



Revista

BONANZA

Nº 20

COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL



176 AÑOS

AGOSTO
2024



“Publicación anual de la Cofradía Hombres del Litoral, editada con artículos profesionales, experiencias, anécdotas y otros temas redactados por las mujeres y hombres integrantes de la Corporación, a quienes se agradece su apoyo y contribución, que nos permite dejar un testimonio de los hechos y acaecimientos del quehacer de esta especialidad de la Armada de Chile.”

DIRECTOR REVISTA
LITORAL PRESIDENTE
MARIO MONTEJO ORELLANA

EDITOR
LITORAL DIRECTOR
CÉSAR CRUZAT ZÚÑIGA

PRODUCCIÓN Y DISEÑO
LITORAL
RICHARD VARAS ALLEN

DIAGRAMACIÓN
LITORAL
RICHARD VARAS ALLEN

PUBLICACIÓN WEB
LITORALES
HENRY CAMOUSSEIGHT VARAS

**FOTOGRAFÍA PORTADA Y
CONTRAPORTADA**
RR.PP. DIRECTEMAR

FOTOGRAFÍAS
RR.PP. DIRECTEMAR
APORTES COFRADES

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

ÍNDICE BONANZA 2024

Información editorial.....	pag. 2
Palabras del Litoral Presidente.....	pag. 4
Palabras del Editor.....	pag. 5
Octálogo.....	pag. 6
Una excelente noticia:..... El aumento de la planta de Oficiales de la Armada, en el Escalafón del Litoral.	pag. 10
La hazaña de Piloto Pardo: un ejemplo de liderazgo y valentía.....	pag. 13
El Capitán de Puerto: La dicotomía entre velar por la seguridad en el mar frente a la facilitación del transporte marítimo.....	pag. 16
Fiscalía marítima permanente, un persecutor incombustible.....	pag. 19
De Valdivia a Riñihue en tren.....	pag. 21
Joint Interagency Task Force South Oficiales especialistas Litoral en el epicentro mundial del combate a las organizaciones criminales transnacionales dedicadas al tráfico de drogas por vía marítima.....	pag. 23
Archipiélago de Humboldt, el Galápagos Chileno.....	pag. 30
Activación y creación de la Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso.....	pag. 36
¿Héroes o villanos?, Empresas Privadas de Protección Marítima.....	pag. 44
Recaladas y Actividades.....	pag. 51



PALABRAS DEL DIRECTOR PRESIDENTE.

Nuestra corporación ha cumplido 30 años desde que sus creadores tuvieron la intención de fusionar todas las visiones e ideas que, desde hace mucho tiempo, había para crear una organización que agrupara a los especialistas Litoral del pasado con los de hoy; fue así que un 30 de agosto de 1994 nació, oficialmente, la Cofradía "Hombres del Litoral". Hoy debemos dar gracias a sus creadores y a su primera directiva que con la sapiencia del Litoral con años de conocimiento y experiencia redactaron, en forma brillante, nuestros estatutos, Octálogo, protocolos, brindis y un glosario de términos de uso en el área marítimo-portuario que nos caracterizan y hacen que este grupo humano sea extraordinariamente unido y siempre presto a reunirse cuando la ocasión lo amerita, hecho que siempre es comentado por nuestros pares de otras especialidades y otras agrupaciones de oficiales en retiro quienes nos ven con admiración.

Nuestra especialidad continua creciendo y es así que aumentará en 150 Oficiales y 500 Gente de Mar porque la necesidad manifiesta generada por las comunidades a lo largo y ancho de nuestro territorio así lo han exigido de acuerdo a lo expresado por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Fernando Cabrera Salazar en su exposición a la Cofradía, antes de la asamblea anual de la corporación.

Todos los Litorales hemos sido partícipes de estos nuevos logros, pues son la consolidación del esfuerzo de muchos años de sacrificios y desvelos por nuestra querida especialidad. Lo que hoy se reconoce y logra en los diferentes ámbitos de acción nos enorgullece como especialistas y estoy cierto que hace que las generaciones que están hoy en funciones seguirán trabajando arduamente en beneficio de la Armada de Chile y la Patria.

Nuestro pasado, presente y futuro interactúan al reunirnos en nuestras diferentes recaladas y es muy gratificante ver y percibir como el "espíritu Litoral" se mantiene en todas las generaciones de especialistas, pero también debemos agradecer a quienes sin serlo participan y apoyan permanentemente a nuestra especialidad, a todos ellos muchas gracias por el invaluable aporte que realizan día a día en beneficio del engrandecimiento de DIRECTEMAR y de nuestra querida especialidad. Finalmente, a todos nuestros colaboradores muchas gracias por sus aportes a nuestra revista y a los que no han podido hacerlo, los insto para que a partir de hoy puedan enviar sus aportes a nuestro Director encargado de la revista Bonanza.



***"Por la Patria y su destino oceánico.
por la Armada y su alma eterna sobre el mar,
por el Litoral, sus hombres Bravos
y por nuestra leal amistad.
¡¡¡Salud!!!***

PALABRAS DEL EDITOR.

Estimados Cófrades,

Sin duda alguna, la noticia más importante de este año en curso fue el anhelado crecimiento de cupos en nuestro Escalafón, lo que permitirá enfrentar en mejor forma los destinos del Servicio del Litoral en este mar de desafíos, donde navegan los especialistas en Servicio Activo, sufriendo los embates permanentes del escenario marítimo en constante cambio y crecimiento... ¡BRAVO ZULÚ! a todos los que, de una u otra forma, aportaron a la concreción de este desafío.

“verba volant, scripta manent”

Las palabras dichas vuelan, las escritas permanecen

El desafío para el próximo año es que a contar de mañana sean capaces de “envalentonarse” y transformar esas historias, estudios y anécdotas que oralmente transmiten en nuestras recalas a un relato escrito, que sea capaz de llamar y cautivar al lector, para evitar la escasez de materia prima de nuestra querida revista.

Soy un convencido que existe riqueza de sobra en la sapiencia y experiencia que existe en los miembros de esta Cofradía para aventurarse con un lápiz y/o un computador a escribir párrafos concatenados para que sean publicados y contribuyan al conocimiento, actualización o, simplemente, hagan aflorar recuerdos de antaño de nuestros lectores.

Este año hemos contado nuevamente con el apoyo de colaborados que han decidido quitar tiempo de su tiempo y enviar escritos, los que son presentados con orgullo y agradecimiento en esta edición, sin embargo, es necesario destacar la incombustible y siempre adecuada participación y colaboración de uno de ellos, el Brigadier Mayor Hellmuth Sievers Czischke, el cual nos ha deleitado en muchas Bonanzas con sus historias y relatos científicos que comparte sin ningún egoísmo para acrecentar nuestros conocimientos y brindarnos momentos de sano esparcimiento mental... ¡MUCHAS GRACIAS!.

Concluyendo, les invito a leer la edición de esta Bonanza 2024 y aprovechando el centésimo septuagésimo sexto aniversario del Servicio del Litoral, les envío un cariñoso abrazo y saludos a todos los cófrades y especialistas, desde aquellos viejos hombres bravos que llevaban la estrella y el ancla sobre sus galones, hasta los que orgullosamente lucen en su pecho, la piocha del calabrote que mantiene unidos los puntos cardinales y, además, resguarda en su interior al ancla y la patrullera, que los distingue y reconoce como los Litorales de hoy y del futuro.

OCTÁLOGO

Cofradía Hombres del Litoral

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



DIRECTORIO DE LA COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL

PERÍODO 2023-2024

PRESIDENTE	: Litoral Sr. Mario MONTEJO Orellana.
VICEPRESIDENTE	: Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo.
DIRECTOR	: Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga.
DIRECTOR SECRETARIO	: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Lizana.
DIRECTOR DE EVENTOS	: Litoral Sr. Felipe ENCINA Vega.
DIRECTOR TESORERO	: Litoral Sr. Antonio GARRIGA Varela.
DIRECTOR	: Litoral Sr. Henry CAMOUSSEIGHT Varas.
DIRECTOR	: Litoral Sr. Jaime VIZCARRA Azocar.
DIRECTOR SUPLENTE	: Litoral Sr. Boris ABARZA Becerra.
DIRECTOR SUPLENTE	: Litoral Sr. Andrés GONZALEZ Peña.
REVISTA BONANZA	: Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga.
SITIO WEB	: Litoral Sr. Henry CAMOUSSEIGHT Varas.

DIRECTEMAR



176
AÑOS







UNA EXCELENTE NOTICIA: EL AUMENTO DE LA PLANTA DE OFICIALES DE LA ARMADA, EN EL ESCALAFÓN DEL LITORAL

FORTALECIENDO LA PRESENCIA DE LOS OFICIALES DEL LITORAL EN EL TERRITORIO MARÍTIMO.

El 18 mayo del presente año se publicó en el Diario Oficial la Ley N° 21.669 que amplía la planta de Oficiales del Litoral, con lo cual culmina un proceso que había comenzado hace 15 años y que específicamente fortalece el rol que desempeña la Autoridad Marítima en el ámbito de la Policía Marítima y reconoce su importancia y los desafíos que debe asumir frente a los nuevos tiempos que estamos viviendo; en otras palabras la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante contará con un mayor número de Oficiales para reforzar la dotación y llevar a cabo las relevantes labores del ejercicio de la Policía Marítima a nivel nacional, ejercer el control en los amplios espacios jurisdiccionales asignados para realizar las tareas de salvaguardar la vida humana en el mar, preservar el medio ambiente acuático, entre otras muchas tareas que la Autoridad Marítima desarrolla diariamente, considerando los sectores más alejados de las grandes urbes, en donde se hace necesario una mayor fiscalización y despliegue de personal en tareas relacionadas con patrullajes marítimos preventivos, control y fiscalización.

Algo de historia...

Este es un hito más en la historia del profesionalismo de los Oficiales del Litoral, el que nace hace 52 años, en 1968, cuando se publicó un 7 de octubre, el Decreto Fuerza de Ley N° 1, donde se estableció el Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas y se creó en el un Escalafón de los Servicios Marítimos, donde se incluía en la planta de la Armada a los Oficiales del Litoral, Prácticos e Inspectores, como Oficiales de los Servicios.

Mediante estas disposiciones se ponía término al sistema vigente, en la que los Oficiales del Servicio del Litoral, lo componían Oficiales en retiro de la Armada, Oficiales de la Marina Mercante Nacional u Oficiales en Servicio provenientes de otros escalafones de la Armada.

Esta situación había comenzado a gestarse unos años antes, cuando siendo Director del Litoral y de Marina Mercante, el Contraalmirante Sr. Fernando Porta Angulo, veía la necesidad de “profesionalizar” la actividad de quienes debían

desempeñarse bajo las órdenes de la Autoridad Marítima Nacional, lo que llevó a que en el año 1966 se iniciara el primer curso especial para formar Oficiales del Litoral.

Con el correr de los años se fueron definiendo, cada vez más, las esferas que le son propia al Litoral, así fue como con la publicación del Decreto Fuerza de Ley N° 329, del 20 de junio de 1979, se estableció la Ley Orgánica del Servicio Nacional de Aduanas, donde se derogó el Libro I de la Ordenanza de Aduana, que databa del año 1953, en el que se incluían las normas sobre el Servicio de Policía Marítima Aduanera. En la nueva Ley Orgánica se estableció en su artículo 26 “La vigilancia del mar, espacio aéreo y tierra, a fin de prevenir, impedir y perseguir delitos de contrabando y fraude aduanero, estando a cargo de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, Dirección Aeronáutica y Carabineros, en su respectivo ámbito de competencia.”

Además, se agregó en el artículo 27, que Carabineros ejerce la vigilancia en el territorio nacional “hasta la orilla del mar, incluyendo los recintos aduaneros...” de esta forma, delimitaba y asignaba un rol exclusivo a la Autoridad Marítima.



Respecto a los Oficiales del Escalafón del Litoral, podemos ver como en la década de 1980 se produjo un aumento de ellos en la planta, esto como consecuencia de las nuevas funciones y responsabilidades que entregó a la “Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante” el nuevo D.L. N° 2.222 de 1978 y otros cuerpos legales conexos. Al coincidir esta apertura con la necesidad de restringir la cantidad de Oficiales de otros escalafones, numerosos “Ejecutivos e Ingenieros navales” se incorporaron al Litoral; muchos de ellos eran especialistas, incluso en Ingeniería y Telecomunicaciones, con lo cual se aumentó el nivel profesional de esta rama, posibilitando de esta forma que se asumieran las funciones de inspección de naves.

Otro aspecto que podemos considerar, a propósito de la importancia de la especialidad, fue en agosto de 1979, cuando mediante la Ley N° 2.837, se reemplazó la denominación de “Dirección del Litoral y Marina Mercante” por la de “Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante”, ya que se consideró que el término “Litoral” era muy limitante a un área, cuando en verdad no guarda relación, ni la identifica en forma exacta con las funciones que legal y reglamentariamente le competen, puesto que ellas son ejecutadas fundamentalmente en relación a los espacios e intereses marítimos sometidos a la jurisdicción nacional.



Otro hito en la historia del Litoral fue cuando en 1990, el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Jorge Martínez Busch, dispuso el traspaso de los Oficiales del Litoral desde la categoría de Oficiales de los Servicios a la de Oficiales de Línea; como símbolo de ello, se procedió a cambiar la divisa del “anclote” sobre sus galones por la “estrella” usada por el resto de los Oficiales, lo que fue oficializado por la Ley N° 19.016 del 17 de enero de 1991, que modificaba el Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas del año 1968.

El nuevo aumento del escalafón...

Como podemos ver, el incremento del número de Oficiales del escalafón Litoral este año, es un hecho histórico en la Marina, esto lo resume de mejor forma las palabras de la Sra. Ministro de Defensa Nacional, doña Maya Fernández Allende, al decir “es una buena noticia para Chile, porque responde a dos elementos centrales: primero, aporta a los desafíos que como país tenemos en materia de seguridad. Con ella convertida en ley, Chile contará con una gestión del territorio marítimo más robusta y fortalecida, ya que se dispondrá de mayor personal para seguridad, vigilancia, fiscalización e inspección”.

También la Ministro agrega, “se hace cargo de los propios desafíos institucionales de la Armada, que cumple un rol esencial para sostener y fortalecer la presencia del Estado en

todo su territorio, reforzando, también, las labores esenciales de la Institución, como la preservación del medio ambiente marino y sus áreas protegidas”. “Con esta ley, la planta de Oficiales litorales aumentará en 125 puestos en un plazo total de tres años. Esto significa que la Armada de Chile pasará de 289 Oficiales del litoral a 414, lo que representa un incremento de un 43,25%.”

Alcances...

Esto permitirá reforzar el control con presencia de Policía Marítima, que hoy no se alcanza a resguardar con patrullaje marítimo, como en las Capitanías de Puerto lacustres, en las cuales hay lagos sin cubrir en sus jurisdicciones; realizar mayor vigilancia en espacios marítimos, puertos, control de las fronteras, combate al narcotráfico, entre otras.

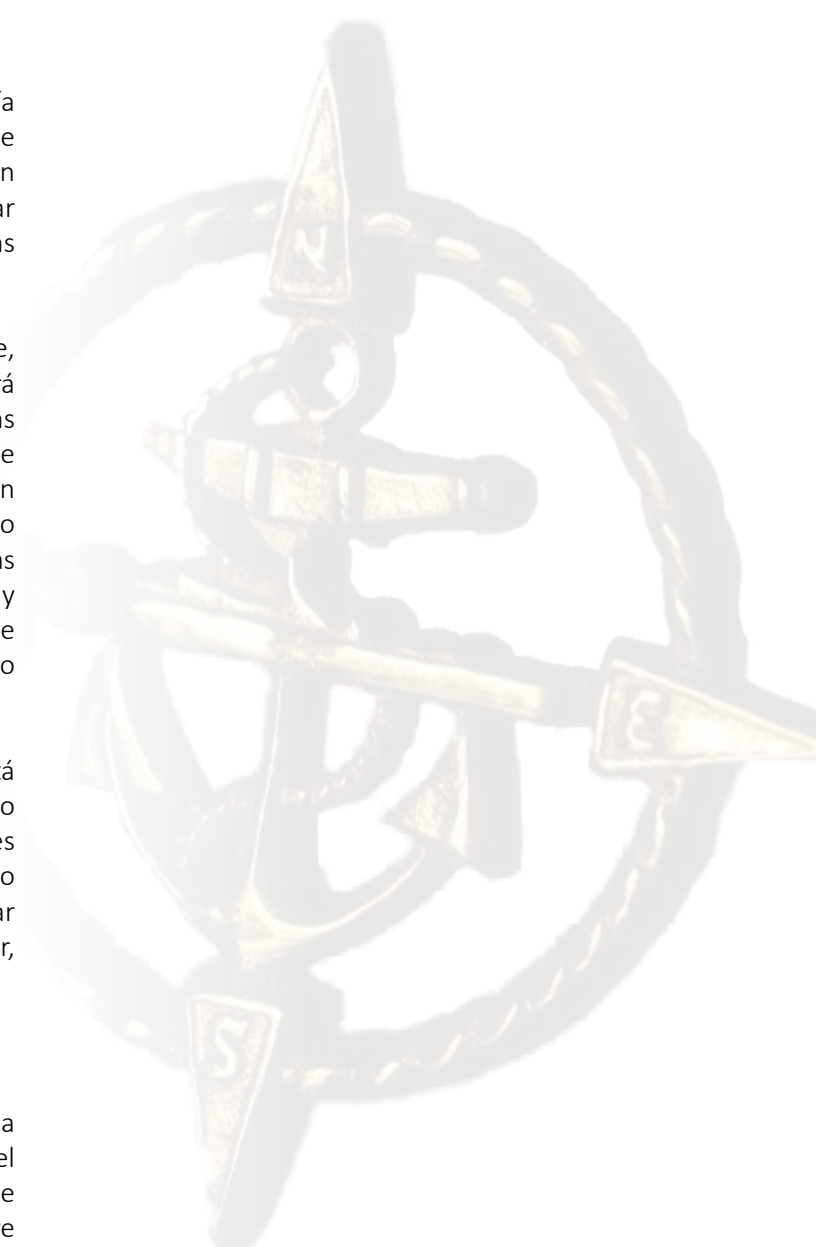
En particular, al hablar de las Capitanías de Puerto lacustre, este aumento beneficiará al cuidado y apoyo que recibirá el rubro turismo, como también actividades recreativas y deportivas, debido a la alta demanda que el Estado de Chile recibe de los ciudadanos nacionales como también extranjeros, potenciándose como operador en el desarrollo de estas actividades, obligando a ampliar todas las medidas tendientes a que se desarrollen en un ambiente seguro y confiable, permitiendo aumentar el valor agregado que ofrece la geografía local y, por consiguiente, el fomento de este tipo de actividades.

No cabe duda de que con el aumento de Oficiales, se está reconociendo el trabajo que la Autoridad Marítima ha asumido a lo largo de su historia y como está presente desde los albores de la República, cuando se nombra al primer Capitán de Puerto de Valparaíso, don Juan José Tortel Maschet, para controlar, dar seguridad a la navegación y velar por la vida humana en el mar, como hoy se sigue realizando.

Reconocimiento...

Es importante también reconocer y agradecer por su labor, a todos los antiguos Oficiales del Litoral, que hicieron posible el cumplimiento, con los limitados recursos con que contaban, de las tareas asignadas desde antaño, dejando en alto el nombre de la especialidad, siendo nosotros, los que estamos en servicio activo, los continuadores de ese legado que viene de aquellos que llevaron orgullosamente el anclote en su manga hasta los que llevamos la estrella con nuestra piocha en el pecho... BRAVO ZULU a todos los que se traspasaron la posta de esta brillante tarea, que no se inició hoy día, sino que es el fruto de mucho trabajo y sacrificios de larga data.

Autor: Cófrade CA LT Sr. Nelson Saavedra Inostroza



LA HAZAÑA DE PILOTO PARDO: UN EJEMPLO DE LIDERAZGO Y VALENTÍA

“La tarea es grande, pero nada me da miedo; soy chileno. Dos consideraciones me hacen hacer frente a estos peligros: salvar a los exploradores y dar gloria a Chile. Estaré feliz si pudiese lograr lo que otros no¹” (Extracto de la carta escrita por Pardo, dirigida a su padre, previo al zarpe de la expedición de rescate).

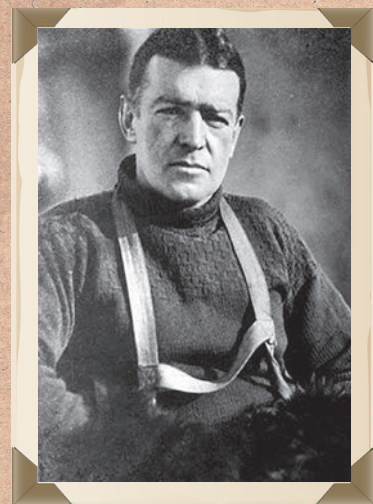
INTRODUCCIÓN

No cabe duda de que lo expresado por el Piloto 1° Luis Pardo Villalón, previo al rescate de la expedición de Sir Ernest Shackleton de la isla Elefante, en el continente Antártico, permite ver en él a una persona con convicciones, decidida, altruista y con un gran sentido patriota. Los intentos infructuosos realizados anteriormente por salvar a los naufragos, la simpleza de los medios existentes para navegar aguas polares, sumado a lo agreste y poco conocido del lugar del siniestro, no amedrentaron a quien fuera considerado como un “verdadero héroe popular” al traer con vida a los sobrevivientes del malogrado bergantín *Endurance*².

A simple vista, quedan de manifiesto las cualidades que poseía el Piloto Pardo, lo que le permitió poder aventurarse en tamaña misión, aun sin tener la mediana certeza de poder regresar junto a su dotación sanos y salvos a Punta

Arenas el 4 de septiembre de 1916.

Analizando el caso, surge la pregunta si Pardo fue un líder en la operación de rescate o solo un marino en busca de fama y gloria, capaz de arriesgar su vida y la de otros... Los antecedentes, historia y referencias que se presentan a continuación permiten argumentar que el Piloto Luis Pardo



demonstró liderazgo en todo momento, tanto previo al zarpe de la escampavía *Yelcho*, como durante la navegación y en el propio salvamento. Esta afirmación no es mera casualidad, sino más bien consecuencia del cumplimiento de ciertos principios y competencias propias de su condición de líder, logrando en sus seguidores una entrega total y a toda prueba, capaz de alcanzar objetivos casi imposibles.

DESARROLLO

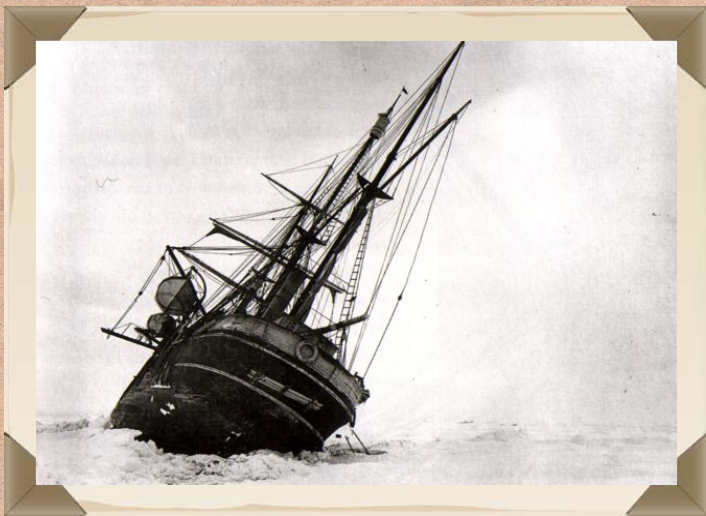
Lo primero a considerar es que Pardo, fuera de sus cualidades personales, era un marino con experiencia en el área, puesto que, había navegado por más de seis años los desafiantes mares del Sur; principio básico de todo líder, el cual es tener conocimiento y capacidades para lo que se hace o debe hacer³.

Luego de elaborar un detallado plan de rescate, en donde evaluó los riesgos, realizó cálculos de distancias y verificó la logística, tanto del personal como del material, cuestión que previamente expuso al Contraalmirante Sr. Luis López Salamanca, máxima autoridad naval de Magallanes, de quien él dependía. Además, se preocupó de contar con una dotación competente y unida, con el fin de enfrentar de mejor forma las dificultades y peligros que aparecieran. Consideró a aquellos que podrían tener un rol clave en la expedición, tanto por su experiencia como por las cualidades personales que había observado hasta ese momento, como es el caso del Piloto 2° Sr. León Aguirre, Segundo Comandante de la *Yelcho*, quien ya conocía el buque y contaba con la experiencia de haber participado en el tercer intento de rescate realizado en la goleta *Emma*; sumando al propio Sir Ernest Shackleton y sus dos acompañantes,

¹ Esta carta se reproduce en una placa recordatorio en patrullero OPV 81 Piloto Pardo, buque insignia de II Zona Naval.

² León, C., & Jara, Mauricio. (2016). *El Piloto Luis Pardo Villalón: Visiones desde la prensa, 1916*. LW Editorial.

³ Maxwell, J. (2007). *Las 21 cualidades indispensables de un líder*. Grupo Nelson. Obtenido de: https://books.google.cl/books?hl=es&lr=lang_es&id=TpKs0MRaUzAC&oi=fnd&pg=PR7&dq=cualidades+de+un+buen+l%C3%ADder&ots=VLH8PcZX&sig=UYCg2IQOICwrTxMoeqSlm-mQbgU&redir_esc=y#v=onepage&q=cualidades%20de%20un%20buen%20l%C3%ADder&f=false



el Teniente Frank Worsley, Comandante del accidentado bergantín Endurance, y el Suboficial Thomas Crean.

En ese sentido, Fontecha sostiene que es beneficioso para los líderes centrarse en ciertas características fundamentales al seleccionar a su equipo, con el fin de desempeñar un liderazgo participativo, adaptable y preferiblemente orientado al servicio⁴. En consecuencia, Pardo al seleccionar a su dotación conforme a sus cualidades y atributos, no hizo más que fortalecer la dinámica del grupo, permitiendo que cada uno aportara conforme a sus distintos ámbitos de acción, fortaleciendo el trabajo de equipo.

Durante el desarrollo de la comisión, la Corporación Cultural Arturo Prat Chacón, menciona que Pardo “para reforzar la mística y cohesión de su dotación, mantuvo informado de los detalles a cada miembro de la tripulación, pidió opiniones a los más experimentados y los hizo participar sumando todos los ojos mientras navegaban entre los hielos”⁵.

Al respecto, Goleman manifiesta que los líderes altamente efectivos se caracterizan también por poseer un nivel sobresaliente de inteligencia emocional, la cual abarca estar motivado internamente, mostrar empatía hacia los demás y por sobre todo tener habilidades sociales desarrolladas⁶. De este modo, se observa que Pardo demostró preocupación por ellos a su vez que los integró para que trabajaran como un equipo, en donde cada cual cumplía una función importante que aportaba a la misión y al resguardo y seguridad de todos a la vez.

No obstante, lo anterior, esta actitud de Pardo si se mira desde otro punto de vista, podríamos manifestar que manipuló a su dotación para alcanzar a toda costa objetivos egoístas como el de convertirse en el único capaz de lograr lo que otros no, lo cual expresa en la mencionada carta dirigida a su padre. Además, León y Jara⁷ comentan que Pardo fue descrito por la prensa de la época como un hombre temerario por atreverse a emprender tal hazaña.

En esa línea argumentativa, Grant⁸, expresa que las personas al tener un control sólido sobre sus propias emociones pueden ocultar sus verdaderos sentimientos, y al comprender las emociones de los demás, tienen la capacidad de influir en ellos y motivarlos para actuar en contra de sus propios intereses. Un interés natural de toda persona es resguardar su propia vida. Claramente, y conforme los antecedentes de la expedición, la tripulación se sometería a un riesgo que los pondría en peligro a ellos mismos, si se considera además que, dada la ubicación geográfica y la estacionalidad del año, la región se encontraba en pleno invierno, lo que hacía más difíciles las cosas.

Sin embargo, cabe destacar que lo que buscaba Pardo con su actuar fue vencer los miedos, articulando “un equipo potente desde la conducción de la operación hasta la ejecución de las tareas rutinarias, integrando la ansiedad, experiencia y mística de los británicos con la pericia, tesón y lealtad de los chilenos”⁹. Es decir, que la dotación de la escampavía Yelcho se encontrara compenetrada con el rescate de modo tal que todos dieran lo máximo de sí, teniendo presente los



4 Fontecha, E. (2013). Factores de éxito de los equipos de alto rendimiento en las empresas. UNACIENCIA Revista de Estudios e Investigación, 6(11), 56-67.

5 Corporación Cultural Arturo Prat Chacón (2018). Caso para estudio de liderazgo. Piloto Pardo: Lecciones de un rescate. Coraprat, Pagina 9.

6 Goleman, D. (2004). ¿Qué hace un líder?, Harvard Business Review América Latina. Obtenido de: <https://danielcaballol.files.wordpress.com/2009/10/hbrla.pdf>

7 León, C., & Jara, Mauricio. (2016). El Piloto Luis Pardo Villalón: Visiones desde la prensa, 1916. LW Editorial.

8 Grant, A. (02 de enero, 2014) The Dark Side of Emotional Intelligence. The Atlantic. Obtenido de: <https://www.theatlantic.com/health/archive/2014/01/the-dark-side-of-emotional-intelligence/282720/> 9 Corporación Cultural Arturo Prat Chacón (2018). Caso para estudio de liderazgo. Piloto Pardo: Lecciones de un rescate. Coraprat, Pagina

9 Corporación Cultural Arturo Prat Chacón (2018). Caso para estudio de liderazgo. Piloto Pardo: Lecciones de un rescate. Coraprat, .

peligros a los que todos estaban sometidos (inclemencias meteorológicas, hielos a la deriva, lugares inhóspitos, frío extremo), los cuales él les había informado y había tomado ciertas providencias en la fase de preparación, peligros que, en su conjunto o por separado, podían atentar contra sus vidas. No obstante, el propósito final al que se habían comprometido junto con Pardo era superior: encontrar y salvar a los náufragos del bergantín *Endurance*, hecho que se concretó el 30 de agosto de 1916 en la isla Elefante, lo que significó a su vez “la primera presencia física del Estado de Chile en la Antártica”¹⁰.

Finalmente, recalaron todos a Punta Arenas a bordo de la *Yelcho* sin inconvenientes, luego de nueve días de navegación, desatando una admiración nacional e internacional que perdura y se celebra hasta nuestros días.

CONCLUSIÓN

La epopeya del Piloto 1° Luis Pardo Villalón y su equipo en el rescate de la expedición de Sir Ernest Shackleton es un testimonio de liderazgo, de valor humano y de determinación frente a las adversidades más extremas, lo cual no se improvisa, sino más bien obedece al cumplimiento de ciertos principios y cualidades propias de un líder.

A pesar de lo arriesgado de la misión y los desafíos que implicaba llegar en esa época al continente Antártico, Pardo se mantuvo firme en su objetivo, guiado por un profundo sentido de responsabilidad, patriotismo y un deseo inquebrantable de llevar a cabo un acto de valentía que fue capaz de motivar a quienes lo acompañaron en la odisea. Su legado es un recordatorio eterno de que, incluso en los momentos más oscuros, la perseverancia, el trabajo en equipo y el liderazgo pueden iluminar el camino hacia el éxito y la gloria.

Entonces podemos decir, que la historia de liderazgo del Piloto Luis Pardo Villalón inspire a futuras generaciones a enfrentar los desafíos con coraje y a nunca perder de vista la importancia de la solidaridad y el compromiso con los demás.



Autor: Cónfrade CC LT Sr. Pablo Orrego Avendaño

10 Troncoso, E. (2016). Lecciones de un rescate: Piloto Pardo y el salvataje de la expedición de Shackleton por la Armada de Chile. *Revista de Marina*, (4), 84-85.

EL CAPITÁN DE PUERTO:

"LA DICOTOMÍA ENTRE VELAR POR LA SEGURIDAD EN EL MAR FRENTE A LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO"



Introducción.

El Capitán de Puerto, en su rol de autoridad local pública nacional, tiene la obligación legal de velar por la seguridad en su área de responsabilidad jurisdiccional, lo que se configura como el esfuerzo trascendental de su gestión. Sin embargo, considerando que Chile es un país esencialmente marítimo¹, también debe contribuir a la facilitación del transporte por mar, el cual, dadas sus características funcionales, enfrenta constantes desafíos en aspectos de temporalidad, costos e incluso condiciones meteorológicas, lo que puede afectar el correcto flujo de la cadena de suministro de nuestro país (Jordán, 2019).

En este sentido, el Capitán de Puerto se ve enfrentado permanentemente a solicitudes efectuadas por usuarios marítimos que buscan exacerbar la facilitación del transporte marítimo, pero que al mismo tiempo podrían alterar la seguridad en sus operaciones, en aspectos como reducción de dotaciones, cierre y apertura de puertos o dispensación del uso de elementos de protección personal, entre otros; es así como estas solicitudes exponen a la Autoridad Marítima Local a un constante cuestionamiento público de sus decisiones.

Consecuentemente, con esta contraposición de intereses

y puntos de vista, resulta válido preguntarse si en las resoluciones que emita el Capitán de Puerto debe primar la perspectiva de la seguridad o de la facilitación, donde ambas, en cualquier condición, generarán efectos en la actividad del transporte marítimo nacional.

Con base en lo anterior, el presente artículo plantea como tesis que el resguardo de la seguridad marítima, por parte del Capitán de Puerto, es una orientación que prima sobre cualquier decisión que éste adopte, en términos de facilitación y flexibilidad para el desarrollo de la actividad del transporte marítimo nacional.

Dicotomía: Seguridad o Facilitación.

En primer lugar, la seguridad prima sobre la facilitación del transporte marítimo, por cuanto la primera se relaciona directamente con el resguardo del bien superior que es la integridad de la vida humana, mientras la segunda apela principalmente a aspectos económicos. Es necesario indicar que dentro de los roles que esta Autoridad tiene en el cumplimiento de sus funciones, existe el artículo N° 3 a) de la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, estatuto que le da la función de "velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar, controlando el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales sobre estas

¹ La afirmación indica que el mar es vital para su desarrollo y fundamental para la subsistencia de su población. (Armada de Chile, 2023)

materias” (D.F.L. 292, 1953), la cual en términos generales, le da como tarea principal la salvaguarda de las personas en su área de competencia, y de ésta, varios cuerpos legales se desprenden de igual forma, sin desmedro de todas las otras responsabilidades que tiene.

Como se mencionó en el párrafo anterior, para esta tarea primordial, se debe estar en permanente estado de alerta las 24 horas del día, por lo tanto, mantendrá a su dotación en los más altos niveles de preparación, objeto estar listos a actuar cuando sea requerido, en armonía con el cuarto punto del Código de Honor de la Armada de Chile², el cual indica: “Asumiré un permanente espíritu de servicio, privilegiando el interés institucional por sobre el mío”. Esto, sin duda, queda de manifiesto en distintas actuaciones de la Autoridad Marítima a nivel nacional, donde se efectuaron 236 rescates durante el período estival 2023-2024, teniendo un aumento del 26% en estas acciones con respecto al año anterior (Armada de Chile, 2024), lo que fundamenta el adecuado compromiso con la tarea mandatada por la ley.

En segundo término, la seguridad marítima puede manifestarse sin facilitación, pero la facilitación del transporte marítimo no puede configurarse sin seguridad, y con respecto a la importancia que tiene el transporte marítimo como parte vital de la cadena de suministro, es preciso señalar que cerca del 90% de la carga que importa y exporta nuestro país es a través del mar (Directemar, 2023), lo cual debe realizarse de forma segura y con estándares adecuados para estos efectos, donde impedimentos, retrasos u otras condiciones, podrían causar un desabastecimiento de algún bien vital para la subsistencia de alguna zona particular. En este sentido, para facilitar este modo de transporte, se han establecido medidas para mitigar el impacto de las condiciones meteorológicas de los puertos y terminales marítimos, como por ejemplo la implementación de SCTM³ en la Capitanía de Puerto de Quintero, donde en esa jurisdicción, se cuenta con el terminal marítimo “GNL Quintero”, el cual recibe cerca del 52% del gas natural de uso doméstico para la zona central (Pérez, 2023). Esta tarea, que debe realizarse de forma profesional está enmarcada en el quehacer ético, el cual se sustenta en el interés moral y la fe en la misión (Cortina, 2000), donde el personal de guardia en esa área debe tener un óptimo compromiso con la tarea que le fue encomendada, asesorando a los Capitanes de Puerto ante aperturas o cierres de puerto enmarcados en los lineamientos establecidos en la respectiva resolución de operación, por lo que se establece la relación entre medios y fines, de la mano con las medidas para facilitar el comercio marítimo.

En contraparte de lo antes señalado, operadores portuarios han presentado discrepancias con el accionar de ciertos

Capitanes de Puerto, principalmente por los cierres de puertos derivados de las marejadas que han afectado el transporte marítimo como parte de la cadena de sostenimiento, produciéndoles incluso mermas de carácter económico (Vergara, 2021). Lo anterior, ha sido producto de fenómenos naturales posiblemente atribuibles al cambio climático, presentándose las marejadas como eje central de esta problemática, afectando a los principales puertos del país (Consejo Políticas de Infraestructura, 2021). A pesar de lo anterior, donde claramente son factores climáticos los que han llevado a este tipo de toma de decisiones, solamente se le atribuye responsabilidad a la Autoridad Marítima por una interpretación del artículo Nº 16, del Reglamento General de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, el cual señala, “los reglamentos vigentes deben ser aplicados por los Capitanes de Puerto con criterio razonado, en el sentido de que éstos son instrumentos para obrar con orden, justicia y expeditamente. Así pues, deben procurar al comercio y a los particulares todas las facilidades compatibles con el interés fiscal y el espíritu de las disposiciones en vigor” (D.S. (M.) 1.340, 1941).

No obstante, esta “flexibilización” que se desprende de lo citado anteriormente, requiere que vaya de la mano con alguna medida o herramienta tal, que mitigue los riesgos asociados. Esto debe ser guiado por la virtud de la prudencia⁴, que nos permitirá decidir bien, con toda la información disponible para “pasar a la acción y ejecutar” (Von der Weth, 2023), donde por ejemplo, los mencionados operadores portuarios y otras partes interesadas en desarrollar el comercio marítimo, podrían implementar en sus terminales elementos como la mencionada STCM, en otros puertos gravitantes de nuestro país, que se encuentren mayormente expuestos a marejadas, con el propósito de que la Autoridad Marítima Local, tenga una mayor exactitud de los parámetros meteorológicos como altura de la ola y viento en tiempo real, permitiéndole una mejor capacidad a la hora de dilucidar, apoyándolos para abrir el puerto cuando los parámetros se presenten cercanos al límite, haciendo cooperantes a las partes involucradas en esta resolución, que es exclusiva del Capitán de Puerto; pero en ningún caso tomar una decisión que vaya en contra de la tarea primordial que es velar por la seguridad de la vida humana en el mar, solamente por favorecer una solicitud que se enmarca en lo netamente comercial, a pesar de lo fundamental que es el desarrollo del transporte marítimo para nuestro país.

Conclusiones.

El Capitán de Puerto debe priorizar la seguridad sobre cualquier otra consideración en el marco del desarrollo del transporte marítimo en el área jurisdiccional que le corresponda, teniendo presente que de esto dependerá el

² Código de Honor: Máximas para el comportamiento ético del Personal de la Armada. (Armada de Chile, s.f.)

³ Sala de Control de Tráfico Marítimo: División encargada del monitoreo de naves que recalán y zarpan de la bahía, medir condiciones meteorológicas y otras tareas de vigilancia en la Capitanía de Puerto de Quintero, donde participaron la Empresa mencionada en su implementación y la AML en su operación. Entre sus características tiene la información de altura y período de ola, viento en tiempo real, objeto brindar seguridad a las naves y al terminal marítimo.

⁴ Virtud de actuar de forma justa, adecuada y con moderación.

correcto desarrollo de la cadena de suministro en nuestro país, el cual depende vitalmente del mar.

En casos de que se produzca una dicotomía entre la seguridad y la flexibilidad para facilitar este modo de transporte, la virtud de la prudencia será la guía para estos oficiales en tomar la decisión correcta, la cual, basándose en la evidencia con que se cuente, sumado a una mochila profesional que lo respalde, lo llevará a resolver de la mejor forma posible.

La flexibilización mal entendida, es la que puede llevar a la mencionada autoridad a cometer errores que se pueden transformar en potenciales accidentes en el mar o bien daños mediambientales, los cuales no son aceptables, ya que, si bien en algunos casos se resolverá un problema inmediato, el hecho de tener que suspender un terminal marítimo por un tiempo prolongado, será mucho más perjudicial para el transporte marítimo.

Al privilegiar la seguridad sobre otras consideraciones, el Capitán de Puerto no sólo cumple con su deber profesional, sino que también respalda el compromiso institucional inquebrantable con los tratados internacionales vigentes, manteniendo el prestigio de nuestro país en el ámbito marítimo internacional alcanzado a la fecha.

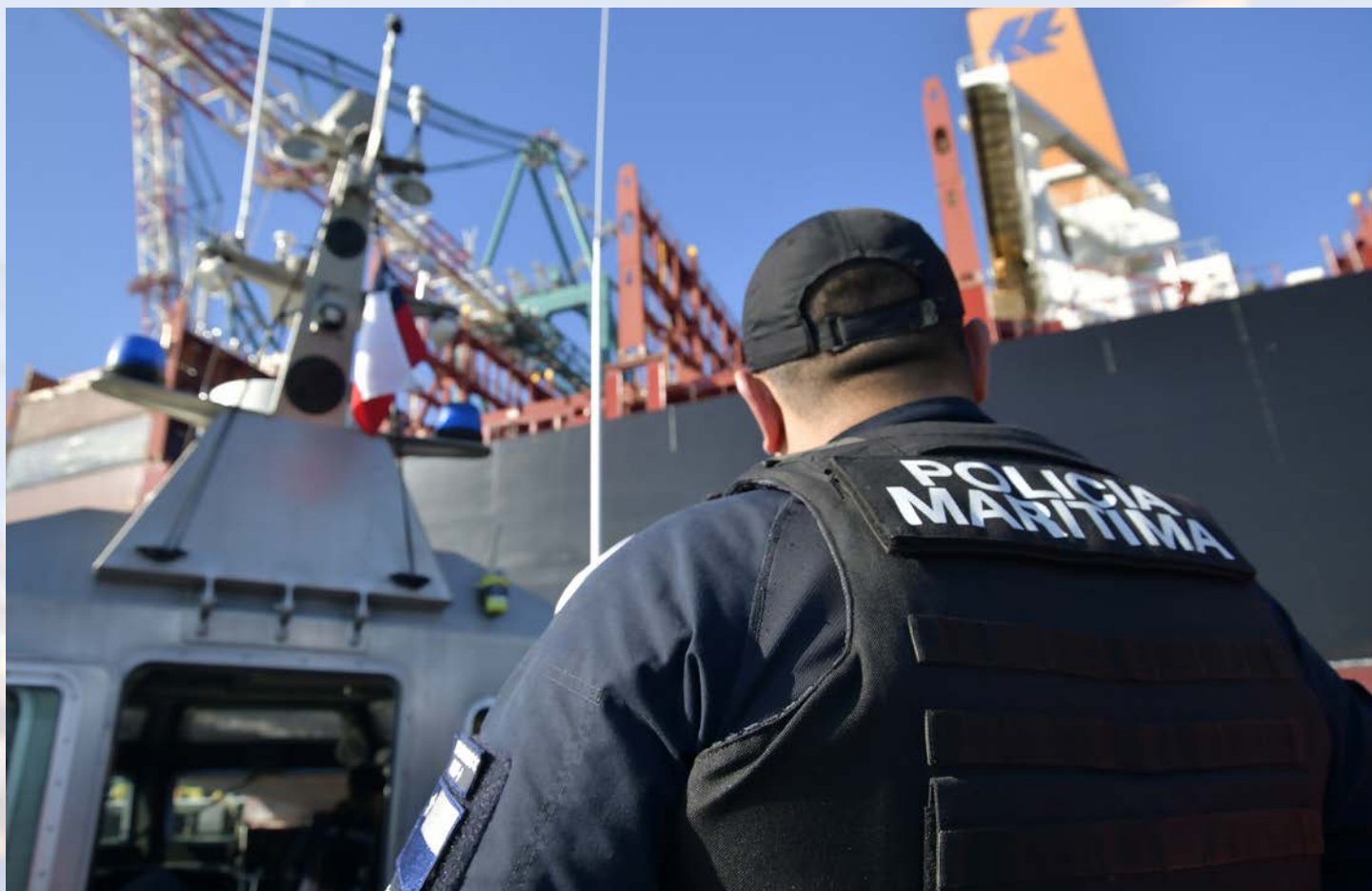
Referencias

- Armada de Chile. (25 de marzo de 2024). Dirección de Comunicaciones de la Armada. Obtenido de <https://direcom.cl/autoridad-maritima-nacional-dio-termino-oficial-a-la-temporada-estival>
- Armada de Chile. (27 de enero de 2023). Doctrina Marítima Nacional. Obtenido de <https://www.armada.cl/nuestra-armada/doctrina-maritima-nacional>
- Armada de Chile. (s.f.). Educación Naval. Obtenido de https://www.educacionnaval.cl/wp-content/uploads/2022/04/codigo_honor-scaled.jpg
- Consejo Políticas de Infraestructura. (10 de agosto de 2021). Obtenido de <https://www.infraestructurapublica.cl/estudio-revela-puertos-de-la-region-de-valparaiso-que-acumulan-mas-jornadas-perdidas-por-marejadas/>
- Cortina, A. (2000). *Ética Mínima, Introducción a la Filosofía Práctica*. Madrid: Tecnos.
- D.F.L. 292. (5 de agosto de 1953). *Ley orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante*. Chile.
- D.S. (M.) 1.340. (14 de junio de 1941). *Reglamento General de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República*. Chile.
- Directemar. (2023). *Boletín Estadístico Marítimo*. Valparaíso.
- Jordán, G. (2019). ¿Cuán dependiente será Chile del transporte marítimo a fines del siglo XXI? *Revista de Marina*, 24-33.
- Pérez, M. (7 de septiembre de 2023). *Agenda Marítima*. Obtenido de <https://www.agendamaritima.cl/quintero/el-52-del-gas-natural-que-consumio-la-zona-central-el-2022-ingreso-por-terminal-gnl-quintero/1565598>
- Vergara, M. (10 de septiembre de 2021). *Cierre de puertos*. Obtenido de *La Tercera*: <https://www.latercera.com/opinion/noticia/cierre-de-puertos/JJLXUBKLDFAFDGLLLW2NNG4K5Y/#>

- Von der Weth, R. (diciembre de 2023). LinkedIn. Obtenido de https://www.linkedin.com/posts/ronald-von-der-weth-fischer-b7b03889_liderazgobasadoenvirtudes-liderazgo-valores-activity-7146820148757241856-QZAS?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Autor: Córfrade CC LT Sr. Daniel Sarzosa Vergara





FISCALÍA MARÍTIMA PERMANENTE... UN PERSECUTOR INCOMBUSTIBLE

Muchos cófrades, quizás fueron parte de las Fiscalías Marítimas Permanentes, siendo sus respectivas jefaturas o se han vinculado a estas, al ser secretarios, al ejecutar diligencias, emitir partes o, simplemente, llevaron adelante alguna Investigación Sumaria Administrativa Marítima, conocidas como ISAM.

Tras más de treinta años como oficial Litoral, habiendo ejercido múltiples cargos (que estimo no vale la pena detallar), siempre me relacioné o escuché respecto al quehacer de los Fiscales Marítimos, sin embargo, la visión me cambió cuando inicié este desafío, una vez retirado y llamado al servicio activo en la Reserva Naval y tras tres años de desempeño como jefatura de la Fiscalía Marítima

Permanente más austral, me permito ante esta tribuna brindar algunos aspectos relevantes y necesarios para que puedan conocer un poco más de un ámbito algo desapercibido de nuestra hermosa especialidad.

Comenzaré señalando la definición que nos proporciona el Diccionario de la Real Academia Española (RAE) para el Fiscal, indicando que es la “Persona que representa y ejerce el ministerio público en tribunales”, “Persona que averigua o delata operaciones ajenas”, y que “En el antiguo Régimen, ministro encargado de defender los intereses del fisco”.

Buscando en otras fuentes abiertas, podemos encontrar que el Fiscal es el funcionario (magistrado en algunos países), que forma parte del Ministerio Público, quien lleva la conducción de una investigación criminal y el ejercicio de la acción penal pública, o sea es un “persecutor” de quienes infringen las regulaciones establecidas.

Si revisamos nuestras normativas podemos encontrar, que el Fiscal es quien dirige el conjunto de actuaciones y diligencias practicadas en una investigación sumaria junto a un secretario, los que son nombrados por una autoridad competente, que para el caso que nos convoca puede ser el Gobernador Marítimo o el Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Nótese que estos nombramientos son diferentes a los casos de investigaciones sumarias navales, las que corren por otras normas y actuaciones, no obstante que ambas emplean el Reglamento de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas (9-10/1) de 1974 y la Ley 19.880 del 22 de mayo de 2003, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; el primero de manera procedimental y la segunda de forma supletoria respecto de otra ley que establezca procedimientos administrativos especiales.



En el caso de la Autoridad Marítima, por disposición legal, es la responsable de investigar los accidentes y siniestros ocurridos a personas y naves en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en los canales, lagos o ríos navegables, con el objeto de determinar las causas y establecer responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que haya lugar en tales hechos.

Es así como la DIRECTEMAR cuenta con ocho Fiscalías Marítimas Permanentes con asiento en las Gobernaciones Marítimas de Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt, Castro, Aysén y Punta Arenas, las cuales tienen la responsabilidad de investigar los accidentes y siniestros marítimos ocurridos en las respectivas jurisdicciones y, según sea el caso, también los de aquellas Gobernaciones que no cuentan con una Fiscalía Permanente con asiento en sus dependencias.

Las nombradas Fiscalías Marítimas están al mando de un Fiscal Permanente con dedicación exclusiva, los que en la actualidad son todos Oficiales del escalafón Litoral llamados al servicio activo en la Reserva Naval; pero en su historia también ha habido oficiales ejecutivos. Cabe precisar, que antiguamente los escasos oficiales de las mismas Gobernaciones Marítimas debían ser nombrados Fiscales, para sustanciar sumarios marítimos, cumpliendo además con las funciones propias de sus cargos, lo cual no le permitía avanzar con la fluidez y rapidez que requiere un

debido proceso de las investigaciones.

Desde el año 2000 a la fecha los registros dan cuenta que las referidas Fiscalías Marítimas Permanentes han investigado un total de 4.646 sumarios, con un promedio de 228 investigaciones instruidas por año. Durante 2024 se han ordenado la substanciación de 80, de las cuales se encuentran 22 resueltas por medio del fallo emitido por el Gobernador Marítimo respectivo, mientras que en el año 2023 de las 148 sustanciadas, quedan por fallar 31.

La función que desarrollan los Fiscales no se abstrae solamente a la investigación propiamente tal, sino que también se adicionan materias relacionadas a los procesos sancionatorios que ejecutan los Capitanes de Puerto, cuando llegan en apelación al Gobernador Marítimo, a quien se le lleva el respectivo Libro de Justicia Marítima.

Los Fiscales Marítimos tienen ayuda dentro de su ámbito de gestión a Prácticos, Inspectores de Naves, Buzos, Prevencionistas de Riesgos, Meteorólogos y Biólogos Marinos a quienes en ocasiones han de requerir que se desempeñen como Peritos o emitan algún Informe Técnico. En tal sentido, dichos profesionales constituyen un tremendo apoyo, tanto por su experiencia como por su conocimiento en aquellas materias que el Fiscal no domina del todo. No se puede dejar de mencionar al Personal de las Patrullas POLMAR, los Oficiales de Servicio, Capitanes de Puerto y tantos otros, quienes, en su conjunto contribuyen de una u otra manera, para que finalmente resulte un procedimiento ajustado a derecho y con un debido proceso, en la búsqueda de la causa basal que dio origen al siniestro o accidente, desde donde se desprenden las responsabilidades que caben a quienes participaron en el mismo, a los que se levantará cargos, si procede por medio de un Dictamen Fiscal.

El mundo marítimo es dinámico y complejo, y la investigación de los hechos pueden presentar muchas aristas que en ocasiones podrían también hacer perder de vista el objetivo del procedimiento, resultando fundamental una línea investigativa precisa, tenaz y constante que se ha de llevar adelante, armonizando con cuidadosos análisis de las pruebas como evidencias obtenidas, para cerrar la investigación en tiempos acotados, teniendo en cuenta que a veces lo que abunda puede dañar o desorientar. Es así como el persecutor debe ponderar todas estas materias con un olfato profesional agudo y experimentado, colocando el mejor de su empeño al servicio de la Institución y su investigación.

Autor: Cofrade CF RN-LT Sr. Ignacio Rojas Gajardo

DE VALDIVIA A RIÑIHUE EN TREN



Estación Huidif, parada del ramal Los Lagos- Riñihue, 1910.
Fuente: <http://ferrocarrilesenelconosur.co.uk/05sjthefctpsm.html>

Introducción

No me cabe la menor duda que muchos cófrades de los Hombres Bravos del Litoral han estado en Riñihue, ya fuera por actividades del servicio o de paseo y con seguridad han oído hablar del tren, llamado bombásticamente el Transandino; el cual recorrió, durante muchas décadas, el tramo entre Los Lagos y dicho pueblo ubicado a orillas del hermoso lago. Más de alguno se habrá preguntado porqué Transandino sí solo llegaba hasta Riñihue.

Ya a fines del siglo XIX se había propuesto al gobierno chileno la construcción de un ferrocarril entre Los Lagos y San Martín de Los Andes, pero recién en 1905 el Gobierno otorgó la concesión a la "Compañía Comercial i Ganadera Jeneral San Martín" (de capitales chilenos) para iniciar el proyecto.

El primer tramo de 30 km, entre Los Lagos y Huidif, fue inaugurado en 1909 y la etapa proyectada hasta Riñihue, en 1916. Lamentablemente y por diversas razones, siendo tal vez la más importante la Primera Guerra Mundial, debido a la cual no se pudo seguir importando el material necesario para continuar el tendido de la línea y las locomotoras (carros de carga y pasajeros), el Transandino llegó solamente hasta Riñihue. Inicialmente se usó leña como combustible, cambiándose a carbón cuando se comenzaron a usar locomotoras más grandes, con lo cual también se acortó considerablemente el tiempo de viaje.

En 1942 el tren fue traspasado a la Empresa de Ferrocarriles del Estado para su operación. En 1975 fue cesada su actividad.

De Valdivia a Los Lagos

La hora más conveniente para salir de la casa y dirigirse a la estación para tomar el tren era alrededor de las 10 de la mañana, un trayecto que se hacía en góndola que recorría la calle Picarte. El tren partía, bastante puntual, a las 10:40. Si se viajaba en tercera clase, lo más común en mi caso, ya a la altura de Collico los pasajeros comenzaban a abrir los paquetes del cocaví. Iban comiendo prácticamente durante todo el viaje. "¿Y usted joven no trajo nada para comer? Tome aquí tiene esta pata de pollo o prefiere una alita, mire este pan está fresquito y así ofrecían esto y lo otro". Gente amable y buena de campo, particularmente las mujeres, que no entendían como no había llevado nada para alimentarme durante el viaje. Al regreso del campo los coches venían llenos de productos agrícolas en sacos y bolsas. Entre estos últimos, toda clase de aves vivas cuyas cabezas y cuellos asomaban por unos hoyos para que no se asfixiaran. Me gustaba especialmente mirar las de los gansos y los simpáticos patos.

El tren avanzaba a orillas del hermoso río Calle Calle. Primera estación Huelhellhue. Si era domingo o feriado (recordemos que se trabajaba los sábados) y "siempre que el tiempo lo

permitiera” se bajaban los primeros pescadores aficionados. Los botes que los llevarían río abajo hasta Valdivia ya los estaban esperando.

Siguiente estación Pishuenco. Otro grupo de avezados pescadores partían con sus implementos a los botes. Si la pesca era abundante, algo bastante frecuente, parte de los peces se consumían frescos y el resto se ahumaba en lugares especializados en Valdivia. No existían los refrigeradores y menos congeladores. De hecho, cuando estos comenzaron a usarse en algunos negocios como carnicerías y rotiserías la gente tenía cierto temor de comprar los productos refrigerados convencidos que afectaban la salud.

El ramal a Valdivia partía desde Antihue, donde había que esperar “la combinación del norte”, que correspondía al tren nocturno que había partido al atardecer del día anterior desde Santiago. Normalmente venía atrasado. De todas maneras, la estadía en Antihue tomaba su tiempo pues había que rearmar el convoy. Numerosos pasajeros aprovechaban la estadía para bajar, estirar las piernas y servirse “alguna cosita”. Eran famosos los pollitos asados (tiuques decían las malas lenguas) y, por supuesto; empanadas, emparedados, algo para beber, etc.

Al fin por los parlantes se anunciaba que todo estaba listo para partir, sonaba el pito del conductor, y se iniciaba la marcha de los trenes con sus locomotoras a vapor, el que seguía al Sur hasta Puerto Montt y el que regresaba a Valdivia.

Después de una corta parada en Purey se continuaba a Los Lagos, donde se detenía un par de minutos. En dicha estación había en general bastante movimiento de carga y descarga. En Los Lagos finalizaba esta primera parte del viaje.

FERROCARRIL TRANSANDINO POR SAN MARTIN									
(VER CAPITULO SOBRE LAGOS RIÑIHUE, PANGUIPULLI, PIREHUECO Y CALAFQUEN. — Páginas 138-139)									
Kilómetros	LOS LAGOS A RIÑIHUE (Leer hacia abajo)			ESTACIONES	RIÑIHUE A LOS LAGOS (Leer hacia arriba)				
	Domingos	Lunes Miércoles Viernes	Sábados		Lunes Miércoles Viernes	Domingos	Sábados		
0	7.30	7.30	(1) 18.00	S. Santiago - - - L.J.	20.50	20.50	20.50	S. Santiago - - - L.J.	
10	8.50	8.50	12.00	S. Valdivia - - - L.J.	20.50	20.50	20.50	S. Valdivia - - - L.J.	
20			12.14	L.J. Los Lagos - - S.	20.50	20.50	20.50	L.J. Los Lagos - - S.	
30			12.12	S. Osorno - - - L.J.				S. Osorno - - - L.J.	
40				L.J. Los Lagos - - S.				L.J. Los Lagos - - S.	
50	9.55	9.55	14.00	S. (Estación) (2) L.J.	18.30	18.30	18.30	S. (Estación) (2) L.J.	
60	9.35	9.35	14.20	S. Cochil - - - S.	18.30	18.30	18.30	S. Cochil - - - S.	
70	9.50	9.50	14.35	S. Panguipulli - - S.	17.45	17.45	17.45	S. Panguipulli - - S.	
80	10.10	10.10	14.50	S. Panguipulli - - S.	17.30	17.30	17.30	S. Panguipulli - - S.	
90	10.50	10.50	15.40	S. Panguipulli - - S.	16.50	16.50	16.50	S. Panguipulli - - S.	
100	11.30	11.30	16.30	S. Panguipulli - - S.	16.30	16.30	16.30	S. Panguipulli - - S.	

Estación Huidif, parada del ramal Los Lagos- Riñihue, 1910.
Fuente: <http://ferrocarrilesenelconosur.co.uk/05sjthefctpsm.html>

De Los Lagos a Riñihue

La hora de partida del Transandino era a las 16:00 horas. El tren partía bien puntual a la hora indicada a una “vertiginosa” velocidad de, tal vez, unos 15 km/h. La primera detención, muy corta, era en Puñaco a 13 km de Los Lagos. La siguiente, 17 km más allá era Folilco, justo a medio camino, donde la detención tomaba más tiempo pues el conductor y otros funcionarios del tren bajaban a servirse la “once”. Nadie alegaba ni gruñía por esta parada. La verdad es que los pasajeros tomaban las cosas con mucha calma, nadie andaba apurado, todo el mundo viajaba relajado, además que muchos ya venían con algunos “pícaros” grados de alcohol en la sangre y no faltaba el que se había quedado dormido. Además, en el invierno ya estaba oscuro y el “susurro” de la lluvia, por lo demás muy común en cualquier época del año, producía una agradable somnolencia.

Folilco era un pueblo algo más grande con uno que otro almacén, que como todos los de campo, vendían prácticamente de todo. De especial “importancia” eran las cantinas, bastante numerosas para un pueblo tan chico. Cuando los huasos llegaban al pueblo sus caballos se dirigían directamente a la cantina preferida por su amo, parándose tranquilamente frente a la entrada, ni siquiera era necesario amarrarlos.

En algún lugar, posiblemente entre Folilco y Huidif (29 km más allá) había, en tiempos remotos, una tranca que cerraba el paso al tren, por lo que un pitazo alertaba al encargado de abrirla oportunamente. Si se demoraba, nadie se alteraba.

De pronto, en el medio de la nada, pero justo donde había una gran ruma de leña de esos palos de un metro de largo, se detenía el tren. El conductor avisaba que estaban escasos de leña y que si los pasajeros ayudaban a cargar se demorarían menos tiempo y podrían seguir viaje. Allí bajaban los huasos lloviera o no, protegidos por sus sombreros y los ponchos de lana, y en un dos por tres el carro estaba cargado. Práctico, simple y gratis. ¿Que tal?

Después de cuatro horas de viaje y haber recorrido el “largo” trayecto de 40 km el tren bajaba, piteando alegremente, la cuesta hasta el pueblo de Riñihue, donde se terminaba esta épica y entretenida travesía, que hoy en día muchos desconocen y que fue parte cotidiana de los sacrificados habitantes de esos hermosos lugares del Sur de Chile.

Autor: Cofrade Sr. Hellmuth Sievers Czischke

JOINT INTERAGENCY TASK FORCE SOUTH



OFICIALES ESPECIALISTAS LITORAL EN EL EPICENTRO MUNDIAL DEL COMBATE A LAS ORGANIZACIONES CRIMINALES TRANSNACIONALES DEDICADAS AL TRÁFICO DE DROGAS POR VÍA MARÍTIMA

La seguridad es una condición necesaria e indispensable para que las personas que habitan en Chile puedan desarrollar sus proyectos de vida con libertad y para que la democracia funcione en plenitud” (Ministerio del Interior, 2022). Sin embargo, en los últimos años, nuestro país ha comenzado a experimentar crecientes amenazas a la seguridad de su población, principalmente promovidas por la presencia de un nuevo tipo de criminalidad, nuevas formas delictuales que exigen respuestas más sofisticadas que las aplicadas a las formas comunes de delito, ejecutadas y desarrolladas por criminales que se unen en organizaciones ilícitas con el objetivo de desarrollar sus actividades delictuales.

En este sentido, esta modalidad delictual ha sido denominada como “Crimen Organizado”, concepto que se refiere al “conjunto de actividades que llevan a cabo estructuras organizacionales que actúan con el propósito de cometer delitos y lucrar. Las organizaciones criminales pueden ser locales o transnacionales y se pueden entremezclar distintos niveles de organización” (Ministerio del Interior, 2022). En Chile, la expansión del crimen organizado es un desafío que empezamos a evidenciar y dimensionar solo en los últimos años, siendo actualmente una de las principales amenazas que enfrenta nuestro país (Ministerio del Interior, 2022).

No obstante el crimen organizado posee diversas manifestaciones delictuales como la trata de personas, tráfico ilícito de migrantes o tráfico de armas y municiones, entre otras, es el narcotráfico su manifestación delictiva más visible y aquella que afecta en una mayor dimensión a nuestra sociedad. En este sentido, diversas encuestas de opinión pública posicionan al narcotráfico como el principal problema de seguridad que debe enfrentar el Estado y la principal preocupación de los chilenos (AthenaLab e Ipsos, 2023). Así, el narcotráfico es un fenómeno eminentemente de carácter transnacional, al desarrollarse en un escenario internacional donde existen países en los cuales organizaciones criminales producen sustancias ilícitas y otros donde sectores de la población las demandan; por el mismo motivo anterior, el narcotráfico también requiere indispensablemente transportar las drogas desde un sector geográfico a otro, necesidad que a nivel global intenta satisfacer principal y fundamentalmente mediante el uso del mar, bajo diversas modalidades.

El Crimen Organizado Transnacional dedicado al narcotráfico, distribuye y comercializa en el mundo una amplia variedad de drogas “naturales” y “sintéticas”. En este sentido, de acuerdo a las actuales tendencias del tráfico de sustancias

ilícitas a nivel mundial (UNODC, 2023), la cocaína es una de las drogas que mayor rentabilidad otorga a las Organizaciones Criminales Transnacionales dedicadas a este rubro, siendo al mismo tiempo una de las más dañinas y adictivas para las personas. Así, el tráfico de cocaína tiene la particularidad de comenzar en los países sudamericanos que son productores de sus materias primas, como lo es Colombia, Perú y Bolivia, requiriendo indispensablemente para su comercialización a gran escala, ser transportada a los principales mercados demandantes como son Estados Unidos, Europa y Australia. Estos envíos se realizan fundamentalmente por vía marítima dada su mayor capacidad de transporte, menor capacidad de regulación y menor capacidad de control. Chile, como vecino de los países en los que se produce cocaína y dada su buena imagen a nivel mundial, ha comenzado a acaparar la atención de las Organizaciones Criminales Transnacionales para usar nuestro mar jurisdiccional, nuestra costa y nuestros puertos no tan solo para internar esta droga a nuestro territorio terrestre, sino que para utilizarlo como país de tránsito en la cadena de transporte hacia los principales mercados demandantes mundiales.

Así lo señala la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC por sus siglas en inglés), mediante la emisión de su “Reporte Global sobre Cocaína” en su edición del año 2023, donde apunta específicamente a nuestro país como actor integrante de las actuales tendencias a nivel mundial y regional respecto al tráfico ilícito de estupefacientes del tipo cocaína, concluyendo que “Chile también se utiliza como país de tránsito para el tráfico de cocaína procedente de Colombia y Perú con destino a Europa y Estados Unidos” (UNODC, 2023, p. 58). Además del documento señalado precedentemente, diversos reportes oficiales a nivel nacional e internacional, como el “VII Informe Anual del Observatorio del Narcotráfico del Ministerio Público de Chile” (Ministerio Público de Chile, 2022) o el “Informe 2023 de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes” (Naciones Unidas, 2023), entre otros, indican que las dinámicas de tráfico de cocaína en la región a las cuales se encuentra expuesto nuestro país, se refieren principalmente al uso del mar como medio para ingresar y sacar estas sustancias ilícitas de Chile, aprovechando las Organizaciones Criminales Transnacionales la permeabilidad y vulnerabilidades de nuestra extensa y amplia frontera marítima.

El mar es un ambiente operacional de inmensa amplitud y de carácter esencialmente internacional, donde se mezclan permanentemente la soberanía, los derechos soberanos y la jurisdicción de los Estados ribereños con las libertades de los demás Estados. Es justamente esta condición la que aprovechan las Organizaciones Criminales Transnacionales dedicadas al narcotráfico para hacer uso del mar como medio de transporte para trasladar sus sustancias ilícitas,

intentando evadir el control que los Estados puedan efectuar. En este escenario, en el caso de nuestro país y en base al actual marco regulatorio vigente de carácter internacional como nacional, es la Armada de Chile y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante por medio de su Policía Marítima, junto a aquellos organismos del Estado que cuentan con las competencias y atribuciones para hacer frente y combatir a las Organizaciones Criminales Transnacionales que intenten hacer uso del mar para ingresar o transportar drogas hacia o desde nuestras aguas jurisdiccionales o territorio terrestre.

En este sentido, existe actualmente amplio consenso internacional y también a nivel nacional de que el combate y lucha contra las Organizaciones Criminales Transnacionales dedicadas al tráfico de drogas requiere y exige a los Estados y a las agencias involucradas trabajar bajo el marco de la Cooperación Internacional, en un esfuerzo colaborativo para hacer frente a un problema común que cruza fronteras. Evidencia de lo anterior, es lo señalado en nuestra “Política Nacional Contra el Crimen Organizado” (Ministerio del Interior, 2022), documento que en su eje de acción número 10 establece el “Fomento de la Cooperación y Coordinación Internacional” como uno de sus objetivos a alcanzar para enfrentar este problema social.

A nivel político, estratégico y técnico, diversas son las experiencias y ejemplos de cooperación y coordinación internacional para el combate al Crimen Organizado Transnacional, de las cuales Chile es parte integrante, como es “La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito” (Naciones Unidas, 2024) o el “Convenio de Cooperación Interinstitucional firmado por el Ministerio Público de Chile y la Fiscalía de la Nación del Perú para la lucha conjunta contra organizaciones transnacionales” (Perú21, 2024). En este mismo sentido, además de la Cooperación Internacional, las actuales directrices para el Combate al Crimen Organizado Transnacional sugieren un alto nivel de coordinación y cooperación entre las agencias de seguridad interior de cada Estado que tengan competencia en la materia, fomentando el trabajo interagencial, lo que permite contrarrestar las debilidades individuales de cada país, potenciar las capacidades particulares y maximizar el esfuerzo colectivo del aparato estatal.

No obstante lo anterior, en el nivel operacional y táctico de cooperación y coordinación internacional para el combate al Crimen Organizado Transnacional dedicado al narcotráfico, solo existen algunas experiencias exitosas, cuyo número se reduce considerablemente al referirse e incorporar el mar y el ambiente marítimo en la ecuación. Si además de lo anterior, se buscan experiencias internacionales exitosas relacionadas con el trabajo interagencial de un Estado para enfrentar el narcotráfico por vía marítima, el foco apunta

a observar y prestar atención al trabajo que realiza la Joint Interagency Task Force South (Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta Sur), organización dependiente del Comando Sur de Estados Unidos y conocida dentro del gobierno de este país como el “estándar de oro” para la cooperación interagencial y la fusión de información (Munsing & Lamb, 2011, p. 1), en el esfuerzo que realiza para detectar y monitorear el tráfico de drogas que se realiza por vía marítima y aérea en su Área Operacional Conjunta, con el objeto posterior de facilitar su interdicción.

Misión

La Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta Sur (JIATF-S) de Estados Unidos tiene por misión, “en combinación con sus Naciones Socias, aprovechar todas las capacidades multidominio para enfocar, detectar y monitorear el tráfico ilícito de drogas en los dominios aéreos y marítimos, dentro del Área de Operacional Conjunta (JOC), facilitando la interdicción y detención internacional e interinstitucional para reducir el flujo de las drogas y degradar y dismantelar a las Organizaciones Criminales Transnacionales (TCO’s)”.

En la actualidad, las dinámicas de los flujos de tráfico de cocaína tienen como vulnerabilidad crítica la necesidad de utilizar los dominios aéreos y marítimos para transitar con contrabando desde las zonas de origen en



Sudamérica hasta los mercados donde requieren acceder, principalmente Estados Unidos, para obtener las ganancias económicas que buscan. Es precisamente la vulnerabilidad crítica de esta amenaza estratégica la que JIATF-S busca neutralizar y dislocar mediante el cumplimiento de la misión asignada, realizando gestiones en la esfera nacional e internacional en el nivel político y estratégico, pero con su principal foco en el nivel operacional y en las operaciones tácticas que de ello se derivan para producir efectos de desgaste y disuasión en estas Organizaciones Criminales Transnacionales.

Historia

El comienzo de JIATF-S como organización interagencial se remonta a finales de la década de los 70's, cuando los carteles de droga colombianos experimentaron un crecimiento en su poder y expandieron sus operaciones hacia Estados Unidos, específicamente el Estado de Florida y la ciudad

de Miami, comenzándose a experimentar en este país una oleada de ingreso de cocaína y de crímenes asociados a esta actividad ilícita. Inicialmente, Estados Unidos aplicó medidas tradicionales para combatir el tráfico de cocaína y el crimen mediante sus agencias de seguridad interior, pero el problema social y de criminalidad creció a tal punto que se evidenció la incapacidad del país para enfrentarlo, requiriéndose una mayor respuesta a esta situación.

De esta forma, en el año 1986, el presidente Ronald Reagan realiza una trascendental, innovadora y conflictiva modificación en la normativa de Estados Unidos para enfrentar los problemas de criminalidad asociados al tráfico de cocaína, organizando una respuesta Gubernamental Federal a la creciente ola de violencia, modificando el “Acuerdo de Posse Cominatus de 1878” para permitir que el Departamento de Defensa (DoD) apoyara a las Agencias civiles de Cumplimiento de la Ley, en el combate al narcotráfico. Así, el presidente Reagan firmó el NSDD-221 / National Security Decision Directive (Federation of American Scientists, 2024), declarando al tráfico de drogas como una “amenaza para la seguridad nacional de los Estados Unidos”, comenzando así el involucramiento de sus Fuerzas Armadas en el combate al narcotráfico.

Sin embargo, con el paso del tiempo la problemática de criminalidad asociada al tráfico de cocaína continuó creciendo, situación que llevó a Estados Unidos a experimentar una serie de iniciativas para hacerle frente. Una de ellas se produjo en el año 1989, cuando mediante el “Acto de Autorización de la Defensa Nacional” (Library of Congress, 2024) se designa al Departamento de Defensa como la agencia líder para la detección y monitoreo de tráfico de droga hacia los Estados Unidos, y a la Guardia Costera (U.S. Coast Guard) como la agencia líder para la interdicción y arresto de narcotraficantes, en atención que la principal vía de tránsito utilizada por éstos era mediante el uso del mar.

Para implementar este nuevo rol asignado y cumplir con la misión que se le estableció, el Departamento de Defensa creó una serie de Fuerzas de Tarea ubicadas en diferentes puntos geográficos del Sur de Estados Unidos. Estas Fuerzas de Tarea destinadas a detectar y monitorear el tráfico de drogas hacia Estados Unidos por vía marítima y aérea tuvieron, en sus orígenes, un marcado y principal componente militar, incorporando solo una pequeña presencia interagencial dentro de su funcionamiento. Una de estas Fuerzas de Tarea creadas fue llamada “Fuerza de Tarea 4 (JTF-4)”, y se estableció en la ciudad de Key West, Florida, cuya operación estaba centrada en el Caribe para interrumpir el flujo de cocaína y marihuana desde Sudamérica hacia Estados Unidos.

Con el transcurrir de los años, la problemática del ingreso de cocaína a Estados Unidos continuaba. Sin embargo, en el año 1993 un hecho provocó un cambio en las dinámicas hasta ese entonces evidenciadas, al producirse la muerte de Pablo Escobar, el narcotraficante más poderoso de Colombia en esa época. Con el fallecimiento de Escobar, el tráfico de droga desde Sudamérica hacia Estados Unidos se “descentraliza”, dando origen a la aparición de diversas Organizaciones de Traficantes de Droga que comienzan a operar por separado. Lo anterior motivó un ajuste en la estrategia de Estados Unidos para realizar operaciones de combate al narcotráfico, lo que fue efectuado por el presidente Clinton en el año 1993 mediante el PDD-14 / Presidential Decision Directive (The White House, 2024). Esta modificación cambió el foco de las operaciones contra las drogas desde “parar las drogas en ruta”, hacia un foco en “pararlas en los países de origen”, acarreado con ello diversas implicancias políticas, operacionales y tácticas. Esta directiva presidencial también contempló otros dos puntos importantes: se designó a la Oficina Nacional de Política de Control de Drogas (ONDCP por sus siglas en inglés) como coordinador nacional para la interdicción de droga y se ordena una revisión del mando y control de Estados Unidos para el combate a las drogas.

Resultado de lo anterior fue que en el año 1994 la Oficina Nacional de Política de Control de Drogas de Estados Unidos (ONDCP) promulgó el “Plan Nacional de Mando y Control de la Interdicción (NICCP)”, que creó un nuevo modelo de interdicción de drogas y ordenó la creación de Grupos de Trabajo Interagenciales Conjuntos. Este nuevo modelo implicó la reestructuración de las antiguas Fuerzas de Tarea Conjuntas (JTF) con un enfoque principalmente militar, fusionándolas y pasando a incorporar una mayor y trascendental participación de las agencias de seguridad interior civiles con competencia en el combate a las drogas.

De esta forma, la Fuerza de Tarea Conjunta 4 (JTF 4) establecida en Key West, pasó a llamarse Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta-Este (JIATF-E), la cual, en el año 1999 se fusiona con la Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta-Sur (JIATF-S) que había estado previamente en Panamá, naciendo así la actual Joint Interagency Task Force-South (JIATF-S), con sede en Key West, dependiente militarmente de USSOUTHCOM y políticamente del Departamento de Defensa por medio de la Oficina Nacional de Política de Control de Drogas de Estados Unidos (ONDCP).

Desde al año 2010 a la fecha, Chile en cumplimiento al Memorándum de Entendimiento (MOU) acordado entre el Ministerio de Defensa Nacional de Chile y el Departamento de Defensa de Estados Unidos representado por el Comando Sur (USSOUTHCOM), ha actuado como País Socio de JIATF-S por intermedio de la Armada de Chile a través del trabajo

de un Oficial especialista Litoral desempeñando funciones de Oficial de Enlace de la Armada de Chile ante esta Fuerza de Tarea.

Líneas de Esfuerzo

Para llevar a cabo su misión, JIATF-S trabaja bajo 3 líneas de esfuerzo de manera de reducir el flujo de cocaína hacia Estados Unidos y, al mismo tiempo, degradar las capacidades, requerimientos y necesidades de las Organizaciones Criminales Transnacionales, lo que residualmente impacta en beneficio de la seguridad de los denominados Países Socios, bajo el concepto de “Equipo de Equipos”.

En este sentido, la primera línea de esfuerzo está constituida por los esfuerzos que realizan los Países Socios (Partner Nations) representados por 24 Oficiales de Enlace provenientes de 20 países ante JIATF-S. Los Oficiales de Enlace provienen de fuerzas militares o de agencias de aplicación de la ley y proveen y contribuyen con intercambio de información e inteligencia, coordinación y planificación de operaciones y medios y apoyo logístico. Estas tareas son cumplidas al enlazar diariamente los requerimientos y necesidades de Estados Unidos con los requerimientos



y necesidades de sus propios países en el esfuerzo de cooperación internacional para combatir el tráfico de cocaína entre Sudamérica y Norteamérica, a la vez de contribuir a la coordinación y planificación internacional de operaciones de combate al narcotráfico marítimo.

La segunda línea de esfuerzo está representada por las Fuerzas Armadas y por las Agencias de Aplicación de la Ley de Estados Unidos. El personal militar representa más del 40% de la dotación de JIATF-S, integrado por todas las ramas militares quienes ocupan diversos puestos de mando y ejecución, independiente de su institución de origen. A este esfuerzo militar se suma el esfuerzo interagencial, el cual está representado por 13 Agencias de Aplicación de la Ley con competencia en el combate al tráfico de drogas, dentro de las cuales se encuentra el FBI, DEA, CBP y CIA, entre otros. Finalmente, JIATF-S incorpora en esta línea de esfuerzo a la Academia, representada por universidades e institutos que proveen conocimiento e investigación. La combinación de los esfuerzos, capacidades y herramientas de cada uno de estos tres componentes permite generar sinergia en la provisión de información e inteligencia, a la vez de mejorar los procesos de análisis que posteriormente derivan en acciones tácticas de interdicción.

La tercera línea de esfuerzo la constituye las acciones tácticas ejecutadas para degradar las capacidades y redes de las amenazas a la seguridad que representan las Organizaciones Criminales Transnacionales dedicadas al tráfico de cocaína. Ello se lleva a cabo mediante el oportuno traspaso de información e inteligencia a las Agencias de Aplicación de la Ley de Estados Unidos o a los Países Socios para que ellos posteriormente realicen las acciones de interdicción marítima o aérea que finalizan en incautaciones de cocaína. Con ello se contribuye a afectar la cadena logística de las Organizaciones Criminales Transnacionales, a generar inteligencia y a dañar sus dinámicas de narcotráfico, haciéndolas vulnerables.



El éxito operacional de JIATF-S en el cumplimiento de su misión queda claramente reflejado en las estadísticas de incautación de drogas que cada año se generan. En el caso del año 2023, el total de cocaína incautada fue de 308.5 toneladas métricas y de marihuana un total de 171.746 libras. Del total incautado, el 79.5% fue efectuado gracias a las actuaciones y coordinaciones tácticas ejecutadas por los Países Socios. La valorización de las incautaciones asciende a 7.9 billones de dólares. No obstante, lo anterior, el total de droga incautada en el año 2023 representa tan solo el 12% del total estimado de droga que ingresó a Estados Unidos, de acuerdo con fuentes de JIATF-S.

El modelo de trabajo de JIATF-S ha sido una fuente de referencia para el establecimiento a nivel mundial de distintas organizaciones de carácter internacional que buscan el mismo objetivo, combatir a Organizaciones Criminales Transnacionales dedicadas al tráfico de drogas por vía marítima y aérea. Ejemplo de lo anterior es el Maritime Analysis and Operations Centre (Narcotics) denominado MAOC (N), una iniciativa organizacional fundada en 2007 por Bélgica, Francia, Alemania, Irlanda, España, Holanda, Portugal y Reino Unido y cofundada por el Fondo de Seguridad Interior de la Unión Europea, con sede en Lisboa, Portugal, que provee un foro de cooperación multilateral para combatir el tráfico ilícito de drogas por

vía marítima y aérea por medio del trabajo de Oficiales de Enlace de estos países y otros organismos internacionales, dentro de los cuales es parte fundamental JIATF-S.

En esta misma línea, el tráfico de drogas por vía marítima es una de las múltiples actividades delictuales que ejecutan las Organizaciones Criminales Transnacionales para obtener ganancias económicas y aumentar su grado de poder, existiendo otras que de igual forma impactan a la seguridad y bienestar de las personas, como por ejemplo el tráfico ilegal de humanos. Consciente de lo anterior, JIATF-S ha iniciado un trabajo de planificación estratégica al interior del gobierno de Estados Unidos y en coordinación con organismos internacionales para ampliar y expandir su autoridad no solo con foco al tráfico de drogas por vía marítima y aérea, sino que a todo el espectro de la actividad delictual que las Organizaciones Criminales Transnacionales realizan en su Área de Operaciones Conjunta, teniendo como objetivo al año 2030 ser “el Centro para el Combate al Crimen Organizado Transnacional del Hemisferio Occidental”, lo que potenciará su desempeño como referente mundial en la materia.

Políticas Públicas

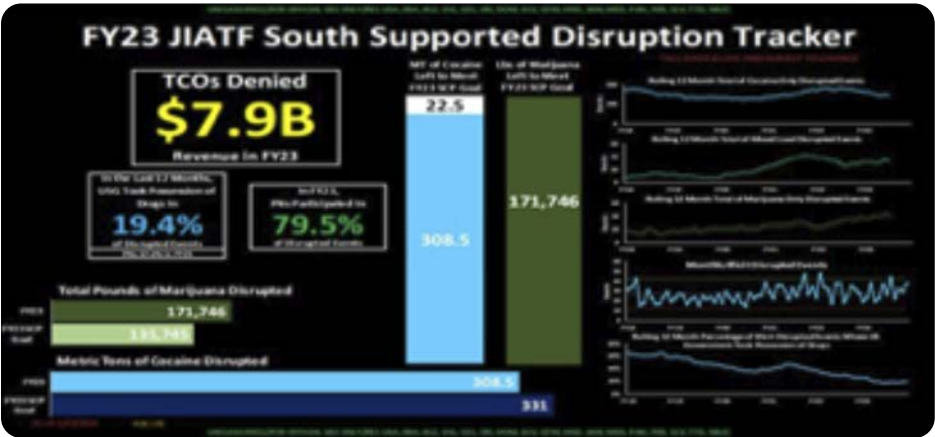
Chile, en su condición de actor participante de las actuales tendencias relativas al narcotráfico de cocaína y de las actividades delictuales de las Organizaciones Criminales Transnacionales, ha elaborado una serie de Reportes y Políticas Públicas concernientes a diversos organismos del Estado para hacer frente y combatir a este fenómeno. Ellas, en su conjunto, representan parte del esfuerzo del Estado de Chile y contemplan diversas herramientas y orientaciones que se presentan como cursos de acción validados para enfrentar a las Organizaciones Criminales Transnacionales, siendo una de ellas el consolidar la “Cooperación, Colaboración y Coordinación Internacional”. En relación con lo anterior, la misión y modelo operacional de JIATF-S, como se ha expuesto, se fundan en el mismo principio señalado precedentemente, siendo la base de su actuar y una de sus líneas de esfuerzo la “Cooperación, Colaboración y Coordinación Internacional”. En este

sentido, es factible afirmar que existe alineación entre los requerimientos que tiene el Estado de Chile para enfrentar al Crimen Organizado Transnacional en su dimensión de narcotráfico por vía marítima y la misión a nivel operacional y táctico que cumple JIATF-S.

Evidencia de lo anterior es la Política Nacional contra el Crimen Organizado, la cual señala como objetivo de su Eje de Acción Nro. 1 que se debe “mejorar la coordinación de las instituciones del Estado con competencias en la prevención y persecución del crimen organizado tanto en relación con el intercambio y análisis de información, como respecto a la capacidad de articular acciones conjuntas en función de objetivos compartidos”. También indica como objetivo de su Eje de Acción Nro. 10 que se busca “robustecer las instancias de cooperación internacional para optimizar los esfuerzos de manera conjunta a multinivel para la prevención, control y persecución del crimen organizado”.

En este mismo sentido, la Política de Defensa Nacional de Chile 2020 también señala que “el crimen organizado transnacional representa una potencial amenaza a la seguridad nacional. Incluye delitos tales como tráfico de drogas, cibercrimen, tráfico de armas, contrabando, trata de personas, minería ilegal, pesca ilegal y piratería. Siendo un problema global, se requiere una respuesta cooperativa entre los diferentes países, con intercambio de información, estrategias de colaboración y acuerdos sobre protocolos operacionales. En el caso de Chile, la principal responsabilidad respecto al crimen organizado transnacional es de las autoridades civiles competentes y de las policías (incluida la Policía Marítima dependiente de la Armada)”.

Otra muestra de la alineación existente entre los requerimientos que tiene el Estado de Chile para enfrentar el Crimen Organizado Transnacional en su dimensión de narcotráfico por vía marítima y la misión a nivel operacional y táctico que cumple JIATF-S es la Política Oceánica Nacional de Chile, la cual establece como uno de sus objetivos el “fortalecer las relaciones con los actores públicos y privados de los países de América Latina y de la comunidad de países del Asia Pacífico, en primer lugar y del resto del mundo a continuación, que sean líderes en el conocimiento, cooperación, experiencias y desarrollo de temáticas marítimas de interés para Chile, y que promuevan actividades, proyectos y mecanismos de cooperación en los ámbitos de la seguridad y fiscalización de actividades oceánicas”.



En conclusión, el Crimen Organizado Transnacional en su dimensión del

tráfico de drogas por vía marítima es un problema real y actual de carácter transnacional que afecta a la seguridad de los habitantes de los Estados y que genera múltiples afectaciones para el bienestar de la población.

Chile es un país integrante de las actuales dinámicas mundiales y regionales del tráfico de drogas por vía marítima, que ve afectada la seguridad de su población por este hecho, siendo la Armada de Chile y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante por medio de la Policía Marítima los organismos del Estado con capacidades y competencias para combatir a las Organizaciones Criminales Transnacionales que quieran hacer uso de nuestro mar para cometer sus ilícitos.

Así, la Cooperación, Coordinación y Colaboración internacional son fundamentales para degradar las potencialidades de los narcotraficantes, siendo en este sentido el Estado de Chile, por medio de la Armada de Chile y a través del desempeño de Oficiales Especialistas Litoral, parte integrante de una de las más prestigiosas y reconocidas organizaciones internacionales dedicada al combate del Crimen Organizado Transnacional en su dimensión del narcotráfico por vía marítima, como es la Joint Interagency Task Force-South, mediante la detección y monitoreo del tráfico ilícito de drogas en los dominios aéreos y marítimos en su Área de Operaciones Conjunta para facilitar la interdicción y detención internacional e interinstitucional y así reducir el flujo de drogas y degradar y dismantelar a las Organizaciones Criminales Transnacionales.

Esta contribución que han realizado y que realizan los Oficiales Especialistas Litoral mediante el desempeño como Oficiales de Enlace en JIATF-S aporta, de manera directa e indirecta, no solo a la seguridad pública y bienestar de los habitantes de Chile, que es la prioridad, sino también al de los ciudadanos de decenas de países alrededor del mundo que gracias al trabajo de colaboración, cooperación y coordinación internacional operacional y táctica que esta organización realiza, ven reducida la cantidad de droga que ingresa a sus territorios, factor que favorece una mejor calidad de vida en las diferentes dimensiones de la condición humana.

Autor: Cófrade CF LT-EM Sr. Norman Ahumada García



ARCHIPIÉLAGO DE HUMBOLDT, EL “GALÁPAGOS CHILENO”

INTRODUCCIÓN

La reciente publicación del pasado 30 de noviembre de 2023 en el diario oficial de la República de Chile, donde se declaró el Área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos (AMCP-MU) “Archipiélago de Humboldt”, es una novedosa noticia para nuestro país y su biodiversidad marina. Esto conlleva el ser la primera con carácter birregional en Chile, ya que se extenderá por las costas del Sur de Atacama y el Norte de Coquimbo.

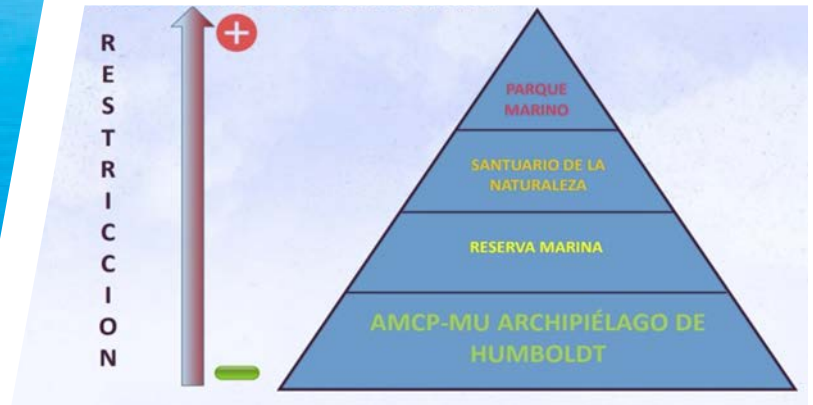
Este proyecto que se viene trabajando desde el año 2013 con los pescadores artesanales locales, habitantes de las caletas involucradas, universidades, autoridades locales, organizaciones y comunidades costeras locales ve sus frutos después de una larga espera.

Las AMCP-MU son áreas destinadas a conservar la biodiversidad, proteger especies marinas en peligro; reducir conflictos de uso; generar investigación y educación; y actividades comerciales y recreativas de modo sostenible. Además, conserva el patrimonio histórico-cultural marino y costero de la comunidades locales, para el desarrollo sostenible del turismo, pesca y recreación. En ellas sólo podrán realizarse actividades que no pongan en riesgo sus objetos de conservación y están a cargo del Ministerio del Medio Ambiente.

Nuestra Institución, por medio de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, participa en el Comité Nacional de Áreas Protegidas (CNAP), el cual asesora al Ministerio del Medio Ambiente, en esta materia.



Actualmente en Chile, existen trece Áreas Marinas Costeras Protegidas (que suman más de 3.240.000 hectáreas o 32.400 Km²), once Parques Marinos (que suman más de 85.000.000 hectáreas o 85.000 Km²) y cinco Reservas Marinas, además de varios Santuarios de la Naturaleza.



Categorías de protección espacios marinos.
Fuente: Seremi de Medio Ambiente, Región de Atacama

ALCANCES

La extensión del AMCP-MU "Archipiélago de Humboldt" considera más de 574.000 hectáreas, que albergan una enorme cantidad de especies marinas como macroalgas, invertebrados, peces, avifauna y mamíferos marinos, además de ser un lugar esencial para la alimentación de ballenas, delfines y lobos marinos, que también lo usan como sitio de descanso. La extensión birregional exige un importante desafío de colaboración en términos de administración y gobernanza, ya que la AMCP-MU se fija desde Punta Pájaros en la comuna de Freirina, hasta Punta Poroto, en la comuna de La Serena en la región de Coquimbo, reforzando la creación de la Red Nacional de Áreas Marinas Protegidas, como parte integral de la estrategia de adaptación al cambio climático.

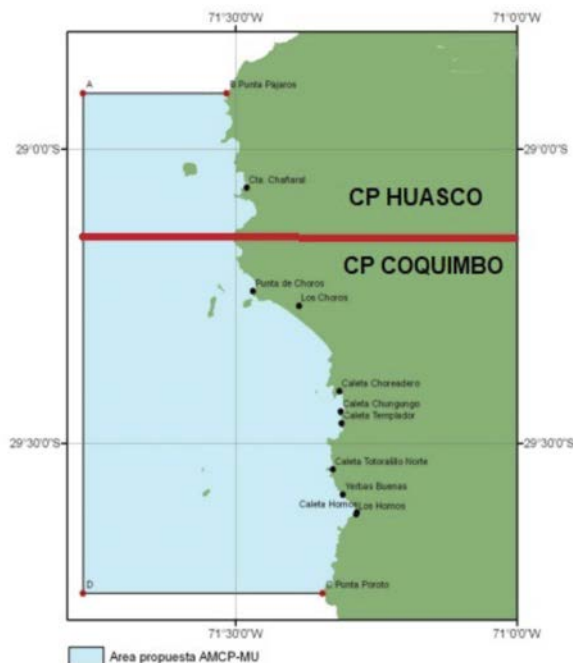


Categorías de protección espacios marinos.
Fuente: Seremi de Medio Ambiente, Región de Atacama

Este espacio de conservación es un área de alto interés y gran potencial para el desarrollo de actividades ecoturísticas, como el avistamiento de fauna marina y el

buceo recreativo, donde es habitual avistar grandes cetáceos como la ballena Fin o de Aleta, la ballena Jorobada e incluso la ballena Azul (el mamífero más grande del planeta).

El AMCP-MU “Archipiélago de Humboldt”, en el ámbito marítimo, incluye parte de la jurisdicción Sur de la Capitanía de Puerto de Huasco y jurisdicción Norte de la Capitanía de Puerto de Coquimbo.



Polígono del área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos “Archipiélago de Humboldt”.

Fuente: Departamento de Áreas Protegidas de la División de Recursos Naturales y Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.

Oceanográficamente, se puede indicar que el sector costero entre Caleta Hornos (por el Sur) y Caleta Chañaral de Aceituno (por el Norte), es de los más productivos de las regiones de Atacama y Coquimbo. Esto, debido al foco de surgencia en el área, que se traduce en grandes reclutamientos de organismos de la trama trófica, incluyendo locos y otros recursos pesqueros de interés comercial, económico, social y que hacen que esta zona, sea considerada un “Hot Spot” de la biodiversidad a nivel mundial.

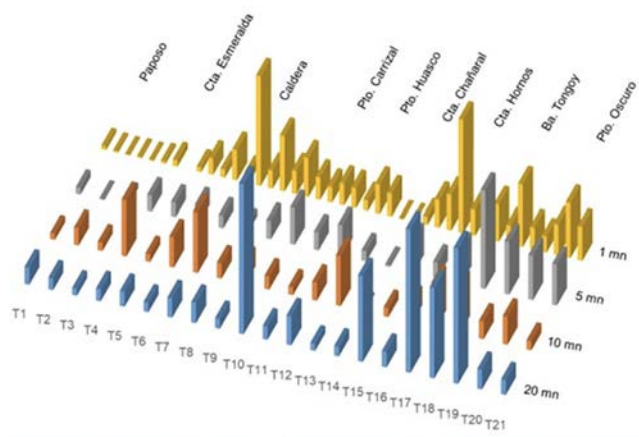
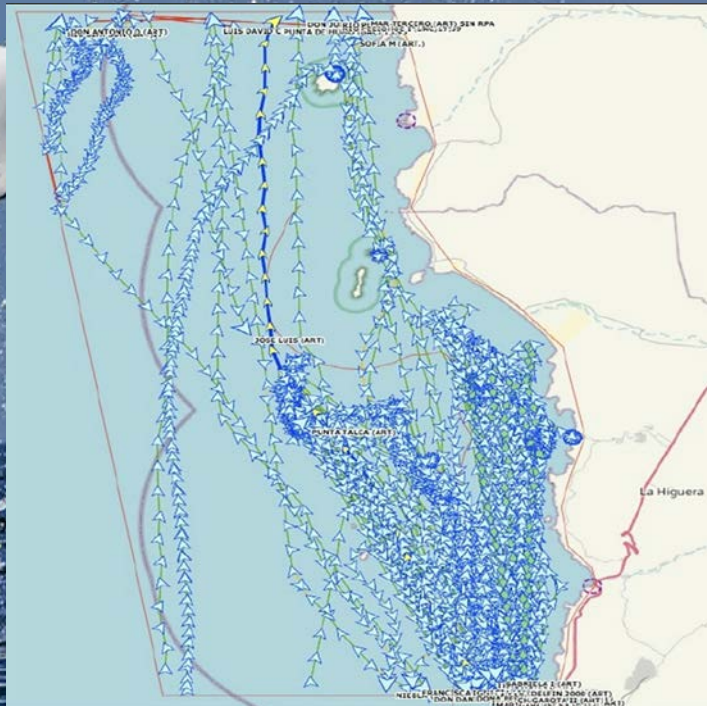


Gráfico de presencia de Krill en todo el centro-norte de Chile (Leiva et al. 2017).



Concordante con lo anterior, esta zona presenta un alto tráfico y operaciones de naves pesqueras con Sistema de Posicionamiento Satelital (POSAT), dispositivo obligatorio para embarcaciones de pesca industrial, naves artesanales mayores de 15 metros de eslora y naves artesanales cerqueras de 12 metros. Como se puede apreciar en la imagen de más abajo, donde se ha representado a modo de ejemplo, los registros del POSAT del mes de mayo de 2022, observándose un alto tránsito de naves pesqueras al interior del área protegida. En dicha área se ejercen operaciones de pesca sobre recursos pesqueros de sardina y anchoveta, con arte de cerco y con arrastre sobre crustáceos. Además, existen puntos de fondeo en zonas aledañas a los islotes y una gran cantidad de naves menores (que no tienen obligación de usar posicionador satelital) asociadas a organizaciones de pescadores artesanales, áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos (AMERB).



Track de navegación existentes, en el área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos "Archipiélago de Humboldt", para el mes de mayo de 2022.

Fuente: Dirinmar

OTRAS CONSIDERACIONES

Actividades turísticas y recreativas: Las actividades turísticas y recreativas que se pueden apreciar en este espacio, también conocido como el turismo "azul", incluyen los paseos náuticos de observación de fauna y el buceo recreativo. Estas actividades son ofrecidas fundamentalmente por operadores turísticos locales, pescadores artesanales que

pertenecen a la caleta Chañaral de Aceituno y Punta de Choros, principales puntos de embarque para la realización de estas actividades.

Diferentes especies de fauna existentes se logran avistar e identificar en varios sitios dentro de la reserva como, por ejemplo: colonias de lobo fino austral, poblaciones residentes de delfín nariz de botella, ballenas jorobadas, cachalotes, chungungos, etc. En la siguiente imagen, se muestran las diferentes especies registradas por Sepúlveda et al. (2020) por medio de las embarcaciones en la localidad de Chañaral de Aceituno.

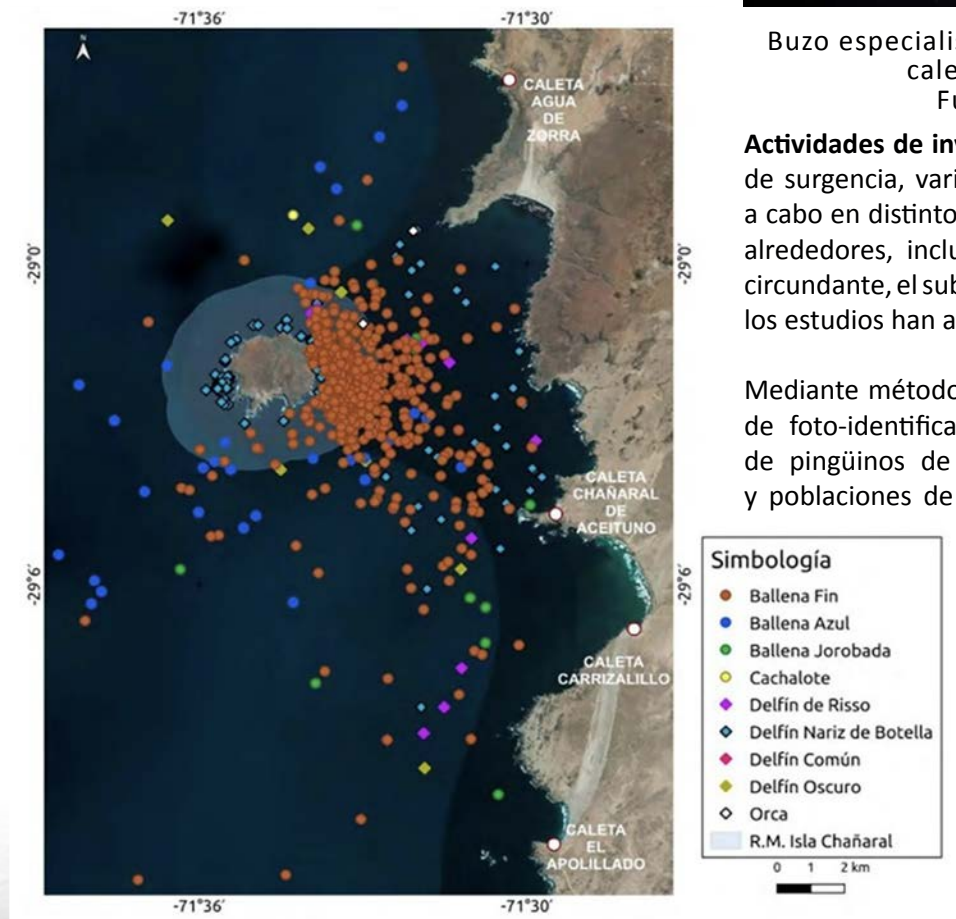


Buzo especialista a corta distancia de cetáceos en caleta Chañaral de Aceituno.
Fuente: César Villarroel.

Actividades de investigación: Al ser este espacio una zona de surgencia, variados estudios de investigación se llevan a cabo en distintos lugares del área marina protegida y sus alrededores, incluyendo la zona costera, la zona marina circundante, el submareal y el intermareal. En algunos casos, los estudios han abarcado más de una zona en particular.

Mediante métodos de observación, utilizándose la técnica de foto-identificación se pueden reconocer poblaciones de pingüinos de Humboldt, especies de lobos marinos y poblaciones de cetáceos que habitan o visitan el área, los que generalmente utilizan como metodología la observación e hidrófonos, y en algunas ocasiones al marcaje de individuos o toma de muestras de tejido.

En la zona intermareal de la isla, también se han realizado estudios para la evaluación de algas, que incluyó muestreos en dicha zona a través de transectos, la mayoría realizados durante el período estival.



Distribución de distintas especies AMCP-MU "Archipiélago de Humboldt".

Fuente: Imagen tomada de Sepúlveda et al. (2020).

Buceo deportivo/recreativo: Sin duda alguna, uno de los grandes atractivos de esta área, son las actividades de buceo deportivo. Estas, varían dependiendo de la ubicación de los puntos de buceo, siendo reconocidos más de 30 puntos de buceo recreativo en las islas Chañaral, Choros y Damas. En cuanto a la duración de las actividades de buceo, se extienden entre tres y seis horas de acuerdo con el nivel de experiencia de los turistas que solicitan el servicio, preferentemente en verano.

Pesca ilegal: La Autoridad Marítima, en conjunto con SERNAPESCA y otras instituciones públicas, colaboran en el combate de una de las mayores amenazas para la biodiversidad marina; la pesca ilegal o no regulada de los recursos bentónicos y pelágicos costeros en todo el país. Esta situación se aprecia, en gran medida, en que parte de los recursos asociados a la actividad artesanal no regulada se encuentran con elevados niveles de explotación y en muchos casos de sobreexplotación (Godoy et al., 2010). Prueba de esto, es que hoy en día estos recursos son muy escasos en zonas de libre acceso y se mantienen, casi exclusivamente, dentro de las AMERB bajo la administración de las organizaciones de pescadores.

Destinaciones y Concesiones Marítimas: Esta área, representa además de su condición birregional, la compleja configuración de otorgamientos legales, reglamentarios y administrativos de distintas autoridades sectoriales respecto del uso espacial, tales como las concesiones marítimas y destinaciones otorgadas o en trámite. Es decir, hay implicancia de derechos que se vinculan a la legítima confianza de desarrollar diferentes proyectos, actos administrativos que deben ser considerados en forma previa, los que podrían generar un importante impacto y afectación a cuotas pesqueras, planes de administración de recursos bentónicos, desarrollo de infraestructura de apoyo a la pesca artesanal y caletas de pescadores, espacios costeros para pueblos originarios y parques bajo la administración de CONAF, entre otros.

CONCLUSIONES

El AMCP-MU "Archipiélago de Humboldt" es un espacio de protección y conservación de la biodiversidad, que vela por las especies marinas en peligro, reduce conflictos de uso, y genera investigación y educación en torno al mar, preservando de esta forma nuestro patrimonio histórico costero para el desarrollo sostenible del turismo, pesca y recreación.

Esta herencia de riqueza natural, además de su valor ecológico contribuye a sostener las diversas actividades de valor social, económico y cultural por parte de las comunidades que históricamente se han vinculado con ellas.

Nuestros parques y reservas marinas, además de ser el hábitat de especies marinas protegidas, son también semilleros de valiosos recursos, los que han sido aprovechados por las comunidades costeras aledañas. Nuestro rol en este sentido es cautelar la sustentabilidad de estos espacios, conciliando sus múltiples intereses (ambientales, científicos, económicos, sociales, etc.) que se desarrollan en torno a sus áreas, permitiendo de esta forma su proyección en el tiempo, para que esta herencia marina pueda ser traspasada a las próximas generaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- ABIMAR (2011) Caracterización de los aspectos biopesqueros del stock de los recursos loco y lapas presentes en la Reserva Marina Isla Chañaral, III Región. Resol. Subpesca N° 1835 de 2008.
- Bartheld J.L., Pavez H., Contreras F., Vera C., Manque C., Miranda D., Sepúlveda D., Artacho P., Ossman L. (2008) Cuantificación poblacional de lobos marinos en el litoral de la I a IV Región. Informe Final Proyecto FIP N° 2006-50. 124 pp.
- Bahamondes I. (1979) Observaciones conductuales y ecológicas sobre *Lutra felina* (Molina 1782) (Carnivora: Mustelidae) en las zonas central y centro-norte de Chile. *Chilea* 12: 119-132.
- Cicin-Sain B., Knecht R.W. (1998) Integrated coastal and ocean management: concepts and practices. Island Press: Washington, D.C. and Covelo, California, Estados Unidos. 517pp.
- CONAF (2009) Plan de manejo de la Reserva Nacional Pingüino de Humboldt. Departamento de áreas protegidas y Medio Ambiente Regiones de Atacama y Coquimbo. CONAF. 681 pp.
- Gaymer C.F., Stotz W., Garay-Flümann R., Luna-Jorquera G., Ramos M. (2008) Evaluación de línea base de las Reservas Marinas "Isla Chañaral" e "Islas Choros y Damas". Informe Final Proyecto N° FIP 2006-56. 532 pp.
- Oceana (2017) Propuesta para la creación del Área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos La Higuera-Isla Chañaral. 85 pp.
- Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, 2023. Diagnóstico para la zonificación de la Reserva Marina Isla Chañaral, Región de Atacama. Informe Técnico Nr.2 20-48.
- Sepúlveda M., Oliva D., Pavez G., Santos-Carvallo M. (2016) Caleta Chañaral de Aceituno Destino turístico de alta calidad para el avistamiento de cetáceos, otros mamíferos y aves marinas. 84 pp.
- Subpesca (2004) Reserva Marina Isla Chañaral (III región) y Reserva Marina Islas Choros y Damas (IV región). Informe Técnico (R. PESQ.) N° 67. 25 pp.

Autor: Cofrade CC LT Sr. Benjamín Schmidt Koch



Ballena Jorobada, en cercanías de Caleta Chañaral de Aceituno. Fuente: Francis Pérez.



ACTIVACIÓN Y CREACIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BAHÍA PARAÍSO.

A mediados de julio de 1995, con el grado de Teniente 1° OM LT, me desempeñaba como Jefe de Apoyo Docente y Subjefe Militar, en la ESCUELA DE LITORAL Y FAROS, bajo el mando del CF LT Sr. Waldemar HOFMANN Mardones (QEPD), quien ejercía el cargo de Jefe Militar.

A media mañana del miércoles 12 de julio, mi Comandante me llama a su oficina y luego de preguntarme, muy serio, si me he mandado algún “condoro” últimamente, me ordena presentarme esa misma tarde al Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, debiendo pasar previamente por el Departamento de Personal de esa Dirección General.

Luego de recibir mi nombramiento como Teniente 2° de Mar, en enero de 1987, mi primer cargo había sido el de Jefe del Departamento Mantención y Servicios, en la ACADEMIA DE GUERRA NAVAL, cuyo Director en esa fecha era el CN Sr. Ariel ROSAS Mascaró, a quien me presentaba ahora, en su calidad de Vicealmirante y Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Su recepción fue muy grata y luego de invitarme a un buen café, me hace leer una Orden de Operaciones del Estado Mayor de la Defensa Nacional, la cual disponía que a partir de octubre del año en curso se debía reactivar la Base Aérea Antártica “Presidente Gabriel González Videla” (GGV), para crear allí la Primera Base Antártica Interinstitucional, la cual debería funcionar anualmente durante la Temporada Estival.

La Dotación de la Base estaría conformada por Oficiales, Cuadro Permanente y Gente de Mar, del Ejército, Armada y Fuerza Aérea, en cantidades iguales. El Mando de la Base lo ejercería el Oficial más antiguo, conforme a lo establecido en el D.S. (M) N° 1 de 1968. El Oficial de la Armada, ejercería como Capitán de Puerto de Bahía Paraíso.

El Ejército de Chile, la Armada de Chile y la Fuerza Aérea de Chile, a través de sus respectivos Departamentos y Divisiones Antárticas, deberían apoyar con sus medios humanos y materiales la organización, preparación, apertrechamiento logístico e instalación de esta Primera Base Antártica Interinstitucional.

La experiencia obtenida en este periodo serviría de marco en la formulación presupuestaria, tendiente a la provisión de recursos logísticos para solventar las futuras operaciones de esta Base.

La orientación y propósitos generales de esta Primera Base Interinstitucional, serían los siguientes:

1. Promover el trabajo conjunto de las instituciones involucradas en la actividad antártica, concentrando los esfuerzos y optimizando el uso de los recursos y capacidades individuales.

2. Afianzar la presencia, permanencia y actividad científica nacional en la Antártica y fomentar su proyección hacia el Polo Sur.
3. Otorgar apoyo logístico a los trabajos de investigación científica que deba realizar el Instituto Antártico Chileno, las Universidades e Institutos Profesionales, y otros organismos debidamente autorizados.
4. Operar un Centro Meteorológico que recolecte, procese y distribuya información meteorológica en esa área.
5. Operar una Capitanía de Puerto que ejerza control sobre el movimiento marítimo en el área, velando por la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar, y la preservación del medio ambiente acuático.
6. Difundir, mediante diversas herramientas de comunicación, la validez histórica y jurídica de los derechos nacionales en el Continente Antártico, las actividades científicas que se realizan y el Compromiso Nacional con la protección y conservación del medio ambiente antártico.

Por diversos motivos, el proyecto se encontraba “congelado” y ya tenía más de 3 meses de atraso. No había tiempo de seleccionar voluntarios y había que dar “full adelante ahora mismo”, con la finalidad de recuperar el tiempo perdido y cumplir la tarea dispuesta.

Debo intercalar que, desde octubre 1994 a marzo 1995, este servidor había ejercido como Capitán de Puerto de Bahía Fildes, Isla Rey Jorge, Archipiélago Shetland del Sur. A fines de enero 1995, el Comodoro del Grupo de Tarea Antártico, Comodoro don Oscar MANZANO Soko, me ordenó embarcar en el AP. Piloto Pardo y participar en una Comisión de Trabajo (integrada por Oficiales y EC Profesionales) que tenía la misión de reconocer la Base GGV desde diversas perspectivas, y emitir un Informe tendiente a evaluar los requerimientos operativos, logísticos y financieros, para habilitar una Capitanía de Puerto que operara en los meses de verano, similar a la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes.

Terminado el embarco y la Comisión, el Comodoro Manzano me ordenó que, en el Parte Final de Actividades de la C.P. Bahía Fildes, agregara una copia del Informe emitido, lo cual cumplí efectivamente.

Ante la pregunta directa del VA ROSAS si, en forma voluntaria, estaba dispuesto a asumir la tarea, respondí sin vacilar ¡Afirmativa, mi Almirante!; un fuerte apretón de manos selló el compromiso, ofreciéndome todo su apoyo y línea directa para superar cualquier contratiempo.

Resumiendo, en menos de una hora de esa tarde de julio, me encontraba totalmente enchiflotado, con una tremenda tarea por la proa, pero al mismo tiempo con un hermoso y motivante desafío.

Retorné a la Escuela, di cuenta a mi Mando lo acontecido (quien por supuesto ya estaba informado), hice entrega de mis cargos y pocos días después estaba instalado en las dependencias de la Dirección General.

De mis tres ayudantes navales, sólo podía elegir a 2, pues el tercero (Cocinero) ya estaba con designación especial. Como dicen en mi tierra chillaneja, para esta misión necesitaba contar con “sandías caladas”, así que personalmente llamé a los más recientes camaradas antárticos para conformar mi Dotación.



Como no había necesidad de repetir los cursos de inducción, adaptación y seguridad (ya realizados el año anterior), ni tampoco someterse a cirugía de apendicitis, las mayores y más urgentes tareas eran reunirme con mis puntos de contacto (POC) del Estado Mayor de la Defensa Nacional (Departamento Política Antártica), Ejército de Chile (Estado Mayor General - Departamento Antártica) y la Fuerza Aérea de Chile (Dirección de Operaciones – División Antártica), para coordinar las respectivas tareas, necesidades logísticas, y los más que necesarios aportes institucionales.

Se integró también a este proceso, el Instituto Antártico Chileno (INACH), organismo que decidió participar con 2 Profesionales, con la finalidad de realizar algunos trabajos científicos sobre Ecología de Pingüinos y otras especies del área.

La coordinación, como era de esperar, no resultó nada de fácil. Las respectivas Instituciones no tenían valorizada la tarea, ni tampoco había presupuestos asignados, y también porque más allá de las organizaciones estamos los seres humanos, y no es ningún secreto que a veces nos ponemos complicados. No obstante, con esfuerzo, buena voluntad, y capacidad de resiliencia, la tarea fue tomando forma y avanzando paso a paso.

Hicimos un buen trabajo en equipo con la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) y con el Departamento Jurídico, para elaborar y tramitar en forma urgente, una modificación al D.S. (M) N° 991, del 26 de octubre de 1987, el cual fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones.

En este caso, el objetivo era incorporar la nueva Capitanía de Puerto y establecer legalmente su jurisdicción, tarea que se cumplió en su totalidad mediante la publicación del Decreto Supremo (M) N° 020, del 14 de febrero de 1996, cuando ya nos encontrábamos a 2 semanas del regreso.

En el periodo de apresto, diseñamos y propusimos el Escudo Oficial de la Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso, el cual fue tramitado con suma urgencia. En el Team Antártico ya teníamos la experiencia del año anterior, con el Escudo de la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes, así que todo fue cumplido con diligencia y oportunidad.

Las comunicaciones jugarían un rol relevante, para lo cual con apoyo de DIRSOMAR se propuso a DIRECTEMAR un “Proyecto de Instalación de Equipos y Antenas para Bahía Paraíso”, el cual lamentablemente no alcanzó a hacerse efectivo.

Durante el mes de agosto, el Ejército de Chile decidió no participar, indicando que se retiraba del proyecto. No obstante, la Fuerza Aérea y el INACH mantuvieron su interés a tope.

En estas circunstancias, mi Dotación Antártica sería la siguiente:

a) De la Armada de Chile:

1. Sargento 1° (C.) Luis René SUÁREZ Donoso
2. Sargento 1° L. (El.) Jaime Alvaro YÁÑEZ Valdevenito
3. Sargento 2° L. (Rt.) Francisco Vicente ALVAREZ Huerta

b) De la Fuerza Aérea de Chile:

1. E.C. DGAC (Met.) Rodrigo Mauricio VELASCO Gómez
2. S1 (Elec.Terreno) Freddy ROJAS Valdenegro
3. SG1 (Soldador) Maximiliano TOLEDO Rodríguez
4. CB2 (Mc.Mant.) Marcelo Gerardo GARRIDO Aburto

Con el personal de la Fuerza Aérea de Chile, nos reuniríamos en Santiago, para participar en la despedida oficial, en el Estado Mayor de la Defensa Nacional. Por su parte, los Científicos del INACH llegarían a la Base GGV en diciembre, cuando ya estuviera operativa y disponible la habitabilidad.

Completado el alistamiento logístico, y coordinado el embarque de nuestra carga, el viernes 17 de noviembre de 1995, en el Salón Azul del edificio Diego Portales, se realizó la Ceremonia de Despedida de las Dotaciones Antárticas de las Fuerzas Armadas.

Entre las autoridades presentes, estuvo el Sr. Ministro de Defensa Nacional don Edmundo Pérez Yoma, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, General (A) don Raúl Tapia Esdale, Oficiales Generales de la Armada, representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Instituto Antártico Chileno.



El ministro Edmundo Pérez Yoma, en parte de su discurso nos expresó que nuestra misión representaba ***“el esfuerzo del Estado chileno por contribuir a acrecentar un dominio humanitario, científico y ambiental, en un lugar que es clave para el Mundo”***.

El día lunes 20 de noviembre, en el Salón Rojo del Edificio Armada de Chile fue la despedida institucional, la cual fue presidida por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Jorge Martínez Busch, acompañado por el VA don Juan Mackay Barriga, Jefe del Estado Mayor de la Armada; por el Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, CA don Hernán Couyoumdjian Bergamali, y otros Oficiales Generales y Superiores.

El martes 21 de noviembre, en el fondeadero del Hamburg Restaurant, en Valparaíso, acompañados por nuestras respectivas señoras, realizamos la tradicional Cena de Despedida, en un ambiente muy marinero, grato y familiar,

pero al mismo tiempo plagado de nostalgias y sentimientos encontrados. Por cierto, el escudo de nuestra flamante Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso, quedó instalado en la pared de este famoso restaurante, tomando su lugar junto a otros similares, que provenían de diversas naves, organizaciones, idiomas, países y tierras lejanas.

El miércoles 22 de noviembre, un furgón de pasajeros de DIRECTEMAR, nos llevó de Valparaíso a Santiago, para abordar un avión de pasajeros de la FACH, que nos trasladó hacia Punta Arenas, para embarcar en el rompehielos AP 46 Almirante Oscar Viel.

El jueves 23 de noviembre, con el protocolo habitual en la Armada de Chile, se produjo el zarpe del AP Viel, Unidad que iniciaba su primera Comisión al Continente Antártico. A bordo, en calidad de pasajeros, se encontraba la Dotación de la base GGV – Bahía Paraíso, y también dos contenedores con la carga necesaria para llevar a cabo nuestra Comisión.

El domingo 26, el VIEL recaló a Bahía Fildes, realizándose faenas de descarga de diversos materiales y equipos para la Base Antártica Presidente Frei, de la Fuerza Aérea, y para la Base Profesor Escudero, de INACH.

Aprovechando al máximo la recalada, bajé a tierra para saludar al Sr. Capitán de Puerto de Bahía Fildes, Capitán de Corbeta LT Miguel De la Jara, compartiendo las respectivas experiencias. Asimismo, tuve el grato placer de reunirme con el CDE FACH César ARAYA Cano y el TTE RVA DGAC Héctor JARA Fernández, carretas del año anterior, quienes, junto a sus respectivas familias, me dieron una cálida bienvenida, me expresaron su afecto y me desearon pleno éxito en mi nueva aventura antártica.



Por su parte, el Personal del Cuadro Permanente de la FACH, entre faena y faena, se dio el tiempo para recibir a mi Dotación, darles una cordial bienvenida y hacerlos sentir en casa.

El domingo 3 de diciembre, el AP VIEL fondeó en la Tierra de O'Higgins, Bahía Paraíso, Caleta Gloria, Península Munita, y apremiados por el tiempo, que en la Antártica siempre es escaso, más aún en verano, toda nuestra carga y elementos personales fue quedando diseminada, en cualquier espacio disponible, ante la mirada curiosa y a ratos molesta, de cientos de pingüinos que, con un estridente coro de graznidos, protestaban por esta invasión de su hábitat, mientras el VIEL se iba alejando hasta convertirse en un punto en el horizonte.

La Base GGV (más bien la pingüinera) estaba cubierta de nieve, en algunos sectores llegaba a 2 metros de altura. Todas las entradas estaban obstruidas debido a la formación de hielo en el exterior e incluso al interior de algunas dependencias. El piso del módulo central estaba cubierto por una capa de barro, plumas y excremento de pingüino, al igual que el espacio destinado a baño de la Tripulación, con gran proliferación de hongos en las paredes y en el cielo raso.

El módulo central de la base, construido en madera e instalado sobre un radier de concreto, estaba revestido de zinc en el exterior, y de cholguán en el interior. La Base reflejaba claramente una situación de abandono por más de 20 años, luego de ser cerrada a fines de la década de 1960, y presentaba un deterioro general debido a la falta de mantención permanente, en un clima riguroso y con condiciones limitantes.

Luego de una exhaustiva limpieza, se habilitaron los dormitorios, baños, cocina, lavandería, despensa, oficinas y otros servicios. A través de un pasillo, el módulo se conecta con el Taller de Trabajo y con la Sala de Fuerza, que contaba con un antiguo generador marca ONAN de 9 kva, el cual sería reemplazado por un nuevo ONAN de 50 kva, asignado por la Fuerza Aérea. Esta Sala de Fuerza, tenía varios vidrios rotos. Por allí había ingresado agua y nieve durante el invierno anterior. El Tablero General, ya obsoleto por su larga data, debía ser desmontado y reemplazado, antes de instalar el nuevo generador.

Ante la necesidad de contar con un sistema de comunicaciones, mientras se realizaba la faena de descarga, el S2 L. (Rt.) Francisco ALVAREZ, con el apoyo de 2 Sargentos especialistas en Electrónica (uno del VIEL y el otro de la Gobernación Marítima de Punta Arenas), instalaron y dejaron operativos los equipos de comunicaciones de la Base, habilitándose una Sala de Radio. En el mismo lugar funcionaría la Sala de Meteorología.

El primer mensaje oficial surcó los cielos antárticos, informando a nuestros Mandos que la Base Aérea Antártica "Presidente Gabriel González Videla" entraba en funcionamiento a contar del 3 de diciembre de 1995, y que, en esa misma fecha, la Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso, iniciaba sus Operaciones de Periodo Estival.

La falta de equipos de comunicaciones fue resuelta en parte, gracias al apoyo de Centro de Telecomunicaciones Marítimas de Valparaíso (TELMARVALP). Para las comunicaciones VHF/FM nos asignaron 2 equipos Base UNIDEN, modelo MC-795, de 25 Watts y 3 equipos portátiles MOTOROLA modelo GP-300 de 5 Watts, que cumplieron los requerimientos.



Para las comunicaciones HF/SSB, nos asignaron 2 equipos HARRIS, modelo RF-230, denominados “de fortuna”. Tales equipos habían sido retirados de las Unidades Litoral a Flote, y fueron reparados y recuperados por Centro de Mantenimiento (CEMAR) Electrónica. Durante la Comisión, presentaron baja potencia de salida, en especial durante el día, dificultando los enlaces.

Ya estábamos allí. Teníamos varias tareas y mucho trabajo por hacer. Las condiciones de vida serían muy precarias, en diversos aspectos, pero podían ser superadas con buena disposición, y con el espíritu de cuerpo que caracteriza a los Hombres Bravos del Litoral.

La Gobernación Marítima de Punta Arenas nos facilitó un bote de goma ZODIAC MK V, con motor fuera de borda JOHNSON de 55 HP. La primera tarea fue reconocer toda la bahía, verificar los puntos de fondeo, la zona de operaciones, y los lugares más adecuados para varar y amarrar embarcaciones, lo que permitió asesorar con eficiencia a las Unidades Navales y Naves Civiles que nos visitaron durante el periodo.

Una de las paradojas fue captación de agua. Estábamos en la Antártica, reserva de agua dulce de la Humanidad, y no podíamos sacarla. Ahí fue cuando tuvimos que emular a la “Familia Robinson”, la famosa serie de Tv.

Uno de los estanques de acopio, de Rocalit, para 800 litros, ubicado en la Torre de Agua, tenía filtraciones y fisuras. Durante un par de semanas, para el aseo personal, tuvimos que derretir hielo y nieve en los fondos de la cocina. Luego, el agua tibia se repartía a la Dotación por medio de baldes.

Para el uso en los WC se captaba agua salada al costado Weste de la Base, mediante una bomba eléctrica de 2 HP. Se extendían mangueras a los 3 baños de la base, en donde se llenaban tambores de 200 lts.

El agua dulce se captaba en un glaciar vecino, distante a 200 mts., para lo cual unimos varias mangueras con PVC. El deshielo y flujo del glaciar era captado mediante canaletas de Zinc y PVC, el agua almacenada en un tambor de 200 lts., y luego enviada a la Base por medio de la bomba. Para activar la bomba, instalamos un tendido eléctrico desde la Base, sostenido en postes.

Con la marea baja, quedó al descubierto una gran cantidad de basura, fierros, latas, vidrios y restos de materiales diversos, que cubrían la playa adyacente, lo que además de constituir una evidente contaminación, desmerecía la presentación general de la Base.

A medida que se derretía la nieve, fueron aflorando otras basuras, en distintos sectores de la Base, que aparentemente alguna vez fueron usados como material de relleno, pero el deshielo y las lluvias frecuentes en el sector, hacían escurrir los restos hacia el bordo costero.

En la medida de lo posible, estas basuras fueron acumuladas, segregadas y dispuestas en distintos envases, acorde al Protocolo de Madrid, y más adelante serían embarcadas en Unidades de la Armada, para su traslado y disposición en Punta Arenas.

Cada vez que recaló alguna Nave científica, de Pasaje o Yate deportivo, se efectuaron protocolos de control radial, se emitieron los Mensajes de Avistamiento, Recalada y Zarpe, según el caso. Asimismo, se entregó a los Capitanes un ejemplar del CHILREP (Sistema Chileno de Notificación y Situación de Naves), así como folletos y adhesivos, instando a preservación y protección del medio ambiente marino antártico.

Asimismo, se obtuvo de todas las naves, una copia del Rol de Tripulación y del Rol de Pasajeros, dando inicio a una recopilación estadística sobre movimiento de personas en esa área. Los visitantes fueron atendidos con la gentileza y cordialidad que caracteriza a la Armada de Chile y, en sus pasaportes, se estamparon los timbres de la Capitanía de Puerto.

Durante el periodo de apresto recorrimos varias Reparticiones, logrando recolectar una gran cantidad de Revistas Vigía, de fechas diversas, así como folletos y adhesivos que se editan en la Institución, los que se obsequiaron a los visitantes, para difundir la presencia y labor de la Armada de Chile en el Continente Antártico, mediante la Patrulla Antártica Naval, la Base Arturo Prat y las Capitanías de Puerto, enfatizando nuestras misiones de seguridad de la navegación, protección de la vida humana en el mar, y preservación del medio ambiente marino y antártico.

En forma experimental, llevamos y pusimos a la venta una buena provisión de Cartas y Publicaciones Náuticas, relativas a la Antártica, editadas por el SHOA, las cuales fueron adquiridas en su totalidad por los visitantes, agotándose rápidamente el stock.

Durante el periodo, se recolectó información meteorológica de superficie mediante la operación de una Estación Local, que funcionó con equipos portátiles proporcionados por la Dirección Meteorológica de Chile, intercambiando datos e informaciones con la Base Carvajal y con el Centro Meteorológico Presidente Frei, aportando valiosa información para el tramo Base Marsh - Base Carvajal.

Asimismo, el hecho de contar con información sinóptica y satelital, recibida vía radial desde Marsh y Carvajal, nos permitió elaborar pronósticos locales bastante precisos, que fueron compartidos con los usuarios navales y marítimos que recalaron al área.

Durante enero y febrero, se proporcionó apoyo logístico y operativo a dos Investigadoras de la Universidad de Chile, las Doctoras Diana Donoso y Claudia Godoy, participantes en la XXXII Expedición Científica del INACH, las cuales desarrollaron el Proyecto “Ecología de Pingüinos”, e iniciaron un catastro de aves antárticas y otra fauna local.

Recuerdo especialmente una anécdota. Por esas cosas curiosas de la naturaleza, entre cientos de pingüinos del tipo papúa, había uno distinto. El Sargento Suárez lo bautizó con el nombre de Mario. Era de color crema, casi blanco, una rareza. Tal vez por eso, sus congéneres no lo aceptaban, y cada vez que aparecía lo agredían y lo expulsaban. Sin embargo, Mario era persistente y resiliente, y regresaba una y otra vez, especialmente en la época de apareamiento. Fue así que, entre los cientos de huevos empollados, una pingüina caritativa y muy buena madre empolló 2 huevos, naciendo una pareja dispareja, uno negro y blanco (normal) y el otro blanco entero (Mario Jr.).

La naturaleza es dura y cruel, la cadena alimenticia no perdona, y las skúas y palomas antárticas, son las primeras en atacar a los polluelos, cuando sus padres salen a buscar su alimento. Encariñados con estos bichos, muchas veces correteábamos a los depredadores, así que las Investigadoras nos pidieron no intervenir y dejar que la naturaleza fluya.



No quedó más remedio que aceptar, con una condición: Mario Jr. sería nuestro protegido, y pobre del depredador que se le acercara. Contra su voluntad Diana y Claudia

aceptaron la propuesta, y nos enseñaron que esa decoloración se llama “leucismo”, una variación genética que afecta la coloración de la piel, plumas o pelaje de un animal.

Por nuestra parte, cumplimos el compromiso de cuidar a Mario Jr. hasta que estuvo en edad de aprender a nadar, bucear y obtener por sí mismo su alimento. Han pasado casi 30 años, de esta singular aventura, y muchas he visto en Youtube y en la web, a varios de estos raros pingüinos papúa de color blanco... quizás, sucesores de Mario Jr.

Además de trabajar en su proyecto científico, ambas profesionales se integraron plenamente a la Dotación, compartiendo en forma voluntaria diversas tareas comunes, llegando incluso en ocasiones a liberar al Cocinero de sus tareas cotidianas de Panadería y Repostería, lo que contribuyó a una grata convivencia, compañerismo y respeto mutuo, facilitando el cumplimiento de nuestras respectivas obligaciones.



La integración con las dotaciones de las Unidades que integraban la Patrulla Antártica Naval (PANCHILE), y que recalaron a Bahía Paraíso, fue excelente, generándose invitaciones recíprocas que contribuyeron a reforzar los lazos de amistad y camaradería, y fueron un importante aliciente sicológico para el cumplimiento de la tarea.

Asimismo, la relación con la dotación de la Base Científica “Almirante Brown”, de Argentina, fue siempre grata y cordial, realizando visitas recíprocas, especialmente en Navidad y Año Nuevo.

Más aún, considerando que sólo teníamos una embarcación, se coordinó y estableció un sistema de cooperación mutua, con el propósito de auxiliarnos mutuamente en caso de alguna emergencia.

El sábado 3 de febrero, la Base recibió la visita inspectiva de la Sra. Lina ARAYA Núñez, de la Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), acompañada por el Sr. Víctor VILLANUEVA López, Jefe Logístico de INACH, y por el Capitán de Corbeta LT Sr. Miguel ZÚÑIGA Fernández, de DIRINMAR, los cuales verificaron en terreno el cumplimiento de las disposiciones sobre eliminación de desechos estipuladas en el Protocolo de Madrid.

Luego de brindarles una cordial bienvenida, y para facilitar su trabajo, se les entregó información precisa y concreta acerca de las falencias encontradas al arribo, de los trabajos de mejoramiento realizados, y de las tareas pendientes para el futuro.

Durante el periodo de activación de la Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso, se registró en Caleta Gloria la recalada de 9 unidades Armada de Chile, 14 naves de pasajeros y 7 yates. Asimismo, cruzaron el Canal Pedro Aguirre Cerda, otras 27 naves que se dirigían o volvían desde la Base argentina “Almirante Brown”. Considerando solamente los yates y las naves de turismo, se registró la cantidad de 1.962 tripulantes y 2.491 pasajeros.

El lunes 26 de febrero, recaló el ATF LEUCOTÓN, para llevarnos de regreso hacia Bahía Fildes, en la Base Aérea Antártica Presidente Frei. El viernes 01 de marzo, en la Base Frei, abordamos un avión FACH que nos trajo de vuelta, primero a Punta Arenas y luego a la “Capital del Reino”.

En Santiago, a primera hora del lunes 4 de marzo, nos presentamos en el Depto. Operaciones (División Antártica) de la FACH, devolvimos algunos materiales fiscales, y en mi rol de Comandante de la Base Aérea Antártica Presidente Gabriel González Videla, procedí a entregar el correspondiente Informe Final de Actividades.

El mismo lunes 4, regresamos a Valparaíso, nos presentamos en DIRSOMAR, y procedimos a entregar el Informe Final de Actividades de la Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso, con todas las experiencias obtenidas en el periodo, que pudieran ser de utilidad a nuestros sucesores.

Al finalizar estos recuerdos antárticos, aprovecho este espacio para expresar un reconocimiento muy sincero, a todos los integrantes de esta primera dotación conjunta y mixta, que tuvo la tarea de ejecutar la operación de la Base GGV y de la Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso, optimizando los medios materiales y humanos disponibles.

Considerando las deficientes condiciones de habitabilidad y bienestar existentes, el estado anímico de la Dotación fue extraordinario. Cada dificultad fue afrontada con entereza

y espíritu de cuerpo. La experiencia antártica anterior, la antigüedad del personal, su gran disposición al trabajo, su compromiso profesional y personal con su Institución y con la Patria, redundaron en un desempeño sobresaliente, que permitió cumplir con creces la tarea encomendada.

Dotación Base GGV y Capitanía de Puerto Bahía Paraíso 1995-1996:

¡¡ BRAVO ZULÚ !!

Autor: Cófrade Sr. Manuel Moreno Chávez



¿HÉROES O VILLANOS? ...

EMPRESAS PRIVADAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Introducción...

Hace algunos días atrás, en un grupo de WhatsApp de amigos, circuló el video, de aproximadamente 2 minutos y 17 segundos, que capta el ataque a un buque, al parecer portacontenedores, por parte de una embarcación rápida. La secuencia muestra en el alerón de la nave mercante a un grupo de tres hombres con cascos, chalecos antibalas y fusiles de combate (al parecer FAL), sin distintivos especiales en su ropa (incluso uno en pantalón corto) en actitud defensiva y observando la aproximación de una nave menor a gran velocidad por la aleta de estribor y un cuarto personaje que filma los hechos al parecer con un celular.

Durante esta situación de estrés, se observan algunos intentos evasivos del buque haciendo algunos cambios de rumbo menores, los que son seguidos por el supuesto agresor. Finalmente, las tres personas armadas abren fuego en cercanías de la proa del bote, lo que concluye con impactos directamente en el objetivo, provocando la explosión de la lancha rápida.





En el video y en las imágenes que se extrajeron de el, hay algo que atrae fuertemente la atención, y no es el hecho del posible intento de piratería¹ o robo a mano armada en el mar², sino la capacidad defensiva que emplea una nave mercante civil contra esta amenaza... ¿quiénes son estos actores que se desenvuelven como unidad de tarea, repeliendo eficientemente un ataque y sin evidenciar algún distintivo visible que los asocie formalmente a las Fuerzas Armadas de algún Estado?.

El Contexto...

Los intentos de piratería o robo a mano armada en el mar no son nuevos. Desde que el hombre decidió emplear el mar como una vía de transporte de mercancías, han existido antagonistas que, de manera normalmente violenta, se apoderan de personas, naves y bienes, que luego intercambian por succulentas cantidades de dinero en mercados ilegales e informales para beneficios personales o grupales.

La lucha contra la piratería a lo largo de la historia siempre ha sido una maraña de complicadas relaciones entre una gran variedad de actores que interactúan en el comercio marítimo. Inicialmente, esta función de protección se cargó en los hombros de los mismos dueños de las naves o los propietarios de la carga, quienes dependiendo de su riqueza o de sus influencias en las altas esferas de poder del Reino o Estado, podían acceder a contratar mercenarios armados o conseguir el apoyo del Ejército o la Armada para la defensa y escolta de sus naves.

En la actualidad esa confusa figura más que simplificarse se ha complicado por: la implementación del Derecho Internacional Marítimo (DIM), la aparición de nuevos actores internacionales y ciertos desequilibrios geopolíticos que obstaculizan la cooperación, colaboración y coordinación internacional. Este pseudo caos ha propiciado que en algunas áreas de tráfico marítimo mundial hayan germinado, nuevamente, iniciativas de piratería y/o robo a mano armada en el mar, apalancadas por organizaciones

1 Artículo 101^a de la CONVEMAR: Constituye "Piratería" cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;-
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente

2 Resolución OMI A.1025(26) del 2009: "Robo a mano armada contra los buques", es cualquiera de los actos siguientes: .1 todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado; .2 todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.



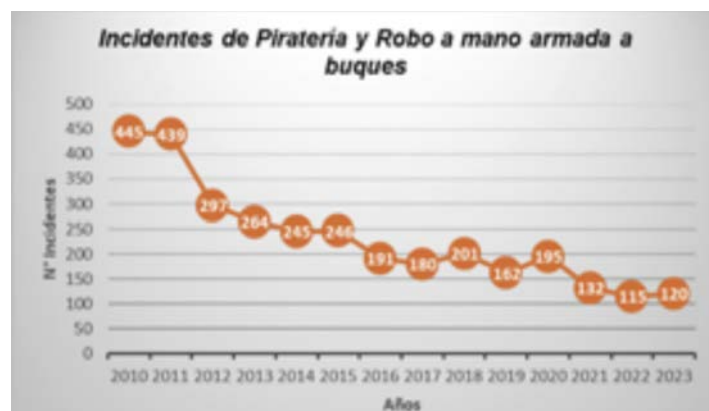
delictivas transnacionales y/o ayudados por la laxidad o falta de voluntad de las fuerzas armadas y policiales para combatir este flagelo marítimo que contamina a Estados soberanos y fallidos.

En los albores del siglo XXI, la masificación de información a través de Internet y la World Wide Web, nos permitió visualizar un importante incremento de la piratería y robo a mano armada en el mar en el estrecho de Malaca y sus áreas circundantes; lo anterior, no exime al siglo pasado de actos violentos o de depredación contra naves, tripulantes o pasajeros por parte de civiles con fines particulares... entendiendo entonces, que estos incidentes posiblemente no eran tan recurrentes o simplemente no fueron reportados por las víctimas.

Otro punto de inflexión de estos ilícitos ocurrió entre los años 2008 al 2012, cuando los ataques de piratería en el Golfo de Adén aumentaron exponencialmente y cuyo origen mayoritario venía de las costas somalíes. Los ataques causaron preocupación internacional, por ser el Golfo en cuestión un área de suma importancia para el comercio internacional y la economía mundial. De hecho, el Consejo de Seguridad de la ONU autorizó el uso de la fuerza a sus Estados miembros, lo que llevó a la ejecución

varias operaciones militares internacionales, conjuntas y combinadas, para establecer corredores protegidos en ciertas áreas de ese extenso espacio marítimo (Atalanta, 2008 – UE; Ocean Shield, 2009 – OTAN; TF-15, 2009 – Coalition Maritime Forces o CMF)

Las iniciativas de protección adoptadas por los Estados de abanderamiento, armadores y Organismos Internacionales, luego de la segunda década de este siglo empezaron a rendir sus frutos, logrando un sostenido descenso de los incidentes reportados en las rutas marítimas del mundo, desde 445 en el año 2010 hasta 120 en el 2023.

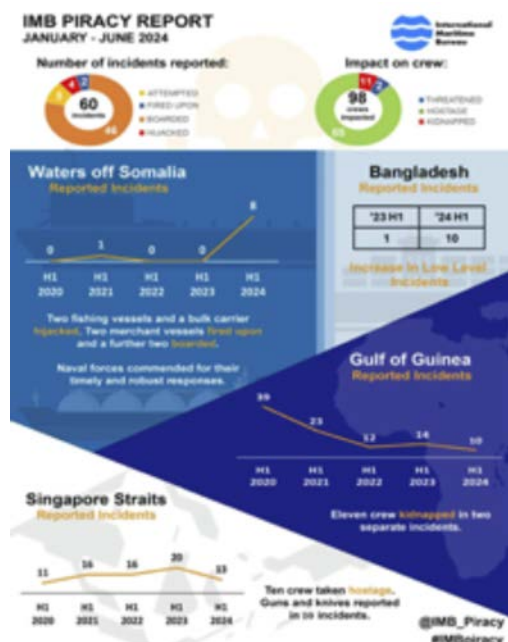


Fuente: International Maritime Bureau Piracy Reporting Center (IMB-PRC).

3 Internet es una red de computadoras que se encuentran interconectadas a nivel mundial para compartir información. Se trata de un conjunto de equipos que se relacionan entre sí a través de la utilización de un lenguaje universal. Fuente: <https://concepto.de/internet/#ixzz8gvzepowR>

4 World Wide Web (abreviada WWW) es un complejo sistema de hipertextos e hipermedios interconectados entre sí y a los que puede tenerse acceso mediante una conexión a Internet y un conjunto de software especializado. Fuente: <https://concepto.de/www/#ixzz8gvz9p2G7>

La Cámara de Comercio Internacional del Reino Unido (International Maritime Bureau - ICC) a través de su Oficina Marítima Internacional (International Maritime Bureau – IMB), en su informe de piratería y robo a mano armada contra buques de enero hasta junio de 2024, reporta que “el primer semestre de 2024 se registraron 60 incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques, lo que supone un descenso con respecto a los 65 incidentes del mismo periodo del 2023”. Además, señala que la violencia de los ataques se ha incrementado, lo que se puede apreciar en los 85 rehenes que se han tomado hasta la fecha en comparación con 36 en el mismo período del año pasado.



Fuente: International Maritime Bureau -ICC

Intangibilidad jurídica...

Un mundo ideal marítimo estaría exento de todo tipo de amenazas o intimidaciones en el mar o si éstas existieran, los Estados bajo cuyas banderas naveguen los buques deberían ser los encargados de proporcionar la seguridad integral en su aventura marítima. Sin embargo, estamos lejos de ese ideario puesto que la complejidad del negocio marítimo; la soberanía y derechos de soberanía de terceros Estados; la vastedad de los océanos; las necesidades de los Estados ribereños y las consecuencias de los conflictos internacionales han generado un escenario propicio para: (1) dudar de la capacidad coercitiva del Derecho Internacional Marítimo (DIM), (2) poner en tela de juicio los alcances de los Estados involucrados y (3) que nuevamente aparezca sobre los mares la bandera negra de la piratería.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS⁵) reconoce y asigna a cada Estado la autoridad y el deber de proteger a sus barcos de la piratería y luchar contra cualquier barco que participe en actividades de piratería (Naciones Unidas, 1982), definiendo esta actividad ilegal en su artículo 101°. Siguiendo bajo este marco legal, es interesante conocer que otros artículos de esta Convención refuerzan la capacidad del Estado para reprimir y prevenir la piratería en todas las zonas marítimas (Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua y Alta Mar). Es este amparo el que ha puesto en jaque a las banderas bajo las cuales navegan los miles de los buques mercantes en el mundo, poniendo en serios aprietos a grandes potencias marítimas y a los Estados de abanderamiento que carecen de la capacidad de protección que le reconoce y que, en cierto modo, les impone la UNCLOS.

Ante estos vacíos la protección de las naves mercantes, durante este siglo, se ha transitado desde esfuerzos de protección de los Estados, en forma individual o como coalición, con sus buques de guerra, pasando por embarcar Destacamentos de Protección de Buques (Vessel Protection Detachments – VPDs) de sus Fuerzas Armadas, hasta autorizar la terciarización de estos servicios mediante contratos de Empresas Privadas de Protección Marítima (Private Maritime Security Companies – PMSCs), siendo estas dos últimas alternativas las que más desafíos y complejidades legales requieren para su implementación.

Por estas complicaciones la Organización Marítima Internacional (OMI) no ha adoptado una postura oficial sobre la presencia de armas a bordo de los buques y el empleo de Personal Privado de Protección Armada (PPPA), dejando la responsabilidad de determinar si es apropiado, legal y en qué condiciones se podrá emplear a personal privado para protección a los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños⁶.

No obstante lo anterior, la OMI ha entregado una serie de orientaciones y recomendaciones a sus miembros para abordar la protección marítima que incluyen: Orientaciones sobre las mejores prácticas de gestión (Best Management Practice Guidance – BMP), Recomendaciones a los gobiernos para prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques (MSC.1/Circ.1333/Rev.1, de junio 2015), Orientaciones a los armadores y operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra los buques (MSC.1/Circ.1334, de junio 2009), Revisión de las directrices de la industria contra la piratería (MSC.1/Circ.160, de diciembre 2018), entre otras.

⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea

⁶ <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>

Particularmente, la OMI para el empleo de Personal Privado de Protección Armada (PPPA), reconoce que⁷:

- Se ha utilizado para la protección a bordo de algunos buques mercantes que navegan o atraviesan áreas de riesgo.
- La posesión de armas de fuego a bordo de los buques mercantes es una cuestión jurídica compleja y los Estados Miembros tienen diversas posiciones.
- El sector naviero, dada su naturaleza mundial con múltiples participantes, se puede beneficiar de la armonización de los procedimientos, la adopción de normas mínimas comunes y la claridad respecto de los regímenes jurídicos de los países.

Como una herramienta para regularizar esta creciente práctica de empleo de Personal Privado de Protección Marítima, la OMI acordó que la Organización Internacional de Normalización (ISO) es la más idónea para elaborar normas sobre las Empresas Privadas de Protección Marítima. Ante este desafío la ISO, y siguiendo las recomendaciones de la OMI, publicó inicialmente, la norma ISO/PAS 28007:2012, la cual fue sustituida por la ISO/PAS 28007-1: 2015, donde se establecen las orientaciones para la certificación y auditoría relativa a los sistemas de gestión de la seguridad para las Empresas Privadas de Protección Marítima.



Modus operandi...

La evolución y visibilización de este tipo de ilícitos en el mar ha acarreado enormes pérdidas para las compañías navieras, obligándolas a buscar alternativas no tradicionales y hasta poco ortodoxas para luchar contra la moderna piratería en el mar. La necesaria tendencia de recurrir a las EPPM presionó a varios países de todo el mundo para hacer más laxa su legislación e incluso modificar normas en busca de facilitar a las compañías navieras a colocar guardias armados a bordo y así mantener a salvo a la tripulación, el buque y la carga.

Es difícil determinar cuántas Empresas Privadas de Protección Marítima hay vigentes hoy en día, ya que no existe un registro central, pero el negocio es tan lucrativo que han dado origen a empresas millonarias como G4S, Blackwaters, Hart Maritime, Seagull Maritime Security, Neptune Maritime Security, ESPADA Logistics & Security Group, entre muchas otras.



Fuente: internet

La oferta de proveedores de seguridad no estatales para buques es variada y flexible, basta buscar en internet y se desplegarán en la pantalla un sinnúmero de empresas que prestan estos servicios, que van desde contratar a solo tres hombres con binoculares, radios y un solo rifle de caza o aumentar a más de una docena de hombres con armas de guerra, e incluso algunas empresas tienen la capacidad de proveer barcos escoltas armados, según sea la necesidad del cliente y la peligrosidad de la amenaza.

Normalmente, el PPPA suelen ser ex miembros de las fuerzas armadas de distintos países con experiencia y capacitación acreditada, que se embarcan con el equipamiento adecuado y según lo requerido por el cliente para su cometido, el que puede incluir chalecos antibalas, cascos, botiquines, comunicaciones satelitales, equipos de visión nocturna y armas (rifles, fusiles, ametralladoras ligeras tipo LMG⁸). Además de la protección, los servicios pueden incluir la instalación en la nave de medidas pasivas y activas contra

⁷ <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/Private-Armed-Security.aspx>

⁸ Light Machine Gun

piratería; instrucción a la tripulación en caso se ataque; habilitación de áreas seguras para resguardo (salas de pánico); entre otros.

Las EPPM embarcan y desembarcan a su equipo desde puertos cercanos a la ruta marítima de la nave a proteger o al área de riesgo a través de embarcaciones que prestan servicios de transporte de personal y apoyo logístico para la transferencia de armas y municiones necesarias, lo que generalmente se hace en aguas internacionales para evitar conflictos con las leyes domésticas de los Estados ribereños relacionadas con el porte de armas y/o aduaneras; incluso si esto resulta complicado, existe la práctica de simplemente tirar el armamento al mar antes de recalar a un puerto, puesto que algunas empresas las adquieren ilegalmente... costo que está incluido y traspasado cliente.

Finalmente, la decisión de contratar este tipo de protección recae en los armadores y propietarios que deben evaluar en base a las medidas pasivas de protección que han implementado en sus naves, la cobertura que le podrían dar las naves de guerra de su bardera o de una coalición amiga, al valor de su carga, los seguros involucrados y, principalmente, a los costos de operación en base a la ruta a transitar.

Onus probandi⁹...

Ante la interrogante planteada inicialmente y reconociendo la existencia definitiva de la práctica, cada vez más habitual,

de mantener personal armado de seguridad a bordo de naves mercantes o civiles, independiente de su origen, tipo de nave, contrato o autorización para prestar estos servicios en el buque, ha dado pie para que en este “mar de vacíos y confusiones legales” prosperen y se mantengan prestadores de servicios como las Empresas Privadas de Protección Marítima (Private Maritime Security Companies), que argumentan su existencia en que gracias a su modelo de negocio exitoso hasta la fecha, ninguna nave que ha contratado PPPM ha sido robada, capturada o secuestrada, y mucho menos su dotación se ha visto afectada por los intentos de piratería o robo a mano armada en el mar.

Ante esta aseveración, no podemos dejar de reconocer que hechos como los mostrados en el video del cual se extrajeron las imágenes presentadas al inicio de este artículo, no es noticia para la gran mayoría de los medios de comunicación social del mundo, pero: ¿qué pasaría si la amenaza de estos neo-piratas o delincuentes marítimos sobrepasa las defensas de las Empresas Privadas de Protección Marítima?.

En todo caso, con cierta certeza, será este u otro detonante similar el que posiblemente varíe el enfoque y la presión de los medios de prensa y de los afectados desde una posición de preocupación y condena, a que los Estados y Organismos Internacionales, verdaderamente, busquen consensos al amparo del Derecho Internacional Marítimo, orientados a disminuir brechas y eliminar los vacíos jurídicos que hoy en día aumentan el riesgo de la protección de las naves mercantes o civiles al atravesar áreas de riesgo en rutas



Diaplous Maritime Services Nigeria utiliza como naves escolta las lanchas Damen FCS 3307
Fuente: <https://www.eaglespeak.us/2016/11/fighting-pirates-and-sea-kidnappers.html>

marítimas; y entrega terreno fértil para que este vacío o necesidad sea cubierta a través del contrato de Personal Privado de Protección Armada, que acarrea jugosas ganancias para los involucrados y muchas veces se maneja casi en la clandestinidad, bordeando la legalidad y quizás en la impunidad, ejemplo de esto es:

**¿Quién investigó el incidente del video? -
¿Cómo se reportó? - ¿Fue ajustado a Derecho?...**

REFERENCIAS:

1.-<https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>

2.- 11 empresas que ofrecen servicios de seguridad marítima
<https://lilinguas.com/es/11-empresas-que-ofrecen-servicios-de-seguridad-mar%c3%adtima/>

3.- Pieter W.G. Zhao; *Outsourcing Security at Sea: Constructivism and Private Maritime Security Companies*
Zhao – *Outsourcing Security at Sea: Constructivism and Private Maritime Security Companies* | *The Student Strategy & Security Journal* (3sjournal.com)

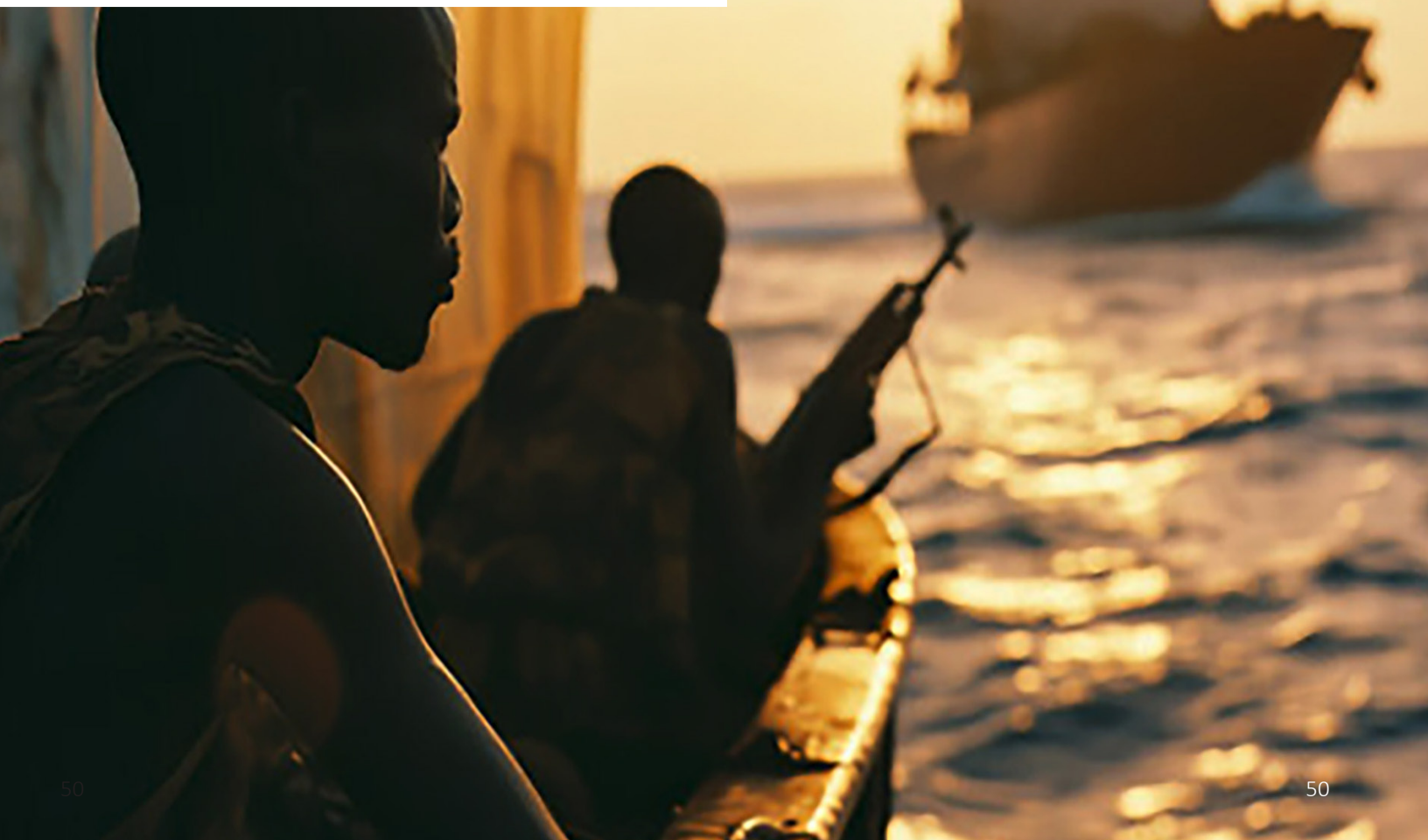
4.- James Brown; *Pirates and privateers: managing*

the Indian Ocean private security boom; 2012
<https://www.lowyinstitute.org/publications/pirates-privateers-managing-indian-ocean-private-security-boom>

5.- Oluwatosina S. Osaloni; *The Legal Frameworks Arising from Using Armed Guards Onboard Ships: Challenges and the Way Forward; 2023*

https://www.scirp-org.translate.google/journal/paperinformation?paperid=125461&_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sc

Autor: Cófrade Sr. César Cruzat Zúñiga



RECALADAS Y ACTIVIDADES



AGO. 2023 - AGO. 2024



CENA ANIVERSARIO DIRECTEMAR Y ESPECIALIDAD DEL LITORAL AGOSTO 2023









RECALADA ANIVERSARIO SUB DELEGACIÓN TALCAHUANO 2023





ASADO VIKINGO OCTUBRE 2023



PRIMERA RECALADA DE LA COFRADÍA

MARZO 2024





RECALADA MES DEL MAR MAYO 2024



RECALADA SUB DELEGACIÓN TALCAHUANO MES DEL MAR MAYO 2024







GLOSARIO DE LA COFRADÍA

Hombres del Litoral

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BALANDRA: Esposa o cónyuge del Cófrade.

GALEÓN: Esposo o cónyuge de la Cófrade.

BONANZA: revista de la Cofradía.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.

CARTA DE NAVEGACIÓN: Discurso o alocución de homenaje.

CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.

COMBUSTIBLE: Licor.

CBLT: Mensaje a todos los Litorales.

CBTB: Mensaje, saludo.

DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar).

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

INCREMENTO DE MILLAS: Cumpleaños.

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

LICENCIA DE ZARPE: Autorización para retirarse antes de “Portalón Abierto”.

LITORAL: Denominación genérica de Cófrade.

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

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

LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva Litoral.

LITORAL DE PARA: Cófrade de baja o enfermo.

LITORAL DE CARENA: Cófrade hospitalizado.

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

LITORAL EN ENTREDICHO: Cófrade con su matrícula suspendida.

LIBRO DE MATRÍCULA: Registro Oficial de los Cófrades (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 acontecimientos.

LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.

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

MEDALLA AL MÉRITO

"HOMBRES DEL LITORAL"



Es la única condecoración existente en la Cofradía; su objeto es distinguir a los Litorales que, a juicio del Directorio y con acuerdo de la Asamblea, se hayan hecho acreedores a tal distinción en mérito a su profesionalismo, espíritu de cuerpo y a su destacada actuación en la Cofradía, o a aquellas personas que hayan comprometido la gratitud de la Cofradía.

Los Litorales a quienes se les haya conferido esta condecoración podrán portarla en todas las ceremonias oficiales de la Cofradía.

La Directiva podrá considerar como actuaciones, actividades o acciones destacadas, todas aquellas que contribuyan directa o indirectamente al

engrandecimiento y prestigio de la profesión, de la especialidad Litoral, a su tradición o al de la propia Cofradía, pudiendo señalarse entre otras, las siguientes que son sólo un marco referencial para determinar su entrega:

- a) Efectuar, apoyar o proponer acciones que signifiquen o permitan un crecimiento, avance o un mayor desarrollo de la especialidad.
- b) Efectuar o protagonizar acciones que den realce o dignifiquen la especialidad o al propio Servicio del Litoral.
- c) Como miembro de la Cofradía, tener una permanente, prolongada y activa participación en sus actividades, destacando por su lealtad, honestidad y solidaridad con todos los Litorales.
- d) Demostrar con sus actuaciones en las actividades de la Cofradía, una permanente preocupación y cariño por su fortalecimiento y desarrollo, además de contribuir a mantener e incentivar el espíritu de cuerpo y de camaradería entre los Cofrades.
- e) Ser miembro de la Cofradía en forma continua, permanente y activa a lo menos por 10 años y que haya contribuido en forma leal y desinteresada a los fines de la Cofradía.
- f) Otras que se determinen pertinentes.

Litoral

COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL
WWW.COFRALIT.CL

