

REVISTA **BONANZA**



PUBLICACIÓN COFRADÍA
"HOMBRES DEL LITORAL"
AGOSTO 2006





REVISTA BONANZA

PUBLICACIÓN ANUAL

DE LA COFRADÍA

HOMBRES DEL

LITORAL

EDITOR:

LITORAL

R. VELÁSQUEZ D.

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

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

INDICE

OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA	1
CAPITANÍA MARÍTIMA	2
EDITORIAL	3
CONDECORACIÓN DEL C. J. A.	5
VARADA M/N "LIRCAY"	11
HOMENAJE A LA MARINA MERCANTE	21
UN POEMA PARA UNA CANCIÓN DEL MAR	25
AUDITORIA VOLUNTARIA OMI	26
RECUERDOS DEL AYER	30
DEL MEMORIAL DEL SERVICIO DEL LITORAL	35
BUSQUEDA Y SALVAMENTO L/M VIRGEN	
NATIVIDAD	37
MEMORIA Y BALANCE ANUAL COFRADIA	40
INVESTIGACION OCEANOGRAFICA EN EL SUR	46
CALIDAD EN EDUCACION MARITIMA	49
ORIGEN E HISTORIA DE LOS FAROS	52
SINERGIA E INTERACCION ENTRE PUERTOS, SEGURIDAD Y COMERCIO.	54
LA EDUCACION MARITIMA EN CHILE	61
PACOTILLA	65
LIBRO DE RECEPCION Y DESPACHO	67
GLOSARIO	71





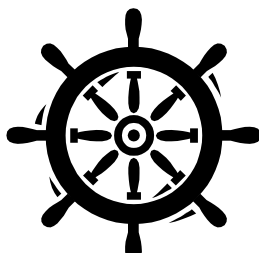
OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA
“HOMBRES DEL LITORAL”
(CÓDIGO DE HONOR)

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



**CAPITANÍA MARÍTIMA
DE LA COFRADÍA “HOMBRES DEL LITORAL”**
(Período 2006/2008)

LITORAL PRESIDENTE	MANUEL COFRÉ MUÑOZ
LITORAL VICEPRESIDENTE	BERNEL BADILLA GRILLO
LITORAL SECRETARIO	NÉSTOR CAÑETE RIVERA
LITORAL TESORERO	GERMÁN VALDIVIA IBARRA
LITORAL DIRECTOR (Bonanza)	RAMÓN VELÁSQUEZ DÍAZ
LITORAL DIRECTOR	JORGE MARTIN CUBILLOS
LITORAL DIRECTOR	LUIS PAZ ARIAS





EDITORIAL

“1994 – 2006”

Celebramos hoy 12 años de vida de nuestra Cofradía y, al mismo tiempo, nos unimos alborozados a los festejos del 158° aniversario del Servicio del Litoral y día de la Especialidad Litoral, hitos que reflejan el avance sin pausa y seguro de nuestra profesión.

La finalidad de crear esta corporación, fue cobijar y permitirnos crear y mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo, como quedó posteriormente plasmado en los Estatutos que la rigen y que, al ser aprobados por Decreto exento del Ministerio de Justicia N° 567 del 18 de Junio de 2003, le otorgaron vida legal.

Además de unir a los especialistas Litoral, tanto en servicio activo como en retiro, la Cofradía en su diario quehacer realiza actividades que permitan contribuir al prestigio de la profesión y, al mismo tiempo, procuren al acercamiento y conocimiento con otras entidades que actúan en el medio marítimo y en la propia Armada.

De esta forma, en el último período anual de actividades, por acuerdo unánime de la Asamblea de Litorales, se decidió brindar un merecido reconocimiento al en ese entonces Vicealmirante don Rodolfo CODINA Díaz, quién a juicio de los Cofrades se hacía merecedor a recibir la condecoración Medalla al Mérito “Hombres del Litoral, que se entregaba por primera vez, por el apoyo y reconocimiento brindado a la especialidad y al Servicio del Litoral, durante su desempeño como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, lo que permitió que nuestro escalafón pudiera acceder al grado de Contralmirante, aspiración de todos los especialistas Litoral, que luego de muchos otros logros obtenidos a lo largo del tiempo, se constituyó en el mayor y más significativo hito de la especialidad.

Quiso el destino, que posteriormente al materializar la entrega de la condecoración, el Vicealmirante Rodolfo CODINA Díaz, gracias a la brillante carrera que realizó en la Armada, fuera distinguido por el Supremo Gobierno y nombrado como Comandante en Jefe de la Armada, condición en la que recibió nuestra condecoración y que al agradecer esta muestra de deferencia y aprecio de

los Cofrades, reiteró su apoyo y reconocimiento a nuestro querido Servicio del Litoral.

Entre otras actividades desarrolladas durante el período, a fines del año recién pasado, se entregaron premios de estímulo a un Brigadier de la Escuela Naval y a dos Oficiales que cursaron la especialidad litoral en la Academia Politécnica Naval, estímulos que sin lugar a dudas permiten estrechar lazos y crear y acrecentar el espíritu de cuerpo entre los especialistas que se inician en la carrera naval y la Cofradía, además de vincular a ésta con esas dos instituciones de educación naval.

También durante el presente año se rindió homenaje a la Marina Mercante Nacional, realizando una “recalada” e invitando a dos de sus más caracterizados representantes, como lo son el Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos y del Instituto de Ingenieros de la M. M. N. Asimismo, a principios del presente año, se invitó a todos los Gobernadores Marítimos que asistían a un Seminario en Valparaíso, a una “recalada” de camaradería, especial ocasión para crear un mayor vínculo con todos ellos.

Todas estas actividades han podido desarrollarse gracias al apoyo brindado por los cofrades, que con su entusiasmo y asistencia a los eventos impulsados por la Capitanía Marítima, permiten mantener y acrecentar los lazos de amistad y camaradería y cumplir nuestro principal propósito de contribuir al conocimiento, engrandecimiento y prestigio de la especialidad Litoral.

Ese apoyo recibido de un gran número de oficiales Litorales, que incluyen tanto a nuestro OLMA como a un gran número de oficiales en servicio y en retiro que residen en distintas localidades desde Iquique hasta Punta Arenas, nos permite pensar que vamos en buen camino y que la Cofradía perdurará en el tiempo y servirá para incrementar la unidad entre todos nosotros.

Es por ello, que además de felicitar y hacer llegar a todos los integrantes de la Cofradía nuestros saludos, les invitamos a cumplir nuestro compromiso de mantener vivo el espíritu de cuerpo, cumpliendo cabalmente nuestro Código de Honor, plasmado en el Octálogo que nos rige y que, en síntesis, señala que debemos ser:

“Caballeros de Océano y de Vida”

La Capitanía Marítima





DISCURSO CON MOTIVO DE LA CONDECORACIÓN MEDALLA AL MERITO “HOMBRES DEL LITORAL” AL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

Hoy la Cofradía Hombres del Litoral se ha dado cita y se viste de gala para recibir en esta recalada de Octubre al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Rodolfo CODINA Díaz, a quien por resolución unánime de sus miembros, se le brindará un especial reconocimiento por el apoyo entregado al servicio público marítimo y, particularmente, a la especialidad del Litoral, durante los tres años en que se desempeñó como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

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

La Cofradía nace formalmente el 30 de agosto de 1994 y su existencia legal queda establecida mediante decreto exento del Ministerio de Justicia N° 567 del año 2003, cuyo texto aprueba el respectivo Estatuto dentro del cual, en su artículo vigésimo segundo, contempla la medalla al mérito “Hombres del Litoral” que constituye 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 destacada actuación en la cofradía, o a aquellas personas que, sin ser cofrades, hayan comprometido la gratitud de la Cofradía.

La expresión empírica que da semblanza al diseño de la medalla al mérito “Hombres del Litoral” es: *meritorius ad identitis nostrum* (galardón a nuestra identidad) y su heráldica radica en tres piezas superpuestas en relieve, las que son:

En su primer nivel, corona de laureles de bronce envejecido: como símbolo al reconocimiento de honrar con honor a quién recibe la alta distinción de la condecoración.

En su segundo nivel, cruz de malta de bronce envejecido y repujado, resalta el mérito de la actuación destacada que prestigia a la cofradía o a aquélla que compromete su gratitud.

En su tercer nivel, la insignia de la cofradía, cuya figura central es el anclote, la estrella plateada y el cóndor, corresponde históricamente al que fuera el primer distintivo

conocido de los Servicios de la Dirección General del Territorio Marítimo de antaño. esto simboliza vigorosamente el emblema de la identidad del hombre del Litoral que lo conforman, siempre vigente, su espíritu solidario, su vocación de servicio público y su tradición que a través de ciento cincuenta y siete años de existencia han construido la historia del Servicio del Litoral.

Circunda la figura central de la insignia la corona dorada que da esplendor al honor de la identidad. El fondo de la insignia es bicolor: uno el azul como una expresión del mar solidario sobre el cual se reconoce la ruta de unión espiritual y profesional de la cofradía que contempla su código de honor; el otro, el celeste cielo, que ensalza la visión de los hombres de la costa hacia su horizonte generoso de vigilar y proteger la vida humana en el mar.

El bronce envejecido semblanza propia de una Cofradía - elogia el vigor de la permanencia en el tiempo de los valores de la tradición y la historia, lo cual la Cofradía hombres del litoral, ha hecho depositaria en su código de honor y deja al deber de los cofrades su cumplimiento y respeto.

Finalmente, la cinta de la condecoración es de color púrpura que denota dignidad, en sus acepciones de hidalguía y nobleza.

No me detendré en destacar los logros de la carrera naval de nuestro honorable, Almirante don Rodolfo CODINA Díaz, iniciada hace 41 años al entrar a la Escuela Naval, como cadete de primer año, porque ello se puede resumir en que ha sido de excelencia ocupando diversos cargos y mandos relevantes en la Armada, lo cual se ve reflejado en el actual mando que desempeña, como Comandante en Jefe de la Armada.

Sin embargo y no obstante lo anterior, deseo señalar y destacar que durante su cometido como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, desarrolló y llevó a cabo una política de crecimiento y difusión del Servicio, dando a conocer su quehacer profesional y afianzando su presencia tanto a nivel Institucional y nacional como internacional.

El esfuerzo personal desplegado con personeros de gobierno, servicios públicos, usuarios privados e internamente en la propia Armada, para dar a conocer la excelencia y calidad del personal Litoral ha sido constante y comprometido, digno de un gran encomio.

A lo anterior hay que reconocer que, durante su gestión se consolidó un anhelo de muchas generaciones de oficiales que fuimos parte activa del querido escalafón Litoral, como fue el hecho que la carrera del oficial Litoral culminara en el grado de Contralmirante.

Si bien es cierto que la decisión anterior era de exclusiva responsabilidad del Comandante en Jefe de la Armada de aquel entonces, estamos seguros que el Almirante don Rodolfo CODINA Díaz, en su compromiso con el Servicio del Litoral y su gestión personal ante el Comandante en Jefe, influyó para que este último adoptara tan trascendental decisión.

Basado en los antecedentes anteriores e interpretando una especie de trilogía formal y tangible en: los estatutos de la Cofradía Hombres del Litoral, en el diseño y

heráldica de la medalla y en los méritos reconocidos a quien se otorga, el Directorio de la Cofradía acordó que la primera condecoración fuera recibida por aquella persona que se haya distinguido por su sobresaliente actividad oficial en desarrollar y engrandecer el servicio público marítimo de Chile y por su notable y noble aprecio al Servicio del Litoral.

En consecuencia, el Directorio de la Cofradía, en pleno, consideró que las meritorias y exigentes premisas se daban dignamente en la persona del entonces Vicealmirante don Rodolfo CODINA Díaz en su desempeño como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. En tal virtud, en Mayo del presente año, se convocó a una Asamblea de litorales, en sesión extraordinaria, llevada a efecto el día 16 de Junio para tratar exclusivamente este punto. Como resultado se acordó, por unanimidad, condecorar con la medalla al mérito "Hombres del Litoral" al señor Comandante en Jefe de la Armada Almirante don Rodolfo CODINA Díaz

En mérito a lo resuelto y en conformidad al procedimiento estatutario de rigor, se ha extendido el correspondiente despacho, que da término a la gestión originada, como idea, a fines del año 2004.

Señor Almirante, solicitamos reciba este reconocimiento, simbolizado en esta condecoración, como testimonio de agradecimiento de los miembros de esta Cofradía por su compromiso demostrado con la especialidad Litoral, de la cual nos sentimos orgullosos de ser parte de ella como oficiales de la Armada de Chile en servicio activo o pasivo.

Por último desde esta misma tribuna queremos comprometernos, una vez más, haciendo pública nuestra lealtad hacia la Armada y hacia su persona, quedando la Cofradía Hombres del Litoral a disposición de la Institución para lo que se considere menester.

He dicho



NOTA: Discurso pronunciado por el Presidente de la Cofradía "Hombres del Litoral", Litoral Manuel COFRE Muñoz, durante la recalada efectuada el 14 de Octubre de 2005 con motivo del homenaje y condecoración al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Rodolfo CODINA Díaz.

**MEDALLA Y DIPLOMA OTORGADOS AL C. J. A. ALMIRANTE DON
RODOLFO CODINA DIAZ**



**HOMBRES BRAVOS DEL LITORAL
“CABALLEROS DE OCÉANO Y DE VIDA”**

*En virtud de lo establecido en el Artículo Vigésimo Segundo, del Estatuto de la Cofradía “Hombres del Litoral”, se otorga la condecoración:
“Medalla al Mérito Hombres del Litoral”*



**AL Sr. COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA
ALMIRANTE**

DON RODOLFO CODINA DÍAZ

Por haber comprometido el reconocimiento y la gratitud de la Cofradía por su destacado y permanente apoyo a engrandecer la especialidad Litoral durante su desempeño como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Valparaíso, a catorce días del mes de octubre de dos mil cinco.

Litoral Presidente

FOTOGRAFIAS DE LA RECALADA EFECTUADA PARA CONDECORAR CON LA MEDALLA AL MERITO “HOMBRES DEL LITORAL” AL SR. COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA, ALMIRANTE DON RODOLFO CODINA DIAZ.



Imposición de la condecoración Medalla al Mérito Hombres del Litoral” al Sr. C. J. A. Almirante don Rodolfo CODINA Díaz

Diploma otorgado junto con la medalla al mérito al Sr. C. J. A. Almirante don Rodolfo CODINA Díaz



Discurso de agradecimiento del Sr. C. J. A. por la condecoración otorgada



El Presidente de la Cofradía, Litoral Manuel COFRE Muñoz, acompañado en la mesa principal por el Sr. C. J. A. Almirante don Rodolfo CODINA Díaz y el C. A. LT don Edwin FORSCH Rojas

Vista parcial de litorales asistentes a la recalada en homenaje al Sr. C. J. A., en momentos que el Litoral Secretario don Néstor CAÑETE Rivera informa sobre el boletín Meteorológico.



El Comandante en Jefe de la Armada Almirante don Rodolfo CODINA Díaz, el OLMA C.A. don Erwin FORSCH Rojas y los litorales asistentes a la recalada.

HISTORIA DE MI BITACORA PERSONAL

VARADA DE LA M/N "LIRCAY"
PARTE II

En la primera parte de este relato de la Historia de mi Bitácora Personal, publicado en la edición anterior de la Revista "Bonanza", les conté las circunstancias en que nos varamos en los bancos de coral conocidos como "Quitasueño Bank", ubicado en el Mar Caribe, entre Jamaica y Honduras, cuando navegábamos a bordo de la M/N "Lircay" desde Panamá con destino a Veracruz, México. El buque navegando a una velocidad de crucero de 15 nudos embistió el bajo a las 02:40 hrs, quedando montado sobre el banco hasta la bodega número tres, la popa, a partir del caserío y las bodegas cuatro y cinco, quedaron a flote. El propósito de esta segunda parte es relatar las principales anécdotas y experiencias vividas a bordo durante el largo período que estuvimos en esa incómoda posición.

Hemos completado la primera semana varados, el problema más inmediato es la carencia de agua dulce porque los estanques se contaminaron con agua de mar. Afortunadamente hay suficiente bebidas y agua mineral a bordo.

El intenso tráfico inicial de mensajes, producto del constante intercambio de información con nuestros armadores y con el US Coast Guard, ha disminuido y hemos organizado un sistema de horarios con los buques de la flota C.S.A.V, que me mantenían atención especial, en consecuencia ya no es necesaria una atención permanente, lo que me permite destinar algún tiempo al descanso.

Nos han comunicado que los armadores hacen gestiones para tratar de rescatar la nave, para lo cual estarían contratando a una empresa holandesa especializada en rescate con base en Curazao. Al mismo tiempo nos informan que se ha contratado un barco pequeño en Jamaica, que por su bajo calado podrá acoderarse al Lircay para abastecernos de agua dulce y rescatar parte de la carga que es posible salvar, todo lo cual nos da cierta tranquilidad.

Una semana estresante.

Esta primera semana ha sido bastante agotadora. A la tensión permanente a que estamos sometidos por la situación en que nos encontramos, se suma el hecho de no haber podido disfrutar durante las noches del sueño reparador que tanto necesitamos, por

el contrario, hemos pasado gran parte de las noches reunidos en el Salón de Oficiales (Cámara), algunos conversando y tomando café preparado con agua mineral previamente hervida, mientras otros tratan de dormir en los sillones.

Desde los primeros días los esfuerzos a que está sometido el buque producen fuertes y preocupantes crujidos en su superestructura, acrecentados estos en el interior del buque debido a que los mamparos están forrados en madera. Estos crujidos y chirridos en el silencio de la noche, sumados a la soledad del camarote, nos llena de preocupación y nos impide conciliar el sueño, nos acordamos de nuestros seres queridos, pensamos en la situación en que nos encontramos y en la posibilidad de que el buque se pueda partir, a pesar de la opinión en contrario del “Chief” (Jefe de Máquinas) y del Capitán. Todo esto incentiva nuestra imaginación, nos invade el temor y finalmente decidimos levantarnos y dirigimos al Salón para estar junto al resto de los compañeros y apoyarnos mutuamente hasta que aclare.

Fuerte estampido nos sobresalta.

Nuestros temores se confirman cuando una madrugada sentimos un fuerte estampido en el exterior del buque, parecido al disparo de un fusil, todos nos sobresaltamos y nos quedamos mirando con un gesto de pánico e interrogación, ¿Qué habrá pasado?, rápidamente nos organizamos en dos grupos y recorrimos ambas bandas de proa a popa provistos de linternas, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un accidente, porque en determinados momentos la marejada golpeaba en la popa y barría toda la cubierta, completado el recorrido no logramos ubicar el origen del estampido y decidimos hacer otra inspección con luz de día.

Temprano en la mañana el Primer Piloto llegó con la noticia: se había cortado un remache en la borda por la banda de Babor y el casco se estaba rajando, rápidamente fuimos a mirar y comprobamos que efectivamente la rotura se había producido a la altura de la bodega N° 3, que es el punto de apoyo del buque sobre las rocas produciéndose un efecto de pivoteo al subir y bajar la popa por efecto de la marejada. En el punto de corte del remache había una separación de aproximadamente una pulgada y en el casco una rajadura vertical de aproximadamente un metro, la cual con toda seguridad iba a aumentar en la medida que el buque hiciera mayor esfuerzo. Posteriormente advertimos que en la banda de estribor también se estaba agrietando el casco. Todos estos acontecimientos son informados inmediatamente a los armadores, para que a su vez informe a la empresa de salvataje.

La primera lluvia tropical.

Mientras esto acontecía, se deja caer el primer aguacero desde nuestra permanencia en ese lugar. Típica lluvia tropical del mes de Agosto, con truenos y relámpagos lo que nos permitió hacer acopio de agua para la comida y por fin poder bañarnos con agua dulce. En mi caso, estando mi camarote a la altura del Puente de Gobierno, aproveché las lonas dispuestas para hacer sombra en los alerones del puente, aflojando un poco las amarras logré que se acumulara gran cantidad de agua sobre las lonas, la cual empujándola con una escoba lograba que escurriera por un extremo en forma de cascada, resultando una excelente ducha.

Muchas veces, cuando el calor y la humedad nos agobiaban, tuvimos la intención de bañarnos en las tibias aguas del Caribe, pero como todos habíamos escuchado alguna

vez que ese mar está infestado de tiburones, nunca nadie quiso comprobar si esto era cierto o solamente una fábula.

Llega el primer barco jamaicano.

Alrededor del décimo día llega a nuestro costado el primer barco procedente de Kingston, Jamaica, a buscar carga y a entregarnos agua. Era un pequeño barco de dos bodegas que gracias a su poco calado se podía atracar a nuestro costado sin tocar fondo. El Capitán era un pintoresco personaje jamaicano al que le pusimos “walkie talkie” porque, al carecer de megáfono o algún sistema de comunicación, ordenaba las maniobras de atraque desde el puente hacia proa y hacia popa con destemplados gritos acompañados de sendos garabatos dirigidos a sus subalternos a cargo de las maniobras, ignorándonos completamente a nosotros que observábamos en primera fila del “Lircay” el entretenido espectáculo.

Teníamos muchas expectativas por el agua que nos traía, tan necesaria especialmente para cocinar, pero cuando la vimos supusimos que los estanques del buque estaban muy sucios o que talvez la habían bombeado desde una poza o un charco en Kingston, el asunto era que el agua tenía aspecto turbio y mal olor, aunque el Capitán jamaicano nos aseguraba que era agua potable. Por seguridad se dispuso evitar su consumo y seguir haciendo acopio de agua lluvia, dejando esta agua jamaicana como reserva para ocuparla solamente en caso de necesidad y previamente hervida.

En este barco, junto con parte de la carga de las bodegas 4 y 5, que estaban intactas, se debió embarcar el primer grupo de Oficiales y Tripulantes del “Lircay”, cuya presencia a bordo no era imprescindible, los cuales volarían de regreso a Chile desde Kingston. Se había dispuesto disminuir la dotación de la nave en consideración a la escasez de víveres y de agua dulce existente a bordo sin saber aún cuanto tiempo más deberíamos mantenernos en esa situación.

Dentro de este primer grupo que dejaba el buque estaba incluido el joven Cuarto Ingeniero, quién como se dijo en la primera parte de este relato, cumplía su primer viaje al extranjero y había visto truncado sus deseos de conocer México y los puertos siguientes contemplados en nuestro itinerario por el Golfo de México y todas las bellezas que le habíamos contado. Este joven Oficial, al saber que tenía que dejar el buque para retornar a Chile, hizo todo lo posible por permanecer a bordo, salió a peticiones con el Capitán y trató de convencerlo de lo útil que podía ser él a bordo, dispuesto a trabajar en lo que se le ordenara, incluso para atender a los oficiales como “muchacho de cámara” (mozo), pero todos sus esfuerzos resultaron infructuosos y con mucha pena se despidió con un abrazo a cada uno de los que permanecíamos a bordo y se embarcó en el pequeño barco que los trasladaría hasta Kingston, cabizbajo y con el rostro bañado en lágrimas.

Llega el “Rescue”.

Al fin nos sentimos acompañados y más seguros cuando vemos en el horizonte la figura del Remolcador de Alta Mar de bandera liberiana “Rescue”/ ELAJ que se acerca a nuestra posición, fondeando a aproximadamente media milla de nosotros, bajan un bote a motor y al poco rato se presenta a bordo el Capitán Hellendorf, un viejo lobo de mar de origen holandés, a cargo de la partida de salvataje, acompañado de dos asesores técnico, quienes de inmediato se reunieron con el Capitán, 1er. Ingeniero y 1er. Piloto para estudiar la situación del buque y posteriormente efectuar un reconocimiento interior y

exterior de la nave para formase una idea lo más exacta posible de la situación en que se encontraba y poder determinar si era factible zafarla.

El “Rescue” era un inmenso remolcador, que según supimos posteriormente, tuvo un destacado desempeño durante la segunda guerra mundial, bajo bandera de USA. Poseía una gran maestranza capaz de fabricar piezas y herramientas según necesidades.

Uno de los primeros trabajos de envergadura realizados, fue reforzar el casco del buque mediante la soldadura de sendas planchas de acero a modo de parches sobre las grietas producidas en ambas bandas. Los parches abarcaron desde la borda hasta más abajo de la línea de agua y esa fue la primera ocasión, en mi corta vida de marino, que pude apreciar cómo se podía soldar bajo el agua.

Comienza el alije de la carga

En los días siguientes se comienzan las faenas tendientes a sacar la carga de las tres bodegas que estaban inundadas al mismo nivel del mar, armando maniobras con las plumas del buque operadas por tripulantes del “Lircay” y del “Rescue”, mientras se esperaba la llegada de personal extra contratado por la empresa de salvataje en Kingston, especialmente marineros y soldadores, además de gran cantidad de material necesario para las maniobras, todo lo cual llegaría en la próxima recalada del pequeño barco jamaicano cuyo nombre quedó en el olvido.

Cabe hacer presente que Capitán Hellendorf, al apreciar la mayor cobertura de nuestra radio estación, desde donde cursábamos diariamente extensos mensajes a Nueva York y Valparaíso, solicitó cursar su tráfico de mensajes a través de nuestro buque. Aunque en el aspecto personal esto significaba un trabajo adicional, accedimos gustosos porque el espíritu de la dotación que permanecíamos a bordo era colaborar en todo lo que fuera posible para el éxito de la misión.

A los pocos días de trabajo se forma una isla al costado del buque compuesta por una maraña de fierros de construcción procedentes de Huachipato, que retorcidos eran sacados desde la bodega N° 1 y lanzados al mar que tenía poca profundidad en ese lugar.

Por otro lado las bodegas 2 y 3 (las más grandes del buque), estaban atochadas de bobinas de papel que llevábamos como carga para México, las cuales, por efectos del agua, estaban hinchadas y apretadas en las bodegas. Ante la imposibilidad de sacar las bobinas completas, se optó por palas mecánicas operadas con la maniobra de las plumas, pero estas palas resbalaban sobre la bobinas y apenas rasguñaban el papel sacándolo a pedazos. La dificultad para sacar el papel de las bodegas, fue el factor principal que prolongó las faenas de reflotamiento de la nave.

Segunda recalada del barco jamaicano

Arriba por segunda vez el barco procedente de Kingston, Jamaica, al mando de su pintoresco capitán y trae a bordo una veintena de trabajadores contratados para las faenas a bordo del “Lircay”, todos de raza negra, incluidos dos hindúes que según pudimos apreciar posteriormente, eran expertos soldadores. Estos extraños personajes,

que eran sumamente delgados, no comían nada de lo que se preparaba a bordo y nunca supimos de qué se alimentaban ni cómo sobrevivían.

Al zarpe de este barco regresa el último grupo de la dotación que deja la nave y quedamos reducidos a cinco Oficiales y tres tripulantes. Todas las faenas concernientes al rescate de la nave quedan a cargo de la empresa de salvataje, excepto las comunicaciones que como se dijo, estaban a cargo nuestro.



Vista satelital del “Banco Quitasueño”

Pesca de Langostas

Un día que amaneció despejado y con viento calma vimos acercarse una pequeña goleta pesquera que pasó navegando cerca nuestro para ir a fondearse al otro lado de los arrecifes, donde había fondo de arenas blancas, lo cual se advertía desde nuestra posición por el color verde claro de sus aguas. Una vez fondeada la goleta, bajaron media docena de pequeñas embarcaciones tipo piraguas tripuladas por dos hombres cada una.

A medida que se acercaban a nuestro costado, nos enteramos de que eran pescadores de langostas provenientes de la Isla Providencia, que forma parte del Archipiélago de San Andrés, pequeñas islas de jurisdicción colombiana ubicada en el Caribe, frente a Honduras y relativamente cerca de nuestra posición.

Estos pescadores, de raza negra pero de piel cobriza y algunos de pelo castaño-amarillo, pescaban con arpón. Mientras uno mantenía la embarcación con los remos, el otro, provisto de una caja con un visor de vidrio, escudriñaba el fondo marino, y de pronto se zambullía sin más equipo que la pistola con el arpón armado, para aparecer al rato con una langosta atravesada por el arpón. También capturaban algunos peces de vivos colores. Una característica de estos buceadores que nos llamó profundamente la atención, era la gran capacidad pulmonar para mantenerse tanto rato bajo el agua, lo que nos hizo compararlos con los patos “guanay”.

Algunas de estas piraguas se acercaron al buque para ofrecernos langostas a cambio de algunas cosas, especialmente madera de estiba. Después de un rato de negociación acordamos un trueque de langostas por vino chileno y tablas, además de todo el fierro que quisieran llevarse del que estábamos botando. De esta forma adquirimos como una docena de estos exquisitos crustáceos, un poco más chicos que los de Juan Fernández, los cuales cocimos en un gran fondo con agua de mar y las comimos en cubierta. Era tal la ansiedad por probar este manjar recién sacado del mar, que no tuvimos paciencia para esperar que se enfriaran y las comimos medias calientes. Las

consecuencias de este apuro, fue que algunos de nosotros sufrimos una especie de intoxicación y por mucho tiempo no pudimos comer ni oler ningún tipo de crustáceo, fuera langosta, camarón, langostino o jaiba.

Pesca de Barracudas

Por la experiencia de la goleta pesquera supimos que en la zona sobre la cual nos encontrábamos varados podíamos pescar varios tipos de peces que habitan los bancos de coral. Esto nos entusiasmó y haciendo uso de los elementos de pesca que vienen incorporados en el equipo de sobrevivencia de los botes salvavidas, nos dispusimos a pescar desde un costado del buque. No pasó mucho rato para sentir la primera picada y sacar un pequeño pez de vistosas franjas amarillas y verdes y a medida que perfeccionamos la técnica sacamos varios tipos de peces de diversos colores y tamaño, pero en un determinado momento, al recoger la lienza con el pez, sentimos un fuerte tirón que después de un momento de resistencia aflojó.

Pensando que había sido un pez más grande que había picado y que después se había soltado, recogimos la lienza y con sorpresa vemos solamente la cabeza de un pescado agarrada del anzuelo. Cómo esto ocurrió varias veces, le fuimos a preguntar al Capitán Hellendorf qué podía ser, quién, al ver la cabeza colgando del anzuelo, nos dice ¡Ah, esas son las barracudas! Ante nuestra confusión, nos explica que las barracudas son unos peces habituales en las aguas cálidas y que abundan en el Caribe, miden entre 1 y 1,5 metros y, en proporción a su tamaño, es uno de los peces más voraces que existen, pero también son comestibles y muy buenos. Nos lleva al costado y nos muestra unos pequeños cardúmenes de no más de 5 a 10 peces nadando a media agua en torno al buque y se ofrece para ayudarnos a pescar una. Ante nuestro entusiasmo, arma un equipo utilizando como lienza el cabo de un “nivelay” y un gancho de la carne con un pedazo de trapo rojo como señuelo. La técnica consistía en lazar el anzuelo lo más lejos posible y recogerlo rápidamente, de manera que viniera saltando sobre la superficie del mar.

Después de varios intentos sentimos un fuerte tirón y pudimos ver, en la claridad del agua, cómo la barracuda atrapada luchaba por soltarse del anzuelo al mismo tiempo que trataba de esquivar los ataques de las otras barracudas que se la querían comer. Finalmente logramos subirla a bordo y quedó saltando en cubierta, tenía la forma de una sierra grande, pero nadie de nosotros se atrevía a acercarse porque en el hocico lucía unos terribles dientes parecidos a los colmillos de un perro. El Capitán Hellendorf ubicó un palo en cubierta y de un certero golpe en la cabeza puso fin al espectáculo. A pesar de que venía toda mordisqueada por sus propias compañeras, igual la preparamos, era de carne blanca y firme así que la mitad la hicimos ceviche y la otra mitad frita.



Barracuda

Tiburones a la vista.

Ya han transcurrido alrededor de 20 días, el trabajo a bordo es una rutina, se avanza lentamente en el alije del buque y a nosotros nos invade la nostalgia y el recuerdo de los seres queridos. A pesar de los mensajes de familiares que hemos recibido a través de la radioestación de la compañía en Valparaíso, sentimos la necesidad de leer una carta del ser querido ya que las últimas las recibimos en Panamá y sabemos que las próximas nos esperaban en Veracruz y puertos siguientes. Le hemos pedido a la compañía que instruya a las agencias para que nos manden la correspondencia a Kingston y las pueda traer el barco que está alijando las bodegas 4 y 5, pero no ha dado resultado, lo que nos tiene muy afectados anímicamente. A esto contribuye nuestro aspecto, porque desde el primer día nadie se ha afeitado y a estas alturas lucimos barba y pelo largo. Además nuestra tenida de trabajo en esa zona, consistente en pantalón (short) y camisa manga corta de color caqui, normalmente mojada por la transpiración y la humedad tropical, nos dan un aspecto de verdaderos náufragos

Para sobreponernos a este estado de ánimo, decidimos organizar una serie de eventos a bordo con la gente del "Rescue", como campeonatos de pesca, juegos de salón y un gran asado a la chilena con empanadas incluidas. Este último evento tuvo tanto éxito que a petición del Capitán Hellendorf tuvimos que repetirlo una semana después.

Habíamos observado que parte de la tripulación del "Rescue", cada cierto tiempo hacía un viaje en un bote a motor a la zona donde estaba el banco de arena. Intrigados le preguntamos a un tripulante qué iban a buscar a ese lugar y nos dice que van a sacar caracoles de esos grandes haciendo el gesto con las manos como tomando un pequeño melón. Tratamos de convencerlos de que nos vendieran uno, pero no fue posible porque los traían para su consumo, pero el patrón del bote, un negrito muy amistoso, nos dice: ¿porqué no van a buscar Uds.?, si quieren yo los puedo llevar. Ante este gentil ofrecimiento y pensando en una aventura más, corrimos a pedirle permiso al Capitán, quién en un principio se negó rotundamente, aduciendo, con razón, que nos podía pasar algo y él ya tenía suficientes problemas como para añadir otro. Sin embargo, ante nuestra insistencia y dándole la seguridad de que tomaríamos todas las precauciones del caso, nos autorizó y nos embarcamos en el bote a motor cuatro personas. En el trayecto el patrón nos indicó el procedimiento para ubicar y sacar los caracoles el cual consistía básicamente en sumergirse y recorrer el fondo de arena para ubicar a los caracoles que normalmente están semienterrados y se pueden ver, de lo contrario hay que escarbar donde apareciera un promontorio.

Llegando al lugar elegido, el Patrón no indica que ya podemos zambullirnos y que él se mantendrá en el bote cerca de nosotros, la profundidad estimada era de tres metros. Nosotros consideramos que no era mucho y con todo nuestro entusiasmo nos zambullimos en las cálidas y transparentes agua del Caribe, pero la realidad nos demostró que no estábamos capacitados ni entrenados para ese tipo de ejercicio, porque ninguno de los cuatro que participamos en esa experiencia, lograba mantenerse el tiempo suficiente para poder buscar en el fondo y rápidamente tenía que salir a tomar aire a la superficie. En mi caso personal apenas alcanzaba a llegar al fondo, pegar dos o tres rasguños en la arena y tenía que salir inmediatamente a tomar aire. Más aterrizados en nuestra propia realidad, nos conformábamos con sacar aunque fuera uno sólo para llevarlo de muestra al buque. Estábamos entretenidos en esos menesteres, cuando el patrón del bote, que se encontraba a cuatro o cinco metros de nosotros, con los ojos desorbitados, empieza a gritar: ¡Shark!, ¡Shark!, ¡Shark! (¡Tiburón!, ¡Tiburón!, ¡Tiburón!).

Escuchar los gritos del negrito y ver su cara de espanto con sus ojos blancos, fue incentivo suficiente para nadar desesperadamente hacia el bote y prácticamente saltar a bordo. Mención aparte merece el caso del Segundo Ingeniero, que se encontraba un poco más alejado del bote que el resto, y en su desesperación nadaba tan rápido que sus brazos parecían las aspas de una hélice girando en el agua, a tal punto que al llegar junto al bote pasó por sobre el Primer Ingeniero que estaba tratando de subirse, pisando en sus espaldas y hombros para tirarse adentro del bote.

Pasado el susto el Patrón inició de inmediato el regreso mientras nosotros tratábamos de ubicar a los tiburones, como no vimos nada anormal, consultamos al Patrón, quién nos aseguraba que había visto varios tiburones acercándose a nuestra posición y que después se habían hundido. Nunca supimos si era verdad o fue una pesada broma del negrito, la conclusión fue que la aventura terminó sin ningún caracol y con un gran susto. Posteriormente conseguí mediante trueque un bonito caracol, cuya concha, lavada y pulida tiene asignado un lugar en el living room de mi casa.

Nos preparamos para desvarar la nave

Ha transcurrido un mes sobre el “Quitasueño Bank” y se trabaja en la etapa final para iniciar la maniobra tendiente a zafar al buque. Se ha sacado prácticamente toda la carga que ha sido posible, el buque se ha levantado un poco a popa y ya no se golpea tanto en las rocas. Ahora el punto de pivoteo se desplazó a la altura de la bodega dos. La idea de los especialistas es levantar un poco más el buque a proa inyectando aire en las bodegas 1, 2 y 3 y sellar las tres bodegas con planchas de acero a la altura del piso del entrepuente bajo, lo que pasaría a ser el fondo del buque. Estos buques tenían tres divisiones en las bodegas: la bodega propiamente tal (lower hold), que es la parte baja de la bodega y la más grande, después viene el entrepuente bajo (lower tweendeck) y el entrepuente alto (upper tweendeck).

Las planchas de acero se soldaron sellando las tres bodegas en el lugar indicado y para reforzar estas planchas, se colocaron a modo de puntales con la cubierta superior, las “galeotas” (estructuras longitudinales de fierro que se utilizan para cerrar las bodegas). Varios compresores se ubicaron en cubierta inyectando aire a las tres bodegas, pero el buque se negaba a subir, lo cual evidenciaba que estaba agarrado muy firme a la altura de la bodega N° 2.

¡Al fin salimos!

Los trabajos habían finalizado, los técnicos habían revisado una y otra vez toda la situación y los cálculos indicaban que el buque debería zafar y, lo que era más importante para todos nosotros, que debería flotar una vez que se “bajara” de las rocas, aunque se sabía que iba a quedar con una estabilidad muy crítica. Se aumentó la inyección de aire a toda la capacidad de los compresores, se ordenó a todo el personal ajeno al buque trasbordarse al remolcador, los botes salvavidas del “Lircay”, que siempre permanecieron colgando de los pescantes, se bajaron hasta casi tocar el agua, además dos botes a motor del remolcador se instalaron a nuestros costados. Estos mismos botes fondearon un boyarín a cada banda del buque a unos cien metros de distancia, a los cuales se tomaría demarcación para ver si el buque se movía.

Tomadas todas las providencias del caso, temprano en la mañana del 40° día el “Rescue” comenzó a tirar, alternando los ángulos de tiro cada cierto tiempo, pero

transcurridas las primeras tres horas de esfuerzo, nada había pasado, aparte del nerviosismo y la expectación de los que permanecíamos a bordo que sentíamos las vibraciones del buque y veíamos como el cable de acero utilizado por el remolcador, de aproximada 4 pulgadas de mena, se tesaba y a nuestro parecer se estiraba como elástico, no se notaba avance, hasta que cerca del mediodía, el Primer Piloto informa al Capitán que tomando como referencia los boyarines, el buque se movió un poco, lo cual se comunicó de inmediato al Capitán Hellendorf. Por mi parte mantenía permanentemente informados de los acaecimientos al resto de la flota CSAV que se mantenía expectante en la frecuencia convenida.

Renovados los esfuerzos del remolcador y después de cambiar nuevamente de ángulo de tiro, sentimos a bordo un fuerte estremecimiento y el ruido producido al deslizarse el buque sobre las rocas, para finalmente sumergirse hasta que el mar cubrió toda la cubierta y después de algunos segundos aflorar y quedar flotando con una borda de aproximadamente un metro y medio.

Vivimos momentos de gran tensión a bordo, entre los gritos que daba el Capitán Hellendorf a través del equipo radiotelefónico desde el "Rescue", celebrando el éxito de la maniobra, nosotros apoyados en los elementos de medición que se habían instalado y con la observación de los botes que se mantenían en los costados, estábamos preocupados de asegurarnos de que el buque se mantuviera a flote y adrizado. Transcurridos unos minutos, al comprobar que el buque se mantenía estable, con la confirmación que nos daban desde el remolcador de que todo estaba "Okay", nos embargó una gran emoción y los pocos Oficiales que permanecíamos a bordo, nos abrazamos al Capitán que también muy emocionado nos daba las gracias, y espontáneamente entonamos nuestro Himno Nacional a todo pulmón, como una forma de descargar todas las tensiones acumuladas.

El "Lircay" fue fondeado en lugar seguro, mientras el "Rescue" cambiaba el cable de remolque desde la popa hacía la proa y se preparaba la maniobra para iniciar el remolque hacia Panamá.

De regreso a casa

Temprano en la mañana iniciamos el remolque con destino al Canal de Panamá. Se había dispuesto que solamente el Capitán y el 1er. Ingeniero permanecerían a bordo del "Lircay", mientras que el resto debimos trasladarnos al remolcador. Antes de cambiarme de buque, dejé sintonizado un equipo radiotelefónico en una frecuencia de enlace con el remolcador para que el Capitán se mantuviera permanentemente en contacto con nosotros y avisé a todos los colegas de los otros buques de la compañía que a partir de ese momento atendería los horarios desde el remolcador, para lo cual solicitaba especial atención a los que estaban más cerca, dada las inferiores características de los equipos del "Rescue" que eran muy viejos.

La navegación con el remolque fue muy lenta, 4 a 5 nudos, y desde el remolcador se apreciaba al "Lircay" como sobrecargado, sumergido muy por encima de la línea de flotación. En momentos, por efectos de la marejada, adquiría un pesado balance, lo que comprometía su estabilidad.

El segundo día fue más tranquilo, con mar llana y cielo despejado. Ya más relajados porque esa tarde llegaríamos a la zona del Canal de Panamá. Nos

encontrábamos almorzando en el “Rescue”, cuyo comedor quedaba bajo cubierta, cuando de improviso se paran las máquinas y quedamos a oscuras. ¡Puchas! exclamó alguien “se vino la planta abajo”, ojala que no sea nada grave para que podamos llegar luego, en ese instante nos acordamos del “Lircay” y salimos corriendo a cubierta pensando que con la viada que traía, se nos podía venir encima. Desde cubierta vimos como efectivamente el buque venía avanzando lentamente a nuestra popa, como siguiendo la estela y el remolcador sin poder moverse.

Corro rápidamente a la radio del remolcador para avisarle al Capitán que se mantenía en el “Lircay” lo que había ocurrido, pero el “tarro” del remolcador solamente funcionaba con el poder principal. Ante esta situación nada podíamos hacer fuera de gritar y silbar tratando de hacernos oír sin resultados. Afortunadamente el “Lircay” pasó lentamente muy cerca de nosotros dejándonos atrás e incluso nos tiró un poco con el cable de remolque haciéndonos virar y quedar popa con popa.

Posteriormente, una vez solucionado el problema y reiniciada la navegación, pudimos conocer por radio la versión del Capitán. Resultó que al igual que nosotros, el Capitán con el 1er. Ingeniero también se encontraban almorzando en la cocina y no se percataron del problema del “Rescue”, hasta que al volver al Puente y mirar hacia proa no divisaron al remolcador, quedando muy intrigados. Empezaron a llamar por radio y como no tenían respuesta ni tampoco nos veían, se empezaron a preocupar, llegando a pensar incluso que el remolcador se había hundido, hasta que al “Chief” se le ocurre salir a uno de los alerones del puente y mirar hacia popa dándose cuenta de que el remolcador estaba justo por la popa de “Lircay”.

Al ponerse el sol por fin enfilamos hacia la zona del Canal de Panamá. Al acercarnos vemos que una flotilla de cuatro remolcadores vienen a nuestro encuentro y rápidamente se ubican de a dos por banda a los costados del “Lircay” y prácticamente lo llevan en vilo hacia el sitio asignado. Al ver este despliegue de medios nos dijimos “estos gringos que son exagerados”. La explicación del Práctico fue que por las condiciones en que venía el buque, no podían correr el riesgo de que se hundiera a la entrada del Canal, y tenían mucha razón.

Al día siguiente me embarqué en un avión con destino a Chile, a bordo del “Lircay” permanecerían por unos días más el Capitán, Primer Piloto y Primer Ingeniero para coordinar los trabajos del dique. Habían transcurrido 43 días desde el momento en que nos varamos y dos meses desde el zarpe de Valparaíso. Mi Libreta de Embarco registra mi ingreso a Chile por Pudahuel el 12 de Septiembre de 1967. Mi familia me esperaba en el aeropuerto, incluida mi polola (actual esposa) y el reencuentro fue muy emotivo, mi aspecto de náufrago con barba y pelo largo fue motivo de bromas. Mi intención era arreglarme la barba y dejármela por algún tiempo, pero esa idea no prosperó, porque el roce de la barba le produjo a mi polola una reacción alérgica en la cara, motivo por el cual solamente me duró 48 horas, pero el bigote, que nació con la varada de la M/N “Lircay,” nunca más me lo he cortado.

Autor: Litoral Germán Valdivia Ibarra

ALOCUCIÓN DE HOMENAJE DE LA COFRADÍA CON MOTIVO DEL DÍA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL, JUNIO DE 2006.

Hoy en nuestra recalada de Junio hemos querido, al igual como hemos hecho en ocasiones anteriores, recordar el día de la Marina Mercante Nacional, cuyo aniversario se efectuará el próximo 26 de Junio que fue estatuido por el D. S. N° 126 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Cabe y es conveniente recordar el fundamento entregado por el Gobierno en dicho decreto el que dice que con fecha 24 de Septiembre de 1990, con ocasión de la celebración en la ciudad de Valparaíso, de una solemne ceremonia en homenaje a la Marina Mercante Nacional, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, representantes de la Asociación Nacional de Armadores, del Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional, del Centro de Oficiales de Comunicaciones de la Marina Mercante Nacional, del Sindicato Nautilus de Capitanes de la Marina Mercante Nacional, de la Federación de Tripulantes de Chile, del Sindicato Profesional de Oficiales y del Instituto de Ingenieros de la Marina Mercante Nacional, suscribieron un acta de intención en la que acordaron promover, apoyar y difundir con los mayores esfuerzos las actividades de la marina mercante nacional y, como una manera de adherir a esta iniciativa y fomentar en la ciudadanía el conocimiento de las actividades propias de los hombres de mar y de la marina mercante nacional, vitales para el desarrollo marítimo del país, se instituyo el 26 de Junio como el día de la marina mercante nacional, haciendo coincidir esto con la fecha de otorgamiento de la primera patente de comercio para la operación de un buque enarbolando pabellón nacional en el año 1818.

Todos sabemos que la actividad naviera es una aventura marítima, concepto configurado por el transporte por mar que se remonta desde tiempos muy pretéritos hasta nuestros días.

Es así que el transporte marítimo cumple con la finalidad básica de desplazar bienes y personas bajo determinados tiempos y costos para efectuar un acto de comercio. en efecto el comercio, usando el transporte marítimo aproxima los bienes desde el productor al consumidor llegando mas allá de lo nacional, regional o continental, dando un gran valor a los productos al trasladarlos a los lugares que se les necesita, permitiendo satisfacer más adecuadamente los requerimientos y carencias propias de cada pueblo

Para Chile, el transporte marítimo reviste singular importancia y tiene una misión trascendental. con su posición geográfica ubicada en el extremo sudeste de América, con un territorio dotado de una extensa zona marítima y una caprichosa configuración larga y desmembrada en lo que un 80% de su territorio es montañoso con más de tres mil islas diseminadas en la zona sur y austral, marca desde la colonización española un fuerte predominio en el desarrollo nacional y especialmente en su vinculación con las demás naciones.

Resulta quizás de interés recordar, frente a la realidad de la presencia marítima en el desarrollo nacional, que uno de los primeros actos legislativos después de la independencia fue el establecimiento en 1811 de la libertad de comercio con la apertura de los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia, a los buques extranjeros, junto con la posterior dictación de la ordenanza de aduanas para una adecuada regulación del movimiento de mercaderías.

A lo anterior debe agregarse la permanente preocupación del libertador Bernardo O'Higgins por el destino marítimo de Chile expresado en reiteradas oportunidades como gobernante. También hay que recordar a don Diego Portales Palazuelo quien determina tener una marina de guerra y una marina mercante, expresiones de poder que facilitó el realizar el comercio exterior por vía marítima con la propia bandera, en competencia con las potencias marítimas existentes en ese momento.

No debemos tampoco olvidar que el transporte marítimo en Chile, se caracteriza por la concurrencia de diversas instituciones del estado que, bajo sus marcos de funciones y atribuciones fijan, regulan, ejecutan y fiscalizan políticas que interdisciplinariamente conforman la actividad.

A ello cabe agregar la presencia en distintas formas del sector privado tanto en su calidad de cargador o y transportador o en funciones complementarias, centrados en asociaciones, corporaciones, agencias, gremios, sindicatos, consejos, comisiones, y otros que por su quehacer tienen una directa vinculación con los operadores y usuarios del transporte marítimo.

De la actividad ejecutada por buques a vela y a vapor, sencillos en su operación y navegación, de poca velocidad y capacidad, los que permanecían un largo tiempo en los puertos los invito a dar una mirada de cuales son las características de la marina mercante chilena de hoy en día:

- Actividad de libre mercado casi total, respecto a naves extranjeras, sólo se reserva parcialmente el cabotaje y el servicio de remolcadores.
- Subsidiariedad del estado, desregulación de los monopolios laborales y portuarios concesionando los puertos a privados.
- Junto a la operación de naves de bandera chilena, utilización de naves y tripulaciones de conveniencia.
- Algunas administraciones de naves chilenas son operadas por empresas ajenas al armador.
- Puertos muy bien equipados y eficientes, a fin de recibir a grandes naves especializadas de alto valor, buscando reducir los costos al máximo, especialmente, la estadía de la nave en puerto. se moviliza mucho más carga que antaño, más rápido y con empleo de menor personal.

- Las naves son especializadas con equipos técnicos sofisticados para su operación y navegación. la informática, electrónica y maquinarias automatizadas son sustitutos del personal necesario a bordo. las comunicaciones son instancias permanentes, inmediatas y de todo alcance.
- Salvo los graneles la carga se unitiza, paletiza y se containeriza. esto último permite un transporte multimodal de puerta a puerta, proyectándose una operación terrestre a cualquier lugar del interior del país.
- Uniformidad globalizada de las normas técnicas y comerciales así como también en las normas de seguridad y anticontaminantes.
- Las tripulaciones a bordo deben capacitarse y perfeccionarse continuamente, sometidas al efecto de numerosos convenios internacionales.
- En el aspecto internacional, frecuentemente, existe gran competencia de muchas naves por “pocos fletes”, en un mercado con transparencia dificultosa y muchas veces con poca información.
- Las grandes navieras adquieren otras más pequeñas o se asocian o fusionan, originando “megacarries”, con gran poder de negociación y costos de fletes que desplazan a la competencia.
- Asimismo los grandes exportadores e importadores también cuentan con un gran poder de negociación y solicitan mejores y mayores servicios por fletes de menor valor.

Con lo anterior he querido enfatizar los competitivos y especiales escenarios en los cuales deben operar, resistir y sobrevivir las marinas mercantes de los países, especialmente, de los países en desarrollo en el cual la marina mercante de Chile es una de los países latinos que mantiene su vigencia a través del buque desplazándose por el mar, por diferentes líneas de tráfico marítimo y recalando a numerosos países del mundo, situación que debe enorgullecernos debiendo reconocer la alta eficiencia y gestión de los armadores chilenos así como la gran calidad de las tripulaciones chilenas.

Talvez lo único que se ha perdido en la actividad mercante es lo lúdico y el romanticismo del marino mercante cantado y poetizado, antiguamente, en diversos idiomas, por insignes poetas y compositores y como homenaje final al día de la Marina Mercante Nacional y a nuestros invitados recordaré ese romanticismo recitando una parte de “farewell” de Pablo Neruda, uno de nuestros premios nóbeles de literatura:

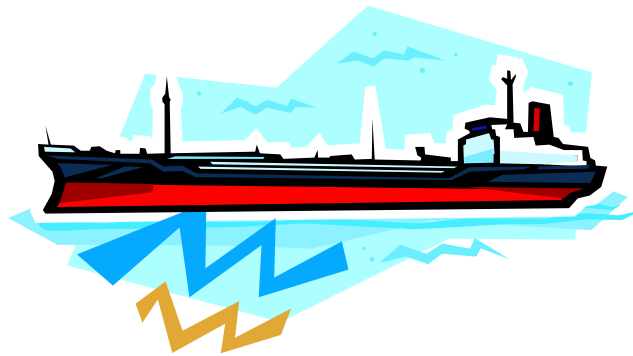
Amo el amor de los marineros,
que besan y se van.
Dejan una promesa

y no vuelven nunca más

En cada puerto una mujer espera,
los marineros besan y se van.
Una noche se acuestan con la muerte
en el lecho del mar

Amo el amor que se reparte
en besos, lecho y pan.
Amor que puede ser eterno
y puede ser fugaz.

Amor que quiere libertarse
para volver a amar



NOTA: Discurso pronunciado por el Litoral Presidente de la Cofradía Hombres del Litoral, Sr. Manuel COFRE Muñoz, durante recalada efectuada el día 16 de Junio de 2006 en homenaje a la Marina Mercante Nacional, a la que asistieron como invitados el Sr. Arturo MARQUEZ Soto, Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos de la M.M.N. A.G. y el Sr. Héctor ARANCIBIA Blanco, Presidente del Colegio de Ingenieros de la M.M.N. A.G.



Recalada 16 de Junio de 2006 - Homenaje al Día de la Marina Mercante Nacional

Declamación del Litoral Mayor Jorge Martin Cubillos

UN POEMA PARA UNA CANCION DE MAR

(Emilio Muñoz Mena)*

*¡Para voces, la noche callada!
¡Para estruendo, el fragor invernal!
¡Para sueño, la nave encantada!
¡Para ruta, las rutas del mar!*

*Capitán, tiene un alma la nave.
La conocen las olas del mar.
La borrasca y la noche lo saben,
Lo repite tu voz, Capitán.*

*¡Escudriña, Piloto el abismo!
Tierra y cielo conjuran a la par.
Y que se abra tu ruta lo mismo
que a tu quilla, las olas del mar.*

*Ingeniero, rebulle tu barco:
Toda fuerza y belleza en su andar.
Pon tu mano, y desata el milagro
de vencer la fuerza del mar.*

*Navegante, la brisa agorera
trae aromas de Patria y de hogar.
¡Avante! Unos brazos te esperan
mientras ríen las olas del mar.*



***Autor fallecido. Profesor de Filosofía de la Escuela Naval " en las décadas 1940 -1950 y Rector del Liceo Eduardo de la Barra de Valparaíso.**

AUDITORIAS VOLUNTARIAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL

En el mes de Diciembre de 2005 durante la 24ª Asamblea de la Organización Marítima Internacional, OMI, los países miembros presentes aprobaron la Resolución A 24/RES. 974 que trata sobre “el marco y procedimientos para el Plan Voluntario de Auditorias para los Estados Miembros de la OMI y la Resolución A 24/973 sobre el Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI. Ambos documentos tratan una nueva materia, innovadora, que por su importancia contribuirá y ayudará seriamente a los países para cumplir con los asuntos que tratan los principales Convenios Marítimos internacionales.

Con los documentos mencionados culminaba un esfuerzo de 5 años de estudio y de trabajo mancomunado del Consejo y de los principales Comités de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino y cuyo fin principal fue elaborar y obtener unos documentos que contribuyeran a garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos principales de la OMI en todo el mundo, así como el cumplimiento de las prescripciones que contienen los convenios internacionales.

Teniendo en cuenta que un gran número de países han aceptado, como parte del proceso de ratificación, asumir plenamente las responsabilidades y cumplir las obligaciones que les imponen los convenios y otros instrumentos en los que son Partes, se seleccionaron en el proceso los siguientes convenios, para verificar su cumplimiento:

- El convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1974, enmendado, con sus Protocolos de 1978 y 1988 incluidos.
- El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Marina por los Buques, modificado por el Protocolo de 1978, MARPOL 73/78 y el Protocolo de 1997.
- El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, enmendado.
- El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, con su Protocolo de 1988.
- El Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.
- El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar de 1972, enmendado.

En el origen de este asunto se consideró que si seguían operando buques deficientes en el mundo, no se debía a lo inadecuado de la reglamentación marítima internacional sobre seguridad y protección ambiental sino que los

Estados Miembros componentes de la OMI, no siempre implantaban de manera sistémica, o bien, si la implantaban, las normas no las ponían en práctica de manera efectiva o no supervisaban su aplicación.

Aunque se consideró que la responsabilidad principal respecto a la seguridad de la nave y su tripulación y la protección del medio ambiente marino les corresponden a los propietarios y explotadores de buques, también se declaró que un sistema internacional en seguridad marítima y de protección del medio marino, para que fuera eficaz dependía de que los Estados lo implantaran e hicieran cumplir la reglamentación pertinente.

Los objetivos que se trazaron para consolidar lo anterior se basó en:

- Mejorar la actuación de los Estados Miembros a la hora de implantar los correspondientes Convenios de la OMI.
- Determinar la conformidad del Estado para implantar en la legislación nacional las normas convencionales específicas de la OMI, referentes a seguridad marítima y a la prevención de la contaminación en el mar.
- Determinar si la implantación del sistema sobre la supervisión de la seguridad por parte del Estado (supervisión por el Estado de Abanderamiento) estaba clara en términos de cualquier delegación que hubiera de efectuarse y, si era a la vez eficaz y competente, es decir mediante el establecimiento y mantenimiento de una Autoridad encargada de la seguridad marítima que estuviera debidamente habilitada y que tuviera suficiente capacidad para tal delegación.
- Evaluar como los Estados Miembros controlan y supervisan la labor de la organización encargada de los reconocimientos y de las organizaciones reconocidas a las que se le deleguen tales atribuciones.
- Facilitarle al Estado auditado el asesoramiento necesario para mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad e instarle, cuando sea preciso, a que prepare y coordine un plan para llevar a la práctica las conclusiones de la auditoría y,
- Transmitir sistemáticamente todas las lecciones aprendidas, según corresponda, para que la OMI pueda examinar más a fondo la eficacia de su normativa.

Los principios que se han tenido en cuenta para desarrollar y ejecutar la Auditoría, en general, se pueden describir como sigue:

- Considerar que el proceso de supervisión de la seguridad descansa en tres pilares: los Estados de Abanderamiento, los Estados Ribereños y los Estados Rectores de Puerto y que la responsabilidad primordial de la supervisión recae en la Autoridad Nacional del Estado de matrícula del buque es decir el Estado de Abanderamiento

- La Auditoria solo podrá llevarse a cabo a petición del Estado que voluntariamente solicite su realización.
- En aquellos casos que las responsabilidades estén distribuidas entre distintas organizaciones de un Estado, se deberá determinar si esas responsabilidades están claramente definidas y quienes la llevan a cabo formalmente.
- El equipo de auditoria del Plan de Auditoria Modelo que se nombre, deberá estar compuesto por distintos profesionales de capacidad reconocida (se estima tres profesionales por Auditoria, sin repetirse estos en otros países), que hayan recibido la correspondiente formación y que estén debidamente cualificados.
- Se garantizará la normalización y la uniformidad en la calidad de la Auditoria y esta tendrá una duración entre siete a diez días.
- Tener en cuenta que cada Estado Miembro tiene su propia manera de desempeñar sus responsabilidades.
- Las Auditorias se realizarán de manera que a los Estados auditados se les brinde la oportunidad de responder al proceso de auditoria dentro de un plazo determinado.
- Se elaborará un informe a la OMI que incluya una sinopsis de la auditoria sin indicación expresa de sus particularidades, además de posibles recomendaciones y de cualquier plan posterior de acción
- Los informes del Plan de Auditoria Modelo serán confidenciales y solo el Estado auditado tendrá acceso a ellos, salvo que deseen poner a disposición de otros interesados resúmenes de las conclusiones y de las medidas que se hayan adoptado.
- Por último el financiamiento para desarrollar las Auditorias provendrá de contribuciones voluntarias, de los fondos de los propios países que voluntariamente solicitan ser auditados y del fondo de cooperación técnica de la OMI. A futuro podría provenir de los fondos presupuestarios de la OMI, dependiendo esto último del éxito que tenga el proceso de auditorias.

El tema es complejo y muy novedoso, dado que los Estados de Abanderamiento tienen una actuación muy distinta entre ellos con diferentes grados de competencia y desarrollo y no se tiene experiencia ninguna al respecto tanto por la OMI como por los Estados Miembros que la componen; puede decirse que la OMI aún esta en etapa de preparación y selección de los Auditores para, posteriormente, enfrentar las peticiones de los países.

Pese a la reticencia inicial sobre este asunto de numerosos países, especialmente los subdesarrollados, a la fecha el someterse a una Auditoria de la OMI, ha ido ganando adeptos y ya 18 países han solicitado voluntariamente a la Organización Marítima Internacional ser auditados bajo la aplicación de los documentos citados inicialmente. La proyección de las auditorias que tiene la OMI en su planificación es desarrollar 25 auditorias en el bienio 2007-2008 iniciando la primera en octubre próximo. Chile, representado por la Dirección General del

Territorio Marítimo y de Marina Mercante de la Armada, es el único país latinoamericano que ha solicitado ser auditado, previéndose que ello se materialice a fines del presente año o a principios del próximo, razón por la cual internamente se está preparando internamente para afrontar con éxito dicho desafío.

A futuro, se espera agregar materias específicas de búsqueda y salvamento marítimo, de protección marítima y otros instrumentos o funciones no contemplados en el presente esquema. También, desde que se inició el estudio de este asunto existió una visión, que se mantiene hacia el futuro, para que la auditoria deje de ser voluntaria y se transforme en obligatoria, lo que puede adquirir mayor seriedad y tener más posibilidades, de acuerdo a la experiencia que generen las primeras auditorias y en la medida que aumenten los países que se integran a este proceso

Por último se estima que las ventajas para los países que se sometan ahora a la Auditoria serán tener una autoevaluación y conocimiento en detalle de su organización, conocer la calidad que tiene en sus procesos y procedimientos normativos y cuales son sus carencias y debilidades en su gestión administradora, lo que le permitirá mejorar su actuación y elevar los niveles de eficiencia como administración y facilitar un mejoramiento continuo para implantar los instrumentos internacionales aplicables.

En lo externo la Administración marítima proyectará, en la comunidad marítima internacional, una imagen de país serio, responsable y capaz, que, se estima, redundará en un beneficio para las naves de servicio exterior de la marina mercante nacional cuando arriben a puertos extranjeros, especialmente en la fiscalización que ejercen los países como Estados Rectores de Puerto y de respeto en la presencia y actuaciones que tengan los representantes chilenos en su desempeño en los foros marítimos internacionales.

Autor: Litoral Manuel COFRE Muñoz



Edificio de la OMI

"Recuerdos... Para No Olvidar"

PRIMERA PARTE

Es difícil narrar a jóvenes Oficiales, de la especialidad que fuesen, artilleros, navegantes, comunicantes, que con el transcurrir de años de logros, experiencias, anécdotas, hechos que con los años marcan toda una vida en que se logró formar una nueva Especialidad. No es entonces el momento de contar, narrar y escribir cosas que a uno le ocurrieron, pero que a los que leen hoy estas "cosas" nada interesantes, NO encierran nada novedoso,...Cada cosa en su tiempo... a un Teniente no se le pueden contar cosas de hace 30 años atrás, ya que el vive el hoy, el presente con nuevas cosas que narrar a sus hijos, pero, y aquí deseo detenerme, lo lógico es "narrar" lo histórico para así tener una idea de como se forma el futuro, por eso me decidí y aquí estoy sentado escribiendo algo para que los Oficiales y no solo ellos todo el personal que hoy forma la Especialidad del Litoral, conozcan y sepan como se logró una especialidad que hoy es una parte íntegra e importante de la Armada, es hoy una "ESPECIALIDAD", que integra una Dirección General de las que la Armada tiene y que componen su estructura enorme y que es la Armada de Chile.

Entonces, es el momento de iniciar lo que es bueno contar a otros, para no olvidar.

Cuando el año 1939, "era un mocoso", así se les decía a los de mi edad, 7 u 8 años de edad, llegué a Valparaíso y vi esa maravilla de hermosura, de trenes que corrían por varias vías, de dos torres inmensas que eran la Aduana de Valparaíso y de un enorme Monumento a "PRAT" (Después lo supe). Jamás pensé que una casita blanca, arriba de un cerro muy grande y con ascensores que subían y bajaban con gente era una escuela y nada menos una Escuela Naval.

Muchos años transcurrieron cuando en mi vida sin pensar mucho y junto con mi amigo de liceo y de toda una vida, presentamos unos papeles de Admisión a la Escuela Naval. Los papeles los dejamos en la guardia de la Escuela Naval y de ahí, no sé hoy con certeza pienso en un olvido involuntario, pero el día que debíamos presentarnos a rendir exámenes nadie nos llamó...ni siquiera una nota recibimos, pero el destino nos tenía fijado otra cosa...mi amigo y yo decidimos ir a preguntar y hablamos con alguien en donde habíamos dejado nuestros papeles...gran movimiento de personas percibimos junto con Gonzalo.

La cosa es que nos llamaron y nos dijeron "están agregados a la lista" así es que preséntense en tal lugar...Pasaron muchas cosas pero lo mas importante fue que personalmente no había comunicado casi nada de mis "correrías" a mi familia, y un día el cartero llegó a mi casa con un sobre que decía "ARMADA DE CHILE ESCUELA NAVAL" desde ese día del año 1947, se inicio mi vida en la Armada, sin saber que después de años iba a formar una parte pequeña de una Especialidad desconocida en ese tiempo, pero que hoy es una Especialidad importantísima en nuestra Armada.

Después de egresar de Oficiales Ejecutivos y hacer un viaje de instrucción maravilloso en el AKAPINTO a pocos años de terminada la 2da guerra mundial, ocurrió una cosa especial. El año 1954 fuimos llamados por el Jefe de Estudios en ese momento y se nos dijo que podíamos, 5 ó 6 oficiales que había la posibilidad de integrarnos a un Escalafón de Oficiales, al margen de los tradicionales existentes y muy especial.

Los Oficiales Ejecutivos que decidimos tomar un nuevo rumbo fuimos cinco que hoy después de tantos años que han pasado, creo que con justicia podría decirse "que iniciamos" lo que hoy con orgullo idealizamos – la Especialidad del Litoral en la Armada de Chile. Por eso la razón me da pleno derecho a decirles a nuestros especialistas del Litoral, que la historia deben conocerla para con orgullo posteriormente decir a otras generaciones de oficiales que pasaron casi 40 años para que la Armada de Chile reconociera que debíamos formar parte de Oficiales de un Escalafón que hoy luce, estrella en la bocamanga y que se logro un Contralmirante en su especialidad y que formamos parte de un Cuerpo de Elite que cada día internacionalmente ha logrado y a hecho meritos para ser reconocido en todo el mundo.

Como anécdota final desearía decir a nuestras nuevas generaciones, que a los Oficiales Ingenieros de la Armada les sucedió algo similar, ya que incluso tenían "comedores aparte en los buques" y el azul de la bocamanga "les costo " casi 40 o 50 años quitarlos de la bocamanga, y a los Oficiales Contadores, hoy Abastecimiento los mismos años, como también lograr el Almirantazgo.

Dado lo anterior, para conocimiento de los Oficiales Jefe y subalternos de la Especialidad del Litoral que nada es fácil en la vida y menos en nuestra especialidad, ya que cada día la Tecnología debe asumirse plenamente.

"Recuerdos...Para No Olvidar"

SEGUNDA PARTE

El año 1956, se nos presentó a los Oficiales Ejecutivos cambiarnos de Especialidad ya sea a Contador, a Defensa de Costa o a una muy desconocida de "Subdelegados Marítimos"... ¿Qué era esa cosa tan extraña en su nombre y desconocida en la Marina y en nosotros? Jóvenes oficiales recién formados como tales y con una formación especial... En esos años hubo cursos especiales de oficiales... Oficiales CANA, que estaban 1 año en las Escuelas de Especialidades y egresaban.

Pero esto de Subdelegados Marítimos.. ¿Qué eran? ¿Dónde se formaban?. Cinco (5), Oficiales Ejecutivo nos decidimos y formamos parte de un Escalafón totalmente aparte de la Armada. De partida, nos dijeron que debíamos usar un galón doble ancho, para Teniente 2º y dos galones doble ancho para Teniente 1º - Esa era la equivalencia.

Nos presentamos, en un edificio enorme en Valparaíso con muchas oficinas y gran movimiento de gente. Nos recibió un Capitán de Fragata, en cuya bocamanga lucía un anclote en lugar de estrella. Nos explicó a grandes rasgos lo que nos venía por delante... Esto era una pequeña instrucción de 3-4 meses en la Gobernación Marítima de Valparaíso, y desde ese momento seríamos trasladados a otras Gobernaciones Marítimas. Entre paréntesis, todo este lenguaje marítimo para nosotros, era como hablar chino, no entendíamos nada. Pero, al trasladarnos y presentarnos al Gobernador Marítimo de Valparaíso de esos años: Iniciamos en pleno nuestra instrucción.

Que significó lo anterior... nada menos que cambiar nuestro sistema de hablar naval, a uno 50 % Naval y 50 % Marítimo, siendo este último totalmente nuevo. Palabras como: Estibador, Empleados de Bahía, Obreros Marítimos, Obreros Portuarios, Aduanas, Dirección de Puertos, Grúas, Huelgas Marítimas, Sitios de Atraque, Prácticos de Puerto, Calado de entrada, Sector Portuario, Servicio de Salud, Libre Plática, Resguardo de Aduana, Recepción de Naves, Sindicatos, Nexos Civil, etc., etc. Todo formó un mundo nuevo y desconocido.

Pero todo, poco a poco inició el proceso de aprendizaje con otras personas, con otros civiles, con otras autoridades civiles, que nos enseñaron y explicaron que el sector anexo a la orilla, a lo largo de todo Chile, constituía otro mundo de trabajo, que "MOVÍA" el país y el comercio. De ese modo tan simple y aprendiendo prácticamente en terreno, estos 5 jóvenes oficiales supieron y conocieron otro Chile, el que está ahí, al lado del mar, en la orilla, el que está en las naves que zarpan día y noche, en los pesqueros que zarpan y recalcan trayendo productos del mar, ese Chile de la orilla, de pescadores de mariscadores, de estibadores, de miles de personas que desarrollan miles de actividades...

Todo eso se les dio a conocer a estos jóvenes oficiales que ni siquiera tenían un sector donde almorzar o comer. Había que encargarse afuera la comida, pero sin embargo todo se superaba, con buen ánimo y con deseos de superación.

En la Gobernación Marítima de Valparaíso, en esos años funcionaba la Policía Internacional, la cual tenía una oficina asignada y 3 funcionarios a cargo. Con ellos más la sanidad local, se conformaba un equipo humano, que eran los encargados de recibir las naves a su recalada. Esto era, que si la comisión no daba el V°B°, la nave no podía iniciar trabajo alguno en el puerto. Si calculamos que en esos años llegaban diariamente a Valparaíso 4 ó 5 naves del exterior a la 06:00 ¿es de imaginar el trabajo que había?. Pero eso, no importaba, el trabajo se hacía. Al mismo tiempo funcionaba en el 5° piso de ese gran edificio que hoy es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el servicio meteorológico de la Armada – Sección Valparaíso, el cual en invierno era nuestro gran apoyo por sus acertados pronósticos del tiempo.

Narro todo lo anterior, para entender como de esos 5 oficiales y otros que posteriormente se agregaron, se fue iniciando y formando lo que posteriormente fue nuestro futuro como especialistas, tanto en Oficiales como en Gente de Mar.

Cuando se logro conformar la contratación de 100 personas como Policías Marítimos, con todo el enorme trabajo que ello constituyó, ya que hubo que convencer al Comandante en Jefe de la Armada de la época, al Ministro de Defensa, al Congreso y a Políticos, se podrá entender una insignificante parte de un todo que hoy conforma la Especialidad Litoral.

"Recuerdos...Para No Olvidar"

TERCERA PARTE

Cuando no estábamos aún completamente compenetrados de nuestro servicio y posesionados de nuestros nuevos grados, el de Teniente 2°, en esos años denominados Subdelegados Marítimos de Segunda Clase, y que consistía de un galón grueso de Suboficial Mayor, pero al revés, y con el anclote al centro, salió de uniforme desde la Gobernación Marítima de Valparaíso un Teniente 2° a la Dirección del Personal, en pleno centro de Valparaíso, como todos ustedes saben, cruzó por el monumento a Prat y de la Intendencia de la V Región (actual) y fue cerca de ese lugar en donde un Cabo de Marina que estaba de guardia se le acercó y le dijo "Mi Suboficial, perdone pero tiene el galón al revés y no tiene la estrella ". El Teniente 2° no encontró palabras para contestar. Ahí se reflejo el desconocimiento de un Escalafón de Subdelegados Marítimos que era una vergüenza. Pero todos esos hechos fueron sumándose a otros que posteriormente, lograron un objetivo final y que hoy se ha superado plenamente.

Fui llamado un día del año 1956, a la oficina del personal de la Dirección del Litoral, la cual manejaba todo lo relacionado con los traslados del personal... El Comandante a cargo me dijo " Teniente usted a sido destinado a la Gobernación Marítima de Iquique", debe presentarse al Comandante tal en tal fecha. Debe tratar de conseguirse pasajes en un buque de la Empresa Marítima del Estado que zarpe próximamente al norte y me informa posteriormente.

Recuerdo que en esos años no existía ruta caminera al norte. No había buque Armada, y no había aviones diarios como hoy. No había nada más que los buques caleteros de la EMPREMAR y los "pacotilleros", el Alondra y el Copihue y otros y trasladaban a todos los funcionarios públicos de Ejército, Aviación y de la Armada que iban al norte.

Conseguí ir "agregado al rol en el Alondra y alojado en la enfermería del buque". Zarpamos caleteando toda la costa al norte y después de casi 2 semanas de navegación llegue a mi destino. En ese tiempo se hacían así los traslados, a lo amigo, ya que se esperaba a posterior, un favor de uno. Llegando no había persona alguna que lo esperara, para decirle al menos a donde poder ir

alojar, a dormir, etc. Todo eso fue solucionado al instante por la muchas personas que estaban al momento del ataque.

Al día siguiente de mi arribo, (me aloje en el Hotel Ingles), me visto de uniforme y me fui a la Gobernación Marítima a presentarme. Nadie sabía de mi llegada, pero el único Cabo, que estaba vestido como tal, me dio la bienvenida... y así llegue a mi primer destino del puerto más hermoso y único que era Iquique.

Colaboración: Litoral Mayor Jorge MANRIQUEZ Bravo



DEL MEMORIAL DEL SERVICIO DEL LITORAL



En homenaje a aquéllos que forjaron reconocimiento y perpetuidad en los bronce del código de honor de los hombres bravos del Servicio del Litoral.

De la Recalada del 14 de octubre de 2005

(Autor: Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos)

Cuando aún palpitaban los sentimientos de plenitud por el solemne homenaje de gratitud al emblema de la Identidad del Hombre del Litoral en la distinguida persona del Señor Comandante en Jefe de la Armada Almirante don Rodolfo Codina Díaz, a quien la cofradía le impuso su condecoración de la Medalla al Mérito "Hombres del Litoral", los Litorales Mayores Jorge Martin Cubillos y Jorge Manríquez Bravo hicieron propicio y atinente el espacio de "libre plática" de esta genuina y significativa Recalada para rememorar un acto de sacrificio en cumplimiento del deber.

¿Qué los animó? Los animó los sentimientos de refrendar el mérito del galardón otorgado al Señor Almirante rememorando este acto de abnegación como materia viva de la identidad singular que sublima al Hombre del Litoral y sea existencia vital de su patrimonio de solidaridad, sacrificio y voluntad inquebrantable de:

Salvaguardar con honor la vida humana en el mar

La historia de este suceso nos remonta al escenario de la bahía de Valparaíso, en el año 1976, precisamente el día 31 de agosto, cuando aún reinaban las alegres brisas de la celebración del aniversario de la creación centenaria del Servicio del Litoral, la dotación de la lancha de servicio de la Gobernación Marítima de Valparaíso zarpó prestamente a cumplir con su deber

tras un llamado de rescate de una vida humana. En la acción, tres de sus cuatros bravos tripulantes fundieron sus vidas en el crisol del corazón y del acero de la Gente del Servicio del Litoral.

Percieron en este acto de servicio **Cabo 2º. Edmundo Ardiles Cisternas, Cabo2o. Luis Ardiles Cisternas** - hermanos en la vida y del deber - y **Marinero 1º. Gerardo Hernández Reinoso**, perpetuando sus nombres en los bronce forjados de honor y gloria en los anales históricos el Servicio del Litoral.

CUATRO MARINOS PARTIERON.....

*Cuatro marinos partieron
al rescate de un menor.
cuatro litorales fueron
..... sólo uno regreso.*

*...el cuarto ¡Quien lo creyera!
¡Oh, Moisés contemporáneo!
que a la mar sobreviviera
(¿Existirán los milagros?)*

*Cuatro bravos que acudieron
al llamado al instante
y tres estrellas nacieron
al cielo del navegante.*

*En labor de salvataje
tiene inicial validez
la vida del semejante
la propia viene después.*

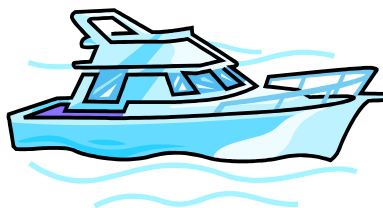
*El treintauno de agosto
del año setentiséis
lucharon cuatro virtuosos
contra mar y viento a la vez.*

*Misión noble y hermosa
es ésta del Litoral
auxiliar al que zozobra
sin siquiera trepidar.*

*Un brazo de ola salada
empuño impío puñal
dejó tres vidas segadas
en medio del temporal.*

*Cuatro marinos partieron
al llamado del deber
cuatro litorales fueron
....sólo uno pudo volver.*

(Autor: Luis Godoy Caroca, Cabo 2º. De los Servicios, (R))





BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE TRIPULANTES DE LA L/M PERUANA "VIRGEN NATIVIDAD"

Un amplio operativo de Búsqueda y Salvamento Marítimo, que incluyó la participación de medios civiles como Institucionales (aéreos y de superficie) desarrolló el día 21 de Junio del presente año el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo (SERBREM) en coordinación con el Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate de Iquique, para rescatar con vida a 5 tripulantes de una embarcación menor de bandera peruana que comenzó a hundirse durante la madrugada.

La emergencia se registró dentro de la Zona Económica Exclusiva chilena, aproximadamente 190 millas náuticas frente a Arica, lo que demandó el despliegue de todos los medios disponibles para socorrer en forma efectiva y eficaz a los tripulantes.

El amplio operativo comenzó a desarrollarse a partir de las 04:53 hrs. de aquel día, cuando el Centro de Control de Misiones CHILE obtuvo una detección de radiobaliza 406 MHZ activada en aguas de responsabilidad SAR de Chile, informando de lo anterior al Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo (SERBREM) el que efectuó las indagaciones con la Autoridad Marítima del Perú, lográndose establecer que se trataba de la L/M "VIRGEN NATIVIDAD" de dicho país, la que había zarpado desde el puerto de ILO, a zona de pesca en la altamar con posterior recalada al mismo puerto.

Esta información fue transmitida al Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate de Iquique, el que dispuso el zarpe de la LSG "ARICA" para verificar la situación y prestar el apoyo necesario a los pescadores, la que en el mejor de los

casos, navegando a su máximo andar, llegaría al punto datum pasadas las 17:00 hrs.

Por ello, y en forma simultánea, se dispuso el despegue de un avión de exploración aeromarítima P-111 equipado con balsas salvavidas, el que aproximadamente a las 10:00 hrs. avistó a la embarcación sobrevolándola al comprobar que se encontraba semi hundida y con 5 tripulantes abordo, los que se encontraban en la superestructura de la embarcación.

La aeronave se mantuvo en el área evaluando la situación y transmitiendo tranquilidad a los naufragos.



Por otra parte, el SERBREM analizó su panorama de superficie y logró establecer enlace radial con la M/N de Bandera de Hong Kong "GENCO PIONNER" la que se encontraba Navegando desde Guayaquil en demanda del puerto de Antofagasta y próxima al punto de la emergencia disponiéndose que se dirigiera al punto datum y efectuara el rescate de

los pescadores peruanos. Aproximadamente a las 12:55 y en coordinación con la aeronave que se mantenía sobrevolando la embarcación siniestrada, los 5 tripulantes fueron rescatados sanos y salvos por el buque mercante, efectuándose alrededor de las 16:30 hrs. un rendez vous con la LSG "ARICA", la que los trasladó hasta el puerto de Arica, donde fueron recibidos por la Autoridad Marítima local, y trasladados a un Centro Asistencia para brindarles asistencia médica.

La M/N "GENCO PIONNER" recaló al puerto de Antofagasta, en donde en una sencilla pero significativa ceremonia, la Autoridad Marítima de Antofagasta hizo entrega de un reconocimiento al Capitán, agradeciéndole su disposición y espíritu de cooperación en el caso, resaltando el compromiso internacional de todo marino de privilegiar la seguridad de la vida humana en el mar, por sobre todo otro interés.

El caso descrito, es la demostración práctica del cumplimiento por nuestro país de la normativa internacional referida a la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y al salvamento de personas que se encuentran en peligro en el

mar, compromiso ratificado a través de la suscripción del Convenio SAR de 1979, el Convenio SOLAS 74/78, materializado en nuestra legislación a través de la dictación del D. S. N° 1.190 que creó el SERBREM, en que el Estado de Chile, a través de la Armada de Chile y bajo la responsabilidad de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante se comprometió a prestar y coordinar los Servicios SAR en su área de responsabilidad, cumpliéndose con ello el efecto fundamental, práctico y humanitario de prestar estos servicios a todos los hombres de mar, sin distinción de nacionalidad, raza o credo religioso.



Autor: Litoral Emilio LEON Hoffman



MEMORIA Y BALANCE ANUAL AÑO 2006

PRESENTACION DE LA MEMORIA

Estimados cofrades:

Es muy grato para mí, en nombre del Directorio, agradecer a Uds. su importante asistencia y darles la más cordial bienvenida a esta Asamblea Ordinaria de Litorales.

De conformidad a lo estipulado en el artículo quincuagésimo cuarto de nuestros Estatutos, el Directorio se complace en presentar a los cofrades la Memoria correspondiente al período comprendido entre el 6 de Septiembre de 2005 y 31 de Julio de 2006 y el Balance Anual. A través de esta Memoria el Directorio quiere poner en conocimiento de los cofrades una información detallada sobre las actividades más importantes desarrolladas durante el período anteriormente señalado. Consecuentemente con ello, ésta se encuentra estructurada de la siguiente manera:

1. Conformación de la Capitanía Marítima de la Cofradía.
2. Registro de Matrículas.
- 3.
4. Actividades Generales.
5. Cuenta de Tesorería según Balance Anual.
6. Palabras finales del Litoral Presidente.

1. CAPITANIA MARITIMA

Presidente:	Litoral Manuel COFRE Muñoz
Vicepresidente:	Litoral Bernel BADILLA Grillo
Secretario:	Litoral Néstor CAÑETE Rivera
Tesorero:	Litoral Germán VALDIVIA Ibarra
Directores:	Litoral Jorge MARTIN Cubillos Litoral Ramón VELASQUEZ Díaz Litoral Guillermo PINEDA Villarroel
Directores Suplentes:	Litoral Luis PAZ Arias Litoral Juan PELLERANO Ovalle

Litoral Jaime VIZCARRA Azócar

Comisión Inspector de Cuenta: Litoral Carlos RODRIGUEZ Carl
Litoral Emilio LEON Hoffmann

2. REGISTRO DE MATRICULAS

2.1.- Se encuentran inscritos en el Registro de Matrículas de la Cofradía 108 (ciento ocho) litorales.

2.2 Altas: Alex SPENCER Cooper, C. C. LT Ingeniero (R) litoral, matrícula N°. 108

Iván WOLDARSKY Arancibia, C. F. LT. Litoral, matrícula N°. 46
(Reincorporación)

2.3 Bajas: No hubo.

3. ACTIVIDADES GENERALES DESARROLLADAS.

3.1 Asamblea de Litorales Ordinaria. Esta asamblea anual se efectuó con fecha 9 de septiembre de 2005, con una asistencia de 24 (veinticuatro) cofrades. Cabe destacar que en esta asamblea fueron aprobadas la Insignia de la Identidad de la cofradía y la Medalla al Mérito Hombres del Litoral y sus respectivos Protocolos.

3.2 Sesiones de la Capitanía Marítima. Se efectuaron 12 (doce) sesiones de directorio durante el período de la presente memoria destinadas principalmente a tratar asuntos de gestión de la cofradía y preparación de las rutas - programas - de las recaladas.

3.3 Recaladas. Se efectuaron siete recaladas durante el período señalado con una asistencia promedio de 27 (veintisiete) cofrades.

3.4 Entrega de premios. Como ha sido tradicional, la cofradía se hizo presente en las ceremonias de entrega de Premios de la Escuela Naval y de la Academia Politécnica Naval, distinguiendo a quien obtuvo la primera antigüedad del Curso Litoral y al primer lugar en el Curso de Especialidad Litoral, respectivamente. Desde el año pasado se acordó distinguir también aquel Oficial que haya obtenido el segundo lugar en el Curso de Especialidad.

En Diciembre de 2005 recibieron los premios:

Escuela Naval:

Brigadier Ricardo Henríquez

Premio: Un reproductor de MP-3 y PENDRIVE.

Academia Politécnica Naval:

Primer lugar Teniente 2º LT. Octavio Valenzuela.

Premio: Un Computador portátil PALM.

Segundo lugar Teniente 2º LT. René Moraga

Premio: Un Reproductor de MP-3 y PENDRIVE.

3.5 Celebraciones y Homenajes.

3.5.1 En la recalada de Septiembre de 2005 se celebra el 11º Aniversario de la creación de nuestra cofradía y homenaje al 157º Aniversario de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

3.5.2 En la recalada de junio de 2006 se rinde homenaje al Día de la Marina Mercante Nacional.

3.6 Ceremonia de Condecoración al señor Comandante en Jefe de la Armada. En la recalada de Octubre de 2005 se lleva a efecto la ceremonia de homenaje e imposición de la condecoración Medalla al Mérito Hombres del Litoral al Señor Comandante en Jefe de la Armada Almirante don Rodolfo CODINA Díaz, por *"haber comprometido el reconocimiento y la gratitud de la cofradía por su destacado apoyo a engrandecer la especialidad Litoral"*.

3.7 Otras Recaladas.

En el mes de Noviembre de 2005 se efectuó la recalada de Fin de Año en el surgidero de la pérgola de la Gobernación Marítima de Valparaíso. Concurren 26 (veintiséis) litorales. La recalada se efectuó dentro de un ambiente informal, sin protocolo y fue servido un apetitoso rancho criollo.

En el mes de marzo de 2006 los integrantes de la Capitanía Marítima y otros litorales concurren a almorzar invitados por el Litoral Almirante Sr. Erwin FORSCH Rojas a su cámara en la Dirección de Operaciones Marítimas, Playa Ancha. El litoral almirante FORSCH fundamenta su invitación expresando sus deseos de retomar en el presente año las invitaciones a almorzar periódicamente con todos los cofrades.

Como ha sido habitual el almuerzo de camaradería se desarrolló dentro de un agradable ambiente de cordialidad y alegría.

La primera recalada del año se efectuó el 30 de Marzo de 2006 en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, a la cual fueron invitados y concurrieron todos los Gobernadores Marítimos, quienes se encontraban asistiendo al Seminario anual de Gobernadores Marítimos. Recalan 25 (veinticinco) litorales. En representación de los invitados, agradeció el Gobernador Marítimo de Antofagasta Capitán de Navío Miguel

GRUNWALD Musso con elogiosos y cálidos sentimientos de reconocimiento y afecto hacia la cofradía.

3.8 Página WEB. En reunión de Directorio efectuada el 11 de Noviembre de 2005, se planteó la inquietud que la Cofradía contara con su página WEB. El Directorio, después de intercambiar algunas ideas, acordó ver la posibilidad que DIRECTEMAR apoyara a la cofradía para crear la página. Es grato informar a los cofrades que podremos contar con este importante apoyo para nuestras actividades e informaciones que sean necesario dar a conocer. Se informará adecuadamente cuando esto se produzca.

3.9 Ordenanzas. Se continuará elaborando las ordenanzas internas de la cofradía en conformidad con lo establecido en el artículo séptimo de nuestros Estatutos. Hasta esta fecha y en conformidad a la aprobación de la Asamblea de Litorales pasada, se encuentran integradas como ordenanzas las normas contenidas en el Acta de Protocolo N° 001 referida a la aprobación del diseño de la insignia de la cofradía y su uso y el Acta de Protocolo N° 002, que aprueba el diseño físico y conceptual. (semblanza heráldica) de la Medalla al Mérito "Hombres del Litoral".

4. SINTESIS DEL BALANCE ANUAL

En Anexo se acompaña Balance General Período 01-jul-2005 al 30-jun-2006.

5. PALABRAS FINALES DEL LITORAL PRESIDENTE

El litoral Presidente agradece sinceramente el apoyo y camaradería prestada por los Srs. Cofrades a la Organización y, especialmente, la confianza depositada en la Capitanía Marítima, pues sin el entusiasmo y la cooperación general de los componentes de una organización esta no puede funcionar y existir, lo que nos motiva para continuar trabajando por el bien de la Cofradía, del Servicio del Litoral y de la Armada. Por último, también quiero expresar mi total reconocimiento, orgullo y agradecimiento a la Directiva, quienes sabiamente, en forma sincera y desinteresada, han dispuesto de su tiempo, buena voluntad y aportado sus capacidades personales para conducir exitosamente a la Cofradía Hombres del Litoral

Saludos y viento a un largo

Decidido lo anterior el Directorio espera que la asamblea apruebe esta memoria y el Balance Anual.

NESTOR CAÑETE RIVERA

Litoral Secretario

MANUEL COFRE MUÑOZ

Litoral Presidente

CUENTA DE TESORERÍA
PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 01. JULIO. 2005 AL 30. JUNIO. 2006

INGRESOS

Saldo al 30 de junio de 2005		\$	1.744.511	
Cuotas, recibos nº 390 al 736		\$	1.195.000	
venta insignias		\$	105.000	
Disponible en caja chica al 30. junio. 2005		\$	13.054	
Ajuste bancario (diferencia en depósito)		\$	1.000	
TOTAL		\$	3.058.565	

EGRESOS**1.- GASTOS RECALADA**

Jul – Dic 2005	\$	63.729		
Ene –Jun 2006	\$	100.000	\$	163.729

2.- GASTOS CAJA CHICA

JUL – DIC 2005	\$	84.513		
ENE – JUN 2006	\$	10.750	\$	95.263

3.- MEDALLA E INSIGNIAS

Confección medalla al mérito	\$	310.000		
Confección insignias cofradía	\$	208.000	\$	518.000

4.- REGALOS APOLINAV / ESNAVAL

1er. lugar Apolinav, palm z22	\$	81.100		
2do. lugar Apolinav, mp3	\$	34.990		
1ra. ant. curso Lit. Esnaval, mp3	\$	34.990	\$	151.080

5.- OTROS GASTOS

Impresión Rev. "Bonanza"	\$	230.000		
Honorarios contador	\$	15.000		
Cobros pendientes	\$	18.000	\$	263.000
TOTAL			\$	1.191.872

6.- RESUMEN

TOTAL INGRESOS	\$	3.058.565		
TOTAL EGRESOS	\$	- 1.191.872		
TOTAL EXCEDENTE	\$	1.866.693		

JOSÉ VELÁSQUEZ ASTUDILLO
CONTADOR AUDITOR

GERMAN VALDIVIA IBARRA
TESORERO

MANUEL COFRÉ MUÑOZ
PRESIDENTE

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE TESORERÍA

- 1.- Los ingresos de la Cofradía lo constituyen exclusivamente las cuotas sociales pagadas por los socios, en el detalle de recaudación de cuotas se consideraron solamente los socios que han cancelado durante el período comprendido en el balance (1. Julio. 2005 al 30. Junio. 2006).
- 2.- El número de cofrades activos se ha mantenido estable respecto al período anterior, por tal motivo el ingreso por cuotas sociales ha sido parecido:
\$ 1.177.500 el periodo 2004/2005 contra **\$ 1.195.000** del período 2005/2006
- 3.- Los egresos del período 2005/2006 ascendieron a **\$ 1.191.872** y prácticamente igualaron a los ingresos, a diferencia del periodo anterior en que los egresos fueron solamente de **\$ 477.851**.
El mayor gasto se justifica en nuevas inversiones que fue necesario hacer como consecuencia del crecimiento de nuestra organización y su asentamiento en el ámbito naval y marítimo, como por ejemplo la confección de la Medalla al Mérito “Hombres del Litoral” con la que fue condecorado el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, que tuvo un costo de \$ 310.000 y la confección de 70 insignias a un costo de \$ 208.000, de lo cual ya se ha recuperado prácticamente la mitad, faltando varios socios que la adquieran.
- 4.- También, por primera vez fue necesario recurrir a una imprenta para la impresión de la revista Bonanza, lo que tuvo un costo de \$230.000. Asimismo, el aumento de la calidad y número de regalos que la Cofradía hace cada fin de año a la Escuela. Naval y a la Academia Politécnica Naval, como lo ha expuesto el Litoral Presidente, involucró un costo de \$151.080.
- 5.- Con el propósito de dar cumplimiento a los artículos 16 y 18 de los Estatutos, el Directorio acordó mantener la cuota social mensual en \$1.500 por el período 2005-2006 siendo la cuota de incorporación el equivalente a 0.5 U F.
- 6.- Un buen sistema que se ha implementado a contar del año 2005 es el pago de la cuota mensual mediante descuento por sobre tabla (mecanizado) de las remuneraciones de los socios que trabajan en la DGTM. y MM., incluidas las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto Actualmente la planilla de descuento la integran 27 socios que corresponden a Oficiales en servicio y a retirados que trabajan en la organización, lo cual asegura un flujo mínimo mensual de recursos a la cofradía, y al mismo tiempo permite al socio despreocuparse del pago mensual. No obstante, de los 71 socios activos registrados, 29 mantienen deudas al 30 de Junio de 2006 que en conjunto alcanza la suma de \$ 325.000.

Valparaíso, 31 de Julio de 2006.

GERMÁN VALDIVIA IBARRA
LITORAL TESORERO

INVESTIGACIÓN OCEANOGRÁFICA EN EL SENO AYSÉN MISIÓN CIENTÍFICA DE LA LEP "HALLEF"

Hacia fines de la década de 1980 eran muy pocas las investigaciones oceanográficas que se habían efectuado en la región de los canales australes de Chile. Esta situación me tenía inquieto y, a pesar de los esfuerzos que había intentado desde 1975 en adelante para revertir esta situación, aún no había logrado apoyo para iniciar una investigación científica sistemática en dicha región.

El transporte, la pesca, la acuicultura (en especial la del salmón), el aumento de la población, la minería, la agricultura y ganadería y el turismo estaban aumentando, por lo que se hacía cada vez más necesario conocer las condiciones oceanográficas de por lo menos los canales y senos más transitados o próximos a las zonas más pobladas o de mayor explotación comercial.

Así fue como en 1989 preparamos con mis colegas Roberto PRADO Fiedler, oceanógrafo químico y Pablo MUÑOZ Salazar, biólogo marino, un proyecto de investigación oceanográfica del seno Aysén para ser presentado al Fondo de Ciencia y Tecnología (FONDECYT) de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (CONICYT). El problema que enfrentábamos, para llevar a cabo una investigación científica de esta naturaleza, era el alto costo de la embarcación necesaria para realizar las mediciones de las características físicas, químicas y biológicas que contemplaba nuestro estudio.

Durante una visita, a mediados de 1990, del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jorge MARTINEZ Busch, al entonces Instituto de Oceanología, actual Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales de la Universidad de Valparaíso, le consulté, en mi doble calidad de Investigador Principal del Proyecto y Director de dicho Instituto, sobre la posibilidad de que la Armada apoyara con un buque el proyecto ya que esto reduciría notablemente su costo, lo que aseguraría su aprobación por FONDECYT. El Almirante, que comprendió la importancia de la investigación propuesta, accedió de inmediato a otorgar el apoyo solicitado.

La reducción de costo, tal como lo había previsto, fue fundamental y el proyecto, que contemplaba cinco cruceros a realizarse en el seno Aysén, fue aprobado en su totalidad sin mayores observaciones.

La embarcación asignada por la Superioridad de la Armada para cumplir con la tarea fue la LEP "HALLEF". Las particulares condiciones de la "HALLEF" y su alta velocidad nos permitieron cubrir, con más de 30 estaciones oceanográficas, tanto al seno Aysén como al canal Pilcomayo y parte de los canales Moraleda y Costa en cada crucero. Estos últimos, de aproximadamente una semana cada uno, se realizaron en Septiembre de 1991 y Enero, Mayo, Agosto y Diciembre de 1992.

Fuimos favorecidos también con bastante buen tiempo, a pesar de las diferentes épocas en que realizamos nuestro trabajo. Esta circunstancia tan favorable fue también

apreciada por la gente de Aysén, a tal punto que nos preguntaban cuando volveríamos para gozar de algunos días de buen tiempo.

La rutina de trabajo comprendía el zarpe a una hora tal que nos permitía llegar a la primera estación oceanográfica con luz de día. En general iniciábamos nuestra investigación partiendo en cada oportunidad con la estación más alejada de Puerto Chacabuco. Al atardecer regresábamos a nuestro puerto base con una detención en caleta Dagny. Allí se desembarcaba el colega Prado con sus cajas llenas de muestras de agua para el análisis del contenido de oxígeno disuelto. Esto lo hacía en un laboratorio montado al efecto en una cabaña cedida gentilmente por el Vicealmirante Jorge Sepúlveda Ortiz, quién se había instalado como colono en la zona después de su retiro de la Armada en 1990.

Demás está decir que esto nos ayudó mucho, ya que el oxígeno disuelto debe ser analizado lo más pronto posible y era mucho más cómodo hacerlo en tierra que a bordo. Otras muestras de agua, como aquellas para el análisis de la concentración de micronutrientes (fosfato, nitrato, nitrito, silicato, amoníaco) pueden ser congelados y ser analizados posteriormente en laboratorios especializados (en este caso en el de química del Instituto de Oceanología). Estas últimas las desembarcábamos con el colega Muñoz en Puerto Chacabuco y con el apoyo de la Gobernación Marítima de Aysén las transportábamos a los frigoríficos de la empresa Pesca-Chile donde quedaban guardadas congeladas hasta su posterior envío a Viña del Mar. Este fue otro de los invaluable apoyos con los cuales contamos en la zona. Al día siguiente pasábamos a recoger a nuestro colega Prado en caleta Dagny para continuar con los trabajos programados para el nuevo día.

La acogida que tuvimos a bordo de la LEP "HALLEF" fue, desde el primer momento, excelente. Una vez que el Capitán y su tripulación fueron informados del tipo de trabajo que haríamos nos concedieron todo su apoyo. Igual cosa sucedió en la Gobernación Marítima de Aysén y en la Capitanía de Puerto de Puerto Chacabuco.

Como las estaciones oceanográficas eran muy seguidas, dado el gran número programado y la poca distancia entre ellas, debíamos trabajar con gran rapidez dedicando la mayor parte del tiempo a la lectura de las temperaturas registradas por los termómetros de inversión a las diferentes profundidades observadas, y a la extracción de las muestras de agua de las botellas Hydrobios para los distintos análisis. Al poco tiempo la dotación de la "HALLEF" se hizo cargo totalmente de la operación de los instrumentos de muestreo lo que fue un gran alivio para nosotros.

Trabajaban con gran pericia, dedicación, entusiasmo y avidez por aprender. Su colaboración fue invaluable y nos permitió cumplir con éxito la investigación programada en un tiempo más reducido del inicialmente considerado en la planificación.

El apoyo otorgado por los Gobernadores Marítimos de Aysén CF Orlando FIGUEROLA y el CC Carlos Canales y el personal de dicha Gobernación Marítima y de la Capitanía de Puerto Chacabuco fue permanente y podría decir total. Sin ese irrestricto apoyo habría sido muy difícil o muy complicado cumplir la tarea. Si me permiten podría parafrasear la famosa frase de don Chuma, el compadre de Condorito cuando le dice: "No

se preocupe compadre, no se fije en.....", ya que nos ayudaron a resolver todos los problemas.

En cuanto al apoyo recibido de los Capitanes de la "HALLEF" el CC Manuel GONZALEZ Aun (crucero Aysén I) y el T1° Luis BURGOS Velásquez (cruceros Aysén II a V), más el T2° Eric SOLAR (quién fue el segundo en 1992) y la totalidad de la dotación de la lancha fue de primera. Realmente fue un privilegio trabajar con gente tan dedicada y entusiasta. Si bien la tripulación completa nos brindó su apoyo y participaron en las actividades realizadas en estos cruceros, deseo destacar la valiosa y eficiente labor realizada por los Sargentos ARAYA y GUERRERO y el Cabo RUS quienes, sin que se les solicitara, se hicieron cargo de la operación de los equipos de muestreo.

Fue tal su eficiencia que la Universidad de Valparaíso los distinguió otorgándoles un certificado de Operadores de Instrumental Oceanográfico.

Al finalizar el último crucero en diciembre de 1992 pudimos viajar, junto a nuestras esposas y autoridades de la Universidad de Valparaíso, el VA Jorge Sepúlveda y esposa, el Gobernador Marítimo de Aysén CC Carlos Canales y otras personas a la laguna San Rafael, donde efectuamos una estación oceanográfica, cuyos resultados constituyeron la primera publicación sobre la oceanografía de dicha laguna. Además nos permitió apreciar la belleza de esa región y el impresionante retroceso de su magnífico ventisquero.

Los datos oceanográficos recolectados durante estos cruceros han sido y siguen siendo utilizados, conjuntamente con los de cruceros posteriores, en publicaciones científicas, constituyendo el fiordo y seno Aysén el mejor estudiado hasta la fecha.

Así fue como la LEP "HALLEF" cumplió exitosamente una misión científica para la cual no había sido diseñada, pero que resultó ser muy adecuada ya fuera como embarcación propiamente tal, pero principalmente por el profesionalismo de su dotación.

Autor: Litoral Hellmuth A. SIEVERS Czischke M.Sc. Oceanógrafo



Lancha Patrullera "HALLEF"

Normas de Calidad en la Educación Marítima Chilena

La República de Chile, en su calidad de Estado integrado al mundo, forma parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), entidad especializada de las Naciones Unidas (ONU), encargada de regular a escala mundial todo lo relacionado con la seguridad de la navegación marítima, de la vida humana en el mar, la preservación del medio ambiente marino, y sus actividades conexas.

En este contexto, el Factor Humano juega un rol preponderante, motivo por el cual los Estados parte de la OMI aprobaron el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, (STCW) 1978, enmendado en 1995, con el propósito de estandarizar la formación y la idoneidad profesional del personal embarcado en la marina mercante. Esta norma, entró en plena aplicación internacional a contar del 01 de Febrero de 2002.

Entre las variadas obligaciones que impone este Convenio, cada Estado o Parte de él, a través de su respectiva Administración Marítima, tiene la responsabilidad de garantizar que todas las actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación, refrendo y revalidación de la Gente de Mar, se supervisan y verifican en todo momento, dentro del marco de un Sistema de Calidad.

Para cumplir con dicho objetivo, la Administración Marítima de Chile, que recae en la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, adoptó la decisión de certificarse con una entidad externa, de prestigio internacional.

La tarea fue asignada al Departamento de Educación y Titulación Marítima (EDYTIMAR) y al Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR), dependientes de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático. EDYTIMAR, en su calidad de administrador del Sistema Nacional de Educación Marítima; y CIMAR, en su calidad de órgano oficial del Estado para la Capacitación Marítima, y para la ejecución de la Evaluación de Competencia, a los Oficiales de la Marina Mercante y de Naves Especiales de Pesca.

Luego de un proceso de investigación respecto de entidades calificadas para auditar y certificar procesos, bajo la norma de Calidad ISO 9001:2000, a mediados del año 2004 se seleccionó a Lloyd's Register Quality

Assurance (LRQA). En forma paralela, el personal de EDYTIMAR recibió capacitación interna y externa, respecto del concepto de las normas de calidad y su aplicación a la administración y control de la Educación Marítima chilena.

Durante el segundo semestre de 2004, se trabajó en la implementación de la norma, consistente en el reconocimiento y diseño de una Política de Calidad, la emisión de un Manual de Calidad, de un Plan de Procedimientos de Gestión de la Calidad, y de todos los procesos asociados a ella.

Es relevante mencionar, que toda la dotación del departamento se involucró directamente, y aunque esta tarea requirió de un esfuerzo adicional, más allá de las funciones diarias, quedó en evidencia una vez más el espíritu de cuerpo y de cooperación que anima a los integrantes de la Armada de Chile, y especialmente, a quienes formamos parte de nuestro querido Servicio del Litoral.

El 17 de Diciembre de 2004, de acuerdo a lo programado, LRQA llevó a efecto la Auditoria de Certificación, la cual culminó exitosamente, recibiendo las felicitaciones de los auditores externos, y la promesa de recomendar a sus superiores, la Certificación de nuestro Sistema.



Con fecha 13 de Mayo de 2005, durante la Ceremonia de conmemoración del 18° Aniversario de la creación de CIMAR, el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, CN LT Don Nilton DURAN Salas, acompañado por el Director de CIMAR y por el Jefe de EDYTIMAR, recibió los respectivos Certificados que

un sistema de calidad en la Educación Marítima chilena, respecto de la Gente de Mar de la Marina Mercante Nacional.

Todos los antecedentes fueron elevados al Sr. Secretario General de la Organización Marítima Internacional, durante el mes de Mayo de 2005, los que fueron recibidos sin observaciones, ratificando el derecho que asiste a nuestro país de continuar siendo parte de la Lista Blanca, que incluye a las Partes que cumplen a cabalidad el mencionado Convenio.

En los meses de Julio y Noviembre de 2005, Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA) efectuó sendas Auditorias de Seguimiento a este Departamento, y a CIMAR, comprobando que el sistema de Gestión de Calidad se encuentra operando a entera satisfacción del organismo certificador. Con el propósito de profundizar en algunos temas materia de auditoria, durante el mes de Junio del presente año LRQA auditó solamente a CIMAR, fijando la auditoria a EDYTIMAR, para el próximo mes de Noviembre.

En directa relación con este tema, el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo (SENCE), haciendo efectiva la Ley N° 19.967 de 2004, estableció que todos los Organismos Técnicos de Capacitación (OTEC), inscritos en el Registro Nacional de OTEC, deben acreditar la Certificación de Calidad norma chilena NCh 2728, (equivalente de la norma ISO 9001:2000), estableciendo como plazo definitivo para su cumplimiento, el 4 de Septiembre de 2006.

Desde su publicación, EDYTIMAR ha desarrollado una fuerte labor de apoyo a esta norma legal, notificando por escrito y durante las inspecciones anuales, a todos los OTEC que se encuentran habilitados para dictar cursos modelo OMI y otros del área marítima, ya que la norma NCh 2728 cumple a cabalidad los objetivos de nuestro Sistema de Calidad en la Educación Marítima.

Es pertinente señalar que el Sistema de Gestión de Calidad, actualmente en aplicación, sólo es posible mantenerlo, proyectarlo y masificarlo a todo el servicio, si se cuenta con el apoyo pleno y sin restricciones de la Dirección General, de las Direcciones Técnicas y de los Mandos involucrados, toda vez que requiere de un Proceso de Mejoramiento Continuo, lo que en la práctica significa adaptar o modificar la orgánica interna de los entes que intervienen, y requiere la incorporación de medios humanos y materiales, en cantidad y calidad tal que permita hacer realidad este desafío.

En concordancia con la Política de Servicio Público, sustentada por el Supremo Gobierno, en forma reciente el Sr. Director General del Territorio Marítimo ha aprobado un Manual de Imagen Corporativa de la Dirección General, y se ha emitido, publicado y difundido una Carta de Compromisos con los Usuarios Marítimos, con el propósito de proyectar a nuestro servicio como un Servicio Público Marítimo de Excelencia.

En este mismo contexto, la Organización Marítima Internacional ha solicitado a sus miembros, participar en un Proyecto de Auditorias

Voluntarias, en donde se auditará cómo y en qué forma, los Estados cumplen los compromisos derivados de Convenios Internacionales que se encuentran vigentes y que han sido ratificados por las Partes. Chile es uno de los Estados Voluntarios y actualmente se encuentra en ejecución una serie de trabajos y auditorías internas, tendientes a verificar la real situación de nuestra Administración y la determinación de medidas y tareas para su efectivo cumplimiento.

Autor: Litoral Manuel MORENO Chávez



Edificio y Simuladores de CIMAR

ORIGEN E HISTORIA DE LOS FAROS



La historia de los faros se remonta a los tiempos de las civilizaciones, Fenicias, Griegas y Romanas; el poderío naval de estas naciones era de tal magnitud que sus barcos navegaban por todos los rincones del mundo conocido en ese entonces. Sus travesías legendarias por todo el Mediterráneo, desde el Mar Negro hasta las Islas Británicas fueron guiadas a través de cartas geográficas muy exactas, pero sobre todo por un conjunto de faros, que tenían como principal objetivo ayudarlos a determinar su localización y a prevenirlos sobre peligros potenciales - principalmente los arrecifes.

De acuerdo a las crónicas históricas, los primeros Faros que se construyeron fueron: El Faro de Alejandría, (280 A.C.) El Faro levantado por los romanos en los arrecifes de Dover, Inglaterra, (40 A.C.) y el ubicado en La Coruña, España edificado en él (20 A.C.)

En el año 1100 D.C. el comercio y el trueque entre las naciones se incrementaron de tal manera, que las travesías marítimas eran mas frecuentes; esta situación ocasionó que los navegantes se preocuparan por la seguridad de sus embarcaciones lo que trajo como consecuencia que la construcción de faros se incrementara notablemente. Italia y Francia fueron los países más interesados en la edificación de estos señalamientos marítimos y a causa de esta situación para el año 1500 D.C. los faros ya eran una característica incluida en todas las cartas de navegación existentes.

Los faros en algunos casos se han constituido como monumentos a la grandeza y desarrollo de los países que los construyeron; son una forma de mostrarnos lo excelso que eran

esas civilizaciones. En este contexto el Faro de Alejandría (280 A.C) levantado sobre la isla de Pharos, es por su antigüedad y monumentalidad el más representativo de estos casos. Además de considerarse como una de las Siete Maravillas del Mundo Antiguo dio pie a que a estas señalizaciones se les diera el nombre de Faros.

Los faros son semilla de leyendas y misterios, entorno a ellos se tejen historias llenas de misticismo y de valor, especialmente esto último en tiempos de grandes huracanes. Por eso es importante recalcar que aun contra las adversidades, los faros son el rayo de luz y esperanza que siempre guiaran a los navegantes a un puerto seguro.



(Colaboración del Litoral Mayor Jorge Martin Cubillos)

Algunas Reflexiones sobre la Sinergia en la Interacción entre “Puertos, Seguridad y, Comercio”

PRIMERA PARTE

1.- La interacción entre los Puertos, su Seguridad y, su gravitación en el Comercio Globalizado (que en la actualidad irreversiblemente se identifica por Ventajas Competitivas, dejando atrás las Ventajas Comparativas que identificaba al pasado Comercio Internacional), es un hecho, que se viene desarrollando aceleradamente desde la segunda mitad del siglo recién pasado, por supuesto, que su comienzo lo encontramos en los países desarrollados.

2.- Esto, impactó a Chile, país que se abrió al comercio mundial en la década de los 80, a través de los parámetros más lógicos de proyección internacional, por el medio y modo acuátil, en consecuencia, el impacto se recibió en los Puertos, pregunta, ¿a qué tipo de Puertos?, respuesta, a los Puertos del “Tipo Carga General” que, son los Tipos Puertos que más se caracterizan como puertas al mundo para dar respuesta al desarrollo económico de los países en Vías de Desarrollo (particularmente en Sudamérica) y, con anterioridad por supuesto, en los Puertos “Tipo Carga General” y “Complejos Portuarios” propios de los países Desarrollados (esencialmente manufactureros),

3.- Los Puertos de los países Desarrollados evolucionaron, en primer lugar, por el impacto tecnológico ocurrido después de la Segunda Guerra Mundial y, en segundo lugar, esta evolución se acelera, como producto del impacto del inicio de la Globalización de la Economía Mundial, y que por ende tiene como resultado, la “Globalización del Comercio” y la “Globalización del Transporte Internacional”, produciéndose esto en etapas muy definidas. Así se clasifican a nivel internacional, como Puertos de Primera Generación, de Segunda Generación y, de Tercera Generación, según sea cada caso. Ya entre la década de los años 60 y principios de la década de los 80 del siglo recién pasado, la gran totalidad de los Puertos en los países Desarrollados (incluidos sus Complejos Portuarios), entran a la última fase de “Puertos de Tercera Generación”.

4.- Pregunta, ¿y qué relación e incidencia tiene la Seguridad (llamémosla Seguridad Portuaria) en esto de los Puertos del “Tipo Carga General” y el “Comercio”? Respuesta, en la evolución de estos Puertos, desde la Primera a la Segunda Generación y finalmente, a la Tercera Generación en donde una de sus características importantes y esenciales, es el aumento también acelerado de la **evolución de la Seguridad**. Los Puertos de Tercera Generación, se caracterizan por poseer una alta y más completa Seguridad Portuaria, más aún, se ha desarrollado lo que se conoce como **Seguridad Integral** que, en una sola matriz involucra a) La “Seguridad Física de las Instalaciones” (respecto de las personas, el entorno, la carga y, equipos portuarios), b) La “Seguridad Industrial aplicada en Puertos” y, c) La “Seguridad del Medio Ambiente” portuario, con ello se cumple la regla de oro del Transporte Marítimo, a saber: **Rapidez, Economía y Seguridad** que, llevada a su interacción a un diagrama de Venn, en su intercepto, encontraremos el desarrollo de un Transporte (también integrado) eficiente y eficaz, en donde las regulaciones suficientemente acertadas del país en materia de Transporte y, más la aplicación de los convenios internacionales acogidos por el país (esencialmente multilaterales), son en su conjunto, el reactivo o iniciador, para el logro de este objetivo.

5.- Cuando un Puerto del Tipo Carga General, como es el caso de nuestra realidad, no implica que dejen de existir en el Puerto, Terminales Portuarios con funciones de Primera como de Segunda Generación: Así, los parámetros que se deben alcanzar para llegar a cumplir los requisitos de un

Puerto de Tercera Generación, que en su detalle es materia para la segunda parte, daré algunos títulos esenciales que, son suficientes para el propósito de la materia, y hablan por si solos, a saber:

- a) La Comercialización Portuaria,
- b) Las Alianzas Estratégicas en el sector, entre organismos públicos que actúan en el sector, entre los privados que operan en el sector y, entre las Alianzas Estratégicas del sector público con las Alianzas Estratégicas de entidades privadas, que operan en el sector,
- c) La Logística, Distribución y, EDI (intercambio electrónico de datos),
- d) Almacenes (dentro de una concepción logística),
- e) El Puerto con sus Terminales, como “nodo de conexión” entre los medios agua, aire y tierra,
- f) La Integración Orgánica (entre el Puerto y la Ciudad Puerto),
- g) La Racionalización de la Documentación (Portuaria, Marítima y Aduanera),
- h) El Equipamiento Portuario, para la Operación y para Control (seguridad), tanto eficiente como eficaz.

DE LOS PUERTOS

1.- Hasta la fecha, los Puertos del “Tipo Carga General” que nos interesan, en Chile, son 10 de propiedad Estatal actualmente autónomos y en gran parte entregados en Concesión Portuaria en conformidad a la Ley 19.542/97 y, serían 3 de propiedad Privada y/o en Concesión Marítima, con un gran total de 13, de un universo total de Puertos y Terminales Marítimos que sumarían alrededor de más de 70. Estos 13 Puertos, con Valparaíso como Puerto de Carga General “principal” (ya no el primero), que rigen y demandan nuestro destino oceánico, “gritan en silencio”, la necesidad de contar con una **Plataforma Logística**, no en el Chile continental, sino que en medio del Pacífico Sur, lo cual se encuentra potenciado ahora, cuando contamos con un naciente “Acuerdo Multilateral de Libre Comercio y Alianza Estratégica con Nueva Zelanda, Singapur y Brunei” y, en un breve plazo se agregaría Australia y otros que, cerrarán esa concepción geopolítica de la **Cadena o Anillo Austral de Desarrollo** en la Cuenca del Pacífico que, geopolíticamente pronosticaran acertadamente, RATZEL y posteriormente Karl HAUSHOFER, y que fuera expuesto en forma clara y contundente por el Sr. Almirante Don José T. Merino Castro, en su Clase Magistral dictada como Comandante en Jefe de la Armada, con motivo de la iniciación del Mes del Mar el 2 de Mayo de 1988. Aún estamos en deuda con Ud. Sr. Almirante, pero más temprano que tarde, sus buenos deseos, que son de la Armada y, de muchos chilenos, se harán realidad, quedando conectado permanentemente, Asia, Oceanía y Sudamérica, por el hemisferio Sur de la Cuenca del Pacífico, en un Tráfico Este-Oeste, y donde Perú quiere gravitar, ¿lo dejaremos así? cuando nuestra posición estratégica en la Cuenca es envidiable.

2.- Aunque el Lector, ya sabe el punto geográfico del Pacífico al cual me refiero, lo cerraremos al final de la segunda parte de esta publicación. Continuando aún con los Puertos, uno de los motivos de encontrarnos empantanados, en mi modesta opinión, es la necesidad prioritaria de tener una **Ley General de Puertos** que, abarque el ordenamiento, conceptualización y, regulación funcional de todo el universo de nuestros Puertos y Terminales Marítimos, sin excepción, siguiendo el uso, costumbre y recomendaciones internacionales representadas por UNCTAD, OMI y CIP-OEA (Comité Interamericano de Puertos-OEA), adecuándolas a nuestra realidad nacional y, así poder participar e integrarnos a la globalización del Transporte y por ende de los Puertos.

3.- Por otra parte, en nuestra legislación, ¿qué se entiende por Recinto Portuario?, ¿dónde se encuentran Clasificados técnicamente nuestros Puertos?, ¿existe realmente el concepto de Frente de Atraque en el uso y costumbre Internacional?, ¿dónde están establecidos los conceptos diferentes, de Terminal Marítimo y Terminal Portuario? (no basta que uno de estos conceptos se encuentre en una Reglamentación Marítima, debe encontrarse en una Ley General de Puertos), ¿qué entendemos

por Hinterland y Foreland en transporte, lo cual es de uso y aplicación en el orden internacional?, ¿qué se entiende por Área de Respaldo, para un Terminal Portuario, para un Terminal Marítimo y, para un TIC?, ¿qué se entiende por TIC (Terminal Interior de Carga)? que, surgiera de un acuerdo suscrito por Chile, conocido como “Convenio de Viena de 1991”, el cual gravita de manera importante en la operación del Transporte Multimodal que se encuentra contemplado en nuestro Libro III del Código de Comercio; ¿qué se entiende por Operación Portuaria (este encierra el concepto de “Interfaz”, aplicado y usado a nivel internacional) en el servicio al pasaje, a la carga y, servicio a la nave?, entre otros. Por otra parte, esta falta de conceptualización y establecimiento mediante una ley general, produce un vacío y gravita particularmente en el derecho mercantil sobre el Transporte Multimodal que, se nos viene encima aceleradamente, primordialmente para cumplir eficiente y eficazmente, con el **servicio** a terceros países que deseen hacer uso de Territorios y Puertos Chilenos, ejemplo, entre países del Asia Pacífico-MERCOSUR-Asia Pacífico.

4.- No hace mucho tiempo, me impuse por la prensa, que existiría un proyecto enviado a una comisión de Obras Públicas del Congreso, por el Ejecutivo, para “modificar” la Ley 19.542 de 1997, ley que “Moderniza el Sector Portuario Estatal”, que incluiría la mejora o variante del concepto de “puerto, terminal o recinto portuario”. La Ley 19.542 de 1997 es una “Ley Particular de Puertos”, en este caso se trata sólo de 10 Puertos del “Tipo Carga General” de propiedad del Estado y, ¿dónde quedan estos conceptos para los restantes Puertos y Terminales Marítimos existentes en Chile, que son alrededor de más de 70? Por tanto, estos conceptos deberían quedar establecidos en una **Ley General de Puertos**, y **no** en una **Ley Particular de Puertos**.

DE LA SEGURIDAD

1.- La Seguridad llevada a las Instalaciones Portuarias, dentro de su acepción que se puede observar en los contenidos del Código PBIP (ISPS) de OMI y, consignado en la Resolución 2 de la denominada “Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima”, del 12-Dic-2002, cuando habla de medidas especiales para incrementar la **seguridad** y la **protección** marítimas que, llevado a nuestra legislación sobre “Seguridad Marítima y Portuaria” (en la Ley de Navegación que, no hace distinciones en el uso de la palabra “seguridad”), involucra semánticamente bajo el mismo término, los conceptos “security” y “safety”, en consecuencia, deberá entenderse en su equivalencia para nuestra lengua hispana, la “Protección como Security” y, la “Seguridad como Safety”.

2.- Dado lo anterior, lo que conocemos conceptualmente como “Seguridad Portuaria”, de acuerdo a las directrices y recomendaciones del Código PBIP (ISPS) de OMI, debe entenderse o denominarse “Protección y Seguridad Portuaria”, que en su concepto moderno se denomina “Seguridad Integral”.

3.- Considerando lo señalado precedentemente, se puede colegir que, identificando las actividades y áreas de un Puerto del Tipo Carga General, en los cuales se deben medir y controlar los Riesgos que se presentan, se puede cubrir todo el universo en esta materia. Así, precedidas de la protección o seguridad según corresponda y, sin duda considerándose copulativas en su conjunto, se tienen sucintamente los siguientes campos, dejando para una segunda parte su desarrollo:

- i.- La Protección (security) Interna (Protección Física y Operacional),
- ii.- La Seguridad (safety) Industrial, como la Prevención de Riesgos,
- iii.- La Protección (security), en los Accesos a las Instalaciones, sus Explanadas y, Naves atracadas o Fondeadas,
- iv.- La Seguridad (safety) en Control Tránsito, para el ordenamiento y flujo de vehículos y equipos móviles, y
- v.- La Protección (security) en Control de la Carga y sus Documentos de respaldo,

4.- Dada la experiencia que he obtenido en el transcurso del tiempo en la materia, se puede postular y es recomendable, analizar la conveniencia de estructurar una “Seguridad Integral” aplicada a una Instalación Portuaria, como “Gestión de Protección y Seguridad Portuaria”. Esto es materia de desarrollo en una segunda parte.

5.- Por otra parte, también CEPAL, en su Boletín FAL N° 227 de Julio del 2005, analiza lo que denomina “Las Medidas de Protección Portuaria: Un año después del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)” que, dentro del análisis respecto de algunos países de Latinoamérica (donde destaca a Chile), señala la forma y cumplimiento del Código PBIP por parte de países de la Región y, analiza, los Cargos específicos por Protección Portuaria de las Instalaciones, que recaen en las Empresas Portuarias y las Navieras, por la introducción de nuevos equipos de Protección y Control de Contenedores, Cobros por concepto de Protección Portuaria a Junio de 2005 (Australia es la más baja), la iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI) de USA con respecto a la instalación del Equipamiento de revisión (scanners), en donde se han suscrito y aún no cumplen con lo comprometido tres países Latinoamericanos (no está Chile, tal vez para mejor), el estado de implementación de la C-TPAT (en castellano: Asociación Aduanero-Comercial contra el Terrorismo) US. Customs-Trade Partnership Against Terrorism y, alcances sobre la importancia de la complementación entre la “Seguridad y Protección Portuaria” y, la “Facilitación del Comercio”,

6.- Con relación a este importante asunto considerado en el numeral anterior, de la aplicación en el Control de la Carga mediante Scanners (de contenedores esencialmente), estimo que como “Equipos Fijos”, deberían originarse de una Alianza Estratégica ya propuesta, entre las Instalaciones Portuarias, Transportistas (terrestres y marítimos), y Embarcadores, y operados por estos, la Aduana en conjunto con la Autoridad Marítima y/o los Sistemas de Seguridad de las Instalaciones Portuarias o, de los ZEAL o Antepuertos Marítimos (dicho sea de paso, estas Instalaciones deberían estar ubicadas en el exterior cercano, a los deslindes o periferia de la Ciudad Puerto), según sea el caso y, además, “Equipos Móviles” adquiridos (si es posible) y operados en conjunto por la Autoridad Marítima y el Servicio de Aduanas.

DEL COMERCIO

1.- Si bien ya se puede visualizar claramente, una sinergia en la interacción entre “Puertos, Seguridad y Comercio”, dedicaré para terminar, unas reflexiones, en donde el Comercio indiscutiblemente en la actualidad, es el reactivo o iniciador en la correspondencia biunívoca entre el “Desarrollo Económico” y el “Transporte”,

2.- Como se visualizara, en la actualidad, la expansión del Comercio Internacional está transformando la economía mundial, en un sistema único y, está integrando las actividades de Transporte en todo el mundo, en consecuencia los Puertos, se incorporan a ese sistema de proporciones, evolutivo y, competitivo, del Comercio (Internacional) Global,

3.- Para incentivar el Comercio Global, en las actuales circunstancias, los Puertos (esencialmente del “Tipo de Carga General”), deben adoptar una actitud proactiva en lo que dice relación con la “venta de sus servicios”. En este aspecto, los Administradores de los Puertos del “Tipo Carga General”, deberán reforzar la “comercialización”, dándole mucha importancia y escuchar a los usuarios o clientes y operadores que, llevan a efecto el Intercambio Comercial Internacional, tanto de Comercio Interno, Externo y, de “Tránsito Internacional”, acogiendo las nuevas necesidades, de tal manera que los Puertos puedan adecuarse al servicio del Comercio Global.

4.- Hasta hace poco tiempo, el Comercio Internacional, estaba concentrado particularmente sobre todo el noroeste de Europa y la costa oriental de América del Norte, en la actualidad, las Rutas del Comercio Internacional se encuentran, en opinión de los expertos en la materia, más diversificadas. Lo señalado, se debe a la aceleración de las actividades industriales en la “Cuenca del Pacífico”, primero fue Japón, luego Corea del Sur, Taiwán, Singapur y Hong Kong, más tarde aparecen economías potentes, como Tailandia, Malasia, Indonesia, China y, sin duda que también Rusia.

5.- A los inicios de estas reflexiones, señale que continuaría respecto a un punto geográfico del Pacífico y, dado lo señalado precedentemente, se trata sin duda de **“Isla de Pascua”**, si al decir de los expertos, Chile emerge potencialmente como “Plataforma Logística”, esto “no se cristalizará” en Puertos y Megapuertos en Chile Continental, si no se contempla en Pascua un Puerto del “Tipo Carga General” Internacional y Oceánico, como una **“Plataforma Logística”** entre el Asia Pacífico y Sudamérica, por el cuadrante sur de la Cuenca del Pacífico, Plataforma Logística en Pascua que, sirva primero, al **“Comercio Internacional de Tránsito”** en una venta de Servicios a terceros países (de lo cual dependería Perú), y luego, para el Servicio de nuestro Comercio Exterior que, podrá acoplarse a la natural corriente que lo anterior provocará (efecto tubo venturi), esto permitirá además, el Abastecimiento y conectividad permanente de la Isla con Chile continental y, luego, permitirá la explotación del Hinterland de la Isla.

6.- La proyección de este punto, hacia el Este, es un triángulo mayor que el Mar Presencial, por cuanto abarca el Hemisferio Sur desde Panamá hasta la Antártica y, hacia el Oeste de la Isla, abarca un frente que va desde Australia hasta Rusia para un tráfico Sur-Norte-Sur y un tráfico Oeste-Este-Oeste por el hemisferio Sur que, pasaría por Nueva Zelanda hasta Singapur, considerando en sus intermedios Puertos como Papeete (Francia, U. Europea), por supuesto Auckland, Sydney, Moresby, Surabaya, pasando por Malasia y Brunei hasta Singapur. ¿Con que Tipo de Naves? Respuesta, con naves Especializados, esencialmente Portacontenedores de última generación, para cerrar un servicio **Alrededor del Mundo** que, se viene gestando desde hace años, dependiendo de las distancias a cubrir, con naves de 3.000 a 8.000 TEU que permitan una Economía de Escala que se calcule.

7.- ¿Qué implica para Pascua esta “Plataforma Logística”?, implica lo siguiente:

- i.- Establecer un Puerto del “Tipo Carga General” Internacional (que incluye automáticamente un Cabotaje) de proyección Oceánica,
- ii.- Siendo el Puerto sólo una Estación de Transferencia, requiere de un Área de Respaldo, al interior de la Isla,
- iii.- Establecer y ejecutar, una vez escogidos los puntos anteriores, un levantamiento arqueológico con profesionales chilenos, con apoyo extranjero si es preciso, reubicándolos en otro punto de la Isla,
- iv.- Considerar el Almacenamiento de Combustibles, Agua y Vituallas, como también, mantenimiento-reparación, para el Servicio a las Naves y Contenedores,
- v.- Considerar, el uso de esta Instalación Portuaria, como un centro de “Control del Estado Rector del Puerto”, estando Chile dentro del MOU de Tokio,
- vi.- Establecer, a la luz del Código PBIP de OMI, un centro de control de los “Contenedores en Tránsito”, como otra venta de servicios a terceros países que hagan uso de la Instalación,
- vii.- Para efecto de lo anterior, es necesario, dado que están dadas las circunstancias, el hacer un uso de los “Acuerdos” y alianzas que se haya contemplado con Nueva Zelanda, Singapur y Brunei, dentro del APEC que, puedan ser relacionadas directa o indirectamente con esta materia; considerando que Pascua es un punto en el hemisferio Sur de la Cuenca del Pacífico, estratégico en lo económico, comercial y político, antes que en lo militar, en un esquema de “Desarrollo y Seguridad Nacional”,

- viii.-En el ínter tanto, y en el más breve plazo, es del todo recomendable, iniciar una campaña en la Isla a nivel del Consejo de Ancianos, informando y convenciendo de las bondades y necesidad de contar con un Puerto de proyección internacional en Pascua y, si después de agotar todos los esfuerzos para su comprensión y convencimiento, no se logra, sencillamente se impone, y
- ix.- Asimismo, junto con lo anterior, sería del todo conveniente, implementar en el más breve plazo un Banco de Datos Estadísticos, tanto mensual como anual, respecto de las Naves que pasan a la Altura de Pascua (que son visibles, considerando que tiempo atrás se contaron alrededor de 300 naves en un año), solicitando por el servicio de fonía a través de la Autoridad Marítima de la Isla, y colocando como motivo, el interés de efectuar un Estudio para la posibilidad de la construcción de un “puerto mayor oceánico, al servicio del **Tránsito Internacional** del transporte y, sus tráficos, desde y hacia los Puertos ubicados entre Panamá y Cabo de Hornos en su proyección hacia Puertos del APEC” , solicitando: Nombre de la nave, Bandera, Armador, Tipo de nave y su desplazamiento, Tipos de cargas que transportan (con su capacidad máxima de TEU’s para transportar si es el caso), Puerto de origen, Puerto de destino y, si es posible, la opinión profesional del Capitán sobre la materia, si la tiene y desea manifestarla, entre otros.

Esto, sería como base para un anteproyecto de lo que se puede desarrollar en Pascua, en su calidad de **Plataforma Logística**. Cristalizado ya, se puede dar por seguro que, Chile y no Perú, será una **Plataforma Logística**, entre el Asia Pacífico y América a través de nuestros puertos del “Tipo Carga General” y, los vecinos sin decirlo nos esperan, ¿cuándo partimos?, respuesta, HOY.-

Autor: Litoral Enrique RIOS Vejar





LA EDUCACIÓN MARÍTIMA EN CHILE



I.- Generalidades:

El Estado de Chile, representado por la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE (DIRECTEMAR) en materias marítimas, es parte integrante de la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (O.M.I.), entidad de las Naciones Unidas que establece las normas mínimas de seguridad en la navegación.

El 7 de Julio de 1978, la OMI promulga el “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar” (STCW-78/95), el cual entró en vigor en 1984 y fue enmendado por la misma Organización, en el año 1995.

Mediante Decreto Supremo del Ministerio de Relaciones Exteriores N° 151, de fecha 12 de Junio del 2002, publicado en el Diario Oficial N° 37.369, de fecha 27 de Septiembre del 2002, en Chile se promulga y ratifican las enmiendas al citado Convenio y al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, que forma parte integral del Convenio.

Con el propósito de aplicar las normas internacionales, con fecha 13 de Mayo del 2000, entró en vigencia a nivel nacional, el “Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado”, aprobado por Decreto Supremo (M) N° 90, de fecha 15 de Junio de 1999, el cual norma y estandariza la carrera profesional de los Oficiales y Tripulantes de la Marina Mercante Nacional, estableciendo que será DIRECTEMAR la que deberá fijar mediante resolución fundada, los cursos que se derivan de este Reglamento, sin perjuicio de exigir además el cumplimiento de los Cursos de Formación y de Capacitación modelo OMI, que para cada título o tipo de nave, se establecen en el STCW -78/95.

En dicha norma legal, se establece que los Cursos de Formación para acceder a los títulos profesionales de Piloto Tercero, Ingeniero Tercero y Radioelectrónico Segundo, se deben realizar en instituciones de educación superior del Estado o reconocidas por éste. Los cursos para optar a los títulos de Piloto Regional, Motorista Segundo y Tripulante General de Cubierta y Máquinas deben ser impartidos por instituciones educacionales reconocidas por el Estado. En ambos casos los planes y programas de estudio, deben contar con la aprobación previa de DIRECTEMAR.

II.- Cursos de Formación:

La escolaridad mínima de los postulantes a cursos de formación para oficiales y tripulantes, será de egresado de enseñanza media.

Los Cursos de Formación para optar a los títulos de Piloto Tercero, Ingeniero Tercero y Radioelectrónico Segundo, tienen una duración de ocho semestres lectivos de formación profesional y seis meses de embarco en práctica como aspirante al título respectivo.

Los Cursos de Formación para Piloto Regional y Motorista Segundo, tienen una duración de cuatro semestres lectivos de formación profesional y seis meses de embarco en práctica, como aspirante al título.

Para la obtención de título internacional, los Oficiales de Puente (Piloto Tercero y Piloto Regional), deben cumplir un período complementario de seis meses de embarco en práctica, ya sea como Aspirante a Oficial Encargado de la Guardia de Navegación, o en posesión del título nacional respectivo.

Para optar a Tripulante General de Cubierta o de Máquinas, debe aprobarse un Curso de un semestre lectivo de formación profesional y cuatro meses de embarco en práctica como aspirante al título respectivo.

A comienzos del año 2001, DIRECTEMAR, mediante resolución, estableció los cursos de Formación y de Capacitación para Mando y Ascenso, y aprobó y publicó los planes y programas de estudio de cada uno de ellos.

En la actualidad la carrera para optar a los títulos de Piloto Tercero e Ingeniero Tercero, son impartidas por la Universidad Austral de Chile, sede Valdivia y por la Universidad Marítima de Chile, con sede en Viña del Mar, ambas con planes de estudio aprobados por DIRECTEMAR. El segundo establecimiento de educación superior, imparte además las carreras para optar a los títulos profesionales de Piloto Regional y Motorista Segundo.

El proceso de formación de tripulantes se realiza en la Escuela de Tripulantes y Portuaria de Valparaíso, Instituto del Mar “Capitán Williams” de Chonchi y en otros siete Organismos Técnicos de Capacitación (OTEC), los cuales se encuentran publicados en el sitio web www.directemar.cl, “Educación Marítima”, link “Formación”.

III.- Cursos de Capacitación :

Se entiende por curso de capacitación, los cursos de seguridad modelo OMI, y los Cursos de Gestión para mando o ascenso de Oficiales de la Marina Mercante.

Estos cursos son impartidos por instituciones de educación superior (Universidades, Institutos Profesionales y Centros de Formación Técnica) y OTEC reconocidos por el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo (SENCE) y por DIRECTEMAR.

Los cursos y los establecimientos actualmente acreditados ante DIRECTEMAR para impartirlos, se encuentran publicados en el sitio web [www.directemar](http://www.directemar.cl), "Educación Marítima", Link "Cursos modelo OMI" y "Cursos de Gestión y Ascenso".

IV.- Requisitos para la obtención del título :

Los títulos profesionales para Oficiales de la Marina Mercante Nacional, con validez nacional e internacional, son otorgados por DIRECTEMAR a quienes cumplan los siguientes requisitos :

- a.- Ser chileno(a), mayor de 18 años.
- b.- Poseer buenos antecedentes, acreditado mediante Certificado de Antecedentes actualizado, extendido por el Servicio de Registro Civil e Identificación.
- c.- Poseer aptitud física compatible para ejercer plaza o cargo a bordo de naves mercantes.
- d.- Haber aprobado el Curso de Formación, incluido el período de seis meses de embarco en práctica, en alguna institución educacional con planes y programas de estudio aprobados por DIRECTEMAR.
- e.- Tener aprobados y vigentes los siguientes cursos básicos de seguridad modelo OMI:
 - 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
 - 1.19 "Técnicas de Supervivencia Personal".
 - 1.20 "Prevención y Lucha contra Incendio".
 - 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- f.- Aprobar Evaluación práctica de Competencia en Simuladores en CIMAR, en idioma español para título nacional y en inglés para título internacional en los períodos reglamentarios de Abril y Octubre. Los postulantes al título de Piloto Tercero y Piloto Regional, deben aprobar previamente el curso modelo OMI 1.07 "Navegación por Radar, Ploteo por Radar y Uso del APRA" en CIMAR.
- g.- Para la obtención de título internacional, los Oficiales con título de Piloto Tercero o Piloto Regional, deben cumplir un período complementario de seis meses de embarco en práctica, como Aspirante a Oficial Encargado de la Guardia de Navegación, según lo establecido en el Convenio SCTW-78/95.

Los títulos profesionales de los Tripulantes de la Marina Mercante Nacional, con validez nacional, son otorgados por los Capitanes de Puerto a los chilenos que acrediten cumplir con los requisitos que se indican:

- a.- Cumplir los mismos requisitos exigidos para Oficiales en las letras a), b), c) y e).
- b.- Haber aprobado el Curso de Formación, incluido el período de cuatro meses de embarco en práctica, en alguna institución educacional u OTEC con planes y programas de estudio aprobados por DIRECTEMAR.
- c.- Aprobar Evaluación práctica de Competencia en idioma español para título nacional en los períodos reglamentarios de Abril y Octubre en CIMAR o en las Gobernaciones Marítimas de Iquique, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas.
- d.- Los títulos internacionales son otorgados por DIRECTEMAR a quienes aprueben la Evaluación de Competencia, en idioma español e inglés.

V.- Informaciones complementarias:

- a.- Todas las materias relativas a Educación Marítima, en sus diferentes ámbitos, están a cargo del Departamento de Educación y Titulación Marítima de la DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO (DIRINMAR), dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- b.- El Departamento de Educación y Titulación Marítima, con fecha 05 de Enero del 2005, aprobó la auditoria efectuada por Lloyd's Register Quality Assurance, de acuerdo con las siguientes normas de Sistema de Gestión de Calidad:
- Norma ISO 9001:2000.
 - NCh 9001. Of2001.

El Sistema de Gestión de Calidad es aplicable a:

“Administración de la Formación, Capacitación, Evaluación de Competencia, Titulación, Certificación y Revalidación del Personal de la Marina Mercante de acuerdo al D.S. (M) N° 90/99 y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar STCW- 78/95”.

- c.- Mayores informaciones sobre el tema de la Educación Marítima en Chile y puntos de contacto, pueden ser obtenidos en el sitio web. www.directemar.cl, “Educación Marítima”.

Colaboración: Litoral Alberto M. Ponce Godoy



PACOTILLA

Esta noticia será recibida por todos con mucha alegría, sobre todo por ciertas personas, ya que gracias a estas reformas no tendrán más faltas de ortografía debidas a las ridículas reglas con que contamos actualmente.

La Real Academia de la Lengua dará a conocer próximamente la reforma de la ortografía española, que tiene como objetivo unificar el castellano como lengua universal de los hispanos parlantes.

Con carácter exclusivo hemos tenido acceso a un documento reservado que revela cómo se llevará a cabo dicha reforma, la cual entrará en vigor poco a poco para evitar confusiones.

La reforma hará mucho más simple el castellano de todos los días, pondrá fin a los problemas de ortografía que tienden trampas a futbolistas, abogados y arquitectos de otros países y hará que nos entendamos de manera universal quienes hablamos esta noble lengua.

La reforma se introducirá en las siguientes etapas anuales:

- 1.- Supresión de las diferencias entre c, q y k. Komo despegue del plan, todo sonido parecido al de la k será asumido por esta letra. En adelante, pues, se eskribirá kasa, keso, Kijote.
- 2.- También se simplifikará el sonido de la c y la z, para igualarnos a nuestros hermanos hispanoamericanos ke convierten todas estas letras en un úniko fonema: s, kon lo kual sobrarán la c y la z: "el sapato de Sesilia es asul"
- 3.- Por otro lado, desaparecerá la doble c y será reemplasada por x: "Tuve un axidente en la Avenida Occidental". Gracias a esta modifikasión los españoles no tendrán ventajas ortográfikas frente a otros pueblos hispanos parlantes por su estraña pronunsiasión de siertas letras.
- 4.- Así mismo, se funden la b kon la v, ya ke no existe en español diferencia alguna entre el sonido de la b larga y la v chikita. Por lo kual, a partir del segundo año, desaparecerá la v y beremos cómo bastará kon la b para ke bibamos felices y contentos.
- 5.- Pasa lo mismo kon la elle y la ye. Todo se eskribirá con y: "Yébeme de paseo a Sebiya, señor Biyegas". Esta integración probokará agradecimiento general de kienes hablan hablan kasteyano, desde Balensia hasta Bolibia. Toda b será de baka, toda b será de burro.
- 6.- La hache, kuya presensia es fantasma en nuestra lengua, kedará suprimida por kompleto: así, ablaremos de abichuelas o alkool. Se akabarán esas komplikadas y umiyantes distinsiones entre "echo" y "hecho".
- 7.- A partir del terser año de esta implantasión, y para mayor koerensia, todo sonido de erre se eskribirá con doble: "RRoberto me rregaló una rradio". No tendremos ke pensar

kómo se eskribe sanaoria, y ya no abrá ke desperdisiar más oras de estudio en semejante kuestión ke nos tenía artos.

8.- Para ebitar otros problemas ortográfikos se fusionarán la g y la j, para que así jitano se eskriba komo jirafa y jeranio komo jefe. Aora todo ba kon jota: "El jeneral jestionó la jerensia". No ay duda de ke esta sensiya modifikasion ara que ablemos y eskribamos todos kon más rregularidad y más rápido ritmo.

9.- Horrible kalamidad del kastellano, en jeneral, son las tildes o asentos. Esta sancadiya kotidiana jenerara una axion desisiba en la rreforma; aremos komo el ingles, ke a triunfado unibersalmente sin tildes. Kedaran eyas kanseladas desde el kuarto año, y abran de ser el sentido komun y la intelijensia kayejera los ke digan a ke se rrefiere kada vocablo. Verbigracia: "Komo keke komo".

10.- Las konsonantes st, ps o pt juntas kedaran komo simples tes, kon el fin de aprosimarnos lo masimo posible a la pronunsiasion iberoamerikana. Kon el kambio anterior diremos ke etas propuetas osionales etan detinadas a mejorar ete etado konfuso de la lengua.

11.- También serán proibidas siertas konsonantes finales ke inkomodan y poko ayudan al siudadano. Asi, se dirá: "ke ora es en tu relo?", "As un ueko en la pare" y "La mita de los aorros son de Elisabe".

12.- Entre se suprimirán también las eses de los plurales, de manera que diremo: "la mujere" o "lo ombre".

13.- Después yegara la eliminasion de la d del partisipio pasao porque el uso a impueto ke no se diga ya "bailado" sino "bailao", "erbido" sino "erbio" y "benido" sino "benio".

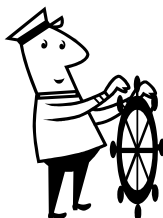
14.- Dede kinto año kedaran suprimía esa de interbokalika ke la jente no pronunsia. Adema, y konsiderando ke latín no tenia artikulo y nosotros no debemo imbentar kosa que nuetro padre latin rrechasaba, kateyano karesera de artikulo. Sera poko enrredao en prinsipio, y ablaremo komo fubolita yugolabo, pero depue todo etranjero beran ke tarea de aprender nuetro idioma resulta ma fasil.

Profesore terminaran benerando akademiko ke an desidio aser rreforma klabe para ke seré umano ke bibimo en nasione ispanoablante gosemo berdaderamente de idioma de Serbante y Kebedo.

Eso si: nunca asetaremo ke potencia etranjera token kabeyo de letra eñe. Eñe rrepresenta balore ma elebado de tradision ispanika, y primero kaeremo mueto ante ke asetar bejasione a símbolo ke a sio korason bibifikante de istoria kastisa epañola unibersa.

Amanesera y beremo.

Kolaborasio: Litoral Eymut Sieber Siske



LIBRO DE RECEPCION Y DESPACHO

BITACORA

(Acaecimientos anotados en Bitácora Singladura de octubre 2005 a 2 de Julio de 2006)

CEREMONIA DE CONDECORACION AL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA.

El día 14 de Octubre, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se efectuó la séptima recalada anual y ceremonia de imposición de la condecoración Medalla al Mérito "Hombres del Litoral" al Señor Almirante don Rodolfo CODINA Díaz por haber comprometido el reconocimiento y la gratitud de la cofradía por su destacado apoyo a engrandecer la especialidad Litoral.

Recalaron treinta y ocho cofrades dentro de los cual fue muy bienvenida la asistencia del litoral Rodolfo SANZANA Chávez, del área de Concepción.

Acompañaron como invitados especiales, a la autoridad homenajeada, el Contralmirante Litoral Erwin FORSCH, Director de Seguridad y Operaciones Marítimas y DIRECTEMAR subrogante y el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Capitán de Navío Litoral Niltton DURAN.

La alocución alusiva a la ceremonia y la imposición de la condecoración y entrega del correspondiente despacho, estuvo a cargo del Litoral Presidente Manuel COFRE Muñoz. Acompañaron al presidente los litorales mayores MARTIN y MANRIQUEZ.

El señor Almirante Codina dentro de sus agradecimientos, relata elocuentemente su actuación como DIRECTEMAR y justifica el merecimiento del Servicio del Litoral de haber logrado un contralmirante en el escalafón Litoral.

En esta recalada se entrega el Boletín Bonanza que contiene las Actas de Protocolo que aprueban la insignia de la identidad de la Cofradía y el diseño de la Medalla al Mérito "Hombres del Litoral".

El litoral Presidente declara portalón abierto, después de cantar fervorosamente el himno del Servicio del Litoral.

INVITACION DE CAMARADERIA AL DIRSOMAR ALMIRANTE LITORAL ERWIN FORSCH.

El día 27 octubre un grupo de cofrades concurren invitados a almorzar a la cámara del almirante. Como es habitual el anfitrión muestra su afecto y camaradería durante este evento.

RECALADA DE FIN DE AÑO (Octava del año).

El día 25 de noviembre se recaló al surgidero de la pérgola de la Gobernación Marítima de Valparaíso. Concurren 26 litoral y asiste como invitado el anfitrión Capitán de Navío Litoral Carlos MARTINEZ. La recalada se efectuó dentro de un ambiente informal, sin protocolo y fue servido un apetitoso rancho criollo.

ENTREGA DE PREMIOS.

La Cofradía, como ha sido tradicional, se hizo presente en el mes de diciembre en las ceremonias de entrega de premios de la Escuela Naval y Academia Politécnica Naval.

En la Escuela Naval se distingue al brigadier Ricardo Henríquez Kramer por haber obtenido la primera antigüedad del Curso Litoral. En la Academia Politécnica Naval se distingue al primer lugar y segundo lugar obtenidos en el Curso de Especialidad Litoral, Teniente 2º. LT. Octavio VALENZUELA y Teniente 2º. LT. René MORAGA, respectivamente.

Los premios fueron entregados en ambas ceremonias por nuestro Litoral Presidente.

SESIONES DE LA CAPITANÍA MARITIMA.

Durante este período y al término del año, se efectuaron dos reuniones de directorio en el mes de noviembre. Como inicio del año 2006, el día 2 de marzo se reunió la Capitanía con el objeto de programar las actividades de la Cofradía hasta Agosto, dentro de las cuales corresponde la Asamblea Ordinaria y elección de directorio y luego la recalada de Aniversario de la cofradía y de homenaje a la creación de la DIRECTEMAR.

NUEVAS MATRICULAS.

En el presente período han quedado inscritos en el Registro de Matrículas de la cofradía los siguientes litorales:

Capitán de Corbeta LT Ingeniero, en situación de retiro, Alex SPENCER Cooper y reincorporación del Capitán de Fragata LT, Iván WOLDARSKY Arancibia. A ambos se les da a viva voz la bienvenida, bajo la seguridad de que su participación será entusiasta y solidaria en aras de mantener la identidad del Hombre del Litoral.

CARENA.

El Litoral Director Ramón VELASQUEZ Díaz ha estado internado en el Hospital Naval de Viña del Mar por una intervención quirúrgica y continúa hospitalizado por secuelas de la misma. A nuestro litoral director le damos nuestro más fervoroso aliento fraternal deseando su pronta y definitiva recuperación.

CUMPLEAÑOS.

Han celebrado singladura anual los litorales:

ENERO: día 1, Emilio LEON Hoffmann y Luis GARCIA Mayorga; día 7, Jorge Ahumada Carrera; día 22, Franklin CASTILLO Díaz; día 27, Francisco BARRIENTOS Alvarado; día 30, Germán VALDIVIA Ibarra.

FEBRERO: día 3, Manuel COFRE Muñoz; día 5, Dinson BAACK Vásquez; día 9, Luis TORRES Clark; día 22, Néstor CAÑETE Rivera; día 23, Mario MARIN Castillo.

MARZO: día 11, Jorge MANRIQUEZ Bravo; día 12, Manuel MONTES Riquelme y Claudio SEPÚLVEDA Jorquera; día 15, Alejandro ROSS Urquieta; día 18, Daniel SARZOSA Bustos. A todos ellos, un abrazo fraternal de la Capitanía Marítima deseándoles un devenir placentero.

OTRAS INFORMACIONES.

Es muy grato informar que nuestro litoral Presidente Manuel COFRE, asistió al Seminario Regional de la ROCRAM, con auspicio de la OMI sobre Legislación Marítima Internacional celebrado en la ciudad de Bogota.

Expuso los temas: El Plan de Auditorias Voluntarias para los Estados miembros de la OMI y La estrategia Marítima de la ROCRAM.

A su vez participó como asistente del Director Académico del Seminario, en talleres de trabajo sobre otros temas que se trataron en el evento. Se tiene antecedentes que su participación fue todo un éxito.

INVITACION DEL DIRSOMAR.

El día 09 de MARZO los integrantes de la Capitanía Marítima y otros litorales concurren almorzar invitado por el litoral almirante Erwin FORSCH Rojas a su cámara en la Dirección de Operaciones Marítimas, Playa Ancha. El litoral almirante FORSCH fundamenta su invitación expresando sus deseos de retomar en el presente año las invitaciones a almorzar periódicamente con todos los cofrades. Como ha sido habitual el almuerzo de camaradería se desarrolló dentro de un agradable ambiente de cordialidad y alegría.

RECALADAS EFECTUADAS.

La primera recalada del año 2006 fue efectuada 30 de marzo en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, al cual fueron invitados y concurrieron todos los Gobernadores Marítimos, quienes se encontraban asistiendo al seminario anual de Gobernadores Marítimos. Recalan 25 litorales. En representación de los invitados, agradeció el Gobernador Marítimo de Antofagasta Capitán de Navío Miguel GRUNWALD Musso con elogiosos y cálidos sentimientos de reconocimiento y afecto hacia la cofradía. La segunda recalada se efectuó el día viernes 12 de Mayo en el mismo surgidero. Recalan 20 cofrades.

SESIONES DE LA CAPITANÍA MARITIMA.- Durante este período la bitácora registra tres reuniones de la Capitanía Marítima destinadas como es habitual a trazar las rutas de las recaladas y a asuntos administrativos y financieros varios.

PUBLICACION BONANZA.

El directorio ha resuelto como idea preliminar editar "BONANZA" nuevamente este año como revista y le ha encargado su dirección una vez más a nuestro Litoral Director Ramón Velásquez. Su edición y éxito dependerán de la colaboración que presten los cofrades. De allí que LA Capitanía Marítima reitera encarecidamente la contribución necesaria y entusiasta de los cofrades.

CARENAS.

El día 22 de marzo sale de varadero del Hospital Naval nuestro litoral director Ramón Velásquez Días logrando mejor su andar. El día 8 de abril ingresa al mismo varadero el Litoral Secretario Néstor Cañete Rivera permaneciendo en *camada* hasta el 22 de abril. Durante su permanencia es intervenido y mejorado su *sistema circulatorio*. Prueba de máquinas exitosa.

CUMPLEAÑOS.- Han celebrado recaladas anuales los litorales que se nombran:

ABRIL: Ricardo BOKE Friederich, Miguel CHAVEZ Bolleli y Juan CASTRO Mardones.

MAYO: Juan Pablo HEUSSER Risopatrón, Víctor DIAZ Tapia, Jaime VIZCARRA Azocar y Manuel MORENO Chávez.

JUNIO: Arturo MARIN Villalón, Manuel VALIN Morales, Enrique RIOS Vejar, Cesar MORENO Poblete y Luis BURGOS Velásquez

Cumplirán recaladas en el presente mes: día 20 Williams MIRANDA Leyton; día 21 Miguel ZUÑIGA Fernández; día 25 Guillermo SILVA Guajardo; día 26 Jorge OLIVA Briceño y día 28 Raúl ZEPEDA Valdebenito.

A todos los cofrades nombrados, nuestro abrazo fraternal, deseándoles un devenir placentero.





"GLOSARIO DE LA COFRADÍA" " HOMBRES DEL LITORAL "

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BONANZA: Boletín Informativo de la Cofradía.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.

CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.

COMBUSTIBLE: Licor.

CBTB: Mensaje, saludo, discurso o alocución.

DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar) .

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

FONDEAR MAS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.

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

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

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

LITORAL: Denominación genérica del cofrade.

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

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

LITORAL AGREGADO AL ROL: Litoral no activo.

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

LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.

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

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

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

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

LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.

MATRÍCULA: Número de Registro del cofrade.

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

MATRÍCULA, (Derecho de): Cuota de Incorporación.

NOMBRADA: Lista de Litorales comisionados.

OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.



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

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

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

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

Revista

B O N A N Z A



PUBLICACIÓN COFRADÍA "HOMBRES DEL LITORAL"
AGOSTO 2006