a la entrada principal de la morgue, cuando se acerca por detrás una dama vestida con un delantal blanco, tipo médico, y me habla algo que yo no alcancé a entender, pero inmediatamente se aparece otra dama y me dice en forma clara que la Doctora (refiriéndose a la primera dama) me indicaba que todo estaba listo y esperaba que los alumnos entraran a la sala para iniciar una autopsia y que ese día habían tres programadas en la mañana a la cual nosotros estábamos invitados a conocer en detalle.

Antiguamente y de acuerdo a otros protocolos en los cuales me tocó participar, el médico que hacía la intervención, solía anotar en un cuaderno todo lo que observaba, agregando su apreciación referente a las causas del deceso y analizando cada uno de los componentes de todas las partes interiores que iba sacando. Luego lo pasaba a un escrito en limpio y ese era el informe oficial del Servicio Médico Legal en cuanto a la causa de la muerte del occiso. Hoy en día, existe un micrófono en el centro de la mesa de estudio y análisis del cadáver, luego el médico va hablando a viva voz lo que ve, este relato se va grabando y finalmente un ayudante escribe lo que el médico dijo, para pasarlo finalmente a su firma.

Habiéndoles anticipado esta técnica a mis alumnos, grande fue nuestra sorpresa cuando descubrimos, ya en el pabellón, que la médica legista al hablar, explicando lo que biológicamente veía y dirigiéndose a los alumnos, sufría de una tartamudez espantosa y que además, se combinaba con una extraña enfermedad que le impedía hablar claramente, más bien lo hacía tipo “Humbertito” es decir, en forma absolutamente inentendible para nosotros.

Por supuesto que el pavor inicial que demostraron algunos alumnos se desvaneció rápidamente, transformándose en risa individual, aunque muy reprimida pero que a lo lejos alcancé a percibir que era - de verdad - una situación totalmente cómica para todos nosotros, ya que al escuchar a la doctora, sencillamente eran mugidos, con mucho de tarareo o al menos una mezcla de tartamudeo con alguna dificultad seria y verborrea confusa para lograr hablar claramente.

Al término de la jornada, nadie se desmayó, incluso luego de soportar la larga jornada de ver el descuartizamiento de tres seres humanos convertidos en cadáveres. En otras palabras, se cumplió la orden dada, y lo que es mejor, ya en el tercer cadáver algunos alumnos creyeron entenderle a la doctora lo que decía, por lo que debo inferir que esta limitación física de la médica (que le impedía dedicarse a la medicina en forma normal, según nos confidenció posteriormente su ayudante) si era conocida por su medio personal y habitual de contacto, lograba darse a conocer, incluso entre estos primerizos Subtenientes.-

Colaboración: Litoral Luis G. PAZ Arias



EXTRAÑOS RUIDOS

Anecdótico - Del baúl de los recuerdos del Servicio -

Era el primer año de la década de los setenta en la Gobernación Marítima de Iquique cuando, como era usual y a falta de oficiales especialistas en señalización marítima, le correspondía al Segundo Comandante preocuparse del regular y oportuno reaprovisionamiento de los faros, balizas y boyas luminosas existentes en la jurisdicción. De esta forma, en aquella ocasión se programó el desplazamiento al puerto de Pisagua para reabastecer el Faro Punta Pichalo, para lo cual se tuvo que solicitar a préstamo un carro de remolque de una de las unidades de Ejército existentes en dicha localidad, lo que permitió cargar en dicho móvil los cuatro acumuladores tipo BBT de aproximadamente 120 kilos cada uno.

La comisión integrada por el Teniente 2^a (L.) Nicolás Gundián, un Sargento 2^a (F), dos Marineros y el respectivo Chofer, salieron un día Viernes a muy temprana hora de Iquique, con el propósito de llegar a buena hora para cumplir su labor, también para arrancar con calma (en un lugar previamente seleccionado con el Alcalde de Mar) y finalmente ver modo de hacer algún tipo de actividad recreativa antes de regresar. Fue así que la subida a la pampa, pasando por los pueblos de Alto Hospicio, Huara y las vetustas estructuras de una serie de viejas oficinas salitreras, hasta llegar a Pisagua, fue un recorrido de bajas temperaturas y áridos pero magníficos paisajes que tácitamente permitían evocar el desplazamiento de nuestras tropas en la Guerra del Pacífico.

En la antigua e histórica caleta les esperaba el Suboficial (Art.) Armando Moreira quien, como ya llevaba dos años en el cargo, informó a Gundián que todo estaba coordinado y que incluso, después de almuerzo les tenía un partido de baby football con personal de Gendarmería del penal local. Entonces, recordando Gundián que como – recién iniciado Hermano de la Costa – el Lugarteniente de la Mesa de Iquique le había pedido viera la posibilidad de conseguir un par de huesos (tibiae humanas) para que, junto con un cráneo que ya tenían, constituyeran el altar simbólico de los piratas, le preguntó a Moreira si en ese lugar se podían encontrar esos huesos, ante lo cual éste le contestó que justamente cerca de Punta Pichalo parecía haber un antiguo cementerio indígena y que era cosa de escarbar un poco en el sitio que él les podía indicar, lo que motivó al oficial.

La faena de reabastecimiento fue realmente “egipcia” por el esfuerzo desplegado y entre dos hombres fueron acarreando por una senda acantilada los pesados tubos de acero hasta llegar al faro y proceder a su cambio y reencendido, todo lo que no demoró mucho permitiendo que Gundián y Moreira ubicaran después el antiguo osario y luego de escarbar un poco entre la arena y los pedruscos, por fin hallaran los huesos que se necesitaba para el ritual de los Hermanos de la Costa de Iquique.

De vuelta al pueblo y con la satisfacción del deber cumplido, el abundante caldillo de pescado además de una enorme fuente de erizos, que todos

compartieron, devolvieron a los de la Gobernación Marítima de Iquique sus fuerzas y así, al término de un breve descanso, pudieron jugar el partido que estaba programado y que lamentablemente perdieron porque sus eventuales adversarios parecían estar muy bien entrenados, ya que diariamente jugaban con los mismos internos del recinto.

Llegó finalmente la hora de volver y Gundián, después de agradecer al Alcalde de Mar su preocupación porque todo resultara bien (amén del dato de los huesos...), dio la orden de zarpe y el convoy – esta vez mas liviano – inició su retorno a Iquique, donde llegó alrededor de las 20.00 horas, oportunidad en que informó telefónicamente a su Comandante de la tarea cumplida.

Fue entonces cuando el joven oficial decidió guardar silenciosa y secretamente los huesos en un viejo mueble que había en su oficina, a la espera del momento oportuno para entregárselos orgullosamente a su Lugarteniente y así, retornó cansado pero tranquilo a su hogar.

Al día siguiente, o sea el sábado, temprano y cuando estaba recibéndose como Oficial de Servicio, el Sargento de Guardia se le acercó diciendo:

- Mi Teniente.... No sé que pasó anoche en su oficina pero, sentimos a cada rato una sonajera dentro de uno de los muebles que Ud. tiene con llave ¿Será que tenemos ratones de nuevo....?

Gundián le dijo que iba a hacer una buena revisión para verificar todo ello pero, en realidad dejó todo como estaba.

Al día siguiente, vale decir el Domingo, se repitió la situación, sin embargo esta vez el oficial de Servicio se lo hizo saber directamente al Comandante, quien dispuso que el Lunes se abriera y se registrara el mueble de marras, lo cual se hizo, percatándose de la presencia de las dos tibias justo en el sitio en donde se producían los extraños ruidos.

El Gobernador Marítimo, luego de que Gundián le confesara la causa de que esos huesos estuvieran allí, le ordenó tajantemente que los hiciera embalar en una caja segura y los devolviera a Pisagua, lo que se hizo de inmediato.

Curiosamente, a partir de esa noche cesaron los extraños ruidos en la oficina del Segundo Comandante y la tranquilidad volvió a todas la Guardias.

Colaboración: Litoral J. Horacio Balmelli U



REMINISCENCIAS DEL PASADO

Del baúl de los recuerdos del Servicio -

Extractadas del anuario de las Fuerzas Armadas del año 1928

DIRECCION DEL TERRITORIO MARITMO

Por Ley N° 1060 de 10 de Agosto de 1898, se organizaron los servicios administrativos de la Marina, creando entre otras, la Dirección del Territorio Marítimo, con dos secciones principales: Gobernaciones Marítimas, Inscripción marítima, guardia nacional, marina mercante y enganche de su personal y Faros y Balizas, comunicaciones marítimas y meteorología marítima.

Por Ley de 30 de Agosto de 1848, se dividió el territorio Marítimo en Gobernaciones y Subdelegaciones Marítimas, bajo dirección y mando de un Comandante General subordinado al Ministro de Estado en el Departamento de Marina.

El Reglamento Administrativo de la Armada aprobado por Decreto Supremo N° 1377 de 8 de Agosto de 1919, del Ministerio de Marina, fijó las obligaciones que correspondían a la Dirección del Territorio Marítimo y la dividió en cinco secciones.

- 1ª Sección: Servicio territorial
- 2ª Sección: Servicio de Faros y Balizas
- 3ª Sección: Servicio de Radiotelegrafía.
- 4ª Sección: Marina Mercante
- 5ª Sección: Contaduría.

El mismo decreto dispuso que las Gobernaciones Marítimas y Subdelegaciones Marítimas de República pertenecerían a esta Dirección, sin perjuicio de las atribuciones de los Intendentes y Gobernadores, en cuya jurisdicción funcionan las autoridades marítimas del litoral, y fijó, además, las incumbencias de los jefes y demás personal, tanto de la Dirección de las secciones en que está dividida, y de las subsecciones, que también fijó para la atención y reglamentación de la marina mercante, reparación, inspección, etc., de las naves mercantes.

El mismo decreto fijó, separadamente, las obligaciones de cada una de estas reparticiones, en forma clara y precisa para su estricto cumplimiento, y también las correspondientes a las Subsecciones en que se dividió la Sección Marina Mercante y a la Sección Servicio Territorial, siendo las principales:

Registro general del servicio naval obligatorio y el llamamiento y acuartelamiento y demás obligaciones indicadas en la Ley de Reclutas y Reemplazos;

Movimiento del personal de la Gobernaciones y Subdelegaciones marítimas;

Movimiento del personal de prácticos y lo relativo a ese servicio;

Registro de embarcaciones menores y su inscripción;

Tramitación y archivo de los expedientes por establecimiento de chatas, boyas, muelles y demás permisos que se relacionan con las playas del litoral;

Tramitación y archivo de los expedientes, de los permisos para la extracción de especies abandonadas en el mar territorial y los restos de buques náufragos;

Certificación y fiscalización de la carga caída al mar; transporte de explosivos; descarga de petróleo; servicio marítimo de correo; formación de cuadros estadísticos del personal y del material que no corresponde al abastecimiento de pertrechos y a la conservación y fomento de la biblioteca de la Dirección y el ordenamiento y cuidado del archivo de despacho del Director y de la Sección Territorial.

Por Decreto Supremo N° 1077 bis de 14 de Mayo de 1927, se reorganizaron los Servicios Superiores de la Armada, correspondiendo a la Dirección todo lo relativo a las Gobernaciones Marítimas, Faros y Balizas, Radiotelegrafía (Estación Terrestre), marina Mercante, Pesquería, Inscripción Marítima y Servicio Naval obligatorio, fijando las siguientes secciones principales:

- 1) Marina Mercante;
- 2) Territorio Marítimo y Faros y Balizas; y
- 3) Radiotelegrafía (Estación Terrestre).

Por Decreto Supremo N° 2377, de 10 de Diciembre de 1927, se aprobó el nuevo Reglamento administrativo de la Armada, y mandado regir desde el 1° de Enero de 1928 y fija las atribuciones de los jefes de esa Repartición y la forma de las tramitaciones, los pedimentos en general.

Consecuente con las obligaciones correspondientes a la Sección Territorial, los servicios marchan correctamente sujetos a los reglamentos que se han ido proponiendo y dictando, especialmente los que se refieren al reglamento General de Policía Marítima; Reglamento General de Prácticos; de Reclutas y Reemplazos del Ejército y Armada, etc., cooperando en este servicio los sesenta y siete Gobernadores y Subdelegados Marítimos, actualmente en ejercicio, y los cuarenta y cuatro prácticos oficiales que se desempeñan en puertos con obras marítimas, en los canales australes y en otros puertos en que son necesarios u obligatorio sus servicios.

TERRITORIO MARITIMO SECCION MARINA MERCANTE

A principios de 1920, siendo necesario ejercer un control más eficaz sobre la Marina Mercante Nacional, para evitar en el futuro que

se produjeran tantos siniestros, como los registrados en los últimos años, especialmente en 1919 que hubo 28 pérdidas totales de naves y considerando que muchos de estos siniestros fueron debido a la falta de preparación del personal, otras por defectos de construcciones y muchos también por no tener a bordo todos los elementos que exigen los reglamentos, es decir, por deficiencias en la inspección de dichos buques y fiscalización del personal, la Dirección General de la Armada, haciendo uso de las facultades que le conferían las leyes respectivas, resolvió la creación de la Cuarta Sección dependiente de la Dirección del Territorio Marítimo, denominándola “Sección Marina Mercante Nacional”.

Últimamente por disposición suprema y con motivo de la reorganización de las oficinas de marina, ha pasado a ser la Primera Sección de la Dirección del Territorio Marítimo.

La Sección Marina Mercante Nacional está compuesta por las siguientes subsecciones:

- a) Reglamentación General, escuelas y personal de la marina Mercante.
- b) Inspecciones de Construcciones y Reparaciones de Naves Mercantes.
- c) Inspección de máquinas y calderas de la Marina Mercante.

SUBSECCIÓN A)

En esta subsección se llevan los siguientes servicios:

- 1° Registro General de Naves de la Marina Mercante Nacional, para atender a sus inscripciones, cancelaciones, cambios de nombres, transferencias y demás documentaciones y tramitaciones de conformidad con la Ley de Navegación.
- 2° Todo lo relativo a exámenes de capitanes, pilotos, patrones de embarcaciones menores, ingenieros y mecánicos y otorgación de títulos a los contadores, sobrecargos, practicantes, etc.
- 3° Nombramiento de peritos oficiales de las comisiones de reconocimiento de naves.
- 4° Sumarios por naufragios, incendios y demás accidentes marítimos, como asimismo sumarios por faltas de disciplina u otras de los Oficiales de la Marina Mercante y gente de mar.
- 5° Escalafón y hoja de servicio y de conducta del personal de oficiales de la Marina Mercante.
- 6° Registro de naves dedicadas a la industria de la pesca.
- 7° Libros de castigados de gente de mar y una especial fiscalización de la conducta observada por las tripulaciones de las naves mercantes nacionales.
- 8° Fiscalización del transporte de materias explosivas e inflamables.
- 9° Estudio sobre tarifas anuales de fletes y muellaje y lanchaje.

10º Fiscalización del fiel cumplimiento de las siguientes leyes y reglamentos marítimos:

Ley de Navegación;
 Ley de Cabotaje;
 Ley de Timbres, Estampillas y Papel Sellado;
 Código de Comercio;
 Reglamento de Mando de Naves;
 Reglamento de Dotación Mínima;
 Reglamento de Equipo;
 Reglamento de Policía Marítima;
 Reglamento de Naves que transportan pasajeros.

SUBSECCION B)

Corresponde a esta subsección la inspección de construcciones y reparaciones de naves mercantes, estudiando los proyectos que se le presente en este sentido e informar si los considera que reúnen la seguridad necesaria.

SUBSECCION C)

Incumbe a esta Subsección, la inspección de las máquinas y calderas para buques que se construyen, reparen o modifiquen y el estudio de los proyectos de construcciones de máquinas y calderas para los buques mercantes.

Colaboración: Litoral Ramón VELASQUEZ Díaz



NOTA DEL AUTOR DE ESTAS REMINISCENCIAS.

Los antecedentes señalados, son una copia fiel del anuario de las Fuerzas Armadas del año 1928, el que además establece un extracto o resumen de la Guerra del Pacífico y la monografía de la Armada y el Ejército, ilustrada con fotografías de los jefes, oficiales, suboficiales y tropas. Como puede apreciarse, muchas de las actividades y tareas que desarrollaba la Dirección del Territorio Marítimo, hoy D.G.T.M. y M.M., son similares a las actuales.

EL ENCUENTRO

El “Chuno” hinchó su pecho con satisfacción mientras sus jóvenes manos, curtidas por el trabajo, aferraban con seguridad las cabillas de madera de la caña del timón de la lancha “JUSTINIANA” que, como colorida gaviota, emergía de las fangosas aguas del río Aysén con rumbo al Poniente. Su ruta era a través de los canales y su tarea, conseguir una buena pesca.

Pedro Segundo Bórquez, o “El Chuno” como lo apodaban desde niño, era un sobrio y esforzado muchachón de veinte años que se había educado en una escuelita en Puerto Chacabuco y más tarde se había formado junto a su padre, con quien además de aprender a navegar, conoció los secretos del mar austral. Fue justamente ese día cuando sucedió algo especial para él. Estaba cumpliendo uno de los mas grandes anhelos de su vida cual era, gracias a la autorización de la Capitanía de Puerto, desempeñarse como patrón de esa embarcación menor que él mismo había ayudado a construir a su tío Carmelo, que era carpintero de ribera. De esta forma reemplazaba a su padre quien, postrado por el reumatismo, había debido quedarse en casa mordiéndose la bombilla de su mate y evocando sus vigiliass de pesca.

Pedro también tenía presente una fecha que recordaría por años y que fue ese día cuando el Teniente Gundían lo citó a la Capitanía de Puerto para entregarle el documento que lo acreditaba oficialmente como Patrón de Lancha, en tanto le decía: “Yo sé que te ha costado conseguir ésto peño, también conozco la impecable hoja de vida de tu padre; así que sigue su ejemplo y será un buen pescador.”

Un profundo suspiro salió de su interior y una vez más se hizo el propósito de no fallar y de brindarle otra satisfacción a su viejo, volviendo con una buena pesca.

Al iniciarse la navegación, el cielo mostraba colores que auguraban buen tiempo aunque desde el Oeste se apreciaban varias nubes grises que presagiaban la llegada de algún chubasco, como era típico en la zona. Las personas con quienes conversó antes de zarpar, le habían recomendado que no atravesara hacia el Poniente del Canal Moraleda, sin embargo su espíritu emprendedor le indicaba que debía intentarlo hasta alcanzar esas aguas oceánicas, que se sabía eran ricas en peces. Por esos lados estaba la famosa Isla Guamblin, que según su abuelo, era la tumba de barcos hundidos o varados e incluso tenía feroces perros salvajes en su interior; pero, para el “Chueco” Quintal, era el mejor caladero de la región.

Epifanio Quintal era un chilote grueso y de baja estatura que, a pesar de sus confesados cincuenta años, poseía la agilidad y la astucia de un puma. Parco en su expresión pero comunicativo cuando se tomaba algunos tragos y le daba por acordarse de un amor de juventud, una chiquilla de Chumildén que lo dejó

para casarse con un Carabinero de Ancud; pero a la hora de trabajar, era un bruto sin descanso.

Las horas y las millas fueron pasando hasta que cerca del mediodía una cabeza rojiza se asomó a la caseta de la lancha – Oye anda a darle al manye... “Chuno”...- Era Jorge Wilson, un colorín flacuchento, pocos años mayor que Pedro y que había llegado de Iquique para navegar en los grandes barcos pesqueros, luego de lo cual decidió obtener otra matrícula e irse a las naves menores, donde tenía mas libertad, que era lo que le acomodaba.

Cuando ya caía la tarde el novel capitán tomó la decisión de tomar un buen fondeadero al abrigo de las islas del Grupo Herrera – a la entrada del Seno Aysén – evitando así una pasada a Puerto Aguirre, donde de seguro se encontraría con su compadre Cárcamo para agarrar “la mona del año”, lo que evidentemente afectaría el desarrollo y el éxito de la faena pesquera proyectada. Así, la noche entró tranquila en el cuerpo y el espíritu, mientras el sueño se enseñoreaba a bordo de la “JUSTINIANA” porque se debía zarpar con las primeras luces para así pillar al Moraleda quieto, como rezaban las antiguas costumbres lugareñas.

Como el día siguiente, la calma y el sol vaticinaban una jornada auspiciosa, Pedro tomó la decisión que esperaba: atravesar el Archipiélago de las Guaytecas y tratar de llegar hasta ese paraíso de la pesca que se encontraba mar afuera. El trayecto pareció mas rápido de lo normal y también agradable en la medida que se navegaba entre las islas e islotes coronados de retorcidos coigües y cipreses, en tanto que las tuninas jugueteaba cruzando la proa de la lancha, mientras sus tres tripulantes contemplaban con solemne silencio el hermoso paisaje marino que los rodeaba y que parecía asegurarles un día de suerte.

Poco a poco la quietud de la superficie se empezó a llenar de suaves y profundas ondas que anunciaban las proximidades del Pacífico, allí donde las rompientes tejen sus blancos encajes en torno a los roqueríos.

Oye “Chuno”....¿ Te atrevis a salir pa’ juera...? – susurró el “Chueco” Quintal, como queriendo probar el coraje del muchacho.

Tranquilo... tranquilo – intervino el colorín – el Pedro es tan capo como su viejo y además creo que, como es tan choro, capaz que nos lleve a Guamblin.

Justo estas últimas palabras habían impactado fuertemente al “Chuno” y tomó entonces la resolución de ir a la Isla Guamblin y además el tiempo estaba muy bueno; sin embargo, primero había que iniciar la faena de pesca así que se dirigieron al lugar seleccionado y empezaron a calar los espineles.

Horas después, cansados pero alegres, dieron término a su dura labor y ahí entonces surgió la pregunta. ¿Dónde esperar el tiempo necesario para recoger las líneas? La respuesta estaba a sólo tres millas de distancia: Guamblin y hacía allí la “JUSTINIANA” enfiló su proa para después de poco mas de quince minutos,

sorteando una barrera de huiros ingresó a una pequeña ensenada que se encontraba casi oculta por una puntilla rocosa.

El anclote se posó sobre la blanquiza arena del fondo y después todos se concentraron en comer un apetitoso estofado de cordero que había preparado Jorge, ducho en estas artes culinarias.

Oye Pedro – dijo el colorín – ¿Cachaste los mansos erizos que se ven aquí en el fondo?...¿Qué te parece si sacamos un par de sacos para vendérselos al restaurante de don Chuma? Podríamos comer gratis un par de semanas.

Hazlo con el “Chueco” si quieres – le contestó Pedro – Lo que es yo; quiero bajar a tierra y tratar de conocer un poco esta isla tan famosa. Y de este modo, mientras sus compañeros montaban la faena de los erizos, Pedro se embarcó en el pequeño bote auxiliar y se dirigió resueltamente a la playa, donde varó la pequeña embarcación y luego, descubriendo un estrecho sendero, se internó en un verdadero bosque virgen rodeado de grandes matas de nalcas, altos arbustos como maquis, calafates y otros, aparte de los señoriales árboles de la región. La travesía no duró mucho y de pronto llegó a un pequeño claro donde el sol perforaba el verde entorno y caía como un mágico haz de luz sobre ese especie de oasis. El joven miró intensamente a su alrededor en busca de algo especial y al no hallar nada interesante, optó por sentarse en el tronco de un viejo árbol derribado, quedándose sólo con el acompañamiento del canto de los choroyes y los chucaos.

El cansancio acumulado y el pequeño calor producido por el sol le produjeron pronto una modorra. Reflexionaba sobre el viaje... Estaba feliz... Había cumplido una meta.

De pronto, un ruido de ramas quebradas lo inquietó y lo sacó completamente de su letargo. Sostuvo la respiración y se puso en alerta sacando del bolsillo de su parka un cortaplumas suizo que había comprado en Coyhaique, preparándose para defenderse de cualquier animal que intentara atacarlo. El sonido se oía cada vez mas cerca. De repente, el tupido follaje dio paso a una extraña figura de apariencia salvaje. Era un hombre moreno, de mediana estatura y muy delgado, que bien representaba más de cuarenta años por su larga barba y su cabello entrecanos. Vestía un raro atuendo mezcla de pieles y de ropas convencionales.

¡ Hola amigo...Bienvenido...!– Saludó con voz clara y profunda, mientras que una amable sonrisa iluminaba ese rostro sereno y curtido por la sal.

Al escuchar estas palabras dichas en el más claro castellano, Pedro recuperó la calma y contestó con voz temblorosa el saludo del desconocido. Había algo raro en ese hombre, algo que sin embargo le daba confianza.... - ¿ Quién eres y qué haces aquí...?

Me llamo Augusto pero, puedes llamarme “Perico”. Soy náufrago del vapor “SANTA FE” y llevo mas de quince años en esta isla y aunque no me creas, no

quiero volver a la civilización porque he hallado mi Edén. ¿Te gustaría visitar mi pequeño mundo? Y de inmediato, sin esperar la respuesta del atónito joven, le dijo -. Ven... sígueme... te mostraré algo que no olvidarás...Tomaron otro oculto sendero y poco después llegaron al borde de una hermosa laguna, notable por el impresionante color celeste de sus aguas y junto a la que se alzaban algunas construcciones rudimentarias de madera, pero no ajenas de cierta elegancia, entre las cuales se destacaba un palafito, que era la morada de Augusto y en la cual, luego de entrar, éste le ofreció una copa de arcilla con un exquisito brebaje natural que sabía a menta y a frambuesa. Fue un mudo brindis de amistad y de entendimiento, aunque entre ellos no hubo preguntas ni inquietudes por el mundo exterior y solamente miradas y sonrisas por un buen rato, hasta que el extraño isleño decidió al fin romper el silencio y en breves palabras le explicó a su joven visitante que esa laguna era el cráter de un antiguo volcán y que hoy estaba convertido en un “ojo de mar” donde llegaban sus mejores amigos: las tuninas, las nutrias y uno que otro lobo marino. Pero había algo más, en esta laguna estaba su preciado tesoro, que era un criadero de ostras perlíferas. Sí de perlas - insistió al ver la cara de duda de su interlocutor - de las perlas más grandes del universo. Es mi trabajo de varios años y para que compruebes que no te estoy engañando, te regalaré una de ellas pero, te suplico que guardes este secreto y no le cuentes a nadie este encuentro. La perla, sacada de un cofre de madera, era magnífica y tamaño la hacía semejar a un grano de uvas.

Impresionado por la belleza y el valor de la joya, Pedro le replicó con real emoción...- Te lo juro por la vida de mis padres..., al mismo tiempo que sentía de retribuir tan grandioso gesto para lo cual metió su mano en el bolsillo de su parka y extrajo el cortaplumas suizo para ofrecérselo decididamente, mientras un apretón de manos sellaba una vez mas el fraternal lazo que se había formado entre ambos.

Siguieron conversando de la naturaleza por largo espacio, hasta que de pronto Pedro reaccionó al acordarse de la lancha y sus compañeros.- Perdóname Augusto, se me está haciendo tarde y mi gente debe estar esperándome en la caleta. Lo siento – balbuceó confusamente – tengo que irme pero, te prometo que volveré.

El misterioso náufrago asintió con la cabeza y entendiendo las razones de su nuevo amigo, le indicó que debían regresar al lugar de su primer contacto, para lo cual caminaron lentamente y sin pronunciar palabra hasta que arribaron al soleado claro del bosque. ¡ Ah...! – dijo entonces Augusto, como si hubiera olvidado algo – Si me esperas unos momentos te traeré unas pieles para tu madre! y dándose vuelta, volvió a perderse en la espesura. Pedro tomó asiento otra vez en el mismo tronco caído y mientras miles de ideas bullían en su cerebro, también sentía algo de sueño.

“Chuuuuuuno””Donde estai “Chuno”..... Los destemplados gritos del colorín, seguidos después por una fuerte sacudida, lo sacaron violentamente de su estado de sopor. Ante él estaba Jorge Wilson, sudoroso y jadeante, moviéndole como si estuviera borracho.

¡Despiértate loco!. La marea está bajando y tenemos que salir.

Pedro se levantó lentamente y buscó a su alrededor a quien esperaba, más sólo le contestó el bullicio de los pájaros. Entonces sonrió, moviendo la cabeza de lado a lado... ¡Qué tonto había sido ¡... Aquello no pudo haber sido nada más que un sueño.

Regresaron corriendo a la “JUSTINIANA” y sin mediar explicación alguna por su demora, dejaron el fondeadero para ir al lugar donde habían calado sus espineles, los que, para su satisfacción, estaban colmados de grandes y gordas merluzas, hasta tal extremo, que se llegó a pensar que sería peligroso embarcar tanta carga. La faena terminó por fin y con la alegría pintada en sus rostros, la tripulación reinició su retorno a casa.

Los canales los acogieron de nuevo en sus tranquilas aguas, como un reconocimiento a la buena fortuna del joven capitán en su primera salida y las horas fueron corriendo ahora más raudamente. Así, cuando otra vez navegaban por el Seno Aysén, el “Chueco” Quintal entró a la caseta para decirle a Pedro. – Oye capi...Préstame tu cuchilla pa’que el Rucio abra unas cholguas pa’l caldillo...-

Pedro se metió la mano a los bolsillos de su parka pero no encontró nada. Tampoco en su camisa ni en sus pantalones...¿Qué había pasado realmente...? De nuevo estaba confuso y sólo atinó a contestar: Pásale la tuya porque parece que dejé la mía en la casa.

Más tarde, cuando compartían el rancho y sacaban cuentas de las posibles utilidades de la captura, Jorge Wilson increpó a Pedro en tono burlón: - Te noto medio raro gallo...¿Será porque te pesan las jinetas o porque estás nervioso..?...Fíjate que cuando estábamos recogiendo las líneas de los espineles vi que se te cayó al agua algo así como una bolita de cristal... No me digai que todavía jugai a las bolitas como los cabros chicos....

Un escalofrío recorrió el cuerpo del “Chuno” y sin contestar la talla, volvió a la caseta de gobierno para relevar a Quintal y al quedar solo, aferró con fuerzas las cabillas de madera de la caña del timón y fijó su mirada en el horizonte mientras sus labios enviaban un sentido mensaje hacia el infinito. La aventura quedaba atrás, sumida en el arcano, en tanto que en el rostro del muchacho, ahora convertido en un hombre, una lágrima se deslizaba lentamente para depositarse como una perla sobre ese acelerado corazón que seguía vibrando en la incertidumbre.

Colaboración: Litoral J. Horacio BALMELLI Urrutia

PACOTILLA

CÓMO SACARSE EL SERVICIO MILITAR

(Basado en hecho real. Sólo se necesitó la siguiente carta).

Señor
Ministro de Defensa Nacional

De mi consideración:

Permítame presentarle respetuosamente mi situación personal, con el fin de solicitar mi baja inmediata de la obligación de cumplir el servicio militar. Al respecto expongo lo siguiente:

Tengo 20 años y estoy casado con una viuda de 41, la cual tiene una hija de 23 años. Mi padre se ha casado con esta última. En la actualidad mi padre se ha convertido pues en mi yerno puesto que se ha casado con mi hija. Por consiguiente mi hija que es también mi nuera, se ha convertido en mi suegra, ya que es la mujer de mi padre.

Mi mujer y yo hemos tenido un hijo en enero. Este niño se ha convertido en el hermano de la mujer de mi padre, lo que equivale a ser el cuñado de mi padre. Como consecuencia, es mi tío, puesto que es hermano de mi suegra.

Ahora bien, como hemos dicho, ya sabemos que mi hijo es también mi tío. La mujer de mi padre recientemente ha tenido un niño que es a la vez mi hermano, ya que es hijo de mi padre, y al mismo tiempo mi nieto puesto que es hijo de la hija de mi mujer. Como resultado, soy ahora el hermano de mi nieto, y como ya sabemos que el marido de la madre de una persona es el padre de esta persona, resulta que soy padre de mi mujer, y hermano de mi hijo. Por consiguiente soy mi propio abuelo.

Por lo expuesto, Señor Ministro, le ruego que me conceda el derecho a regresar a mi hogar, ya que la ley prohíbe terminantemente que el padre, el hijo, y el nieto sean llamados al servicio al mismo tiempo.

Confiando en su comprensión, lo saluda respetuosa y cordialmente.

RESOLUCION DEL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA:

El recluta fue dado de baja y eximido del servicio militar obligatorio con la siguiente mención en su expediente: "Estado psíquico inestable y preocupante, con trastornos mentales agravados por un clima familiar muy perturbador..."

PENSAMIENTOS, REFLEXIONES, MORALEJAS

Un hombre estaba poniendo flores en la tumba de un pariente,
Cuando ve a un chino poniendo un plato de arroz en la tumba vecina.

El hombre se dirige al chino y le pregunta:

- Disculpe, señor, pero ¿cree usted que de verdad el difunto
vendrá a comer el arroz ?
- Sí, responde el chino, cuando el suyo venga a oler sus flores ...

Moraleja

Respetar las opciones del otro, es una de las mayores
virtudes que un ser humano puede tener.

Las personas son diferentes, actúan diferente y
piensan diferente.

No juzgues, solamente intenta comprender.

(Anónimo)

¿Y UD. QUE PIENSA QUE HA TENIDO UN MAL DÍA EN EL TRABAJO!

Esta es una foto real, tomada cerca de la costa de South Africa durante
ejercicios de la Marina británica.

Ha sido nominada como la " Foto del año", en su oportunidad.



(Colaboración: Litoral Mayor Jorge Martin Cubillos)



"GLOSARIO DE LA COFRADÍA" " HOMBRES DEL LITORAL "

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BONANZA: Boletín Informativo de la Cofradía.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.

CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.

COMBUSTIBLE: Licor.

CBTB: Mensaje, saludo, discurso o alocución.

DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar) .

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

FONDEAR MAS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.

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

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

LICENCIA DE ZARPE: autorización para retirarse antes de "Portalón abierto"

LITORAL: Denominación genérica del cofrade.

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

LITORAL MAYOR: Denominación protocolar para el Litoral más antiguo investido como tal conforme a los estatutos de la Cofradía.

LITORAL AGREGADO AL ROL: Litoral no activo.

LITORAL DE PARA: Cofrade con su salud restringida (Restableciéndose).

LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.

LITORAL EN ENTREDICHO: Cofrade con su matrícula suspendida (sancionado).

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, LIBRO DE: Libro de Registro de cofrades (socios).

MATRÍCULA, (Derecho de): Cuota de Incorporación.

NOMBRADA: Lista de Litorales comisionados.

OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.



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

PACOTILLA: Picoteo, de todo un poco.
 PASAJERO: Invitado a una Recalada.
 PORTALÓN ABIERTO: Término de la "Recalada" (autorización para retirarse).
 PORTALONERO: Litoral encargado de recibir a los pasajeros (visitas).
 PUERTO CERRADO: Duelo.
 PARTE DE VIAJE: Informaciones sobre los acaecimientos o novedades.
 POLIZÓN: Asistente a la "Recalada", que no pertenece a la Cofradía.
 PASAVANTE: Autorización.
 Q.T.H.: Domicilio del cofrade.
 RANCHO (faena de): Comida, ya sea almuerzo o cena.
 RECALADA: Asamblea o Reunión de camaradería.
 RECALADA FORZOSA: Asamblea o Reunión extraordinaria.
 REVISTA DE CARGOS: Revisión de los inventarios y cargos de la Cofradía.
 REVISTA DE FONDEO: Revisión de las cuentas de la Cofradía que efectúa el encargado de recaudaciones (tesorero).
 ROL DE TRIPULACIÓN: Listado de los cofrades.
 SURGIDERO: Lugar físico de la "recalada"
 TOMAR EL FONDEADERO: Pasar a tomar el lugar o asiento.
 VARARSE: Estar con la copa vacía.

El presente glosario de términos de la Cofradía "Hombres del Litoral", constituye un vocabulario propio, basado en términos náutico-marítimos que se utilizan normalmente en las actividades marítimas en general.

Invitamos a todos los Litorales a aportar su experiencia e inventiva, para mejorar y engrosar este glosario.

REVISTA **BONANZA**



PUBLICACIÓN COFRADÍA “ HOMBRES DEL LITORAL ”
AGOSTO 2005