



REVISTA

BONANZA

PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA



EDICIÓN ESPECIAL EN SU 18° ANIVERSARIO

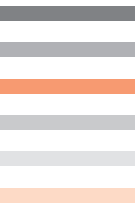
AGOSTO
2012



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

Director y Editor BONANZA: LT Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Coordinador Imprenta: LT Sr. Alberto PONCE Godoy
Fotos: Banco de imágenes SHOA / RRPP Directemar

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



ÍNDICE BONANZA 2012

Índice General	2
Octálogo	4
Capitanía Marítima (2010 • 2012)	5
Editorial	6
Saludo del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante	9
Historiador por un día • LT Otto Mrugalsky	11
El Escalafón Litoral se pone faldas • LT Horacio Balmelli.....	15
Datamar 2 • LT Marcelo Albarrán	17
La Autoridad Marítima en Caldera año 1887 • LT Ricardo Böke	25
En el Mes del Mar: Prat • LT Mayor Jorge Martin	33
Manual de Procedimientos • LT Carlos Sepúlveda	36
El Zarpe • LT Wiliams Miranda	39
¿Qué es el arqueo de una nave? • LT Gonzalo Araya	41
Doctrina de Cooperación • LT Víctor Mundaca	46
La turba del 27 F • LT Manuel Cofré	52
Mujeres al Servicio del Litoral • STTE LT Marcela Legovini	57
Una triste experiencia ballenera • LT Horacio Balmelli	61

El BMD 111 “Cirujano Videla” • LT Juan Castro	64
Recuerdos del Servicio del Litoral • LT Mayor Jorge Martin	71
Directemar y la Prefectura Naval de Argentina • LT Óscar Ortiz	74
Reminiscencias de la Cofradía • LT Alberto Ponce	77
La importancia de una buena planificación • LT Luis Paz	91
Premio Mundial “Al Valor excepcional en el Mar” • LT Víctor Ruiz	96
Capacitación y tecnología en la seguridad en el buceo • LT Alejandro Ross	100
El Escalafón Litoral hace 60 años • LT Ramón Velásquez	102
Creación del Cluster • LT Jorge Valenzuela	106
Policía Marítima “POLMAR” • LT Mayor Jorge Martin	112
Primer Centenario del IHA • LT Hellmuth Sievers	115
Emergencia en Faro Evangelistas. II Parte • LT Germán Valdivia	118
Enfrentando la amenaza de la piratería • LT Sergio Wall	123
Aumento de dotación del Escalafón Litoral • LT Juan Castro	127
La Señal de Socorro Internacional SOS • LT Jorge Sobenes ...	130
Libro de recepción y despacho	137
Glosario	172

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

LA COFRADÍA (2010 • 2012)



- | | |
|------------------------------|------------------------|
| • Litoral Presidente | Ramón VELÁSQUEZ Díaz |
| • Litoral Vicepresidente | Manuel COFRÉ Muñoz |
| • Litoral Secretario | Alberto PONCE Godoy |
| • Litoral Tesorero | Germán VALDIVIA Ibarra |
| • Litoral Director | Erwin FORSCH Rojas |
| • Litoral Director (Eventos) | Juan CASTRO Mardones |
| • Litoral Director (RR.PP.) | Manuel MORENO Chávez |
| • Litoral Director Suplente | Bernel BADILLA Grillo |
| • Litoral Director Suplente | Víctor RUIZ Fernández |
| • Litoral Director Suplente | Miguel CHÁVEZ Bolleli |

EDITORIAL

El 27 de agosto de 1994, se reunieron 50 oficiales especialistas litoral, en retiro y en servicio activo, los que firmaron el Acta de Fundación de la "COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL", designándose un Directorio provisorio cuya tarea fue planificar y proponer las bases para dar vida a la nueva Corporación que cobijaría a los Oficiales del Litoral, además de establecer un Código de Honor y elaborar un reglamento interno para su funcionamiento. Asimismo, en esa primera reunión, se estableció como fecha de fundación el 30 de agosto de 1994 y que esta nueva entidad se denominaría "Cofradía Hombres del Litoral".

Han transcurrido ya dieciocho años y los integrantes de esta Corporación, pueden sentirse orgullosos por el gran desarrollo y reconocimiento que ha logrado la Cofradía, gracias al apoyo permanente y cada vez mayor de los especialistas Litorales y al esfuerzo y tesón de quienes han integrado las Capitanías Marítimas a lo largo de todos estos años, empeñados en cumplir y llevar a la realidad las finalidades y el lema que guía la ruta y el propósito de la Cofradía, establecidas en los Estatutos que la rigen, esto es "mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo" entre los litorales y de esta manera contribuir al engrandecimiento y prestigio de la profesión emanada de la especialidad Litoral.

Este nuevo y significativo Aniversario, nos hace recordar los primeros años de actividades realizadas para concretar y fructificar el esfuerzo de los primeros especialistas que dieron vida a nuestra Corporación, quienes lograron cumplir cabalmente los objetivos de sus fundadores y, al mismo tiempo, cimentar y mantener un desarrollo sostenido de la Cofradía, la que además se ha constituido en la digna y genuina representante de todos los especialistas del Litoral.

Es también necesario señalar, que este feliz aniversario refleja el éxito de una Organización que,



sin duda, perdurará en el tiempo y contará con el sustento permanente de los oficiales especialistas del Litoral que ya constituyen un Rol de 155 cofrades, el que día a día se incrementa, especialmente con la incorporación de oficiales que recién inician su carrera profesional y que, indudablemente, se constituirán en la savia nueva que mantendrá y apoyará a esta Cofradía que los representa y aglutina.

Cabe hacer presente, que además de las tareas y actividades emprendidas en esos primeros años, se puede mencionar como relevante la creación y publicación de un modesto Boletín Informativo, conformado con los aportes de los propios cofrades y cuya primera publicación fue el 30 de agosto de 1996, señalándose en el Editorial de ese primer ejemplar: "nuestro primer Boletín, surge como una publicación primaria, pero que en el futuro podrá ser la gran Revista de los "Hombres Bravos del Litoral".

Podemos decir con orgullo que esa aspiración de los litorales, con el tiempo se ha concretado, al constatar que el año 2005 el modesto Boletín se convirtió en Revista y, que en este especial



aniversario, ha dado un nuevo paso adelante, por la gran calidad y excelencia de su edición, gracias al apoyo de todos los cofrades que colaboraron con sus artículos y al decisivo y relevante apoyo del Sr. Director del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, a quien los integrantes de nuestra Cofradía le entregan un saludo de reconocimiento y agradecimiento.

Es también propicio recordar, celebrar y congratular con orgullo a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, que conmemora sus 164 años de vida, cuyo fructífero y permanente accionar en apoyo de la Comunidad Marítima, le ha permitido lograr el reconocimiento público de toda la Comunidad Marítima, tanto nacional como internacional, dando con ello cumplimiento a su propia exigencia de constituirse en “Un servicio público de excelencia”.

Creemos que se ha cumplido con creces el objetivo y propósito de los fundadores de la Cofradía y su esfuerzo ha fructificado, y estamos ciertos que los especialistas Litoral, con su empuje, caballerosidad, profesionalismo y lealtad, contribuirán al éxito de la



DIRECTEMAR y, al mismo tiempo, mantendrán su voluntad de apoyar y participar en esta Entidad que los representa y une.

Finalmente, con la certeza y confianza en el espíritu solidario de los litorales, saludamos a todos los especialistas y, en especial, a quienes integran la Cofradía, formulando votos para que la DIRECTEMAR y sus integrantes, mantengan firme su rumbo de excelencia y con un navegar siempre con viento a un largo.

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

La Capitanía Marítima



BONANZA • 2012



Saludo del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante a la cofradía "Hombres del litoral"

Al conmemorarse el 30 de agosto de 2012, el décimo-octavo aniversario de la Cofradía "Hombres del Litoral", este Director General tiene el agrado de hacer llegar un cordial y afectuoso saludo al Sr. Litoral Presidente e integrantes de la Capitanía Marítima, y por su intermedio a los oficiales especialistas Litoral, tanto en servicio activo como en retiro, que bajo la denominación genérica de "Cofrades", forman parte de esa apreciada Corporación, expresándoles mis más sinceras congratulaciones en esta fecha especial, junto con mi reconocimiento por su constante apoyo a las actividades de esta Dirección General.

El 30 de agosto del año 1994 fue fundada la Cofradía "Hombres del Litoral", por un grupo de Oficiales Litoral de diversos grados, concretando así el anhelado sueño de los antiguos especialistas, en el sentido de unir sus esfuerzos para prestigiar y engrandecer la profesión y, al mismo tiempo, constituirse en el eslabón de plata que une a las generaciones del pasado, del presente y del futuro, sirviendo de enlace para la integración plena de los Oficiales del Servicio del Litoral.

Estos esfuerzos se vieron reforzados, cuando la Cofradía "Hombres del Litoral" creó la revista "Bonanza", plasmando en papel, textos y fotografías, que testimonian experiencias profesionales y las principales actividades que los Hombres del Litoral realizan en toda la extensión del Territorio Marítimo de Chile, cumpliendo el relevante rol de la comunicación entre sus pares.

Finalmente, junto con reiterarles mi sincero afecto y mis mejores deseos de éxito, en todas sus actividades futuras, quiero poner término a mi saludo invitándoles a brindar como Ustedes lo hacen:

*Por la Patria y su destino oceánico,
por la Armada y su alma eterna sobre el mar
por el Litoral, por sus Hombres Bravos
y por nuestra leal amistad.*

iii Salud, Litorales !!!

Enrique Larrañaga Martín
Vicealmirante

**Director General de Territorio Marítimo
y de Marina Mercante**

Valparaíso, agosto de 2012



HISTORIADOR POR UN DÍA

La vida del marino está llena de vivencias y experiencias enriquecedoras, dentro de las cuales, quisiera narrar una que me tocó vivir durante mi estadía en Inglaterra, mientras me desempeñaba como Representante Permanente Alterno de Chile ante la Organización Marítima Internacional (OMI).

Me encontraba desarrollando el informe de la última reunión a la que había asistido en la OMI, cuando el Jefe de la Misión me envió un correo electrónico, en el que me asignaba una tarea "distinta" a mis responsabilidades. Al principio, la tomé como una "chiflota" sin imaginar ni siquiera un minuto lo apasionante que resultaría su ejecución.

En el correo se me ordenaba tomar contacto con el Premio Nacional de Historia 2000, don Mateo MARTINIC Beros, fundador del Instituto de la Patagonia ubicado frente a la Zona Franca en Punta Arenas.

Como magallánico y conociendo a don Mateo, puse manos a la obra y al recibir su respuesta quedé claro que me encontraba frente a una "gran chiflota". Sin embargo, había en ella algo que me atraía ya que tendría que remontarme a más de cien años atrás, en

busca de alguna pista que pudiese dar con un dato de suma importancia que don Mateo buscaba para finalizar parte de una monografía sobre volcanes en Chile, en la cual estaba trabajando.

¿De qué se trataba la chiflotita...? Pues, en una publicación de historia, a la cual estaba suscrito el Sr. MARTINIC, aparecía un dibujo confeccionado a mano alzada donde se ilustraba la erupción de un volcán en los canales patagónicos. La misión era encontrar desde qué fondeadero había sido efectuada. Las únicas pistas eran el nombre de la nave, el año y el nombre de un canal cercano al posible fondeadero.

El buque era el HMS "GANNET", el año 1879 y el canal se llamaba "SMYTH".

Don Mateo acudía a la Marina y en especial a la Misión Naval de Chile en Inglaterra ya que años atrás, también había recurrido a ella para que lo ayudaran en otra investigación, por lo que confiaba que en esta oportunidad no le íbamos a fallar.

¿Por dónde partía? ¿Dónde buscar? ¿A quién consultar? Bueno, se me ocurrió ir al Museo Marítimo



Acceso sur al Canal Smyth.



Parte norte del Canal Smyth

Nacional de Greenwich. Una vez en él, me tuve que registrar como socio, para luego, entrar a la sala de lectura y contarle a la recepcionista en que tarea me encontraba. Luego de pasar prácticamente todo un día buceando en manuscritos de la época, no logré dar con ninguna pista que me iluminara de donde seguir buscando. Antes de retirarme del lugar, la señora que atendía en el mesón de entrada me sugirió que buscara en los Archivos Nacionales ubicados al SW de Londres. Al salir del museo mi desazón era grande y veía como se me estaba poniendo cuesta arriba la tarea encomendada.

Al día siguiente logré dar con los Archivos Nacionales, otro mundo, donde el proceso para tener acceso a documentos históricos era el doble de engorroso que en el museo, pero al mismo tiempo, más apasionante.

Como en el primer caso, también me tuve que registrar como socio. Luego por medio de una clave debía solicitar lo que buscaba, pero lo solicitado, era como entrar a Google, o sea las palabras claves las tenía que dar yo.

Con las tres pistas que me había dado don Mateo y que mencioné anteriormente, comenzaron a aparecer en pantalla algunas publicaciones y archivos con bosquejos. Estos había que pedirlos en línea a la bodega, subir al segundo piso, retirarlos y luego pasar a una sala que describiré más adelante. El proceso de búsqueda de lo que uno solicita, se refleja en pantalla, en donde se le informa al usuario, que la solicitud se ha iniciado, que va en vías de ser entregada al mesón del almacén y, finalmente, que

está listo para ser retirada. Lo anterior, se debe al restringido acceso que hay al lugar.

Luego de pasar por un detector de metales, solo premunido de un lápiz grafito, una goma de borrar, un papel y una bolsa plástica transparente para guardar estos útiles y la credencial que me acreditaba como socio, pude ingresar al mesón de la bodega y a la sala de investigación, desde la cual, se está prohibido salir con algún documento que no sea apuntes o fotocopias.

Habiendo pasado prácticamente todo un día entre publicaciones y dibujos efectuados por tripulantes del HMS "GANNET" de la zona austral de Chile y al no haber encontrado ninguna pista en las dos ocasiones que ingresé a dicho lugar, bajé nuevamente al hall principal para intentarlo por última vez.

Pero, ya que las tres pistas no me habían ayudado mucho, se me ocurrió colocar "Bitácora HMS GANNET", pensando que estos debían estar en manos de la Royal Navy. Cuál fue mi sorpresa, la primera de muchas que tendría ese día, ya que efectivamente estaban en la bodega y por primera vez sentí, que quizás, daría con algún dato que me diera el nombre del lugar desde donde había sido efectuado el dibujo.

La sala de lectura o de investigación solamente tenía luz artificial y el silencio era abrumador. Había investigadores estudiando con grandes lupas papiros, libros antiquísimos y planos, todos inmersos, concentrados como extasiados, adentrándose cada uno de ellos en los temas que los convocaba, tal como me encontraría yo unos minutos más tarde.



Al llegar al mesón me entregaron una pesada caja, dirigiéndome de inmediato a una mesa en donde al frente de mi puesto, había un señor de edad avanzada, barba blanca, lentes pequeños, con pinta de típico historiador. Después me enteré que lo era.



HMS "Gannet", el último velero victoriano, actualmente es un buque museo ubicado en la ciudad de Chatham, Inglaterra.

Al abrir la caja salió un penetrante olor a humedad y antigüedad. Había dos bitácoras del HMS "GANNET". Al hojear la primera página e iniciar su lectura, me hallé navegando con rumbo a Sudamérica en el año 1879 a bordo de un velero con máquinas a vapor... 130 años atrás. Debo reconocer que a esa altura, una profunda emoción me embargaba y mis ansias por encontrar lo que buscaba se acrecentaban más y más.

Hoja por hoja me fui acercando a Chile, aparecían ante mis ojos Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt, el Golfo de Penas, el Canal Messier y la Angostura Inglesa. Habiendo navegado los canales patagónicos como Subteniente y Teniente Primero, me di cuenta que quizás me encontraba cerca del objetivo.

Una hoja más y la tercera pista aparecía ante mí... el Canal SMYTH.

Siguiendo la navegación desde dicho canal, di vuelta a varias páginas, hasta que en una de ellas, aparecía en la parte inferior una extensa anotación de novedades en la guardia.

"...siendo las 11:50 se observa una fuerte explosión seguida de dos más, mucho ruido y humo que sale desde una montaña ubicada al frente del fondeadero donde se encontraba el buque. Latitud 49° 01' sur y Longitud 73° 30' oeste."

No lo podía creer, aparecía el nombre del Oficial de Guardia, la hora, los puntos geográficos del fondeadero, la fecha, 08 de agosto de 1879, etc. !!! ¡Había dado con el lugar, se llamaba, Grey

Harbour!!! ... Sin darme cuenta, dije en voz alta -¡Bien lo encontré!

El señor de la barba blanca me miró y me dijo: -Qué sensación más agradable cuando se encuentra algo largamente buscado ¿no lo cree usted?

-¡Sí!, le respondí.

-Bueno, para eso estamos los historiadores, me contestó.

Habiendo sacado la fotocopia a la página de la bitácora, salí de los Archivos Nacionales con una gran alegría, informando de mi hallazgo a mi Mando, quien se alegró mucho que nuevamente la Armada apoyaba a uno de nuestros Grandes Premios de Historia Nacional.

Si yo me alegré, el lector se podrá imaginar cómo estaba don Mateo, quien con la información proporcionada, podría dar término a una investigación largamente esperada.

Pero... todavía faltaba una sorpresa. El Sr. MARTINIC me preguntó si yo sabía que el HMS "GANNET" se encontraba como museo en un dique seco en los antiguos astilleros de la Armada británica, ubicado en la ciudad de CHATHAM, condado de KENT al NW de Londres.

No lo pensé mucho y durante el próximo fin de semana, fui con mi familia a visitar el lugar. Al cruzar el portalón del HMS "GANNET", una profunda emoción me embargó y al recorrer sus cubiertas, me preguntaba desde qué lugar de éstas, un marino hace 130 años plasmó en un papel, un bosquejo que serviría para que este Oficial de Marina cumpliera con la "chiflotita" y se sintiera con mucho orgullo ...historiador por un día.

Colaboración: Litoral Sr. Otto MRUGALSKY Meiser



HMS "Gannet".

HMS "Gannet" 1879-1900

El buque fue ordenado construir por el Almirantazgo el 14 de febrero de 1876 a los astilleros Sheerness Royal Dockyard. Colocada la quilla en diciembre de 1876, fue botado el 31 de agosto de 1878, y comisionado por la Royal Navy el 17 de abril de 1879.

Su primera comisión fue como estacionario en el Pacífico, a las órdenes del Almirante DE HORSEY, en mayo de 1879, estando presente en la guerra del Pacífico, entre Chile y la Confederación peruano-boliviana. Regresó a Gran Bretaña en julio de 1883, luego de navegar 60.000 millas.

Tiene 57,91 m de eslora, 18,81 m de manga y 4,85 m de calado, con un desplazamiento de 1.130 ton. Su propulsión era con una máquina Compound simple expansión, con 3 calderas y su velocidad a vapor era de 12,5 nudos y de 15 nudos a vela.

Su tripulación era de 13 oficiales, 27 suboficiales, 64 marineros, 11 grumetes y 24 infantes de marina.

SE PONE FALDAS

La promoción de Guardiamarinas que egresaron de la Escuela Naval "ARTURO PRAT" el 17 de diciembre del año 2010, marcó todo un hito dentro de la historia de la Armada de Chile, al contar por primera vez con personal femenino dentro sus escalafones de Oficiales, igualando con ello al Ejército, la Fuerza Aérea y Carabineros, instituciones que lo hicieron con bastante anterioridad.

En este caso, cabe analizar particularmente lo sucedido con los Guardiamarinas especialistas Litoral, en donde de los veinticuatro que egresaron, once eran chilenos, dos panameños y once chilenas, lo que indica claramente que el cincuenta por ciento de esa

promoción fue ocupado por jóvenes mujeres, quienes bregaron a la par con sus compañeros demostrando estar preparadas para hacer el viaje de instrucción en el Buque Escuela "ESMERALDA".

El itinerario del LVI Crucero de Instrucción del Buque Escuela "Esmeralda" se realizó por el Pacífico, recalando, cronológicamente, en los siguientes puertos: Iquique, Callao (Perú), Guayaquil (Ecuador); Acapulco (México), San Diego, San Francisco (EE.UU.); Victoria, Vancouver (Canadá); Pearl Harbour (Hawái / EE.UU.); Papeete (Tahití), Hanga Roa, Bahía Cumberland, Corral y, finalmente, en Valparaíso.



Indudablemente, fue un viaje muy interesante porque la Dama Blanca surcó una vez más el Pacífico, que es el espacio oceánico del futuro, pero ahora llevando además un contingente femenino, simbolizando con ello la presencia de la mujer chilena a bordo.

También cabe mencionar, como algo destacado, que la sexta antigüedad de esta promoción Litoral, recayó en la Guardiamarina LT Paulina AHUMADA Díaz, hija del Capitán de Navío LT Jorge AHUMADA

Carrera lo que, amén de constituir un gran orgullo para sus padres, nos muestra como el sistema que actualmente entró en vigencia puede generar una verdadera y fundada herencia familiar dentro de nuestra especialidad.

Esperamos que “el subir por alto” no haya sido un problema para nuestras Guardiamarinas quienes, estoy seguro, ya poseen el entrenamiento físico adecuado para hacerlo al igual que sus congéneres, vale decir, con valor, seguridad y fuerza física.



Recalada en San Diego, EE.UU., durante el LVI Crucero de Instrucción del BE “Esmeralda”



Finalmente, quiero expresar que, al ponerle nombre a este pequeño artículo, no he pretendido hacerlo en forma jocosa sino, al contrario, resaltar un nuevo hito histórico para la evolución de nuestro escalafón lo que, aparte de ser algo nuevo, a futuro nos ha de significar modificaciones administrativas en la orgánica del Servicio y tal vez, más de algún cambio en los requisitos reglamentarios de ascenso para ellas.

Colaboración: Litoral Sr. J. Horacio BALMELLI Urrutia

DATAMAR 2

Como consecuencia del terremoto del 27 de febrero del año 2010, los enlaces de comunicaciones fueron las principales fallas a la hora de alimentarse de información para estar al tanto de la contingencia.

Ante lo sucedido hace ya casi 2 años y medio, hoy la Armada de Chile, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo (DIRECTEMAR), ideó una nueva **Red Marítima de Coordinación y Emergencias denominada DATAMAR 2**.

A continuación se explica cómo funciona la red DATAMAR 2 y la combinación de tecnologías utilizadas para materializar esta solución.

¿Qué requerimientos funcionales se tuvieron en cuenta?

- Capacidad de activar Alertas.
 - Capacidad para transmitir comunicaciones de emergencia sin depender de la infraestructura terrestre.
 - Permitir la coordinación de acciones:
1. Asegurar el enlace y la comunicación entre los participantes.

Equipamiento DATAMAR 2



2. Soportar comunicaciones simultáneas de voz y datos.
3. Operar bajo un esquema jerárquico.
4. Contar con puntos de interconexión automática con otras redes de organismos públicos, gubernamentales e instituciones (ONEMI, Carabineros, Bomberos, Ejército, Fuerza Aérea).
5. Compatibilidad operativa con redes operadas por radioaficionados.

Implementación factible de ejecutar a corto y mediano plazo

DATAMAR 2 es una solución de comunicaciones robusta, con servicios acotados y capaces de operar con una disponibilidad cercana al 100% bajo condiciones de catástrofe, que debe permitir alertar y sostener las comunicaciones operativas de la Autoridad Marítima antes, durante y después de la ocurrencia de un evento destructivo mayor.

Para la construcción de esta red, se ha considerado la utilización de tecnologías de comunicaciones satelitales y radio enlace privados, capaces de interconectarse con redes de organismos públicos, gubernamentales y redes abiertas operadas por radioaficionados.

Utiliza como canal de coordinación principal, un portal de enlace, aprovechando las bondades de Internet, que permite además el chat entre los participantes, lo que lo transforma en una opción diferente a las utilizadas convencionalmente a nivel nacional, único en su tipo.

¿Qué módulos componen la red DATAMAR 2?

Esta red ha sido conceptualizada a partir de la interconexión de tres tipos de módulos, los que instalados a lo largo del país, serán capaces de satisfacer todos los requerimientos planteados. Los módulos definidos son:

- **Módulo Base:** Diseñado para posibilitar el traspaso de informaciones para el manejo de emergencias y difusión de alertas, con una autonomía de al menos 48 horas e independiente de la infraestructura de comunicaciones terrestre. Está considerada su instalación en forma permanente en DIRECTEMAR, DIRSOMAR, SHOA, Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto y Alcaldías de Mar con Personal Naval, considerando en su configuración la utilización de estaciones de comunicaciones satelitales fijas, en Gobernaciones Marítimas, transceptores HF y VHF compatibles con redes marítimas, terrestres y de radioaficionados y terminales satelitales para uso de telefonía y de transferencia de data.
- **Módulo Transportable:** Diseñado para el traspaso de información relativa a las emergencias y que permite al operador desplazarse fuera de su lugar de trabajo habitual, sin perder su capacidad de comunicación. Está considerado dotar a la organización de estos módulos para ser distribuidos en las Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto y Alcaldías de Mar con personal naval. Cada unidad consta de un terminal satelital transportable de voz y datos, un equipo de radio VHF, un computador y los accesorios necesarios para garantizar su autonomía energética.
- **Módulo de Alerta:** Diseñado para emisión de una alarma audible y visual ante una emergencia, considera la activación remota basada en comunicaciones satelitales y además permitiendo la activación local. Se ha contemplado la instalación de estas unidades de alerta en las reparticiones que por su emplazamiento son más vulnerables al impacto de una catástrofe de características similares a las del 27F. El lugar de administración de los módulos de alerta se encontrará alojado en la nube de Internet (en el extranjero) y será activado por el SHOA.

¿En qué consiste este nuevo sistema de alerta?

Consiste en una red de comunicaciones alternativa (Red Marítima de Coordinación y Emergencias) que funciona las 24 horas, paralela e independiente a la que tenemos actualmente con la que opera DIRECTEMAR en condiciones normales y que permite comunicar desde Arica hasta la Antártica, incluidas las Islas de Juan Fernández y de Pascua y a cualquier otra persona de la Organización que esté dentro de la red, sin importar el lugar donde esté.

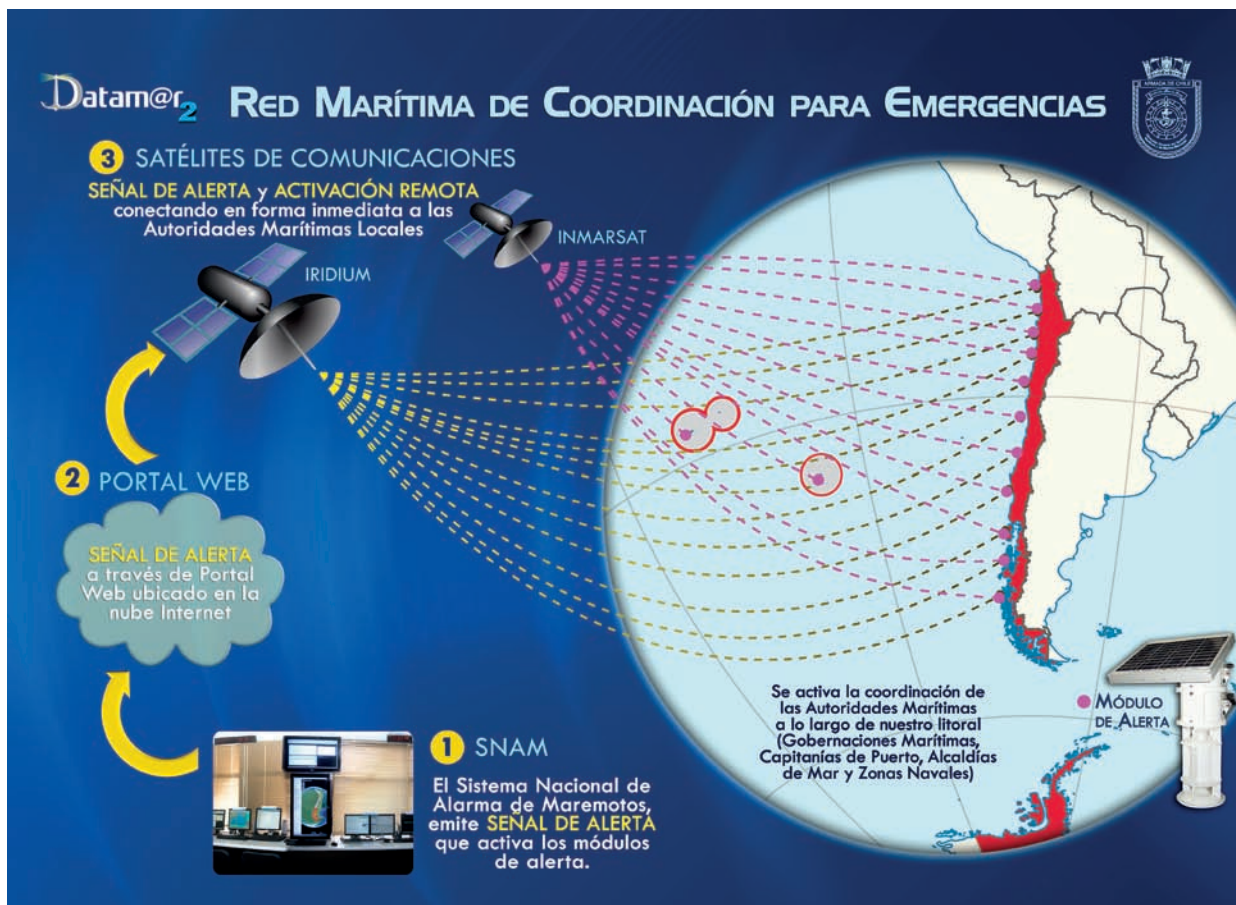
¿Cómo nace la necesidad de una nueva Red Marítima de Coordinación y Emergencias Marítimas?

Nace como una forma de establecer de manera segura, una comunicación sostenida y simple que permita mantenernos enterados de lo que está sucediendo.

Dentro de los análisis efectuados posterior al 27F, consideramos que debíamos robustecer los medios de comunicación con los que contábamos antes del terremoto y maremoto, para ello optamos por agregar nuevas capacidades que nos entregaran otras posibilidades de comunicación y de coordinación en caso de un desastre.

A las capacidades de comunicación por medio del uso de la voz, como son las radiocomunicaciones que permiten el contacto de una persona con muchas y las de telefonía (satelital, móvil o fija) que permiten la comunicación de una persona con otra de forma excluyente, adicionamos la del uso de las herramientas que ofrece internet para comunicación y coordinación.

De esta forma, surge la idea de utilizar el **chat** (comunicación escrita realizada de manera instantánea





mediante el uso de un software y a través de Internet entre dos o más personas) como herramienta de coordinación y de traspaso de información, pero alojado en el extranjero, debido a que cuando en el país sucede alguna catástrofe natural, se ven afectados gran parte de los sistemas de comunicación; por ello emerge la necesidad de estar en la nube de internet por medio de enlaces satelitales o terrestres y así asegurar la continuidad de la comunicación.

Por ello es que se creó un portal en internet, que permite alojar un chat grupal que admite la comunicación de todos con todos y, además, permite a los usuarios tener acceso a la información que se genera producto de la situación que se vive.

¿Se consideró el caso de que se corten las comunicaciones, tal como sucedió el 27 de febrero?

Ante una situación como esa, era importante idear una solución que permitiera continuar intercambiando información y la opción utilizada fue asegurar el acceso a internet, para permitir el flujo de dicha información. Para ello, se ideó un mecanismo de enlace que nos permitiera “no perder la comunicación por largos momentos” en el caso que ésta se corte y que podamos levantar un medio alternativo, así nacieron como primera medida “los módulos transportables Datamar 2”.

Cada maleta Datamar2 está compuesta por un computador pequeño (Netbook), un dispositivo (BGAN Inmarsat) que contiene un teléfono y que además permite acceder a internet (todo vía satelital), estos elementos permiten asegurar la comunicación en caso de producirse un corte de energía, con una autonomía de al menos 2 horas. Además, contiene un segundo teléfono satelital

IRIDIUM, dos equipos portátiles de comunicación de VHF Marítimo, un equipo portátil de VHF para Radioaficionados, un equipo Trackeador satelital que permite conocer la ubicación de la persona que lo está utilizando y un conversor de corriente que posibilita cargar los equipos en cualquier vehículo. Esto está pensado en el caso de que se destruya la repartición (edificio que alberga a la Autoridad Marítima del lugar) o sea necesario evacuar y llegar algún lugar seguro para entregar información sobre lo que está sucediendo.

A contar del mes de agosto del año 2010, se encuentran desplegados, a nivel nacional, 41 módulos transportables en las Capitanías de Puerto con menos cantidad de dispositivos (BGAN Inmarsat, teléfono y Notebook) y, a partir del mes de agosto de este año, comenzaremos a desplegar 101 módulos transportables con la totalidad de los dispositivos para extender su operación también a las Gobernaciones Marítimas y Centros de coordinación, acción que estará terminada antes de diciembre de este año.



Módulo de apoyo móvil DATAMAR 2

¿Y en el caso de que exista un corte de energía, se pensó en una solución?

En el caso de no ser necesario evacuar, pero que sí, que ocurra un corte de energía, se pensó en la instalación de antenas satelitales con generadores de energía independientes, para asegurar la comunicación con las reparticiones que puedan estar afectadas por alguna emergencia. A este sistema le denominamos módulo BASE y se espera instalar los ochenta y ocho (88) antes de diciembre de este año.

Siempre tratamos de considerar todas las situaciones, por eso también evaluamos el supuesto de que internet se vea interrumpido, para lo cual se contempla la incorporación de equipos de radioaficionados para las reparticiones, esto considerando además que los satélites no operen por alguna contingencia y que también se interrumpa la comunicación por ese medio. Para esto, con la cooperación de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, se firmó un convenio con el Radio Club de Chile, el cual permite utilizar la red nacional de telecomunicaciones de emergencia de radioaficionados y así asegurar la transmisión de información a las zonas costeras del país.

Para que fuera más completo aún, teniendo en cuenta todos los medios de comunicaciones ya incorporados, se sumó equipamiento portátil de radioaficionados a los vehículos de las reparticiones marítimas, convirtiéndolas en reparticiones móviles. Además incorporamos el sistema de trunking de voz como otra vía de intercambio de información.

Y en el caso de que todo lo anterior fallara ¿Hay otro medio para comunicarse?

Evaluamos todas las situaciones y consideramos dos tipos de satélites distintos para telefonía, Iridium e Inmarsat, lo cual nos permite asegurar la comunicación por esa vía.

En lo que respecta a la telefonía móvil, operamos tres sistemas diferentes, el tradicional que es en base a los servicios que ofrecen las compañías que operan en el país, utilizando los canales de voz y de datos (internet) y el de trunking de voz. Además, operamos



el sistema de radioaficionados en dos frecuencias en HF (largo alcance) y VHF (corto alcance), un todo que nos permite asegurar la comunicación entre toda la organización.

Asimismo, mantenemos los enlaces principales de telefonía fija y los sistemas de mensajería naval y de radiocomunicaciones marítimas en las frecuencias de VHF y HF, lo que conforma nuestra red principal de comunicaciones que funciona 24/7 durante todo el año.

¿Cuál es el proveedor de la nube donde está suspendido el portal?

El proveedor es uno de los más grandes del mercado y que ofrece un 99,97% de disponibilidad, además cuenta con servidores espejo en todo el mundo, por esto fue elegido, porque es un sistema que nos permite tener la seguridad de que la información se va poder transmitir de un lado a otro sin dificultades.

¿La creación del sistema fue inspirado de otro?

Todo este sistema es único, asegura transmitir la información y es propio del ingenio del personal que trabaja en la Armada. No se inventaron los componentes, todo se basó en la integración de los mismos para conformar un solo sistema.

En el caso de un maremoto ¿cuál es el componente que da la alerta?

Para esto se integró a la red un poste con una **señal de alerta** (baliza que considera una luz estroboscópica y una señal de audible), el cual complementa todo el sistema de comunicación e información que ya he señalado. Esto, por cuanto necesitábamos dar la alerta de maremoto y al mismo tiempo asegurar su recepción.

Existen en el mundo diversos sistemas de alerta de maremotos que han sido probados con éxito durante emergencias y esos sistemas son los que se están integrando en esta solución, considerando obviamente las modificaciones propias de nuestra geografía.

Estas balizas son faros pequeños que tienen bocinas, luz y activación a través de dos métodos: un botón de emergencia de activación local y otro de conexión satelital (basada en dos tecnologías diferentes como son Iridium e Inmarsat) para activarlo a distancia. Con esto, nos aseguramos que alguna de las dos señales llegue a la baliza, la activación local es inmediata y la activación satelital tarda alrededor de un minuto y medio. Otro punto interesante de mencionar es que la baliza es autónoma y no requiere de ninguna conexión a electricidad, es alimentada por paneles solares. Su radio de acción es de alrededor de 1.000 metros para señal audible y de 500 metros para la señal visual.

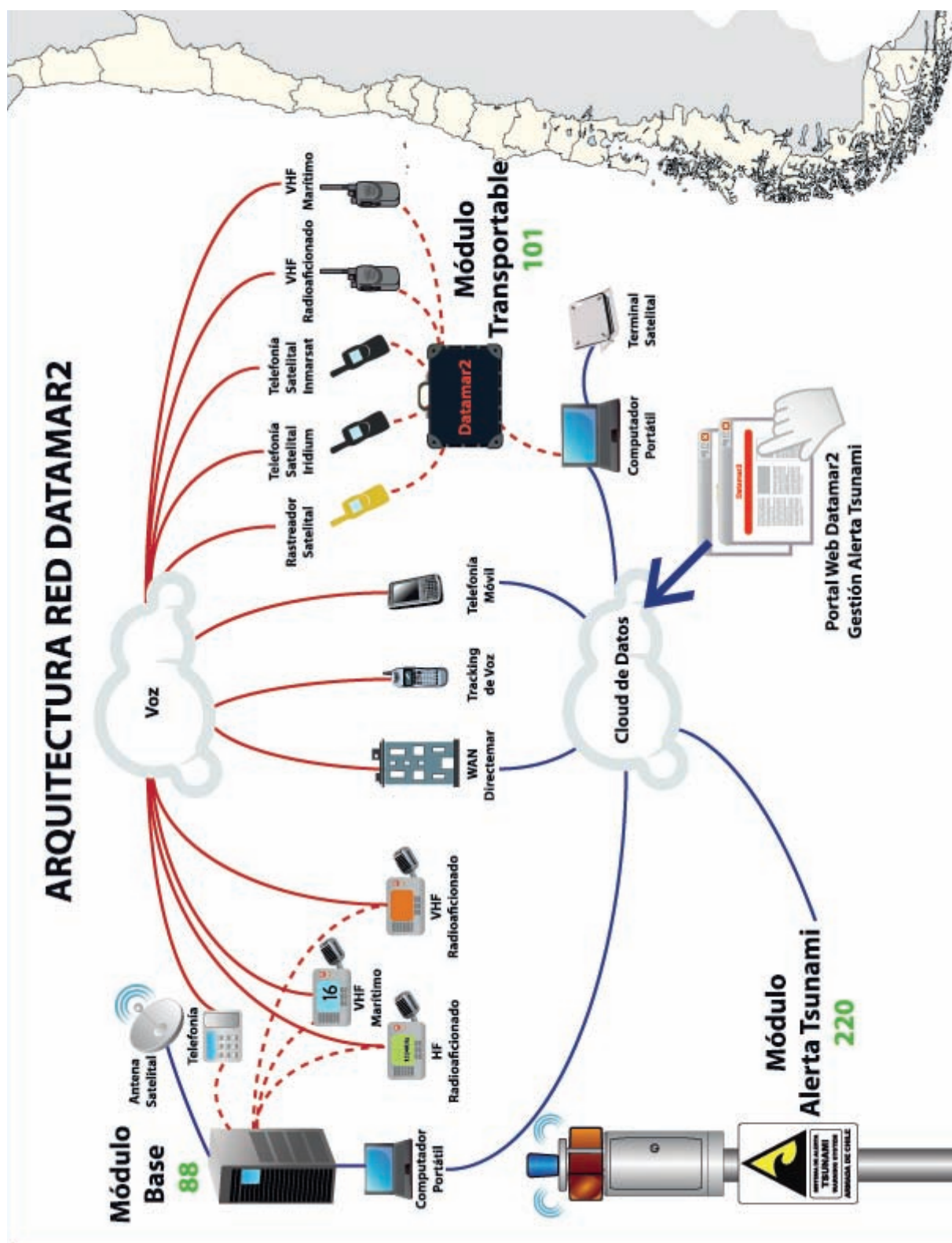
El modo de activación remota, se realiza a través de internet ingresando a un portal de administración de las balizas que está conectado a un sitio en la nube de internet y que cuenta con las medidas de seguridad necesarias para permitir la activación de una zona geográfica específica, de una baliza en particular o todo el sistema. Todo lo que he mencionado está en proceso de implementación y esperamos instalar las primeras balizas, durante el segundo semestre del año 2012.

¿Dónde van a estar ubicadas estas balizas?

En las reparticiones navales que estén ubicadas en el borde costero de todo Chile. Los únicos requisitos que hemos declarado tienen que ver con que los lugares en donde se instalen deben tener acceso peatonal. Además, se considera la instalación en Alcaldías de Mar a lo largo de Chile y en lugares próximos a la costa de propiedad pública y privada.

Para esto se definió, en conjunto con el SHOA, un mapa en el cual se identificaron los lugares donde deberían estar las balizas (considerando las zonas de inundación); una vez localizadas, se solicitó la validación de las ubicaciones a las Zonas Navales, Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto, teniendo en cuenta que deben poseer acceso peatonal y que permitieran recibir la señal satelital.

Actualmente, nos encontramos validando las ubicaciones y en el proceso de obtención de los



permisos en los lugares que no son navales, para poder realizar las instalaciones (Carabineros de Chile, Cuarteles de Bomberos, Escuelas, Postas, Sedes de Pescadores y Municipalidades, entre otros).

En una primera fase, tenemos claro que vamos a instalar en todas las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto; posteriormente, se instalarán las otras balizas a medida que se vaya definiendo su ubicación. Es un proceso que va a durar cerca de seis meses hasta su finalización, alcanzando alrededor de 184 balizas instaladas en todo Chile. Esperamos finalizar las instalaciones antes de diciembre de este año.

Las balizas van a estar instaladas a 3 metros de altura en la costa, considerando el diseño de acuerdo a las normativas internacionales.

La función y mantenimiento estará a cargo de personal especializado, el que recibirá capacitación necesaria.

El DATAMAR 2 tiene otros componentes o módulos de respuesta en caso de alguna falla, ¿existe otro que reúna todo de forma móvil?

Efectivamente, pensamos en un **módulo de apoyo móvil** que estará totalmente equipado con todos los componentes de comunicación, tales como antena satelital, computadores, generador de energía,

planta telefónica, equipo de radioaficionados VHF y HF, equipo de comunicaciones marítimas de VHF y HF, WIFI, etc.

Se van a distribuir en los cinco centros de radiocomunicaciones que están en Antofagasta, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas; este módulo de apoyo móvil debe tener la capacidad de ser utilizado para retomar las actividades post emergencia, por ejemplo si existe una emergencia en Iquique. Antofagasta dispone el traslado del módulo y debiera llegar en menos de 6 horas al lugar, entregando la capacidad de enlazarse con el resto de la organización de forma independiente para así mantener las tareas de coordinación que se requieran.

Se ha coordinado con otros organismos públicos la implementación de esta Red?

Efectivamente, estos temas por ser de interés nacional se encuentran en conocimiento de las autoridades y continuamos coordinando los detalles de su implementación. Hemos trabajado y continuamos haciéndolo muy estrechamente con personal de diversos organismos públicos y privados, como por ejemplo: con ONEMI entre otros temas en relación a los sonidos de los módulos de alerta, con Carabineros de Chile en relación al traspaso de información en lugares donde no existe personal naval desplegado, entre otras autoridades.

Conclusiones

El nuevo Sistema DATAMAR 2 fue diseñado y nació del propio ingenio del personal que trabaja en la Armada de Chile, DIRECTEMAR, y consiste en una red de comunicaciones alternativa (Red Marítima de Coordinación y Emergencias), ideada con el propósito de proveer a la Armada, a través de DIRECTEMAR, Autoridades Marítimas y Autoridades Nacionales, de un sistema de comunicaciones confiable y capaz de operar sin fallas, con una disponibilidad de casi 100%, en condiciones de catástrofes.

Para su implementación no se fabricaron componentes específicos para este nuevo sistema, sino que se han utilizado equipos y elementos existentes, que se han integrado para conformar un solo sistema.

Colaboración: Litoral Marcelo ALBARRÁN Mora

AÑO 1887

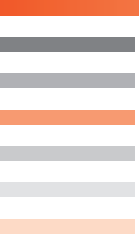
Expondré en las próximas líneas un extracto de la Memoria que preparó, al entregar su cargo, el entonces Gobernador Marítimo de Atacama, Capitán de Navío don Aureliano T. SÁNCHEZ, con asiento en Caldera, el 1º de enero de 1888, con el fin de repasar algunos pasajes de este histórico documento, que nos permita formarnos una idea de lo que era nuestra actividad y realidad en aquellos años.

Cabe señalar que el texto en cursiva, es transcripción fiel de la memoria, solamente se han corregido algunas tildes, pero no así la grafía, ya que probablemente era la forma como se escribía en aquel entonces.

Esta memoria, según señala el Oficial Superior en comento, que forma parte de la que remitió a la Comandancia General de Marina el 1 de enero de ese año, es para dar cuenta a los habitantes de la Provincia del estado de los 10 puertos dependientes, en cuanto al movimiento marítimo, los recursos a los buques de vela y vapor que arribaban a ellos y varios otros datos de utilidad pública para los navegantes, comerciantes y pasajeros. También señala que hablará brevemente *“del adelanto i progreso de cada puerto, i el porvenir que se les espera, si se efectúan las combinaciones i proyectos pendientes, todos realizables, con la buena voluntad de los industriales i con apoyo del Supremo Gobierno.”*



Fotografía de los buques en la bahía de Caldera durante la Guerra Civil de 1891



Al comienzo de la memoria, señala que el territorio de Atacama, era el más extenso de la República, y que incluía los puertos de Paposo, Oliva, Taltal, Esmeralda, Pan de Azúcar, Chañaral, Carrizal Bajo, Huasco, Peña-Blanca, en donde había subdelegaciones marítimas, más el puerto principal de Caldera, donde se encontraba la Gobernación Marítima de la cual dependían las antes mencionadas y en la que residía el Gobernador Marítimo de la Provincia, servida por un Jefe de la Armada.

Asimismo, describe la organización política y otras autoridades existentes en Caldera (Población 2.174, incluye 370 extranjeros) como son la Subdelegación de Copiapó, la Municipalidad (que tenía un presupuesto anual de 19.000 pesos), la policía de seguridad (un Comandante, un Sargento y 11 soldados), el Juez de Subdelegación, la Brigada de Artillería Cívica, el Cuerpo de Bomberos, el Comandante particular de Armas, que era además el Gobernador de plaza, el Administrador de Correo, la Oficina Telegráfica del Estado, el Oficial del Registro Civil, el Cura Eclesiástico, el Médico de Ciudad, el Administrador de Aduana y su respectivo Resguardo a cargo de un Teniente.

Describe los edificios y oficinas que estos ocupan e indica que hay un cable submarino, una Botica y un "Lazareto" para 30 personas en reemplazo del Hospital que no existe. Al respecto señala que *"convendría instalar un pequeño hospital para marineros de los buques surtos en la bahía, pues es bastante dificultoso llevar a estos infelices cuando están gravemente enfermos...a Copiapó"*.

Señala además que existe un hermoso "Panteón", uno de los mejores de la República, después del de Valparaíso, en un *"buen pie de arreglo i limpieza..."* a cargo del ex Teniente 1º de la Armada Nacional jubilado don Carlos PORTER W. También describe la existencia de un Club Musical.

Describe la Oficina de la Gobernación Marítima señalando *"...20 años que no se le había hecho ninguna refacción en su menaje i pinturas, se encontraba en un estado deplorable e inhabitable para recibir a ninguna autoridad civil, militar ni comandante de buques de guerra."*

Estas circunstancias me obligaron, de acuerdo con el Intendente de la Provincia, solicitar al Supremo Gobierno un presupuesto con toda economía para arreglar estas oficinas decentemente como lo exige el decoro i respeto de la Marina, por estar este puerto en continua relación con las autoridades chilenas y extranjeras que pasan en tránsito a otros puntos.

Dicho presupuesto lo aprobó el Ministerio de Marina dando el decreto de gastos para esos arreglos después de los cuales ha quedado esta oficina bien decente i aseada como una de las mejores del territorio marítimo de la República."

Indica que hay un Faro de *"2ª orden, colocado en la parte sur de la bahía en punta Caldera. Está perfectamente bien servido i aseado tiene la suficiente vista al norte i sur para el frecuente tráfico de los buques i su luz puede ser notada a 20 millas estando clara la costa."*

Para el nuevo muelle fiscal solicité un faro de 6ª orden, a la Comandancia Jeneral de Marina,..." (En esto último tuvo una relevante participación).

De igual forma se involucra en el proyecto del alumbrado de gas en el puerto de Caldera en que señala *"Según el cálculo i planos que he hecho para llevar a cabo esta empresa de tan grande utilidad i adelanto para el pueblo, bastarían 30.000 pesos, los cuales se pueden reunir formando una sociedad por acciones de 100 pesos cada una."*

Para llevar a efecto este proyecto cuento con la cooperación de algunos vecinos acaudalados de Copiapó; de varias casas de comercio; de la maestranza del Ferro-Carril; Municipalidad i casas particulares.

Creo llenaré mis deseos si el contratista a quien me he dirigido, acepta el plano i bases para su planteación.

Entonces será presentado a la Municipalidad que es entusiasta por el adelanto local, e indudablemente en la época en que será terminado el muelle fiscal.

Contando con esta construcción, con el muelle del Ferro-carril, edificios públicos i particulares, el

alumbrado municipal se elevaría, en el lugar de 38 lámparas de parafina que se encienden en la población i que son insuficientes en la noches oscuras i de neblinas, a 100 faroles de gas, con ventaja para el ornato i comodidad de la ciudad."

Con respecto al puerto de Caldera en sí, señala *"es tal vez el más adecuado para las estaciones de los buques de la Escuadra Nacional i Extranjeras por su bahía tranquila, exenta de todo peligro; magníficos desembarcaderos para que las tripulaciones verifiquen ejercicios militares i tiros al blanco. Rodeado el recinto de la población por un desierto destituido de agua i vejetacion, es casi imposible la deserción de la marinería, pues solo existe como estación entre este puerto i Copiapó la hacienda de Ramadilla, donde únicamente podrían encontrarse recursos, i como por ahí cruza el Ferro-carril i pasa paralelamente la línea telegráfica, la presencia de cualquier desertor seria conocida en el acto por la autoridad respectiva."*

Además se refiere a la calidad del agua (la empresa condensadora producía 20.000 litros al día con un costo de dos centavos el galón) *"...es resacada, barata i a propósito para precaver toda epidemia, siendo notorio que aquí no ocurrió caso alguno de cólera en el año pasado ni tampoco ha ocurrido en el presente."*

A mas débese esto al excelente clima, a su aire puro, limpieza i aseo de la población, no existiendo, como queda dicho, corrientes de agua que puedan traer el jermen de la enfermedad."

Otra característica del puerto que señala es *"Una de las mejores circunstancias que favorecerían a la*

escuadra, es la de poseer Caldera una magnifica maestranza, de las mas completas que existen en Chile, tanto para reparar maquinarias de los buques como las obras de carpinteria que fuera menester, i todo esto en una bahia tan segura i tranquila como la de Coquimbo."

Continúa entregando otros aspectos *"beneficiosos"*, para que parte de la escuadra *"invernase"* en la bahía de Caldera, tales como, el nuevo tendido de agua que habría proveniente de Ramadilla, lo que haría, según él, a Caldera el segundo o tercer puerto del país, por la buena calidad de sus provisiones frescas y de campaña y por la clase de recursos y artículos navales de primera necesidad a precios moderados que habían, más el carbón de piedra inglés y nacional con lo que *"...el comercio quedaría retribuido i además los planteles de instrucción, establecimientos industriales i sociales recibirían el concurso pecuniario i de inteligencia que lleva consigo la marina nacional."*

Indica además que había cuatro varaderos en el puerto para lanchas y embarcaciones menores y dos astilleros destinados a la construcción de aquellas. A ello se debía sumar la existencia de tres muelles, uno perteneciente a la empresa de Ferrocarril y los otros dos particulares pero que se encontraban en mal estado. Señala que no hay muelle de propiedad fiscal para pasajeros y descarga y que esta se debe hacer por la playa *"...teniendo los jornaleros precisión de sumergirse desnudos en el agua para poder acarrear las mercaderías a la Aduana, resultando que hai muchos inválidos, enfermos i además es indecoroso la vista de estos individuos ante el público en un país civilizado."*

Aludiendo a estas razones ya indicadas, me puse de acuerdo con el señor Intendente de la Provincia, solicitando del Ministerio de Hacienda un muelle fiscal de fierro para pasajeros i descarga de mercaderías."

El Supremo Gobierno, con tan poderosas razones i parte activa del actual Intendente de la Provincia, accedió y aprobó, con mui buena voluntad i con éxito, la construcción de esta obra tan útil para un puerto mercantil como este i de importancia como Caldera, cabecera de ..."



Actual ciudad de Caldera



Con respecto al lastre para los buques señala que *"...se arroja al lado norte, a inmediaciones del fuerte "Arturo Prat", sobre una pequeña cadena de rocas que sale de la costa. Los buques que necesitan lastre lo toman de arena en la parte sur de la bahía o de escorias traídas de los minerales, por el tren de carga del Ferro-carril."*

Para el servicio del comercio y de los pasajeros manifiesta que *"Hai 34 lanchas en buen estado i 48 embarcaciones menores entre chalupas i botes. La jente de mar, disponible en el puerto de Caldera, para el servicio de todas estas embarcaciones, es suficiente con un Gremio de Jornaleros, con su respectivo comandante i otro de fleteros que depende de la Gobernación Marítima del puerto."*

Describe el movimiento marítimo de entradas y salidas de buques de vela y vapores en el año 1887, los que ascienden a 40, entre nacionales y extranjeras, con 25.465 toneladas de cargamentos de carbón, ladrillos, rieles, sal, madera y mercaderías y 246 vapores, tanto nacionales como extranjeros, con 322.146 toneladas y 4.751 pasajeros con cargamentos de mercaderías de importación y exportación, a lo que debe sumarse 9 buques de guerra con 18.521 toneladas, 92 cañones y 1.965 hombres de tripulación.

Las naves mercantes produjeron en esa época por concepto de derechos de Faro 1.327 pesos 68 centavos, los que fueron destinados al hospital de Copiapó por no existir, como ya se señaló antes, uno en el puerto de Caldera.

Señala asimismo, que la Repartición contaba con dos embarcaciones menores *"...una en mal estado, se decretó el remate de ella, cuyo producto se depositó en la Tesorería Fiscal de este puerto. Hasta la fecha no se ha ordenado el reemplazo de ella a pesar de haberlo solicitado varias veces a la Comandancia Jeneral de Marina, quedando únicamente un solo bote en mal estado, que no admite hacer ninguna compostura en él."*

Con otra embarcación menor, serviría la actual para el acarreo de la correspondencia de los vapores i para los buques de guerra que constantemente arriban a

este puerto, como también para el uso del Intendente de la Provincia u otras autoridades cuando solicitasen esta embarcación para pagar sus visitas a bordo.

Para el servicio de esta capitanía, en las embarcaciones menores, hai un patrón de bote, un marinero 1.º i 4 marineros 2.º i para quedar bien servida convendría dotarla de un cabo de matrícula, para el órden i cuidado en el muelle fiscal con las embarcaciones que atraquen a dicho muelle."

Cabe señalar que las embarcaciones de la Autoridad Marítima, en actos de servicio, usaban un distintivo que consistía en un gallardetón blanco con orillas rojas, de un metro de ancho por treinta y tres centímetros de vaina, con una letra C roja en el centro.

En la memoria registra también algunos aspectos relativos a los vigías, *"Mi antecesor comunicó a la Comandancia Jeneral de Marina, en setiembre de 1886, que la casa habitación para el vijia de este puerto había sido derribada por un fuerte temporal del sur, careciendo desde entonces de los medios para anunciar la aproximación de los buques que arriban a este surjidero; por esta circunstancia se pidió al gobierno suprimir el vijia para evitar el gasto de la nueva casita habitación i sustituirlo con la instalación de un teléfono que pusiera en comunicación la oficina de esta Gobernación Marítima con el Faro situado en Punta Caldera, aprovechando además para comunicar con los empleados de dicho faro.*

Como no se llevó a efecto esta última determinación quedo esta Gobernación Marítima sin teléfono ni vijia i, por consiguiente, sin comunicación ni aviso cuando vienen los buques de vela o vapor, que solo se avistan cuando están dentro de la bahía, lo que es mui peligroso en épocas de epidemias como sucede actualmente.

Restableciendo el empleado se evitaría el peligro que acarrearía la entrada de nave infestada sin aviso alguno i sin dar tiempo necesario para las medidas del caso.

El presupuesto del Ministerio de Marina suprimió la partida de gastos del vijia, siendo bien insignificante

el sueldo de marinero 1.º i para evitar quizás graves consecuencias. Estas razones me obligaron a solicitar de la Comandancia Jeneral de Marina la recavacion del Supremo Gobierno para que vuelva la plaza de vijia en este puerto i un presupuesto de 300 pesos para construir una casita habitación a dicho empleado como lo tienen todos los puertos de la República.”

Con respecto a la moralidad e instrucción, el Gobernador Marítimo resalta que *“De los puertos de la costa norte de la República, es aquí donde se encuentra quizá una jente de mar i jornaleros mas pacifica i de buenas costumbres. Los crímenes i delitos son rarísimos i aun las simples faltas de policía no son frecuentes. Pende esto de los beneficios de la instrucción; pues aquí hai dos escuelas, una para niños i otra para mujeres con una asistencia variable de 50 a 80 alumnos cada escuela, i con el transcurso del tiempo han ido mejorando la condición moral del pueblo aun entre los moradores que no han participado directamente de la enseñanza.*

Es verdad que quedan muchos niños de ambos sexos i adultos sin concurrir a las escuelas, aquellos por carecer de recursos i éstos por no haber escuela nocturna, en la cual pudieran aprender los primeros rendimientos, como ser la lectura, escritura i aritmética;...que invitasen al público a cooperar a la formación de una sociedad de instrucción primaria...y también a la de una biblioteca popular... Ambas instituciones llevan buen camino; i la Comisión propuso como complemento el establecimiento de una escuela nocturna para hombres, cuya matrícula esta ya abierta i que funcionará en marzo próximo. Se podrá fomentar estos centros de moralidad i adelanto ya con subvenciones que el Supremo Gobierno se dignase acordar, ya remitiendo libros...i también por las acciones de los hombres filántropos.”

Posteriormente, describe el puerto de Caldera, en cuanto a las minas que existen en la zona, la ley del mineral, los mineros, los caminos existentes y los por construirse, entre otros aspectos; asimismo los establecimientos *“industriosos”* destacando los hornos Sanhueza, la Maestranza del Ferro-carril i una Fábrica de Jabon. Señala que la exportación principal del puerto se reduce a *“...oro en barra, plata i cobre*

en barra, minerales de oro, plata i cobre-ejes i el bórax que lo embarcan en los vapores alemanes, i la importación consiste en carbón ingles i del país, fierro para la maestranza, cock, ladrillos a fuego, maderas, sal del Perú i mercaderías del extranjero i cabotaje”.

Asimismo describe la ciudad y sus alrededores, y escribe que la Gobernación Marítima carece de práctico *“...en atención a que sus emolumentos son pequeños...”*.

A raíz de aquello, señala *“...solicité a la Comandancia Jeneral de Marina la dotación, a esta oficina, de un Piloto 2.º de la Armada, rentado, que desempeñaría además de práctico el puesto de ayudante de la Gobernación Marítima i serviría para aliviar los trabajos del jefe de esta oficina i que es de todo el territorio marítimo de la Provincia la mas extensa de todas...”*

Manifiesta asimismo, que *“...que el Gobernador Marítimo muchas veces desempeña por orden suprema los puestos de Comandante particular de Armas que es Gobernador de Plaza i la Comandancia de la Brigada de Artillería Cívica sin tener en la oficina de la Capitanía un Ayudante ni un secretario...”*. Estas circunstancias me obligaron a solicitar al Supremo Gobierno un secretario o escribiente rentado como se ha hecho con otras oficinas en varios puertos de la República.

También solicité aumentar los sueldos de la marinería para el servicio de esta oficina, que son 20 pesos mensuales, sueldo deficiente para mantenerse i vestirse.

El Gobierno presentó un proyecto...quedando dotada esta Gobernación Marítima con un escribiente con un sueldo de 720 pesos anuales i aumentándose también la renta mensual a cada marinero de esta Capitanía a 36 pesos mensuales... Este decreto principia a rejir desde el 1º de Enero de 1888.”

Sin perjuicio de lo anterior, manifiesta que el puerto tiene un práctico *“...voluntario bien inteligente, sin fianza ni nombramiento supremo, ...”* y que tiene como función *“...amarrar o desamarrar los buques en el fondeadero general”*.

Continúa detallando los fondeaderos para los buques, los consulados (4), los Agentes de naves y “comisionistas”, las Compañías de Seguros (7) que hay en la localidad y las tarifas que éstos aplican por los servicios que prestan a la actividad marítima. Se explaya bastante sobre el ferrocarril, que como bien es sabido fue el primero construido en Chile (1851), y los proyectos que existían para unir por esta vía Copiapó con Argentina también describe en detalle las tarifas e itinerarios existentes para este medio de transporte, tanto de carga como pasajeros.

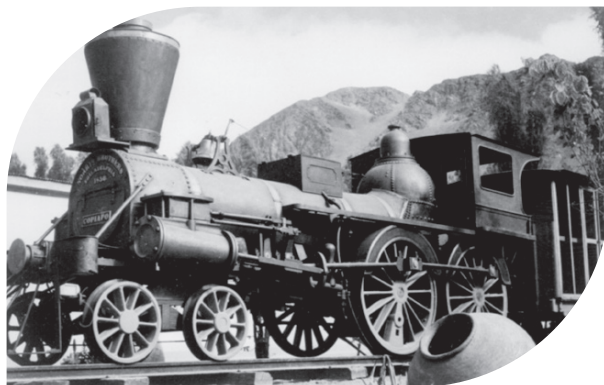
Respecto de las tarifas marítimas describe “los costos a que están sujetas las chalupas y los botes que se ocupan en el servicio de la bahía”, esto último para el embarco y desembarco de pasajeros, bultos y remolque de lanchas; así por ejemplo un viaje de ida y de vuelta por cada pasajero costaba 40 centavos, por una embarcación a 4 remos por cada hora 2 pesos, etc. Como nota destaca que el personal que trabajaba en los botes y chalupas debía ser matriculado, caso contrario incurrían en la pena que fija el Reglamento respectivo.

También describe los costos de los pasajes marítimos, para 1ª y 3ª (no nombra 2ª clase) y el flete de la carga. Por ejemplo un pasaje en 1ª clase a Iquique por vía marítima costaba 90 pesos (300 costaba una “casita”) en billetes o 40 Soles plata.

Luego incluye el Reglamento para los pasajeros y la tarifa que debían pagar los Capitanes o Agentes al práctico de la bahía por amarrar o desamarrar un buque, Tabla que incluía medidas desde el mínimo de 1 a 200 toneladas, 7 pesos, y así sucesivamente, hasta un máximo de 25 pesos para aquellas naves de 2.000 toneladas para arriba.

En cuanto a los Derechos, no se cobraba por visitas de los buques que arribaban al puerto; tampoco se cobraban derechos de puerto, excepto el de “hospital” que todo buque cancelaba una vez al año a razón de “10 centavos por tonelada de registro”. Se exceptuaban los “*buques de guerra, ..., los buques menores de 25 toneladas i ...*”

El Gobernador Marítimo percibía por “*el rol de despacho del buque 1 peso por cada vapor que tiene carrera fija; 2 pesos por cada buque de vela y vapores que no tienen itinerario fijo*”, exceptuando lo buques menores de 25 toneladas de registro.



Antigua locomotora que viajó entre Caldera y Copiapó. Es la más antigua de América del Sur.

También dicho oficial tenía derecho “...a la sexta parte de los derechos de practica i como perito oficial para reconocimiento de buques, cuando no hai uno nombrado por el Gobierno goza de los emolumentos del certificado de navegabilidad, son de cuenta, exclusiva de la nave, se hará en conformidad a la siguiente tarifa: 10 centavos por cada una de las primeras cien toneladas de rejistro; cuatro centavos por cada una de las toneladas que excedan de ciento; tres centavos por cada una de las toneladas que excedan de doscientas; dos centavos por cada una de las toneladas que excedan de cuatrocientas i un centavo por cada una de las toneladas que excedan de seiscientas.

En el reconocimiento que se haga a las naves que emprendan viaje al extranjero, solo pagará la mitad de la tarifa.”

Luego contempla en su relato reglas de conducta para los capitanes, respecto de las actividades a desarrollar a la recalada y antes del zarpe. Para ello los buques extranjeros, como regla general, depositaban sus papeles en el consulado de la nación a que pertenecían y debían cumplir además

con las prescripciones del Reglamento de Aduanas, de Policía Marítima, etc.

Para el zarpe presentaban al consulado las licencias otorgadas por las autoridades locales y con dicho requisito podían iniciar el viaje. En todo caso, ninguna nave podía salir de un puerto sin haber presentado previamente a la Autoridad Marítima la licencia de salida, firmada por la autoridad administrativa del puerto. El rol del equipaje, y la contrata de los “enganches” eran extendidos por la oficina respectiva, como asimismo una constancia de haberse practicado un reconocimiento de la nave, si este reconocimiento fuere obligatorio.

La licencia de salida que era mandatoria para todas las naves, se obtenía por medio de una solicitud escrita en papel sellado de 20 centavos en donde se indicaba la clase, nacionalidad y nombre del buque, el puerto al que se dirigía y los pasajeros que llevaba a bordo, señalando su sexo, edad, nacionalidad y profesión.

El rol se firmaba en la Capitanía de Puerto, “...en vista de la lista de tripulación i pasajeros que presentaba el capitán junto con la contrata de enganche, si el buque fuere chileno o de una nación que carezca de agente consular; si existe se firma en el consulado: en el primer caso lo espide i en el segundo lo visa la autoridad marítima. El rol de la nave chilena se firma por el capitán i tripulantes que sepan hacerlo. ...Todos estos decretos para las naves que llegan a este puerto o a cualquiera otro de la República, están sujetos a la Lei de Navegación de 21 de Julio de 1878 i a los reglamentos de reconocimiento, equipo, trasportes de pasajeros, sanidad marítima i medicamentos, con las escepciones que en ellos se consignan.”

Luego continúa describiendo la salida de los vapores para pasajeros y correspondencia, señala la jurisdicción según el artículo 593 del entonces Código Civil (mar territorial una legua marina), las luces para los buques de noche, la comunicación con embarcaciones menores, la conducción de enfermos con males epidémicos, disparos y lanzamientos de materias explosivas, señales del Código Internacional, el embarco y desembarco de personas, los derechos por lastre, piedras, etc., la pesca, las armas prohibidas para el desembarco,

sobre los marineros desertores, la desobediencia al Gobernador Marítimo, sobre las multas, la prevención para los pasajeros que se embarcan en los vapores en el puerto de Caldera y el distintivo de las diferentes compañías de vapores y buques.

También detalla el tema de las fortificaciones y la Brigada de Artillería Cívica; adjunta además una serie de circulares emitidas por él.

Finaliza su memoria “...dando una descripción lijera de todos los puertos que forman el territorio marítimo de esta provincia i que dependen de esta Gobernación Marítima.”

Luego de este resumen de la memoria del CN don Aureliano T. SÁNCHEZ, quien por lo que se puede desprender de la lectura del documento, solo alcanzó a estar un año de Gobernador Marítimo, se puede concluir que las actividades y los problemas de la Autoridad Marítima son y seguirán siendo en general los mismos, con mayor o menor énfasis en algunos de nuestros ámbitos de acción, con más o menos recursos, etc.; pero lo más destacable, en mi opinión, más allá de nuestras tareas profesionales, es la activa participación que nuestros oficiales han tenido en las actividades de la comunidad toda, apoyando con ideas y proyectos que hacen al puerto, ciudad, comuna, provincia o región más grande y desarrollada. Esta memoria claramente refleja que la Armada de Chile, junto a su Autoridad Marítima, como parte integral de la sociedad, han sido pilares fundamentales en el desarrollo de las ciudades costeras en las cuales tenemos y hemos tenido presencia, ergo, depende solo de nosotros de que aquello se siga manteniendo en el tiempo. Esta participación e involucramiento, que nos ha hecho interlocutores válidos, a mi parecer, es lo que nos ha dado el prestigio y respeto del que hoy gozamos ante la comunidad marítima toda.

Tenemos lo que tenemos hoy, gracias a hombres, como el Comandante SÁNCHEZ, que ayer se entregaron a la Institución y a la Patria con el convencimiento de que su labor era importante y relevante para el país y la sociedad toda. BZ por los viejos y su gran aporte.

Colaboración: Litoral CA LT Sr. Ricardo BÖKE Friederichs

BIOGRAFÍA DEL CN SR. AURELIANO SÁNCHEZ ALVARADEJO

Nació en Ancud en 1835. Hijo de Juan José Sánchez Garay y de Juana Alvaradejo Bontes. En 1849, ingresó a la Academia Náutica de Ancud y el 2 de julio de 1852 ingresó a la Escuela Militar. El 21 de octubre de 1854, ingresó a la marina como Guardiamarina sin examen del pontón "Chile". Se incorporó a la escuadra inglesa a bordo de la fragata "Monarch" y el 25 de abril de 1857, fue destinado al bergantín "Meteoro". El 21 de octubre de 1859 ascendió a Teniente 2º del vapor "Independencia" y en 1860 fue destinado al Observatorio Astronómico de Santiago. En 1865 fue destinado a la corbeta "Esmeralda" y participó en la guerra contra España. Luchó en el combate naval de Papudo el 26 de noviembre de 1865 y el 29 de noviembre de ese año ascendió a Teniente 1º y fue nombrado Segundo Comandante de la goleta "Covadonga".



En 1867, fue nombrado Segundo Comandante del vapor "Concepción" y, en 1868, fue nombrado Segundo Comandante de la corbeta "Esmeralda". En 1870, fue nombrado Segundo Comandante de la corbeta "O'Higgins" y, en 1872, fue nombrado Ayudante de la Gobernación Marítima de Valparaíso. En 1873, fue nombrado Gobernador Marítimo de Llanquihue y ascendió a Capitán de Corbeta.

En 1876, fue nombrado Ayudante del Almirante Juan Williams Rebolledo y el 15 de septiembre de ese año ascendió a Capitán de Fragata. En 1878, fue nombrado Ayudante de la Comandancia General de Marina y participó en la Guerra del Pacífico. En abril de 1879 fue nombrado Comandante de la corbeta "Abtao" y participó en el combate naval de Iquique el 10 de julio de 1879. Al mando de su nave enfrentó al "Huáscar" en Antofagasta el 28 de agosto de 1879, siendo herido de levedad.

El 23 de noviembre de 1883 ascendió a Capitán de Navío y en 1884 fue nombrado Miembro de la Junta de Asistencia. En 1885, fue nombrado Gobernador Marítimo de Coquimbo y en 1887 fue nombrado Gobernador Marítimo de Caldera. Falleció en Caldera el 19 de noviembre de 1888.

(Biografía extraída del documento: "La Guerra del Pacífico", "Los héroes olvidados"*Biografía cortesía de don Manuel Espinoza)

EN EL MES DEL MAR



Prat

*Ese estandarte guerrero
Nadie se ha atrevido a arriar:
Antes que ser el primero, mil veces
prefiero
Gloriosa tumba en el mar”*

*Dice Prat. En su navío,
de pie está, noble arrogante;
el hado implacable y frío
hace renacer el brío
en su corazón gigante.*

*Entre bélicas canciones
Se traba desigual lucha,
Y al tronar de los cañones,
Palpitan los corazones,
Y un ¡VIVA CHILE! se escucha.*

*El héroe, la frente altiva,
cayó sin volver la espalda;
y, abierta la frágil quilla,
en las olas, sin mancilla,
sepultóse la Esmeralda.*

*¡Prat!, si morir fue tu audacia titánica,
grande, sublime, fecundo,
llevaste a las aras del cielo
la gratitud de este suelo
y la admiración foránea.*

REMINISCENCIA.- Esta hermosa poesía fue la primera de las primeras que disfruté en mi transición de niñez a adolescencia. Verdaderamente, fue la conjunción novel de mente y corazón para comprender su mensaje, memorizar con entusiasmo sus versos y recitarlos con naciente ardor en cada oportunidad propicia, animado por la hermosura de los sentimientos de un muchacho orgulloso de su suelo patrio.

Esta poesía estaba en uno de mis textos de estudio en el curso del cuarto año de preparatoria, (hoy cuarto básico); aquellos tiempos donde la lectura y el pensamiento lograban la formación primaria del alma engendrando sentimientos patrios y la enseñanza, más allá de lo académico, de sus intrínsecos valores de moral y respeto.

Hoy, cuando las canas ya han arremetido desde mucho y son estas espumas visibles y, a la vez, son fugas de las mismas hacia la calvicie, privilegiado aún de un diario amanecer octogenario, me ha dado luz, espacio y libertad para recordar la adolescencia y el poema a Prat cuyos versos fluyen como brisas de mar de primavera y acarician la faz del ensueño, en la celebración de esta gloriosa efeméride nacional que tributa reconocimiento y gratitud a la bravura de los héroes de Iquique.

Los sentimientos expresados me han llevado pretenciosamente a proponer esta poesía, compuesta, por cierto, para el adolescente, en páginas de nuestra Revista, de perfil mayor. Lo hermoso de su composición y su complementaria reminiscencia dan vigor a que esta colaboración sea acogida apelando al sentido

de bonanza que da el nombre a la publicación mencionada; bonanza para el alma mellada de acontecimientos diarios que por olvidos de los ejemplos virtuosos o carencias de conductas propias de generosidad, solidaridad y de respeto a los valores nacionales superiores, alteran los sentimientos altivos, dignos e intachables que fluyen del heroísmo del Combate Naval de Iquique.

¡Gracias! por albergar la poesía, aquilatada su publicación por la vivencia personal de este Litoral Mayor y así ella pueda fecundar la semilla del bien en los niños de hoy, a través de sus padres y abuelos y aminorarles los perceptibles efectos de una creciente sociedad preocupante y contingente, que pueden alterar la formación del espíritu limpio del joven.

Anhelo e insto con pasión que sean ellos -hijos y nietos- los protagonistas de homenajes de reconocimiento y gratitud a nuestros héroes, creando composiciones poéticas que reaviven real y profundamente los sentimientos de su veneración y sus ejemplos de vida.

La patria cual madre agradecida, permanece inclinada ante la rememoración de sus hijos de gloria, sus hijos más amantes, sus hijos más defensores, abnegados y servidores hasta el heroísmo.



Vista nocturna del Monumento a los Héroes de Iquique en Valparaíso. Al fondo el edificio de la Comandancia en Jefe de la Armada

SIGNIFICACIÓN DE PRAT

Hay hombres que en un momento dado encarnan el espíritu de su nación.

Tal es el caso de Arturo Prat, el héroe sin par. A medida que transcurre el tiempo, su luminosa figura se agiganta.

Es la ley inexorable que los pueblos necesitan del sacrificio de sus mejores hijos para encarar los desafíos de la historia. Entonces surge el prócer providencial que, sometido a la cruel confrontación, no titubea en inmolar su vida para asegurar el destino de su tierra natal.



“La Muerte de Prat”
de Thomas Somerscales.

Pero el comandante Prat es mucho más que un combatiente que rinde la vida en una epopeya. Se sabe de él que desde su adolescencia tuvo un concepto riguroso e intransigente del deber, y lo demostró luego, como virtuoso jefe de hogar, irreproachable ciudadano, digno oficial de la Armada de Chile. Para ser grande en la lucha no tuvo más que continuar siendo en la guerra lo que había sido en la paz.

No fue en busca de la inmortalidad, sino que la inmortalidad vino en busca de él. Los seres de su levadura están siempre en el amanecer de los grandes destinos humanos, su martirio fue indispensable para que Chile tuviera conciencia de su coraje, de su capacidad para alcanzar la victoria.

En esa mañana angustiosa de Iquique, Prat estaba aislado con sus compañeros ante la amenaza de la mole de acero, pólvora y metralla, y fue hacia ella,

pequeña y viril, como un matador para clavarle su frágil espada en el inmenso cuerpo gris.

Tenía que hacerlo y lo hizo, para que todos y cada uno de los chilenos se convirtieran galvanizados por su heroísmo, en miles y miles de comandantes Prat, hasta apartar la amenaza del territorio nacional.

En Chile no se cultiva la memoria de los héroes de guerra porque se ame la guerra: ellos murieron defendiendo la paz de nuestro suelo.

El heroísmo es siempre el mismo, luz y esperanza y, sobretudo garantía insustituible de que donde existe, la libertad y la paz han de florecer con vitalidad permanente.

Colaboración:
Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos

Para el otorgamiento de Títulos, Matrículas, Licencias, Credenciales, Permisos, Certificados y otras autorizaciones.

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS

“Doctrina Común” y “Mejora Continua”, para el logro de la visión de ser un “Servicio Público Marítimo de Excelencia”

Uno de los principales aportes del Departamento de Educación y Titulación Marítima, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, para el logro de la visión de ser un “Servicio Público Marítimo de Excelencia”, fue la publicación del *“Manual de Procedimientos para el Otorgamiento de Títulos, Matrículas, Licencias, Credenciales, Permisos, Certificados y Otras Autorizaciones”*, documento de consulta permanente para el personal que se desempeña en las reparticiones del Servicio del Litoral, a

nivel nacional, en los Departamentos de Intereses Marítimos – Mesonlit. Su elaboración significó casi tres años de trabajo de recopilación de antecedentes y derogación de toda aquella normativa (Directivas, Resoluciones, Mensajes, etc.) que ya había perdido su vigencia y generaba confusión respecto a los procedimientos vigentes.

La publicación del documento de trabajo en comento, fue producto del permanente contacto con las dotaciones, mediante las visitas de instrucción





anuales que realiza personal del citado Departamento, durante las cuales se evidenció que a nivel nacional, se necesitaba un manual de consulta, donde estuviera contenida toda la información vigente respecto a los procesos de otorgamientos, con objeto de satisfacer los variados requerimientos de información de los usuarios marítimos.

Como un valor agregado, este documento de trabajo de más de 900 páginas se digitalizó, permitiendo de esta manera un acceso mucho más eficiente para los usuarios internos de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto. Así, con toda la normativa legal aplicable a estos procesos en un solo documento, es posible satisfacer fácilmente las diferentes dudas y consultas en forma directa, sin necesidad de navegar por diferentes páginas web y otras aplicaciones. El sistema de búsqueda rápida de la información, no obliga a revisar cada vez todas las páginas del manual; solamente se requiere ingresar al tratado y capítulo correspondiente, mediante el uso de marcadores, los que permiten ingresar directamente a los antecedentes que se necesitan.

Además y considerando el permanente desarrollo de la actividad marítima nacional, este documento de trabajo es actualizado anualmente, manteniéndose siempre vigente, sin necesidad de que las reparticiones tengan que guardar en archivos separados, documentación con nuevas informaciones a las que se le otorga la condición de “instrucciones de carácter permanente”, las que pasado un tiempo, irremediablemente se pierden.

Como complemento a lo anterior, en la página web de DIRECTEMAR (www.directemar.cl) se publicó un manual de similares características, para consulta de cualquier persona (Usuario Marítimo) que requiera de algún servicio que otorga la Autoridad Marítima, en este ámbito de acción.

A la fecha y durante el período de aplicación del referido manual, se ha logrado aplicar una “Doctrina Común” en todos los procedimientos asociados a los otorgamientos, por parte de las reparticiones del Servicio del Litoral, lo que notoriamente ha mejorado la opinión de los usuarios respecto al actuar de la Autoridad Marítima y además, ha significado una

disminución ostensible de las consultas, tanto internas como externas.

En su página de introducción, el citado manual contiene el mensaje del Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante a las dotaciones, el que dice:

A las Dotaciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante

“La creciente actividad marítima nos compromete día a día a fortalecer el cumplimiento de nuestra visión de “Dar un Servicio Público Marítimo de Excelencia”, compromiso adquirido por este Director General, acorde al proceso de modernización del Estado y eficiencia con que debe ejercerse la gestión pública.

En tal sentido y como medida complementaria al fortalecimiento de nuestra visión, dispuse la elaboración y distribución, a través de la plataforma Intranet de Directemar, del presente “Manual de Procedimientos para el Otorgamiento de Títulos, Matrículas, Licencias, Credenciales, Permisos, Certificados y Otras Autorizaciones”.

Este documento de trabajo, guía para el personal que se desempeña en los Departamentos de Intereses Marítimos y Oficinas de Atención de Público de las reparticiones dependientes, el cual refunde, organiza por temas y actualiza toda la normativa vigente, en relación a los procesos de otorgamiento y registro que realiza y mantiene la Autoridad Marítima, a nivel nacional.

Este Director General espera que cada miembro de la organización marítima que se desempeña en el área de Intereses Marítimos y Atención de Público, se interiorice, posea y aplique los procesos establecidos en el presente Manual, lo que, como he indicado anteriormente, contribuirá al cumplimiento más efectivo de nuestra visión y compromiso de “Dar un Servicio Público Marítimo de Excelencia”.

“Doctrina Común” y “Mejora Continua”, son los compromisos del Departamento de Educación y Titulación Marítima de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, en apoyo a la gestión de la Autoridad Marítima, a nivel nacional.

De esta manera y en concordancia con la certificación en la norma de calidad ISO 9001:2008, se ha logrado estandarizar y mejorar los procesos y sus interrelaciones, incrementando la eficacia del sistema y aumentando la satisfacción del usuario marítimo por los servicios otorgados.

Todo lo anterior, ha permitido proporcionar una herramienta a los respectivos mandos para el control continuo de sus procesos y aproximarnos, en forma concreta, al cumplimiento de nuestra visión de “Ser un Servicio Público Marítimo de Excelencia”.

Colaboración: Litoral Sr. Carlos SEPÚLVEDA Pino
Capitán de Fragata LT (R)
Jefe División Titulación Marítima
DIRINMAR

El Inicio de una Aventura Marítima...

EL ZARPE



LSG-1619 "Punta Arenas"

Según la Real Academia Española, la definición del verbo zarpar es: llevar anclas, hacerse a la mar desde el lugar en que se encontraba fondeado o amarrado.

Según el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, **Art. 24:** Para hacerse a la mar desde cualquier puerto de la República, toda nave requiere la previa autorización de zarpe de la Autoridad Marítima, autorización que se denominará "despacho" y se otorgará si se cumplen las formalidades y exigencias (del articulado que le sigue).

Nuestra vida está plagada de zarpes desde nuestros primeros tiempos y sin tener real conciencia de ello, nuestros padres nos preparan para cada uno de ellos, colegio, experiencias, viajes, proyectos, sueños. Somos unos continuos viajeros en el mar de la vida,

y cada singladura que emprendemos está plagada de oportunidades, desafíos, metas, aspiraciones...

En ocasiones, sin duda, debemos enfrentar zarpes de emergencia y otras tantas, nos corresponde realizar recaladas forzosas, con estadias cortas y otras prolongadas, pero con la seguridad que un día será una vez más el momento de zarpar.

De hecho, muchos de quienes conformaron parte de nuestra dotación, por una u otra razón o han zarpado de nuestro lado o bien se han desembarcado para iniciar otras aventuras, al menos igual de interesantes que la aventura marítima. Su presencia ha dejado sin duda huellas que enriquecen parte de nuestro propio equipaje, nos han legado sus experiencias y vivencias, lo que hace que nuestra navegación sea

un poco más segura, y a su vez podamos algún día hacer entrega de nuestro propio bagaje a aquellos que surcarán por el mar de la vida.

A su vez y en la medida que los años les empiezan a pasar la cuenta a las “naves”, los zarpes propios empiezan a ser menos frecuentes, las revistas de cargo, las nuevas exigencias de la legislación marítima, hacen que no siempre se pueda cumplir a cabalidad con las exigencias y, en consecuencia, la autoridad en el ejercicio de sus funciones restrinja o bien no autorice el zarpe, excepto cuando sea el momento del desguace, pero esa es una parte de la historia que aún no es el momento de narrar.

Podría continuar divagando respecto a esta acción propia de la actividad marítima, pero sin duda aplicable a

cada acto de nuestras vidas, porque en verdad siempre se nos preparó para zarpar. Constituyó un acto natural cuando zarpamos de la niñez a la adolescencia, de allí a la adultez, hasta que cual entusiasta armador, llegamos a construir nuestra propia flota, la que sabíamos un día debería zarpar, largar las amarras y empezar su propia aventura marítima... y ese es el motivo de este extenso preámbulo, compartir con ustedes los pensamientos y emociones que provocan el zarpe de uno de nuestros hijos, mezcla de orgullo, alegrías, penas y todo aquello que alguna vez nosotros generamos en un momento similar, pero que producto de las ilusiones, los sueños y las inquietudes propias de la juventud, no nos permitieron reflexionar con la visión que nos otorga nuestro actual derrotero. Nuestro track ya fue trazado y navegado, aunque aún nos queden rumbos que seguir y aguas que surcar.

Dice así:

Aviso a los navegantes

Para Ignacio, el día previo a tu zarpe

Inicias ya tu viaje hacia las constelaciones del Sur
Generosas estrellas guiarán tu rumbo y te serán fieles compañeras
Nuevos mares, vientos, fiordos, canales, hielos y desafíos por enfrentar
Animo, admiración y respeto frente al majestuoso escenario de los mares australes
Cuentas con el conocimiento esencial y el deseo infinito de llegar a ser un lobo de mar
Ignacio, en tu bitácora está el registro de todos y cada uno de quienes te amamos
O, si prefieres recordar, tu madre, el Pipe, tu hermana, tus abuelos, tíos, primos y yo, tu padre.

Gozando porque de verdad te sentimos y te sabemos feliz en éste, tu derrotero
O bien trazando en nuestra carta náutica el rumbo de los más puros sentimientos
Navega, seguro y decidido, seguro de que tu puerto base siempre tendrá tu sitio disponible
Zarpas, zarpas al fin hacia las inigualables aguas de los yámanas, los kaweshkar y los navegantes inmortales
Asume con temple y decisión los temporales por venir, son necesarios para nuestra existencia
Lejos, es cierto te vas lejos, pero en verdad nunca te irás, somos parte de este nuevo navegar
Ofrecemos nuestras plegarias a Dios, para que siempre te acompañe en tu nave y en tu singladura.

...Hijo mío, la orden de viaje está lista, tu nave preparada, tu gente espera..., que tengas buena mar y agua bajo la quilla...

Colaboración: Litoral Sr. Williams MIRANDA Leyton

Nota del Editor.

El litoral W. MIRANDA L. es padre del Subteniente Ejecutivo Sr. Ignacio MIRANDA Collao, quien cumple su primera destinación embarcado como Oficial Piloto en la LSG 1619 “Punta Arenas”, basada en el puerto de ese mismo nombre.

¿QUÉ ES EL ARQUEO DE UNA NAVE?

RESUMEN

Es habitual leer y escuchar referirse al tamaño de una nave con la palabra “toneladas”, esta nave tiene 460 toneladas, refiriéndose a su porte; pero también cuando nos referimos a su desplazamiento (masa), utilizamos la expresión toneladas como unidad de medida. La pregunta es: ¿esto está correcto?

Lamentablemente, muchas veces las malas traducciones han contribuido a confusiones, como lo es en este caso. En el idioma inglés existen dos palabras que, desafortunadamente, se han traducido de igual manera al español: “Tonne o Ton” y “Tonnage”, ambas traducidas como “tonelada”.

INTRODUCCIÓN

El determinar un valor que represente el tamaño o volumen de las naves y que permita utilizar esta medida para distintos usos, ha sido desde la antigüedad una

preocupación no tan solo de la Comunidad Marítima sino también de los Estados. En la actualidad, el Arqueo Bruto (GrossTonnage en inglés) es la medida internacionalmente aceptada para representar este valor y el cual reemplazó al TRG (Tonelada de registro grueso o tonelada de arqueo bruto).

Para referirse a este importante dato de una nave, se acostumbra a utilizar la unidad tonelada. La duda que podría existir es que si se están refiriendo al “arqueo” o al “desplazamiento”. Esta confusión radica en el traspaso de la lengua inglesa a la española de la palabra “tonnage”, la que al igual que las palabras “ton o tonne” han sido traducidas como “tonelada”.

De la misma forma, también es común utilizar el acrónimo TRG para referirnos a esta medida, el cual significa “Tonelada de Registro Grueso” y que fue reemplazado por el “Convenio Internacional de Arqueo, 1969” por la expresión Arqueo Bruto y cuyo acrónimo es AB o GT (Gross Tonnage).



Buque mercante atravesando Canal de Panamá utilizando una esclusa, (Fuente: www.tiwy.com)



Canal de Panamá

Por otra parte, también es necesario hacer referencia previa al Sistema Internacional de Unidades (SI) o Sistema Internacional de Medidas, abreviado SI del francés, el cual tiene al kilogramo como una de las 7 unidades base del SI y es la medida para referirse a la “masa”, pero también es aceptada, aunque no está considerada en el SI, la unidad 10^3 kg, que se denomina tonne (t). El SI, también indica que en países de habla inglesa se denomina “metric ton”. En español esta unidad es llamada “tonelada”.

Se debe considerar que el Arqueo Bruto afecta a las naves durante toda su vida, siempre y cuando no sufran transformaciones que modifiquen el volumen encerrado de la nave. El Arqueo Bruto, entre otros, posee los siguientes usos:

1. Fijar tarifas portuarias.
2. Establecer cobros por servicios como; practica y pilotaje, remolcadores, señalización marítima e inspecciones.
3. Pago de contribuciones relacionadas con la operación de la nave como Asociaciones de Protección, Indemnización, Seguros, Registros Marítimos y Sociedades de Clasificación.
4. Aplicación de diferentes convenios internacionales (“Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974” **SOLAS 1974**, “Convenio Internacional Para Prevenir la Contaminación Proveniente de los Buques” **MARPOL73/78**, “Convenio Internacional Sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978” **STCW 1978**). También es considerado como una forma de determinar el porcentaje de la flota mundial, necesaria para poner en vigencia en forma internacional un determinado convenio.
5. Pago del tránsito por diferentes canales, como el de Panamá.

HISTORIA DEL ARQUEO

La medición de la capacidad de carga que puede transportar una nave como medida de pago de impuestos, no es algo que se haya inventado en la era moderna. Documentos dan cuenta que antes de la era Cristiana, en China tenían un sistema de medición para indicar el tamaño de las naves.

En Suecia, en el Siglo XIII, tenían una unidad llamada “last”, que indicaba la capacidad de carga.

En el mismo siglo, Gran Bretaña importaba grandes cantidades de vino desde Francia vía marítima. Este vino era transportado en barriles de madera, que en francés eran llamados “**tonneaux**” (“**tuns**” en inglés), los cuales eran contruidos aproximadamente del mismo tamaño. Sin embargo, los buques utilizados para este transporte variaban de forma considerable su tamaño y, por ende, la cantidad de barriles de vino que podían transportar.

En el siglo XV, se estandarizó el tamaño de los barriles, ya que Gran Bretaña prescribió que el vino importado debía ser transportado en barriles de un volumen no menor de 252 galones (aproximadamente 2.240 lbs.), con el objeto de regular el pago de impuestos. De esta forma, los armadores, comenzaron a utilizar el barril estándar para calcular la capacidad de cada nave. La utilización de este sistema para determinar la capacidad interior de una nave se mantuvo por cerca de 200 años.

La palabra “tonnage” fue aplicada para el concepto de pago de impuestos con que la corona gravaba a las naves, eventualmente, su porte comenzó a expresarse con la palabra “tuns”. La falla de este sistema de impuestos era que no se podía medir el transporte de otras cargas que no fueran transportadas en estos barriles.

Para corregir este error, en el Siglo XV el sistema fue modificado, basándose en la capacidad de carga, agua de bebida y la tripulación a plena carga, algo parecido a lo que conocemos hoy como peso muerto (D.W.T.), que es la diferencia entre el desplazamiento

a plena carga y el buque en rosca (sin combustible, pertrechos, víveres ni tripulantes), medido en toneladas.

En 1422, el rey Enrique V, decretó que todas las naves que transportaran carbón, debían ser medidas y marcadas (en la proa, popa y centro). Con el devenir del tiempo, este sistema se extendió a todas las naves y se estandarizó la unidad de medida, llegando a ser 2.240 lbs. o “**1 ton**”, lo que en la actualidad se denomina tonelada larga.

Este método fue utilizado aproximadamente entre 1720 y 1849, hasta la aparición de las primeras naves propulsadas a vapor. En ese año una comisión estudió el asunto y en 1854 el Parlamento Británico estableció en el Merchant Shipping Act un nuevo sistema que se denominó **Sistema Moorsom**, en honor al Secretario de la Comisión, George Moorsom.

El cálculo de los espacios, considerados en pies cúbicos y divididos por un factor 100, determinaba el valor del arqueo. El factor 100, por el cual se dividía, se determinó objeto el nuevo valor fuera los más semejante a los calculados por el método al cual substituía. La unidad del sistema era la “**Tonelada Moorsom**”.

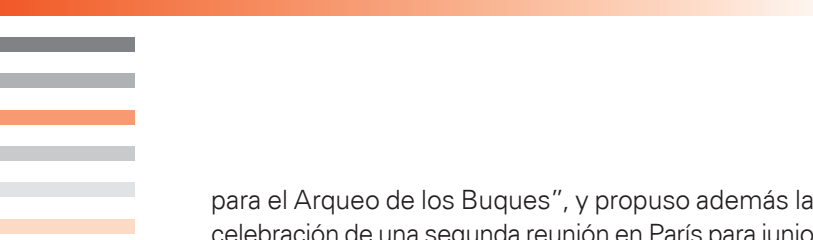
Este sistema implicaba dos medidas:

La primera incluía todos los espacios, con algunas excepciones como cofferdam, puente de gobierno, estanques de lastre.

La segunda, como un índice de la capacidad de ganancia.

EN LA ACTUALIDAD

En forma mundial existía el deseo de un sistema único para medir el arqueo. En 1938, y con el objeto de examinar los diferentes métodos empleados para el cálculo del arqueo, se celebró en Oslo, Noruega, una Conferencia Internacional. Esta reunión tuvo como resultado la publicación de las “Normas Internacionales



para el Arqueo de los Buques”, y propuso además la celebración de una segunda reunión en París para junio de 1939, quedando sin efecto por el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial.

En 1959, la Organización Marítima Internacional (OMI) de reciente creación, abordó como una de sus primeras tareas estudiar la forma de establecer un sistema de arqueo uniforme. Para lograr tal objetivo, se creó el Subcomité de Arqueo, el cual celebró su primera reunión en Londres en junio de 1959. Este Subcomité fue el primer cuerpo subsidiario establecido por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI.

El Subcomité estableció la necesidad de disponer de un parámetro numérico de la capacidad económica del barco (arqueo neto) y del tamaño total del mismo (arqueo bruto) y decidió, que cualquier sistema adoptado debería tomar en cuenta las siguientes consideraciones o principios de guía:

- No debía influenciar el diseño y en particular no debía fomentar, los aspectos de construcción que afectaran la seguridad y la eficiencia de la nave.
- Debía evitar dependencias sobre detalles de construcción.
- Debía permitir la determinación del Arqueo en las primeras etapas del diseño del barco, y proveer en lo posible el uso de los planos para las mediciones físicas.
- Debía ser tan directa y simple como sea posible, correspondiendo a los propósitos que debía servir.
- No debía afectar adversamente la economía de la industria naviera.

- Debía incorporar un concepto de evitar situaciones inútiles y objeccionales relativas a las exenciones por superestructuras.

La Conferencia Internacional donde se adoptó definitivamente el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (Ton-69), se celebró en Londres del 27 de mayo al 23 de junio 1969.

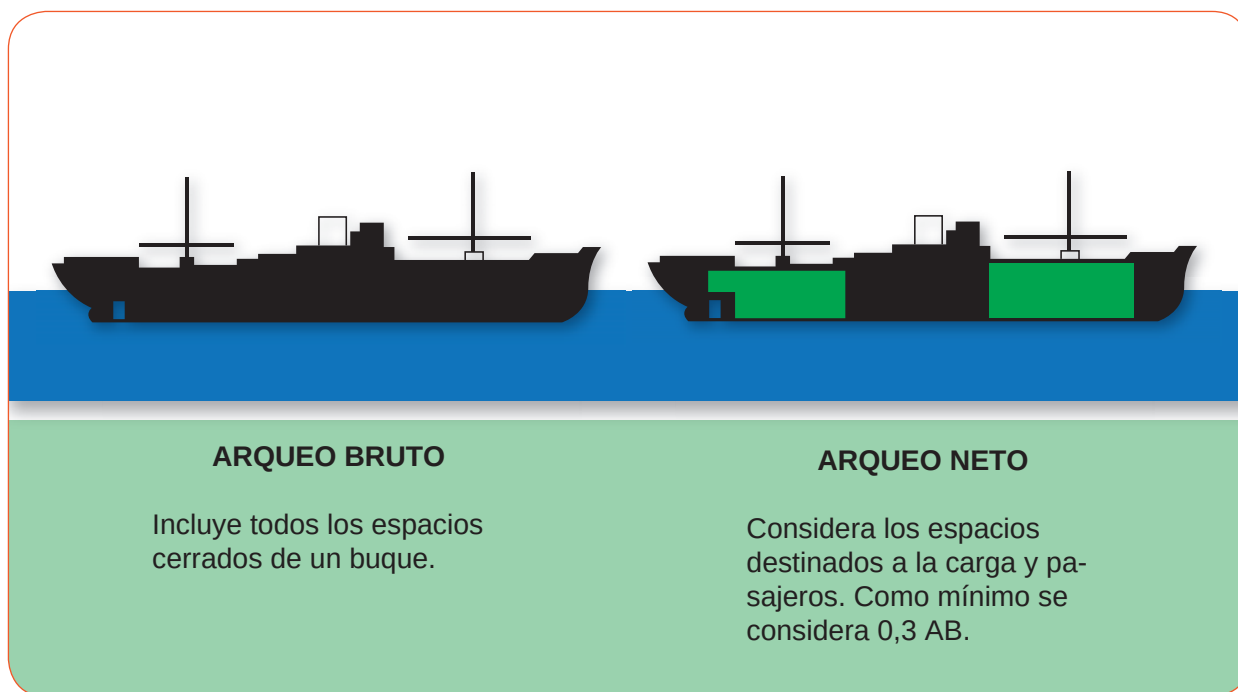
EL CONVENIO INTERNACIONAL DE ARQUEO, 1969

El actual método del arqueo del Convenio de 1969, se diferencia de los otros sistemas en varios aspectos:

No existen más exenciones para los espacios sobre la cubierta de arqueo, éstos ahora son incluidos en el arqueo con lo cual el cálculo se simplifica considerablemente; segundo, el arqueo neto se obtiene directamente del arqueo de los espacios destinados a la carga, al contrario del método de Oslo, que obtiene el arqueo neto substrayendo al arqueo grueso los espacios no dedicados a la carga (ejemplo; las acomodaciones de la tripulación).

El arqueo bruto y neto ya no se expresan en “toneladas de arqueo” de 100 pies cúbicos o 2,83 metros cúbicos. La nueva unidad es una función del volumen en metros cúbicos. Bajo los términos del Convenio Ton-69, al referirse al arqueo de una nave, solamente se debiera indicar que la nave tiene un “Arqueo Bruto de 5.000” o un “Arqueo Neto de 5.000”, desapareciendo con ello la palabra “tonelada”.

Este Convenio entró en vigor internacional el 18 de julio de 1982 y en Chile fue ratificado por D.S. (RR.EE.) N ° 22 del 06 enero de 1983 y publicado en el Diario Oficial el 23 de abril de 1983.



CONCLUSIONES

Conforme con el Convenio Internacional de Arqueo, 1969, las medidas de porte pasaron a denominarse internacionalmente Arqueo Bruto y Arqueo Neto, siendo medidas adimensionales, lo que significa que no tienen unidad básica o derivada, entendiéndose que para referirse al arqueo de una nave debe omitirse la palabra "tonelada".

Es necesario precisar que para referirnos al arqueo de una nave, debemos entender que de alguna forma nos estamos refiriendo al volumen, por lo cual la palabra tonelada de ninguna forma debiera ser utilizada, en cambio, para referirnos al desplazamiento de un buque, es correcto utilizar la medida de masa, tonelada.

REF.:

- Tonnage Measurement. A guide to the new convention. Fairplay publications, 1980, London.
- Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, OMI, Londres.
- Resolución OMI A.493(XII).
- <http://www.bipm.org/en/si/>

Colaboración: Litoral Sr. Gonzalo ARAYA Gajardo

DOCTRINA DE COOPERACIÓN



INTRODUCCIÓN

La doctrina de Cooperación y Guía Naval al Transporte Marítimo (CGNTM – NCAGS esta última en sus siglas en inglés) nace de la antigua doctrina de Control Naval para el Transporte Marítimo (CNTM), la que sufrió cambios al momento de ser activada por la OTAN en la primera guerra del Golfo Pérsico, posteriormente, dicha organización internacional evoluciona el concepto creando la nueva doctrina NCAGS la que fue aplicada en la segunda guerra del Golfo Pérsico con resultados satisfactorios tanto para el ámbito naval como para el ámbito marítimo, demostrando ser un nexo entre el negocio naviero y el poder militar representado en el vector naval.

Su finalidad última es convertirse en una herramienta de enlace, coordinación y cooperación mutua tanto en tiempo de paz como en crisis.

La Armada de Chile, a través de su órgano técnico en operaciones marítimas (DIRSOMAR), lleva a efecto la aplicación de las herramientas que proporciona dicha doctrina, toda vez que la globalización y los acuerdos bilaterales en materia de seguridad marítima, han hecho necesario su inclusión en los diferentes procedimientos de control y monitoreo del transporte marítimo en aguas jurisdiccionales y sobre las naves de abanderamiento en otros mares.

Este concepto ha sido fuente inicial del enlace en todos aquellos temas relacionados, especialmente con las amenazas asimétricas, llevándose a la práctica en condición normal como internacionalmente en ejercicios combinados con otras marinas, como son

el PANAMAX y RIMPAC, sin considerar además el entrenamiento anual de la agrupación PACIOSGW en el ejercicio BELL BUOY, los cuales han arrojado resultados plenamente satisfactorios para mejorar la aplicación en nuestro medio.



Panorámica del puerto de Valparaíso.

LA DOCTRINA NCAGS:

La doctrina de Cooperación y Guía Naval al Transporte Marítimo, está definida bajo el concepto de mantener un conocimiento de las diferentes situaciones y condiciones que afectan al negocio naviero y a las líneas de comunicación marítima, toda vez que durante situaciones de crisis, será el transporte marítimo, en general, quien determine en muchos casos la capacidad de la nación para desarrollar el esfuerzo bélico en última instancia. Tal como se nombra, la doctrina está subdividida en los siguientes conceptos:

- **Cooperación:** Es la intención de que todo el aparato estatal en lo marítimo esté a

disposición de los armadores, agencias y capitanes de naves civiles, con el único propósito de asegurar que la carga llegue a destino con la mayor seguridad e inconvenientes posibles. En este concepto de cooperación, es el Estado quien apoya la gestión naviera en todas las áreas posibles: meteorología, infraestructura portuaria, vías de navegación seguras, protección militar, etc.

- **Guía:** Es la disposición de los medios estatales para orientar en todas las áreas posibles el desarrollo del negocio naviero, encaminado a que sea el Estado quien sugiera, debido



a su mayor espectro de conocimientos y medios disponibles, acciones a seguir frente a diferentes hechos que pudieran afectar el libre tránsito y, por ende, a la carga, para que esta recale en los tiempos determinados, entre otros aspectos.

- **Asistencia:** Es la acción por parte del Estado a través de sus órganos ejecutores (Armada), para brindar apoyo al transporte marítimo en todo lo concerniente a los conceptos “safety” y “security”, durante su tránsito como su permanencia en puertos de la República. Este concepto está orientado especialmente al consejo y orientación hacia una navegación y operación segura.
- **Supervisión:** Es la acción por parte del Estado a través de sus organismos ejecutores, de hacer uso de todos los recursos disponibles para mantener conocimiento y monitoreo permanente sobre el transporte marítimo y

sus acciones colaterales (faenas portuarias) durante situaciones de crisis o de conflicto, llegando a la aplicación de la protección militar de dicho transporte, a través de la asignación de escoltas o designación de convoyes.

- **Protección:** Es la acción del Estado a través de sus medios de fuerza (Fuerzas Armadas), de brindar una cobertura (anillo de protección) a toda nave que haya sido considerada Contacto Crítico de Interés, por razones de seguridad interior o simplemente por ser de vital importancia para las operaciones militares o civiles.

OBJETIVO DE LA DOCTRINA NCAGS

La Cooperación y Guía Naval del Transporte Marítimo tiene como objetivo efectuar una actividad mancomunada de organismos civiles y militares (navales), que comprende la asignación de medios de transporte marítimos, la operación de estos, la cooperación con los capitanes, armadores y agencias

de naves, la guía, consejo o ayuda destinados a incrementar la seguridad y protección de las naves mercantes y su carga y al mismo tiempo el apoyo a las operaciones militares, con el único fin de asegurar las vías de comunicación marítimas vitales para el sostenimiento de las operaciones normales de la nación y de las operaciones militares que se desarrollen, tanto en tiempo de paz como de crisis.

APLICACIÓN DE LA DOCTRINA NCAGS

El NCAGS tiene la responsabilidad de asignar los medios de transporte marítimo nacionales y coordinar las operaciones portuarias con el fin de contribuir en forma efectiva el esfuerzo de la guerra o la situación de crisis que se esté presentando.

Esta actividad será desarrollada por un organismo paralelo a la Autoridad Naval Superior de NCAGS, denominado *Dirección Nacional de Transporte Marítimo*.

Ambos entes mancomunadamente, tendrán la misión, de acuerdo a la organización que la reglamentación interna lo defina, de velar tanto por la emisión de las políticas de aplicabilidad de la doctrina, como de los procedimientos y de los medios asignados para el cumplimiento de la tarea, sin perder jamás de vista la necesidad de mantener y reforzar permanentemente los vínculos entre el poder militar y el negocio naviero.

Serán los Comandantes en Jefe de las respectivas Zonas Navales, finalmente, quienes lleven a efecto el cumplimiento de los procedimientos y el monitoreo del transporte marítimo en sus respectivas jurisdicciones, teniendo siempre en cuenta la flexibilidad del sistema en cuanto a su aplicabilidad en diferentes frentes de interés como de su estructura de mando y control la cual deberá ser siempre flexible y moldeable a cada situación, sea esta local, nacional, regional o internacional.

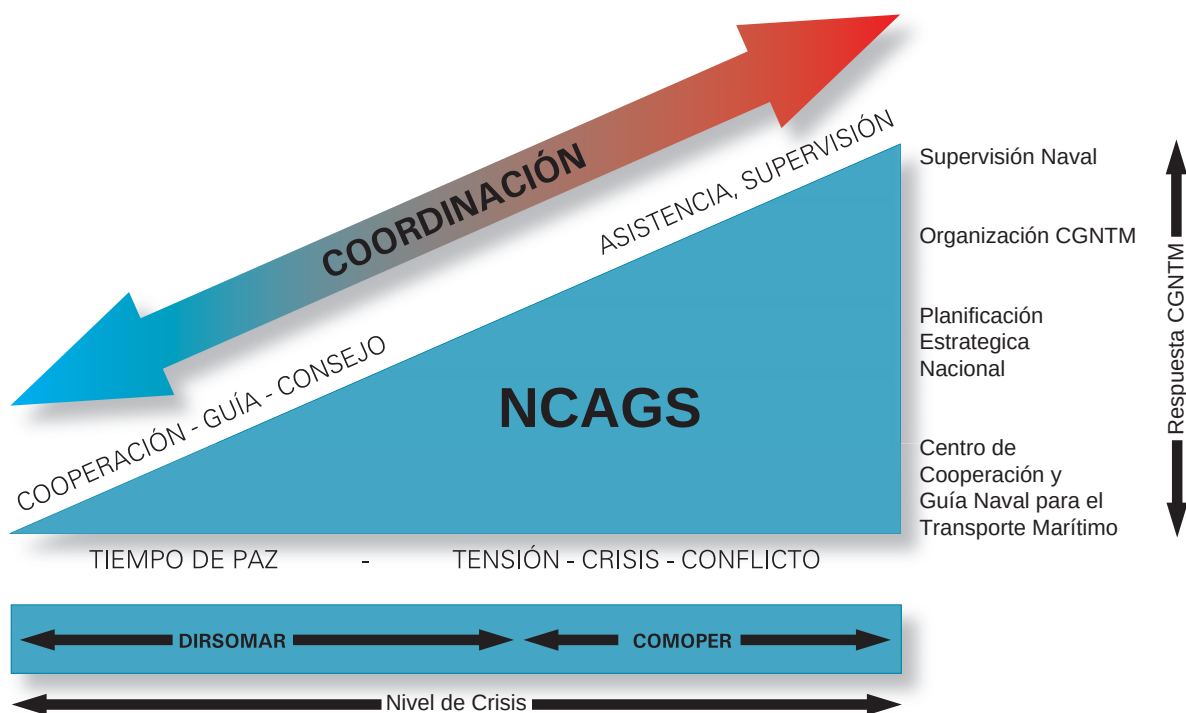


Figura N° 1: Generalidades

TIPOS DE OPERACIONES NCAGS

OPERACIONES DE RESPUESTA A CRISIS (CRO)

- OPERACIONES MULTIFUNCIONALES: MILITAR, DIPLOMÁTICO Y HUMANITARIO.
- OPERACIONES NCAGS ORIENTADAS A RESOLVER CONFLICTOS DE INTERESES MILITAR-ECONÓMICO Y A LA PRODUCCIÓN DE INTELIGENCIA
- OPERACIONES ANTE CATÁSTROFES NATURALES QUE INVOLUCRE MEDIOS NAVALES

APOYO A OPERACIONES

- PARA FORZAR SANCIONES A UNO O MÁS PAÍSES. (MARCO ONU)
- NCAGS-ORG (organización NCAGS) INTEGRA EL ESTADO MAYOR DE UNA FUERZA COMBINADA EN EL MIO CDR (Comandante Operaciones MIO).
- ENTREGA PANORAMA SUPERFICIE AL MIO CDR PARA OPTIMIZAR EMPLEO MEDIOS NAVALES.
- IDENTIFICA Y LOCALIZA NAVES "SUS", "COI" Y "CCOI".

OPERACIONES DE PROTECCIÓN PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO

- ACTUA SOBRE ÁREAS DE PELIGRO PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO.
- AMENAZA ASIMÉTRICAS: PIRATERÍA, TERRORISMO, ETC. Y FUERZAS MILITARES DE PAÍSES BELIGERANTES.

PLANIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES NCAGS

La Doctrina NCAGS se desarrolla en todas las etapas de la planificación (estratégica, operativa y táctica, Figura N° 1). Esta planificación enfoca todos los aspectos relacionados con el transporte marítimo, tales como entrega de una guía, compilación del escenario, vigilancia, prevención de conflictos o supervisión, desarrollando una Clasificación de Naves de Interés (Figura N° 2), este plan deberá conservar los recursos navales y reducir el impacto en los buques mercantes, disminuyendo así las consecuencias económicas negativas.

MATERIALIZACIÓN EN LA INSTITUCIÓN

En la actualidad, la materialización en la Institución se hacía solo para los ejercicios y compromisos internacionales contraídos. Sin embargo, desde el año 2010 se ha estado efectuando un incremento de capacidades para que el actual Centro de Cooperación y Guía Naval para el Transporte Marítimo CGNTM/ NCAGS, dentro del área de operaciones de DIRSOMAR, pueda realizar funciones de conocimiento situacional marítimo y análisis de los diferentes panoramas de superficie 7x24 en aspectos de protección (Security en inglés), sin perjuicio de las permanentes funciones de formación, instrucción, planificación de ejercicios y conferencias dentro de los compromisos internacionales aludidos.

SAFETY	SECURITY
VOI NAVE DE INTERÉS (Vessel of Interest)	SUS NAVE SOSPECHOSA (Suspect Ship)
	COI CONTACTO DE INTERÉS (Contact of Interest)
	CCOI CONTACTO CRÍTICO DE INTERÉS (Critical Contact of Interest)

Figura N° 2: Clasificación de Naves de Interés

Colaboración: Litoral Sr. Víctor MUNDACA Andaur
Teniente 1° RN LT
Analista División NCAGS
COLCO - CHILE
Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas

LA TURBA...

La presente historia es real y ocurrió un par de días después del terremoto y tsunami que afectó a la zona centro sur del país el 27F del 2010. Este relato es una vivencia personal directa, de un hecho que si bien no tuvo consecuencias físicas como parecía que sucedería, si causó a lo menos un gran revuelo e intranquilidad mayor no solo a Oficiales y Gente de Mar, sino también a nuestras familias e incluso civiles vecinos a la Base Naval de Talcahuano.

CONTEXTO

Corría el día lunes 1° de marzo, tan solo un par de días posterior a los eventos del 27 de febrero (27F en adelante), en el ambiente aún estaban frescos los relatos de los saqueos y revueltas posteriores al terremoto (no había luz, por ende, televisión y solo se sabía de lo que ocurría ya sea por la radio o de "óidas"); con las FF.AA. cumpliendo funciones de policía y seguridad interior hacía pocas horas y en general con una gran sensación de inseguridad y miedo en la civilidad. Además, había réplicas cada 10 minutos, sin servicios básicos, con poca información, con gente de la cual aun no se sabía de su paradero, con mucha destrucción por todos lados, etc. En lo Naval, la cosa no era muy diferente, muchas familias con pérdida total de sus bienes, allegadas en casas de otros y los marinos en general trabajando en "contener" la emergencia en reparticiones y unidades en forma permanente, es decir, nuestras familias más o menos solas.

De la misma forma y dadas estas precarias condiciones, se estaba organizando "el zarpe" de nuestras señoras e hijos principalmente por medio naval ("Aguiles" y avión naval), pues se tenía medianamente claro que los servicios básicos se restituirían en no menos de un mes y por lo tanto era "NO SAT" tener a las familias sin luz, solo con botellas de agua y cocinando en las parrillas por todo ese tiempo.



LA HISTORIA... EL INICIO

Como ya indiqué, era el lunes 1° de marzo y la historia se comienza a gestar con un hecho, para mí aislado, que después ayudaría a entender lo acontecido ese día. Eran alrededor de las 10:00 horas y posterior a haber participado del briefing matutino en la Sezona, subo a mi vehículo particular para dirigirme a mi casa y avisar a mi familia del horario de zarpe del "Aguiles" a la zona central y, por consiguiente, la preparación



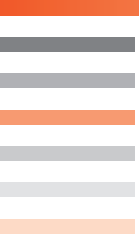
Una de las zonas más devastadas por el terremoto y tsunami del 27 F, fue el puerto de Talcahuano.

de maletas y todo lo necesario para el viaje. Al salir del área de estacionamiento, un PM que controlaba el tránsito me detiene y me consulta que hacia donde me dirijo,... le indico que a la Población Bannen..., por qué...?, a lo que me responde...es que este par de niños necesitan ubicar a su papá que es trabajador de ASMAR en forma urgente, puesto que están solos en su casa y al parecer viene bajando una

turba de delincuentes y personas del cerro y están muy temerosos. Los niños, una pareja de unos 14 y 10 años los subo, estaban ambos muy nerviosos y llorando y mientras íbamos a ASMAR les pregunto qué pasaba; me responden más o menos lo mismo, gente con palos y armas que venían bajando el cerro y asaltando a medio mundo. Les consulto dónde vivían y me indican que en el cerro cercano a la Base Naval (cerro Cornou). Llegamos a ASMAR, que como Uds. comprenderán era una locura, con gente recogiendo, mucha gente entrando y saliendo, los vehículos estacionados afuera por la imposibilidad de entrar, además todos los daños ahí a la vista, etc. Logro ubicar al Oficial de Guardia, le indico lo que ocurre, los niños quedan ahí en espera de su papá y, luego de unos minutos, y teniendo claro que la situación estaba más o menos controlada, regreso a la Sezona donde me mantengo por espacio de 1 hora aproximadamente, recordando luego que debía ir a informarle a mi señora del horario del zarpe (se debe tener presente que aun no había cobertura de celular o funcionamiento de teléfonos fijos). Ya eran cerca de las 12 horas y parto nuevamente hacia la población, ahora acompañado de un compañero de curso que también iba a ver a su familia.

EL DESARROLLO...

Llegando a la Guardia de salida en la población Young (al costado del Hospital), nos llama la atención que los PM primero estaban deteniendo el tránsito (éramos 4 vehículos parados), segundo, uno de los de guardia corría con su armamento hacia la salida casi como pasando tiro y bastante nervioso, varios "paisas" fuera de la Base corriendo en dirección a Tumbes y, en general, como mucho revuelo en el área; dos de los autos detenidos delante nuestro dan la vuelta rápidamente y a viva voz, indican devolverse por que venía una turba de gente asaltando desde los cerros. Por supuesto, nos preocupamos, sobretodo por nuestras familias que si lo que se decía era cierto, serían de las primeras en ser afectadas por estar más cerca de las poblaciones civiles, desde donde supuestamente venía esta turba. Dado esto continuamos, no sin cierto temor a encontrarnos con este grupo de personas, más aún habiendo visto directamente los saqueos que afectaron al centro de Talcahuano.



A medida que avanzábamos por la avenida Las Canchas, ya fuera de la Base, vemos a un gran número de personas corriendo hacia sus casas, varios hombres con palos en las manos reuniéndose en las esquinas. Por la configuración del camino desde la salida de la Base hacia Bannen, solo se ven 3 cuadras, ahí el camino dobla y enfrenta una recta donde se ve hasta unas 4 cuadras, incluida la entrada a la Población Señoret. Llegando a ese punto y esperando encontrarnos con la turba en esa recta, solo vemos más personas corriendo hacia sus casas y más hombres con palos y piedras en las esquinas. Por el lado de la Población Señoret, donde habían algunas carpas de algunos marinos damnificados, se veía correr a señoras y niños hacia el interior de la población y varios marinos correr hacia el acceso con palos...o sea parece que efectivamente algo venía...

Seguimos avanzando ahora esperando encontrar la turba en la recta siguiente, la que más o menos deja ver unas 5 cuadras hasta donde se inicia el Club de Campo Tumbes (la cancha de golf, hoyo 9), ahí ya decididos a que si aparecía la turba le pasábamos el vehículo por encima, sin miramientos; sin embargo, no había turba, pero los civiles que viven por ahí, efectivamente corrían y ya se veían grupos en las esquinas con palos y cadenas como esperando defender sus casas. Seguimos avanzando y el próximo tramo permite ver unos cuantos metros hasta la entrada al Club de Campo, tampoco se veía algo... Ahí ya comencé a dudar, además nos cruzamos con un par de autos que se veían bastante tranquilos, como para venir supuestamente arrancando o haberse encontrado con una turba que avanzaba hacia donde estábamos nosotros. Sin embargo, no había cómo descartarlo. Continuamos y ya cerca de la entrada al Club, se tiene una vista relativamente clara de más o menos 1.000 metros hacia el cerro por donde baja el único camino que une Las Canchas con Talcahuano, tampoco se veía nada y se suponía que por allá era el único lugar por dónde podrían llegar.

Ya nos encontrábamos en la guardia de acceso a la población Bannen, paramos y le preguntamos al PM de guardia qué sabía de la turba, a lo que indicó que él no tenía comunicaciones, que no sabía nada y que no había visto nada raro. En paralelo venían

saliendo a gran velocidad 3 a 4 autos con señoras de Oficiales y sus hijos y al preguntar que pasaba, indican que venía una turba asaltando y saqueando todo a su paso y que todos se iban a juntar en el Club de Campo. Reconozco que estábamos nerviosos y mientras llegábamos a nuestras casas, más carreras de vehículos en dirección hacia la salida de la población y algunos Oficiales recorriendo la población indicando a viva voz que había que irse de inmediato hacia el Club de Campo. Le informo a mi familia y otras dos que se encontraban juntas que tomaran los autos y se fueran al club de inmediato...Sin embargo, daba vueltas en mi mente que ya habiendo pasado varios minutos desde la salida de la Base, aun no se veía la famosa turba. Me quedé un rato más en la población avisando a otras familias que no se habían enterado y esperando la llegada de la turba en cualquier minuto. Cada vez que pasaba y miraba hacia la entrada de la población aún no se veía la turba. Ahí ya estaba como se dice "cachudo", voy hacia la entrada de la población y en vez de irme hacia el club y ya medio convencido de que no existía la famosa turba, me voy en busca de ella ya sea para descartar o no la información, sabiendo que mi señora estaría súper preocupada por no aparecer de inmediato en el club y me llevaría un buen reto.

Es así que me dirijo hacia los cerros de Talcahuano, pasando la Brigada de Incendio Naval (donde además se veía todo tranquilo) en subida, ya con vista hacia las poblaciones civiles del cerro "Cornou", donde esperaba ver prácticamente una "guerra campal" entre la famosa turba y los vecinos; de hecho era claramente visible una cancha de fútbol de tierra en donde había una gran cantidad de carpas de personas damnificadas, por lo que imaginaba vería algún tipo de movimiento inusual en dicho lugar, claro indicio que la turba venía. Sin embargo, se veía todo normal, los niños jugando, grupos de personas conversando, incluso hasta preparación de asados se veía. Supuse entonces que ya finalmente al llegar a la cima del camino y comenzar a bajar hacia las poblaciones de los cerros del sector Cerro La Gloria, vería finalmente a la famosa turba avanzando amenazante...pero nada, todo tranquilo. Llego entonces a un cruce de caminos que es un lugar más o menos abierto, sin casas, donde había una patrulla de Carabineros y

además un puesto de vigilancia de Infantes de Marina colocados en dicho lugar para cuidar un gran número de antenas de comunicaciones que se encuentran en el cerro cercano, además de ser, por decirlo así, el inicio del único camino de acceso hacia el sector Las Canchas – Hospital Naval – Tumbes.

Primeramente me acerco a Carabineros y les consulto sobre la turba, a lo que me indican no tener idea, que ellos llevan ahí unos 15 - 20 minutos y no han visto nada ni han escuchado nada... a esa altura ya tenía claro qué posiblemente pasaba..., luego voy hacia donde los “Cosacos”, pero como se encontraban en las laderas del cerro, me tuve que bajar del vehículo y ahí se me acerca un grupo de señoras mayores que se encontraban acampando en ese sector y una de ellas muy preocupada me pregunta... ¿es cierto que viene una turba asaltando y saqueando desde Las Canchas?... pregunta que en un principio me deja perplejo, ¡¡¡¡por cuánto yo venía de allá !!!!!. Ahí ya me cerró el cuadro y me terminé de convencer que solo se trataba de una psicosis colectiva, seguramente producto de todo lo que se estaba viviendo en esos días. De todas maneras le consulto a los “Cosacos” y ellos al tener comunicaciones con su centro de mando (el DIM “Aldea” camino a Tumbes) estaban medio confundidos al respecto, puesto que les consultaban por radio si veían la turba que avanzaba o se dirigía desde su posición hacia el sector las Canchas – Hospital Naval. Por supuesto ellos no veían nada. Ya seguro que todo se trataba de un no sé si llamarlo mal entendido, me voy a mi vehículo para partir rápidamente hacia el Club y seguramente calmar un poco los ánimos, cuando se me acerca otra persona y también me consulta si era cierto lo de la turba, pero que ahora venía desde lo que se conoce como Los Lobos, o sea desde el oeste. Obviamente y ya teniendo claro lo que ocurría le indico que era completamente falso y que se quedara tranquila que no existe la mentada turba.

Me devuelvo rápidamente hacia el Club satisfecho de mi labor investigativa y llegando ya frente a la entrada de la Población Bannen, veo que estaba todo muy alterado, había una gran cantidad de Oficiales y Gente de Mar con armamento en el área, venían llegando un par de camiones IM con unas dos secciones de

Infantes de Marina armados y además se veían llegar varios Oficiales en sus autos particulares con Gente de Mar armada, etc. En resumen, unas 200 personas armadas y listas para enfrentar cualquier amenaza que pudiese venir y, lo que pudiese ser visto ahora como exagerado, es la reacción que incluso yo hubiese tenido de haber estado en mi Unidad o repartición y enterarme que nuestra población estaba amenazada por delincuentes. Seguramente hubiese armado un par de marinos y habríamos partido a la población. Al ingresar al estacionamiento del Club era todo un lío, nuestras familias muy nerviosas y algunas señoras e hijos llorando; ya habían llegado muchos maridos y en el ambiente era entre nerviosismo y miedo, pero ya había gente calmando al resto e indicando que todo se trataba de una falsa alarma, que la turba no era tal, etc., pero nuestras familias no se sentían seguras.

En concreto, ya estando ahí y ante muchas inquietudes de nuestras señoras de irse de la ciudad (hay que recordar que los servicios básicos se estimaba se repondrían en un mes más y solo era el día 27F + 2), se organizó rápidamente un “zarpe” en caravana de todos los que quisieran partir en una hora más. Rápidamente se tomaron las decisiones y se organizó dicha caravana. También llegó nuestro Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval, quien también calmó los ánimos asegurando que la base y sus poblaciones no corrían peligro y que era el lugar más seguro para estar y que además se tomarían otros resguardos de seguridad y vigilancia, para permitir que la Familia Naval se mantuviese tranquila y segura en sus casas a los que optaran por quedarse.

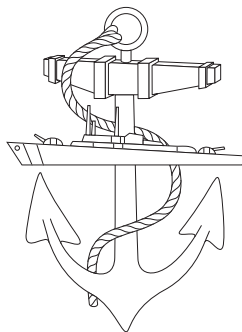
EL FINAL...

Siendo aproximadamente las 14:30 horas la caravana de 36 vehículos con nuestras señoras y niños partió escoltada, cada vehículo con su número y las instrucciones claras de qué hacer, de cómo contactarse, etc. Dicho viaje duró muchas horas y no estuvo exento de diversas situaciones, pero todos llegaron sanos y salvos a los respectivos destinos. De la turba... nada y si recuerdan los primeros párrafos de esta historia, ya había indicios con estos hijos del trabajador de ASMAR que arrancaban de una turba que bajaba (alrededor de las 10 AM), nosotros... con

una turba que venía desde el cerro Cornou, ellos... con una turba que venía de Las Canchas, otros... que la turba venía subiendo el cerro, o sea una psicosis generalizada que fue empeorando y esparciéndose por los distintos barrios, cada cual inventaba o veía turbas donde no las habían y daba la impresión, o al menos lo que me pude informar en esos días, es que nunca existió la famosa "TURBA", aparte de los saqueos a negocios establecidos del centro de Talcahuano, que seguramente en algo influyeron en esta situación. En definitiva, los del sur clamaban que la turba venía del norte, los del norte que venían del sur, los de arriba que venían de abajo, los de abajo que la turba venía de arriba, los del oeste que venían del este y los del este que venían del oeste, pero en concreto no venían de ninguna parte.

En la tarde y cuando se concluía el briefing diario (app. 21:30 horas), nuestro SEZONA indica que cuando hacía ingreso a la Base algunos minutos antes, el PM de guardia le indica que la única novedad es la información de una turba que vendría bajando del cerro, lo que provocó las risas de los asistentes a dicho briefing. Finalmente, ya en la madrugada y viendo un poco de noticias, alcanzo a ver parte de una entrevista a quien en ese entonces era la Vocero de Gobierno (Pilar Armanet) que a través de los medios pedía calma a las personas ante las informaciones respecto a que en algunos sectores de Santiago, se habían denunciado... TURBAS de personas asaltando y saqueando todo a su paso... diría Condorito ¡¡¡¡ PLOP !!!! o ¡¡¡¡ EXIJO UNA EXPLICACIÓN !!!! Viendo esto, sonrío, apago la tele y pienso... ¡¡ mejor me voy a dormir, suficiente de turbas por hoy ...!!

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Lizama



Testimonio de una Oficial LT

MUJERES AL SERVICIO DEL LITORAL

El 16 de diciembre de 2010, egresó la primera generación mixta de oficiales de la Escuela Naval "Arturo Prat", de la cual 11 mujeres de un total de 22 integraban el curso litoral, lo que representaba el 50% de la promoción 2011, denotando el gran interés femenino por pertenecer a este Escalafón.

Así, después de vivir unos intensos meses de embarco a bordo del Buque Escuela "Esmeralda", período en que enfrentamos nuestras últimas experiencias netamente marineras como generación, antes de abocarnos a la especialidad que habíamos escogido, en septiembre del año 2011 nos llegó la

noticia de nuestras destinaciones, sabiendo ya de antemano que en esta primera instancia, seríamos destinadas exclusivamente a las Zonas Navales por motivos de habitabilidad para la dotación femenina.

A muchas les costó aceptar sus nuevas ciudades, sus nuevas vidas y nacían los sentimientos de apego cada vez más intensos hacia nuestras casas y familias. Mas, bastó la llegada a estos nuevos lugares para sentir una pronta acogida; esa sensación de cálida bienvenida, de descubrir otras tierras, que a pesar de pertenecer a una misma patria, se logra percibir esa fuerte variación cultural que nos alimenta, eso que nos

Ciudad de Puerto Montt





La Subteniente LT Srta. Marcela LEGOVINI en actividades de control de naves menores y personal marítimo, en la caleta de ANGELMÓ, apoyada por la M1° L (Mn.) Srta. Ana Paula CARRASCO Godoy y la M1° L (Arm.) Srta. Claudia PÉREZ Pimentel.

entrega nuestro Servicio, ese contacto con la civilidad que nos engrandece día a día y, en muchos aspectos, nos hace comprender las diferentes realidades de nuestros compatriotas, desde el pescador artesanal al gran empresario.

En definitiva, es un Servicio que como hija de civiles puedo asegurar que fue en mi infancia la cara visible de la Armada y que si bien no conocía el concepto de litoral, ni de DIRECTEMAR como lo entiendo hoy, tengo de niña la imagen del marino en las playas, rescatando vidas y al servicio de la Comunidad. Y hoy, con orgullo, visto ese mismo uniforme y formo parte de él.

Si bien cada una de nosotras tiene una historia diferente, a todas nos unía un mismo patrón; por un lado, las enormes ansias de iniciar esta carrera en nuestras respectivas reparticiones y, por otro, nos iban surgiendo las mismas interrogantes: ¿Cómo nos evaluarán en el Servicio? ¿Cómo nos verá nuestra gente? ¿Cuál será la reacción social ante la fiscalización

femenina? ¿Continuará la vida de cámara de igual modo?, entre otras.

Sin duda, todos esos cuestionamientos se fueron borrando con el pasar de los días. No obstante, durante la primera semana veíamos que muchos oficiales entraban en colapso, con el saludo, el trato, etc., mientras que algunos mantenían una cierta distancia. Los primeros días había un manejo del lenguaje digno de la "Real Academia de la Lengua Española", para qué hablar de los chistes machistas, impensable mencionarlos. Mas, solamente bastó la primera actividad deportiva para que salieran las primeras anécdotas a la palestra y las primeras citas femeninas, que hoy ya están copando el Libro de Cámara.

Es raro quizás imaginarse dos subtenientes femeninas jugando un partido de baby con solo varones, que si bien, no lograría un carácter de partido seudoprofesional bajo ninguna perspectiva, las risas, chillidos y gritos de gol de las "subtes" crearía ese

ambiente de equipo y camaradería que caracteriza al marino.

Por otra parte, al comentario del clásico del domingo o de la “mina rica del reality”, se le añaden otros como de peluquería, moda o “me encanta ese actor”, “se viste regio esa galla”. ¿Extraño no? Sé que suena difícil para los viejos lobos imaginarse una cámara en que se hablen esas cosas, pero en fin, somos ante todo mujeres y la dureza que nos da el uniforme no nos quita nuestra esencia.

En consecuencia, si bien la vida de cámara es distinta, hoy podemos ver otros matices que la hacen bastante agradable. Por su parte, también hay que considerar que los hombres del litoral ya han vivido la experiencia de trabajar con mujeres en diferentes ámbitos de nuestro servicio; por ejemplo: con personal femenino escribientes, biólogas, prevencionistas de riesgos, secretarías, telefonistas, etc.

Ya habiendo pasado un mes de guardias día por medio, como ayudante del Oficial de Servicio y después de intensas jornadas de instrucción para poder calificar, fui conociendo la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, debiendo hacer presente en mi relato, que dicha ciudad nunca la había pisado antes de esta destinación.

Fui conociendo lugares hermosos, zonas aisladas, y me fui enterando de la existencia de pueblos que si no hubiese escogido este camino en mi vida, jamás me habría enterado de lo que mi país tiene.

Hasta que llegó el día de mi primera guardia sola como Oficial de Servicio. Creo que no cualquier subteniente tiene el privilegio de ser la representante del Gobernador Marítimo y a su vez del Capitán de Puerto en su ausencia, además de tener en sus manos el control de una de las zonas con mayor actividad marítima del país. Fue ahí que tuve que



La Subteniente LT Marcela LEGOVINI controlando personal marítimo (buzos mariscadores y otros) que laboran en las balsas jaula para salmones.



aplicar todo lo enseñado por los oficiales durante mi periodo de instrucción, no obstante eso, los problemas que se iban presentando, sin duda, eran siempre diferentes.

Había que aplicar el instinto y el criterio, que solo se aprende en el variado día del hombre (ahora mujer) del litoral, para tomar una decisión en el minuto preciso, ya sea desde negar un zarpe, hasta consolar a una mujer por la desaparición de su marido.

En fin, son tantas cosas, que así la sociedad nos comienza a conocer, observando que a pesar de llevar una cola y maquillaje, las mujeres litorales estamos siempre ahí, quizás con una voz más suave o aguda, pero con el mismo carácter y la fuerza que nos caracteriza para tomar decisiones.

Me veo en la obligación moral de mencionar también, que bajo todo este proceso de adaptación que recién comienza en las Unidades y Reparticiones del Litoral, ha sido fundamental el apoyo incondicional de los Oficiales, de nuestra gente, de nuestra querida

cámara, de su capacidad de entendernos, respetarnos y aceptarnos en todo momento.

Porque sin intención de subestimar a mis congéneres, muchas veces las mujeres caemos en lo temperamental o nos complicamos un poquito más de la cuenta. Pero también tenemos otras cosas, como la empatía o sensibilidad femenina que muchas veces el usuario necesita y que sin duda serán un apoyo para este Servicio.

Lo importante, es trabajar en la integración y no como un mero concepto de igualdad paritaria o competencia, sino como algo mucho más fuerte ... que es la "Retroalimentación", en que cada uno de nosotros aportemos lo más fuerte de lo que caracteriza nuestro género, objeto contribuir cada día más a nuestro honorable Servicio del Litoral.

Finalmente, puedo decir que han sido tal las experiencias ganadas en este corto tiempo, que si hago un balance hasta la fecha, sin duda, la mejor decisión que he tomado, es el ser una oficial LITORAL.

Colaboración:
Subteniente LT Marcela Paz LEGOVINI Saif

Nota del Editor:

La Subteniente LT Srta. Marcela LEGOVINI, aún cuando no pertenece a la Cofradía, se ha constituido en la primera Oficial femenina del escalafón Litoral que colabora con la revista BONANZA, lo que, sin duda, representa un hito muy importante que quedará registrado en las páginas de esta revista, con las primeras impresiones de una Subteniente Litoral integrante del primer curso y promoción femenina de nuestra especialidad que, después de realizar el viaje de instrucción en el B. E. "ESMERALDA" el año 2011, inició, el año 2012 sus actividades profesionales como especialista en la Gobernación Marítima de Puerto Montt.

UNA TRISTE EXPERIENCIA BALLENERA

A mediados de 1967 y cuando como Teniente 2° me desempeñaba como el único Oficial Ayudante del Gobernador Marítimo de Talcahuano, me informé de que el Gobierno había autorizado a una pequeña flota de buques balleneros provenientes de Japón para que operaran en aguas nacionales.

Esta noticia, fuera de producirnos inquietudes, nos significó prepararnos para su recalada al principal puerto de nuestra jurisdicción, lo que se produjo días después y en donde vimos arribar a cuatro medianas naves que rápidamente se atracaron al Muelle Fiscal con la finalidad de coordinar todo lo

relacionado con sus futuras operaciones, amén de poder reabastecerse de petróleo, agua y de suplir otros requerimientos.

Pronto nos dimos cuenta que los japoneses, —en su trato y en su disposición para dar cumplimiento a las exigencias reglamentarias tanto nacionales como internacionales—, se demostraron como personas de la más alta corrección; sin embargo, lo que más extrañó a todos los que tuvimos contacto con ellos, fue la verdadera ansiedad que tenían por zarpar a la brevedad a las faenas de captura de los grandes cetáceos que surcaban entonces nuestras aguas.





Vista de Caleta Chome y restos de la antigua ballenera

Finalmente y ya abastecidos, las cuatro naves zarparon rápidamente mar afuera, sin que en esos años existiera un GPS que nos permitiera conocer su posición en cualquier momento de sus desplazamientos, dentro del territorio marítimo nacional.

Fue así que, después de algunos días, el Gobernador Marítimo, Capitán de Fragata (LT) don Patricio GARRETÓN Romero, y yo, fuimos invitados por los japoneses a caleta Chome, ubicada al Sur de Punta Hualpén y a 22 kilómetros de Concepción, lugar donde en 1941 la familia MACAYA había instalado una empresa y construido el terminal ballenero "Trinidad", instalaciones que funcionaron hasta 1983.

Una vez allí y después de haber recorrido un pintoresco camino, a mediodía llegamos a caleta Chome. En el lugar estaba fondeado un enorme barco fábrica, el cual nos llevaron a conocer, invitándonos también a disfrutar de un almuerzo típico japonés.

Fue en esos momentos en que realmente me sobrecogí, al ver que las aguas que circundaban al barco fábrica estaba rojas con la sangre de las ballenas capturadas ese mismo día, sensación que más tarde se intensificó cuando nos mostraron no solamente la rampa donde las subían a bordo después de capturadas y muertas, sino el lugar interior en donde faenaban sus grandes cuerpos para obtener lo mejor de sus carnes. Durante mi existencia y hasta el día de hoy yo he visto y sigo viendo como se filetea un pescado o como se carnea un vacuno; sin embargo, esa fue la oportunidad en la que vi algo que me trajo sensaciones de rabia e impotencia.

Después de ese triste espectáculo presenciado, a mí particularmente se me quitaron las ganas de comer, pese a que el almuerzo se veía muy apetitoso y que además estaba acompañado de una copa de sake, en reemplazo de nuestro tradicional vino.



A las 15:00 horas y ya de regreso a Talcahuano con mi Jefe, pudimos mantener una sostenida conversación, criticando a quienes habían autorizado esta operación de captura, la que más tarde afortunadamente solo pudo continuar por un corto período de tiempo, a pesar de que los japoneses, ante el éxito obtenido inicialmente, insistieron de diversas formas para obtener que se les ampliara el plazo.

Han pasado poco más de cuarenta años y hoy podemos ver, con gran satisfacción, que se han dictado medidas legales para proteger a nuestras ballenas, lo que evitará que se produzcan hechos como el relatado y, al mismo tiempo, que jóvenes Oficiales del Servicio del Litoral tengan que presenciar situaciones como la que a mí me tocó vivir y que me legó una triste experiencia que jamás he de olvidar.

Nota del Editor:

El litoral CF LT (R.) Sr. J. Horacio BALMELLI Urrutia, es miembro de la Cofradía y ha sido un permanente colaborador de nuestra revista BONANZA, por lo que la Capitanía Marítima destaca su interés y apoyo para la edición de este y anteriores ejemplares de la revista, con artículos que reflejan vivencias y experiencias ocurridas durante su carrera en el Servicio del Litoral.

Colaboración: Litoral Sr. J. Horacio BALMELLI Urrutia

EL BMD 111 “CIRUJANO VIDELA”



Cirujano 1º de la “Covadonga”, don Pedro Segundo Regalado Videla Ordenes.

El nombre del Buque Médico Dental “Cirujano Videla”, honra la memoria del cirujano de la Covadonga, quien murió desangrado, al serle amputadas las piernas por un tiro certero de cañón del “Huáscar”, que traspasó la nave de banda a banda, según narra la historia del Combate Naval de Iquique.

Este buque fue construido en ASMAR Talcahuano, gracias a una donación del Gobierno de los Estados Unidos de América. Sus primeros Comandantes fueron Oficiales Ejecutivos de Cubierta, posteriormente, fue comandado por Oficiales del Litoral, terminando su vida útil, antes de irse a desguace, nuevamente al mando de Oficiales Ejecutivos. Este tema no es nuevo, pues se repite con nuestras unidades LSG, que estimo, prontamente serán comandadas por Oficiales del Litoral, como es el caso actual del “Cirujano Videla”.

El BMD 111 “Cirujano Videla” tiene en su historial, recuerdo de Ilustres visitas y períodos difíciles. Podemos destacar el año 1978, que ningún antiguo marino puede olvidar, cuando recibió la orden de aparejar para “Combate”. El buque cambiaba del rol y pasaba a ser una nave de rescate de supervivientes, transporte de heridos y unidad de patrullaje. Se retiró todo material combustible y se artilló la nave. Incluso se practicó con armamento tipo Bazuca, pero filo guiado; o sea se apuntaba y dirigía por un delgado alambre hacia el blanco, última tecnología portátil de la época.

En cuanto a visitas, solamente mencionaré la más importante y destacada a nivel mundial: su Santidad el Papa, Juan Pablo II. Como recordarán visitó el BMD 111 “Cirujano Videla” y en un cobertizo diseñado especialmente para su Santidad, sobre el puente de gobierno, predicó su epístola y dio la bendición a un sinnúmero de embarcaciones que lo acompañaban y miles de fieles asistente, apostados en tierra de la bahía de Puerto Montt.

El antiguo “Videla” dependía de la C.J. II. Zona Naval, por intermedio de JENAMONTT (Jefe de la Estación Naval de Puerto Montt), actual V Zona Naval y el Gobernador Marítimo de Chiloé. El mando superior SEZONA nos apoyaba, controlaba logísticamente y nos inspeccionaba. JENAMONTT, normalmente, nos asignaba tareas de reaprovisionamiento de faros del archipiélago de Chiloé. MARITGOB CHILOÉ de la época, hoy de CASTRO, nos disponía las órdenes de viaje, que previamente el Sr. Gobernador Marítimo y el Comandante del “Videla” programaban con el Director del Hospital de CASTRO y su equipo de médicos Generales de Zona. El Director del Hospital de CASTRO era don René Tapia Salgado. (Q.E.P.D.), muy conocido en la zona y muy amigo del Sr. Comandante en Jefe de la Escuadra, VA. don Raúl LÓPEZ Silva (Q.E.P.D.), y al cual recuerdo en

este momento, por sus asados de cordero, cazuelas de ave y chanco y excelentes licores de la zona, preparados por él y su distinguida esposa Olguita, en honor a la Escuadra Nacional. Su campo rodeaba el río Piruquina y su casona era envidiable por su diseño y arquitectura de piedra.

De las múltiples comisiones médicas, trataré de narrar las más dos más importantes, que nos dejaron recuerdos inolvidables, tanto a la dotación del buque, como a los profesionales de la salud que nos acompañaban. Después de meses de mantención y reparación de los generadores y un motor principal Cuming Diésel, nos vimos obligado

a solicitar al Mando Operativo efectuar comisiones médicas a lugares cercanos, no importando navegar con un solo motor. Se tomarían todas las medidas de seguridad necesaria, como ser trincar el eje del motor inoperativo, y gobernar con precaución, especialmente en las maniobras de aproximamiento y atraque. ¡Oh... sorpresa del marino!, la respuesta fue: "Su tanto. Conforme". Con esas limitaciones, fuimos al sector de Queilén e islas del área.

El equipo médico se embarcó completo y todos felices por volver a navegar a cumplir nuestra misión de salvar vidas. Llamó la atención que en algunas localidades no tenían conocimiento de nuestra llegada, incluidos los encargados de las postas. La solución estaba escrita en nuestro historial. Solicitar a la Radio Martín Ruiz de Gamboa, de la Ciudad de Castro, que transmitiera un mensaje gratuito de servicio a la comunidad de la recalada del "Videla". El fuerte de la radio eran los avisos pagados y recuerdo, entre otros radios avisos, algunos como: "No es necesario que vuelvas pronto, Compadre me hizo el favor". Otro: "Recuerda encerrar a la yegua de tu hermana, llegan visitas. Firmado Papá". Otro: "Cirujano Videla recalará alrededor de las 11 horas, concurrir limpiecitos, firmado Tte. Rojas..."

La comisión fue todo un éxito, todo listo para retornar a Castro, pero llegó un bote. Habían remado casi todo el día desde la isla Acuí. Tenían a un niño de 12 años muy enfermo de la guatita, varios días sin comer y con mucha diarrea. Reunión con los profesionales de la salud. Opinión de los marinos: no debe ser grave pues solo tiene colitis. El médico y sus auxiliares con experiencia en la zona, opinaron: -No, debe ser grave, varios días y sin hidratarse, el niño está muy grave.

Repetido de emergencia, zarpe de inmediato, calcular mareas locales, bajos, carta regional, muelles y varaderos del sector, todo lo más importante que indica el historial de los comandantes anteriores.

La tripulación daba muestra de su pericia marinera, izando a bordo la camilla con el niño enfermo. Al pasar la camilla cerca de nosotros se escuchó el siguiente diálogo:



Escudo del antiguo BMD 111. "Cirujano Videla"

– Olor a fiambre.

– ¿Cómo se le ocurre hacer ese comentario, Doctor?

– Mire, Comandante, lo que dice Colipí y lo afirma Remolcoy es cierto. Cuando una persona está muy grave y en su último momento, expele un olor característico que indica que la muerte anda rondando. Bueno atendamos al enfermo y veamos las acciones a seguir.

– ¿Nos quedamos aquí hasta mañana o nos llevamos el enfermo a puerto base?

– ¡Cuerpo Médico! Nada de eso, el niño está muy grave y deshidratado completamente, no admite las sondas de suero. Sus venas no están en condiciones de ser pinchadas, son necesarias agujas como para bebé que a bordo NO existen.

– Mayday. Mayday. Mayday... “Cirujano Videla” nave de la Armada de Chile solicita auxilio para enfermo grave. Es necesario evacuación inmediata, solicito ayuda.

CAF Quellón y CAF Queilén dan acuse recibo de inmediato. Se elige alternativa del CAF Queilén. La ambulancia concurre al sector del muelle provisorio de propiedad de una empresa de Miticultura. “ACCIÓN” Repetido de emergencia general. Listo a fondear, emergencia atrás, tomar sondas electrónicas y con

escandallos. No hay cartas ni experiencia previa del muelle mencionado. Se efectúa maniobra exitosa de evacuación y embarco en ambulancia. El paciente sonreía al pasar por el portalón. Todos felices. Descanso y comentarios breves para tratar que la dotación coma algo y se prepare para regresar a puerto base.

Durante este período de relajo y comentarios, el médico de mucha experiencia en la zona nos sacó de nuestra ignorancia. La colitis, diarrea o andar apurado al baño, es grave si no se adoptan las medidas de un régimen blando estricto y una hidratación correspondiente al caso. Solicité al único Rt. de a bordo que me contactara con Base y tratara de saber el estado del paciente recién evacuado.

Golpean la puerta y el Rt. dice, permiso para entrar a la cámara, mi Comandante. Traigo tabla de MSJ’S. Su rostro me indicaba malas noticias. Retromarchar a Aysén, Chacabuco, problemas de pescadores sector Melinka o seguir directo a Puerto Montt. Nada de eso. Paciente, NIÑO DE 12 AÑOS, FALLECIÓ AL LLEGAR AL HOSPITAL. Angustia, dolor, pena, rabia... Sí, rabia que una vida se perdiera por una simple diarrea. NO HABER LLEGADO ANTES... La navegación de regreso a Castro fue muy triste y silenciosa.

Estando en puerto, se presentó a bordo el Sr. Gobernador Marítimo -¿No querían navegar?, comentó. Aquí está su nueva orden de viaje. Tocarán



Ciudad de Castro

los puertos de Chacabuco, Melinka con sus islotes adyacentes, Puyuguapi y Quellón. Presente el PIM y buen viaje. Ah..., además de las tareas habituales, los acompañará a bordo una nueva odontóloga y una auxiliar dental en división X del buque como también de la zona a visitar. Realizarán atenciones dentales según disponibilidad ¡Buen Viaje!

Al leer y planificar la ORVIA, me di cuenta que era muy especial. Generadores y un motor principal en rodaje. La comisión y PIM, sería más o menos de 15 a 20 días. -"Segundo", ver detalles. Zarpe a más tardar 09:00 horas. Recibir el pan y resto de los víveres para veinte días. Niveles al máximo, aguada y combustible. Toda la dotación a bordo. La idea de maniobra será directo a Quellón, estaremos sobre las máquinas el mínimo de tiempo. Weather Permit, Melinka. Cruzaremos el Golfo Corcovado a primeras luces para navegarlo de día y según se presenten las olas de este respetado Golfo. Recalada en Melinka y si continua el mal tiempo, directo a bahía Ballenas. Único lugar seguro del sector. Según varíen las condiciones meteorológicas, esperaríamos tiempo en Melinka o bahía Ballenas para cruzar el Canal Pérez Norte que también navega al ritmo del golfo Corcovado. Ojo con los vientos predominantes norte. De ahí, destino a Puyuguapi. En Puyuguapi un par de días de descanso, mantención y conocimiento del área para los primerizos. El lugar es como el edén, con sol. Finalmente de Puyuguapi a Chacabuco tranquilamente, pues su navegación será por canales interiores protegidos. En Chacabuco, visitas protocolares con viaje a Aysén y asado de camaradería en el Criadero Militar las Bandurrias. (Sin comentarios).

La experiencia es la madre de todas las ciencias. Jesús, la Virgen María y los Santos son marinos, así que todo sale bien. "Las cosas que suceden son las mejores que nos pueden suceder" (Arturo Prat Chacón), doctrina naval que aprendí de mis superiores. Todo salió como lo planificamos. Mal tiempo, viento norte, balances, cabeceos peligrosos. Todos mareados excepto los que no pueden, pues su responsabilidad del cargo no da tiempo para pensar en mareos. Los patrullajes a los Campamentos del

Sector de Melinka, fueron fuerte y duros. Tiros al aire de advertencia. Detenciones y cumplimiento de ley de alcoholes. Nuevo Far West. Ley del más fuerte. En Quellón y Chacabuco todo perfecto, descarga de baterías y tubos de acetileno, embarque de víveres frescos y aguada.

PERO...¿ Y PUYUGUAPI?

Pero, siempre hay un pero. Después de haber visitado el pueblo, sus talleres artesanales de alfombras, posada y almacén de los alemanes, degustar de su fina y sabrosa repostería. Comprar una alfombra para mi casa de lana pura, tejida y teñida a mano, de 3 por 2 metros y 2 bajadas de cama. Pagados en 10 cheques, facilidades que otorgaba a todos los marinos por años, Don Walter HAPPERDILZER, sus hermanos y familia. Cuento aparte, años posteriores cuenta la historia NO escrita, que por la Isla Grande de Chiloé se detectaron varios jóvenes mochileros, muy educados, los que hacían muchas preguntas a personas alemanas.

Me tocó el caso que en las casas fiscales del Comandante del "Videla" y del Gobernador Marítimo, cerradas con rejas y portón con llave común, llegan dos jóvenes que tocaron el timbre alrededor de las 09:00 horas, siendo atendidos por una de las nanas. Al abril el portón saludaron muy atentos, ingresaron decididamente y dejaron sus mochilas en nuestros estacionamientos. No se preocupe pues las retiraremos a la tarde. Me avisó mi esposa, así que los esperé en la tarde, previa revisión auditiva y visual. Tocarón el timbre, salí a encontrarlos y muy cortésmente me daban las gracias por nuestro favor de guardar sus pertenencias. Al increparlos y preguntarles con qué permiso lo habían realizado, respuesta simple, con ninguno. ¿Y por qué?, porque era el lugar más seguro para dejarlas; pero Uds. no saben que esto es recinto naval. Sí. Adiós... ¿Where are you from? de Israel...? Las malas o tristes noticias vuelan. Cuentan que don Walter fue visitado por dos jóvenes extranjeros en Puyuguapi y después de hablar con él, don Walter se suicidó. Lo que no se puede dudar es la muerte trágica de don Walter al cometer suicidio.



Puyuguapi

Sigamos en Puyuguapi. Habíamos cenado tarde, 19:30 hrs, pues estábamos en puerto, buen tiempo, mucha lluvia, normal para esos parajes y bueno para descansar, pues mañana zarparemos al alba.

– Permiso la cámara, necesitamos urgente a la Doctora.

– ¿Qué...? Ya no hay atención dental a estas horas, además vienen operativos dentales del Ejército constantemente al sector y vehículos del SNS.

– Sí, pero en la posta no hay nadie y la Sra. se siente mal. Parece que va a tener guagua.

– ¿Qué...? Yo no atiende partos, dijo la joven Cirujano Dentista...

– Bueno nosotros tampoco..., ¿qué hacemos? La Sra. está a bordo en la enfermería atendida por la auxiliar dental.

– Vamos a ver de qué se trata...

Múltipara, a punto de parir su cuarto hijo vivo. Los últimos dos los tuvo en su casa por falta de paramédicos y ahora al ver este Buque Hospital vino para que la atendieran... ¡Plop!

No había tiempo que perder, debíamos ayudar a dar a luz a la paciente que teníamos a bordo. Preparar el quirófano para trabajo y atención de parto.

– La Srta. Dentista con su auxiliar verán qué pueden hacer. Nosotros las apoyaremos.

– Nosotros es mucha gente. ¿Quiénes?"

– Bueno el Comandante, el Segundo y el Contramaestre, son casados, con hijos, algo deben saber....!

La más tranquila del grupo era por supuesto la Sra. Parturienta, Doña Elda. Ella era una mujer múltipara, que además sus dos últimos hijos vivos los había traído al mundo sola, en su casa. No se escuchaban los latidos del feto. Era muy difícil apreciar las contracciones. Pusimos directamente un cuerno de madera en su vientre. No se escuchaba NADA. Motivo: el fuerte ruido y vibraciones de los generadores ubicados inmediatamente bajo la sala de operaciones.

– Que venga el Sgto. Quintul, encargado del Dpto. de Máquinas. – Mi Sgto. vamos a parar los generadores pues hay mucho ruido para la guagua por nacer.





– No es seguro mi Comandante, como Ud. sabe, si los paramos, después no parten. Son complicados estos aparatos.

– Adopte las medidas conducentes para que partan, pero lo más importante es que el Chispa nos mantenga iluminación de emergencia permanente en el sector del parto.

Después de varias suspensiones y el apoyo de la Providencia, los generadores partían sin problemas. Brillábamos en el muelle de Puyuguapi, única luz del sector, donde había curiosos expectantes.

– Ahí viene, ahí viene, puje, puje, puje, Sra. Elda..., respire, respire...

Impresionante, la mamá del bebé, impertérrita, con una dulzura y confianza en el equipo que la atendía. Necesitábamos paños y algo para recibir al bebé. Fui a buscar algo a mi camarote ¿Qué podía servir? Lo único que atiné a llevar fue una camisa de uniforme celeste, casi nueva. En ella, se recibió al mundo al niño PEDRO SEGUNDO REGALADO. Nombre acordado con la madre del bebé que no tuvo ningún inconveniente. Le pareció bien el nombre. Por tradición, todos los bebés que nacen a bordo del BMD 111 “Cirujano Videla”, llevan el nombre del héroe de Iquique. Se levantó acta de nacimiento para el Servicio

Nacional de Salud y de Identificaciones, firmada por la madre, Cirujano Dentista, Contramaestre, Segundo y Comandante de la Unidad. Testigos presenciales y participantes del parto.

Al día siguiente, la madre con su robusto hijo varón, Pedro Segundo Regalado, abandonaba el buque para dirigirse a su casa. Fue llevada en un vehículo de los alemanes, acompañada por un miembro de la dotación y la auxiliar dental. Resultado de lo anterior, los involucrados en el parto tuvimos que partir raudamente a visitarla ante la noticia alarmante recibida de nuestros emisarios. Resultado: La casita era de un ambiente, de madera y barro, piso de tierra, fogón en el centro. Los hermanos del bebé, recostados o jugando semidesnudos en el sector. Afuera una variedad de animales domésticos parecían disfrutar de la fuerte lluvia.

De inmediato el Contramaestre me informó que la dotación había realizado una “vaquita”. Tenían unos pesitos para comprar algo y ayudar a nuestros huéspedes regalones. Con el dinero se adquirió tela apropiada para pañales, ropa de bebé y botas de goma para los hermanos. Se inspeccionó el pañol de víveres y se confeccionó un succulento cajoncito de víveres de regalo. El ítem más apreciado por increíble que parezca, fue la sal. Elemento muy escaso y apetecido para la carne y verduras, que



normalmente no se compra o trasporta por no ser de primera necesidad.

Cursamos el mensaje correspondiente al mando operativo, informativo al resto. Daba cuenta de una novedad digna de dar a conocer, obteniendo como respuesta, su tanto conforme, Bravo Zulú, se informó al Almirante y a Relaciones Pública de la Armada.

Lección de la vida, para la dotación del "Videla". El Supremo Hacedor, Dios, tiene todo previsto y organizado. Algunos mueren y otros nacen en cualquier circunstancia o lugar. La vida tiene que continuar. Nosotros debemos vivirla. Hacer todo los esfuerzos necesarios para cumplir nuestra misión en la tierra, y no me cabe duda que lo estamos intentando. Seguimos cumpliendo nuevas comisiones médico-dentales, con una diferencia, desde ahora siempre debemos llevar a bordo al equipo médico completo. No aceptar a nuestro querido y recordado amigo,

Director del Hospital de Castro, zarpar sin el equipo médico necesario. Somos un buque hospital ¿Posta?

Posteriormente, me llegó el transbordo a la Escuela Naval. Mi desempeño fue como Oficial Instructor de Cadetes LT, los años 1980 y 1981 y también de Guardiamarinas Litoral el año 1982. Aquellos cadetes y jóvenes guardiamarinas, hoy son Capitanes de Navío, futuros almirantes LT. Tema que da para un interesante artículo a futuro.

Para finalizar esta narración de recuerdos marineros vividos, deseo dar mis sinceras felicitaciones a la actual dotación del "CIRUJANO VIDELA", especialmente a su comandante, que lleva todo el peso de la responsabilidad del mando, además del deber de aliviar y sanar vidas humanas. Rol principal de su unidad.

**Colaboración: Litoral Sr. Juan CASTRO
Mardones (2º Comandante, año 1977 y
Comandante, años 1978 y 1979)**

Actual BMD 74 "Cirujano Videla" prestando apoyo médico-dental a pobladores de Chiloé.



RECUERDOS DEL SERVICIO DEL LITORAL

PRÓLOGO DE GLORIA

En noviembre de 1876, el héroe Arturo PRAT Chacón fue nombrado Ayudante de la Gobernación Marítima de Valparaíso.

En los tiempos que dan vida a este pasaje de los recuerdos, el cargo de Ayudante era aquel con el cual el Oficial que ingresaba al servicio de la entonces Dirección del Litoral y de Marina Mercante (Actual DGTM y de MM), cumplía las primeras destinaciones a las Gobernaciones Marítimas. Se ingresaba al escalafón del Litoral procedente de la Armada o de la Marina Mercante Nacional.

El relato de este tema está cobijado en los mejores y juveniles recuerdos personales del autor, en su desempeño como Ayudante de Gobernaciones Marítimas.

Relato: El autor ingresó al Escalafón de los Servicios Marítimos el año 1955 procedente del Escalafón Ejecutivo de la Armada y con el nombramiento de Subdelegado Marítimo de 2da. Clase y asimilado a Teniente 2º.

Después de cumplir un período de instrucción teórica y capacitación práctica en la Gobernación Marítima de Valparaíso, el autor fue destinado, como su primer traslado, a la Gobernación Marítima de Antofagasta, en cuya resolución de transbordo se consignaba como "Ayudante".

Las Gobernaciones Marítimas, con excepción de la de Valparaíso, tenían como dotación 2 Oficiales del Litoral (sin mencionar a los Prácticos Oficiales y, en

determinados puertos, a Inspectores de los Servicios Marítimos): uno era el propio Gobernador Marítimo y a la vez el Capitán de Puerto sede de la misma y el Oficial Ayudante,

Es comprensible, entonces, que el Ayudante debía asumir todas las funciones subalternas y diversas, permanentes o eventuales, tanto del servicio naval como del servicio marítimo. Aquí se mencionarán las más relevantes de ambos ámbitos y posibles de recordar, todo lo cual es suficiente para aquilatar los dones que investía el cargo de Ayudante.

DEL SERVICIO MARÍTIMO

- Cargo de la Oficina de Matrícula de Gente de Mar y su control.
- Registro de naves menores y su control.
- Concesiones Marítimas.
- Oficial de Bahía: Recepción y Despacho de Naves. Inspecciones de orden y seguridad a bordo de las faenas de naves. Inspecciones técnicas de naves menores. Ejercicio de la policía en el mar, puerto y bahía. Vigilar la pesca y la prevención y represión del contrabando. (Policía Marítima).

- Administración de justicia por infracciones al orden, la disciplina y a la seguridad y por contravenciones a las normas de la reglamentación marítima. Atender peticiones de la Gente de Mar, Agencias de naves, Cámara Marítima u otros sectores inherentes a la competencia de la Autoridad Marítima.
- Fiscal Marítimo Administrativo: Desde causas simples como resolver las protesta por pérdidas y daños de las mercancías, hasta causas por accidentes laborales y naufragios.
- Control de los cobros fiscales de las tarifas y derechos que en ese entonces se ingresaban en su totalidad a la Tesorería de la República.
- Integrante y asesor de las Oficinas de Contratación de Obreros de Bahía (OCOBA) y de Empleados de Bahía (OCEBA).

DEL SERVICIO NAVAL

- Los deberes y tareas correspondientes al Oficial de División (Lo prescribía así en aquel entonces la Ordenanza de la Armada).
- Fiscal o Secretario de sumarios navales, según el caso.
- Oficial de deportes, de instrucción y de actividades profesionales.
- Oficial de cargo del material.
- Oficial de Enlace y Ceremonias. Oficial representante del Gobernador Marítimo.

EPÍLOGO

Han transcurrido 57 años de la vivencia que se relata con modestia, para destacar los gratificantes valores implícitos al desempeño del cargo de Ayudante, tan atesorados en los mejores recuerdos remotos. Conlleva a resaltar tanto la capacidad humana y profesional de este oficial como sus virtudes de sacrificio, entrega y de servicio, disponible las 24

horas del día y los 365 días del año (En ese entonces se hacía difícil tomar las vacaciones reglamentarias).

Se puede calificar como autorreferente que el autor cobije fielmente la dignidad de distinguir y evocar a aquel Oficial del Litoral que asumía el cargo de Ayudante.





Reconocer y homenajear con respeto y regocijo su existencia, será siempre un hito histórico de grandeza, lealtad y admiración de las generaciones que, posteriormente, sirvieron con dotaciones adecuadas de oficiales y apoyo de medios tecnológicos y en constante progreso. Será también ejemplo para las nuevas generaciones, forjando un inquebrantable

espíritu de vocación y de identidad que temple el vigor del Servicio del Litoral y la fidelidad a la composición poética de su hermoso himno de honor:

"Meritorus ad Identitas Nostrum"

Colaboración: Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos

FIRMA DE ACUERDO DE COOPERACIÓN



Ceremonia de firma del Acuerdo por el DIRECTEMAR y el Prefecto Nacional Naval

Con fecha 18 de agosto de 2011, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Enrique Larrañaga Martín y el Prefecto Nacional Naval de la Prefectura Naval Argentina, Prefecto General Sr. Óscar Adolfo Arce, firmaron un Acuerdo de Cooperación en el marco de las respectivas competencias como Autoridades Marítimas de ambas naciones.

Esto constituye la confirmación de la excelente relación profesional y de amistad, que une a ambas Instituciones y el compromiso de un intercambio de información, capacitación y experiencias en los aspectos de la seguridad y protección de la actividad marítima y el fomento y preservación de los intereses marítimos, como así también el marco formal al intercambio de Oficiales de Enlace.

Es así, como durante el año 2011, Oficiales y Suboficiales de la Prefectura Naval han participado en Chile de los siguientes cursos: Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, Uso y manejo de sistemas de información y despliegue de cartas náuticas electrónicas, Soldadura submarina

y Pasantías a bordo de Unidades. Mientras que en Argentina, la Prefectura Naval ha capacitado a Oficiales y Personal de Gente de Mar en las siguientes áreas: Inspectores de mercancías peligrosas, Control de derrames de hidrocarburos y mercancías, nivel operador, Operador del servicio de tráfico marítimo, Inspectores en prevención de la contaminación, Supervisores del servicio de tráfico marítimo, Nadadores de Rescate, Buceo con mezcla Nitrox y Narcotráfico.

Dentro del contexto del Acuerdo, a contar del 01 de febrero del año 2011, el Capitán de Fragata LT don Óscar Ortiz Cisternas, cumple las funciones de Oficial Enlace de la Armada de Chile ante la Prefectura Naval Argentina (asignado a la Secretaría en Asuntos Internacionales), puesto creado para ambas Autoridades Marítimas, cuya finalidad es la coordinación de actividades y cursos que ejecutarán el personal de cada Institución, como asimismo, la coordinación de aquellos temas marítimos combinados que actualmente desarrollan ambos países de acuerdo a los convenios Internacionales vigentes. En representación de la Prefectura Naval Argentina, en la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile (asignado al Departamento Asuntos Internacionales) cumple sus funciones el Prefecto Principal Ricardo Cerato.

CAPITÁN DE FRAGATA LT ÓSCAR ORTIZ CISTERNAS

“El objetivo principal, es trabajar coordinadamente en áreas de interés común, en el ámbito de las respectivas competencias, como también, gestionar y coordinar los cursos que desarrolle el personal connacional, asesorando y promoviendo el intercambio de información en materias de interés relacionadas con las tareas de policía marítima”.

“Manifestar el orgullo, privilegio y satisfacción de haber sido designado como el primer Oficial Enlace para el cumplimiento de las funciones antes descritas, las que al cabo de un año en el ejercicio de estas, ha permitido conocer la Organización, capacidades técnicas y operativas, como la calidad del personal que conforma la Prefectura Naval Argentina. De la misma forma, se ha recorrido distintas reparticiones, unidades a flote e Institutos de Formación, participación en Seminarios Internacionales; lugares en donde se ha tenido la oportunidad dar a conocer y difundir el quehacer de la Armada de Chile en su Rol de Autoridad Marítima, intercambiando opiniones y experiencias. Para el personal de la Institución, lo anterior, ha contribuido a incrementar, para el año 2012, la oferta educativa de capacitación, intercambio y análisis de temas técnicos común en áreas como por ejemplo, “Técnica de Interdicción Vía Marítima, Fluvial y Portuaria en materia de narcotráfico”, “Pasantías en Unidades Guardacostas, “Tácticas Policiales Especiales” y “Guía de Canes”.



El Comandante Sr. Óscar ORTIZ Cisternas, primer Oficial Enlace de la Armada de Chile ante la Prefectura Naval Argentina

“Es dable destacar, que el éxito en las comisiones para con el personal de Oficiales y Gente de Mar que ha participado en actividades de intercambio, ha sido en parte cumplido gracias a la invaluable cooperación desde el interior de la Prefectura Naval Argentina, lo que ha fomentado más aún las excelentes relaciones humanas”.

Comandante Sr. O. ORTIZ C. durante la presentación de sus credenciales ante el Prefecto Nacional Naval Sr. Óscar Adolfo ARCE



Actualmente, el Comandante Ortiz reside en Buenos Aires, en compañía de su grupo familiar, su esposa Paola, y sus hijos Óscar (15), Cristóbal (14) y Paula (11), quienes desde un principio fueron recibidos fraternalmente y como una familia más de la Institución, destacando “la importancia de éste aspecto, que ha sido muy gratificante desde un principio y que ha permitido conocer y entablar excelentes relaciones sociales y grandes amistades, de lo cual se está muy agradecido”.

PREFECTO PRINCIPAL RICARDO DANIEL CERATO

“Debo manifestar que para el suscripto significó una gran responsabilidad dar inicio a tan relevante función, siendo una gran experiencia, tanto en lo profesional como en lo personal”.

“Debí llevar adelante –dentro de la DIRECTEMAR– las acciones pertinentes para crear el ámbito adecuado que conlleve a cumplir con los objetivos institucionales del otro lado de la cordillera de los Andes. Es así que a lo largo del año 2011 en la Dirección General, a través del Departamento Asuntos Internacionales presidido por el Capitán de Fragata Carlos Salgado Riveros, cumplí con el plan de adaptación y conocimiento previsto, habiendo recorrido el país desde Arica a Punta Arenas y, en todas sus Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto y Alcaldías de Mar fui muy bien recibido y perfectamente ilustrado de cada una de las funciones que cumplen como Autoridad Marítima y que, salvo algunas excepciones, son las mismas que la PNA tiene asignadas”.

“En cada uno de los organismos citados precedentemente, expuse acerca de la misión que tiene la Prefectura Naval Argentina como Autoridad Marítima y las funciones que cumple a lo largo del litoral fluvial, marítimo y en la zona lacustre”.

“He participado en distintos foros internacionales donde se trataron temas relacionados con nuestra función; en la organización, coordinación y seguimientos de los distintos cursos que realizaron –en Chile– Oficiales y Suboficiales de la Prefectura, brindándoles todo el apoyo necesario para el cumplimiento de la actividad académica. Asimismo fue importante la actividad

protocolar dentro de la Armada de Chile, Directemar, Embajada y Consulado General de Argentina”.

“Pero sin duda alguna, el hecho de desempeñarme en el seno de la Directemar, hace que rápidamente se materialicen las relaciones interpersonales que son el motor que hace funcionar el sistema para el cumplimiento del objetivo propuesto: estrechar los lazos interinstitucionales, facilitar el intercambio de información de interés recíproco, incrementar el interés por el intercambio de alumnos, como así también un sin número de actividades que hacen a la realización personal”.



Prefecto Principal Sr. R. Daniel CERATO durante ceremonia de asunción de su cargo en la DIRECTEMAR

“Por último, pongo de relieve la acogida que tuve y tengo en la Armada de Chile y en especial en la DIRECTEMAR, lugar en el que cuento con el apoyo y comodidades necesarias para mi desempeño. Agradezco también el amplio apoyo recibido de todos los estamentos de nuestra Institución con los cuales se interactuó por distintos temas y en especial al Departamento Asuntos Internacionales de la Prefectura por la permanente colaboración brindada”.

Colaboración: CF LT Sr. Óscar ORTIZ Cisterna

REMINISCENCIAS

Es sabido que la Cofradía "Hombres del Litoral", nació como un legítimo anhelo de fomentar la amistad, el espíritu de cuerpo y la bien entendida camaradería, permitiendo el reencuentro entre los Oficiales especialistas Litoral en servicio activo, con quienes ya han logrado capear el inclemente temporal y se mantenían a la deriva; contar con un alero que los cobijara y, más aún, con un fondeadero común, que les permitiera guarecerse después de prolongadas y sucesivas singladuras.

A los estimados lectores, les manifiesto que las líneas que les presento en esta nueva edición de la Revista "Bonanza", se originan en un concepto que he percibido a través de mis años de vida, cual es, el efecto que se produce cuando las cosas que se dan por sabidas se callan y por callarlas, con el tiempo se olvidan.

Este relato, deliberadamente extenso, tiene por objeto, precisamente, testimoniar en el papel y recordar, de alguna manera a los forjadores de nuestra Organización y algunos de los principales hitos que marcaron la ruta de navegación de quienes tuvieron la visión de fundar nuestra Cofradía, muchos de los cuales ya nos han dejado, emprendiendo un zarpe sin retorno.

El tiempo transcurre como una vorágine y lamentablemente los antecedentes que dan origen a un hecho histórico, se pueden tergiversar si no se cuenta con el respaldo necesario para reconstituir cronológicamente los hechos, como me ha ocurrido a medida que voy avanzando en esta reseña, de tal manera que si cometo alguna omisión o eventual error, sepan que ha sido absolutamente involuntario.

Para dejar un testimonio escrito de los principales hitos acaecidos desde la fundación de la Cofradía, hace ya 18 años, a continuación relato los que he estimado de mayor relevancia.



SOCIOS FUNDADORES

La nómina de los socios fundadores se encuentra inserta en la Revista Bonanza, edición correspondiente al año 2009, por lo que en esta ocasión la omitiré. No obstante, a modo de homenaje póstumo, citaré a los Litorales, fundadores o no, que desde la creación de la Cofradía, al día de hoy, zarparon en demanda del puerto Eterno.

ELLOS SON:	NºMATRÍCULA	FECHA DECESO
1. Litoral Edgardo VALENZUELA Briones (Q.E.P. D.)	10	14 ABR. 1997
2. Litoral Sergio ACUÑA Macuada (Q.E.P.D.)	02	19 FEB. 1999
3. Litoral Francisco LILLO Taucán (Q.E.P.D.)	50	30 JUL. 2002
4. Litoral Patricio GARRETÓN Romero (Q.E.P.D.)	01	14 MAY. 2004
5. Litoral Alberto HUITRAYAO Carmona (Q.E.P.D.)	78	11 FEB. 2005
6. Litoral Jorge ÓRSOLA Pizarro (Q.E.P.D.)	63	03 AGO. 2005
7. Litoral Rodolfo SANZANA Chávez (Q.E.P.D.)	06	22 JUL. 2008
8. Litoral Juan REIMANN Franken (Q.E.P.D.)	69	25 DIC. 2008
9. Litoral Luis TORRES Clark (Q.E.P.D.)	24	19 FEB. 2009
10. Litoral José BASTÍAS Alvarado (Q.E.P.D.)	08	30 JUL. 2009
11. Litoral Guillermo PINEDA Villarroel (Q.E.P.D.)	88	30 NOV. 2009
12. Litoral Francisco SANTANA Gómez (Q.E.P.D.)	25	15 SET. 2011
13. Litoral José Miguel DEL CAMPO Reyes (Q.E.P.D.)	128	29 JUN. 2012

De la nómina anterior, los Litorales con matrícula del 01 al 50, corresponden a Socios Fundadores. Para cada uno de los Litorales nombrados, mi más absoluto reconocimiento y humilde tributo.

LOS PRIMEROS PASOS DEL "CENTRO DE OFICIALES DEL LITORAL"

Según la trazabilidad de la documentación que he logrado reunir, se desprende que el primer intento formal para dar cuerpo a una organización que agrupara a los Oficiales especialistas Litoral en servicio activo, se habría concretado el día viernes 15 de abril de 1994, oportunidad en que se reunió un grupo de Oficiales para crear el "Centro de Oficiales del Litoral". En la ocasión, se nombró una "Directiva Provisional", cuyos integrantes se señalan más adelante.

Posteriormente, el 30 de abril del mismo año, se reúnen en el Club Naval de Valparaíso veintiún Oficiales en servicio activo y en retiro, oportunidad

en que hicieron uso de la palabra los Capitanes de Navío LT Sres. Jorge MANRÍQUEZ Bravo y Carlos BASTÍAS Alvarado, para explicar los motivos de la reunión y de la necesidad "de tener un ente que agrupe solidaria y profesionalmente a los Oficiales del Litoral, tanto activos como pasivos, para lograr la unidad de nuestros especialistas y proyectarla con futuro esplendor, dentro y fuera de la Armada".

Acto seguido se "rinde homenaje al Capitán de Navío LT, ya retirado, Sr. Eduardo OLEA Briones". Después de ello, se nombra una nueva Directiva, que en nombres es muy coincidente con la anterior, y se adoptan diversos acuerdos y tareas a cumplir.

Lo descrito anteriormente está registrado en Acta manuscrita N° 1/94, de fecha 30 de abril de ese año, la cual está firmada por el CN LT Carlos BASTÍAS Alvarado como Presidente y el CF LT (R.) Sr. Néstor CAÑETE Rivera, como Secretario.



Existe una segunda Acta que lleva el N° 2/94, fechada el 27 de mayo de 1994, firmada por los mismos Oficiales, en la cual, entre otras materias se destaca "la asistencia del CF LT (R.) Sr. Rodolfo SANZANA Ch., radicado en Concepción, a quien se le encomienda la misión de exponer a los Oficiales del Litoral de la zona de Talcahuano sobre la creación del Centro de Oficiales del Litoral".

Los últimos antecedentes que se refieren a este Centro de Oficiales del Litoral en formación, son las Actas N° 3/94 de fecha 24 de junio de 1994 y la N° 4/94, del 29 de julio de ese año, ambas sin firma, en las cuales, en síntesis, se incluye el nombre de los asistentes y se da cuenta de las primeras acciones ya concretadas.

"COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL"

En los primeros días del mes de agosto de 1994, se emitió una carta dirigida a los Oficiales del Servicio, en servicio activo y en retiro, informándoles que se había nombrado un Comité Organizador, destinado a iniciar y proponer las actividades de la naciente entidad que pasó a denominarse "Cofradía Hombres del Litoral", la cual hacía realidad aquella antigua y permanente aspiración de dar cuerpo a una organización que de alguna forma sustentara en el tiempo los valores y principios que por siempre han inspirado al Oficial proveniente de la especialidad del Litoral.

Las primeras medidas adoptadas por este Comité, y que fueron aprobadas en Asamblea de Socios Fundadores celebrada el 30 agosto de 1994, consistieron en establecer esa misma fecha como el día de la Fundación de la Cofradía. Se abre el Libro de Registro de Matrículas al cual se incorporaron 50 socios fundadores, tanto en servicio activo como en retiro, asignándoles a contar de esa fecha, la denominación de "Litorales" y el número de Matrícula correspondiente.

De igual forma, en esa Asamblea, se estableció una cuota social de \$ 1.000 mensuales, para cubrir los gastos que originarían las diferentes actividades futuras.

PRIMER DIRECTORIO OFICIAL

En la misma Asamblea de Socios celebrada en el Club Naval de Valparaíso, el 30 agosto de 1994, se procedió a elegir el primer Directorio Oficial, cuyos principales acuerdos, entre otros, fueron:

Realizar reuniones mensuales el primer viernes de cada mes.

Instaurar la entrega de un premio al Oficial que obtuviera el primer lugar Académico del Curso de Especialidad Litoral que se realizaba en la Escuela de Litoral y Faros, ESLIF, como de igual forma, al Guardiamarina Litoral que se haya destacado por su aptitud y espíritu profesional, durante su permanencia en la Escuela Naval "Arturo Prat", cuyo primer premio consistió en una Agenda Electrónica.

Redactar el Proyecto de los Estatutos que regirán los destinos de la Cofradía, etc.

En el mes de julio de 1995, se realiza una nueva Asamblea General de Socios, esta vez en la ESLIF, cuyo Jefe Militar era el entonces CC LT Sr. Waldemar HOFMANN Mardones (Q.E.P.D.).

En la oportunidad, se acordó por unanimidad de los asistentes, mantener la actual Directiva. Posteriormente, el 7 de septiembre del mismo año, se conmemoró el primer aniversario de la Cofradía, que consistió en un almuerzo de camaradería realizado en el Club Naval de Valparaíso, oportunidad en que fue especialmente invitado el Director General de la época, Vicealmirante Sr. Ariel ROSAS Mascaró, a quien se hizo entrega de un presente recordatorio de la ocasión.

"HOMBRE BRAVO DEL LITORAL"

El lema de la Cofradía, "¡Hombre Bravo del Litoral!, caballero de océano y de vida", incorporado en nuestro Estatuto, no nació del azar, y menos por una decisión adoptada dentro de un marco de cuatro paredes. De los numerosos antecedentes que he tenido a la vista, pude constatar que con fecha 23 de

agosto de 1995, se envió una Circular a cada uno de los Litorales Activos a esa fecha, en la cual se hacía referencia a determinados acuerdos adoptados en Asamblea celebrada el 11 del mismo mes.

Dentro de estos acuerdos, se determinó que el **“lema oficial constará de dos partes. La primera es “Hombre Bravo del Litoral”, que constituye el sujeto y que es inamovible”**. “La segunda parte, debe corresponder al mensaje que transmite el sujeto”. Pues bien, para establecer el mensaje a que acabo de hacer referencia, la Circular proponía a cada Litoral cinco alternativas por una de las cuales debían votar. Estas eran:

1. **“Caballero de Océano y de Vida”.**
2. **“Coraje de Luz y Vida”.**
3. **“El mar le da su aliento fraternal”.**
4. **“El honor del mar es su alegría”.**
5. **“Valientes que doblan a la muerte”**

Recibidos los votos, y efectuado el escrutinio, por gran mayoría fue elegida la primera opción y así está plasmado en el Estatuto.

REDACCIÓN DE LOS ESTATUTOS DE LA COFRADÍA

Con el apoyo jurídico del Abogado Sr. Rodrigo JERIA Delgadillo, el Directorio se abocó de lleno a la redacción de los Estatutos que regirían los destinos de la Cofradía, tarea trascendental que puso a prueba el espíritu de cuerpo y templanza de los miembros del Directorio. Es así, como en el transcurso del segundo semestre del año 1995, se hizo llegar un ejemplar del proyecto a cada uno de los socios, mediante **correspondencia ordinaria**, con la instrucción que lo analizaran e hicieran llegar sus aportes antes del 31 de diciembre de 1995.

Destaqué en negrilla la expresión “correspondencia ordinaria”, para que los lectores más jóvenes, sepan que en la época, el uso de Fax era restringido y ni el más optimista de los expertos podía imaginarse que a futuro contaríamos con la tecnología comunicacional actualmente en práctica. Paralelamente, el Directorio adoptó la decisión de poner en práctica, en forma

experimental, las normas contenidas en este Proyecto de Estatuto, a contar del 1º de enero del año 1996, mientras se afinaban los detalles para iniciar la tramitación oficial de aprobación ante el Ministerio de Justicia.

CONCEDE PERSONALIDAD JURÍDICA Y APRUEBA ESTATUTO

Después de infinitas reuniones y de corregir diversas observaciones formuladas por el Ministerio de Justicia, finalmente, mediante Decreto Exento del Ministerio de Justicia N° 567, de fecha 18 de junio de 2003, publicado en el Diario Oficial de fecha 14 de octubre de 2003, se estableció:

1. **“Concédase Personalidad Jurídica a la entidad denominada “COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL”, con domicilio en Valparaíso, Quinta Región de Valparaíso”.**
2. **“Apruébase los Estatutos por los cuales se ha de regir la citada entidad...”. Por Orden del Presidente de la República, firma Luis BATES Hidalgo – Ministro de Justicia. Con este trascendental paso se consolidó legal y definitivamente la existencia de la “Cofradía Hombres del Litoral”.**

LITORALES MAYORES

En la celebración del 2º Aniversario de la Cofradía, el 4 de septiembre de 1996, se nombra e inviste como primer Litoral Mayor, al Litoral don Patricio GARRETÓN Romero (Q.E.P.D.), quien era el Litoral fundador más antiguo de la Cofradía. Después de participar activamente en sus actividades y luego de una larga enfermedad, falleció el 14 de mayo de 2004.

Cumpliendo con lo estipulado en el artículo Octavo de los Estatutos de la Cofradía, en reunión de Directorio celebrada el 10 de agosto de 2004, se nombra como Litorales Mayores a los entonces Litorales Sres. Jorge MARTIN Cubillos y Jorge MANRÍQUEZ Bravo, “quienes cumplen con los requisitos y están en igualdad de condiciones en todos los aspectos y, por

tanto, haciendo uso de sus facultades, el Directorio resuelve designar con el título honorífico de Litoral Mayor a ambos Litorales”.

La investidura que los oficializa como Litorales Mayores se concretó en la Recalada celebrada el 9 de septiembre de 2004, oportunidad en que se conmemoró el 10° aniversario de la Cofradía y 156° aniversario de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

PRIMER OFICIAL GENERAL DEL ESCALAFÓN DEL LITORAL

Cumpliendo una antigua y justificada aspiración de los Oficiales pertenecientes al Escalafón del Litoral, y gracias a la destacada y permanente gestión, del Almirante Sr. Rodolfo CODINA Díaz, tanto en su calidad de Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y, posteriormente, como Comandante en Jefe de la Armada, por Ley N° 19.960, publicada en el Diario Oficial N° 37941 del 20 de agosto de 2004, se logró introducir una modificación a la Ley que regula la planta de Oficiales Generales de la Armada, permitiendo que los Oficiales del Litoral pudieran acceder al grado de Contraalmirante.

La medida anterior, tenía plena justificación ante el creciente y sostenido desarrollo experimentado en las materias relacionadas con los intereses marítimos, la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino, y su impacto en cuanto al volumen y complejidad de las tareas que enfrentaba y enfrentará DIRECTEMAR.

Es así, como el 1° de enero de 2005, el Supremo Gobierno integró al Alto Mando Naval, por primera vez en la historia de la Armada de Chile, a un Oficial del Escalafón del Litoral, al ascender gracias a sus méritos profesionales y personales al grado de Contraalmirante LT, al entonces Capitán de Navío LT y Cofrade, Sr. Erwin FORSCH Rojas, constituyéndose de esta forma en el primer Oficial Litoral y Cofrade, en ostentar el título de Oficial General de la Armada, hecho que sin lugar a dudas, constituye uno de los hitos más importante de la historia del Servicio.

Tan importante acontecimiento, fue celebrado en la *Recalada* realizada el 11 de marzo de 2005, ocasión en que el Litoral Presidente Manuel COFRE Muñoz, a nombre de cada uno de los integrantes de la Cofradía, homenajeó con emotivas palabras y entrega de un escudo, al Contraalmirante LT y Cofrade, Sr. Erwin FORSCH Rojas. Es importante consignar que el Almirante FORSCH ingresó a la Cofradía el 1° de mayo del año 2002 con la Matrícula N° 89 y, desde el año 2008 a la fecha, ha formado parte de la Capitanía Marítima.

El homenajeado agradeció con sentidas palabras esta emotiva recalada, destacando la camaradería y sana amistad que inspira a cada integrante de esta organización, manifestando que asume con orgullo, temple y responsabilidad el desafío que significa ser el primer Oficial del Litoral en integrarse al Alto Mando Naval y, paralelamente, que apoyará aún con mayor decisión los postulados de la Cofradía.



Imposición de Medalla al Mérito “Hombres del Litoral” al CA Sr. Erwin FORSCH Rojas.

Finalmente, en recalada de camaradería celebrada en el Club Naval de Valparaíso, el 20 de abril de 2007, se le otorga e impone la Medalla al Mérito “HOMBRES DEL LITORAL”, por ser el primer Litoral en ostentar el Grado de Contraalmirante LT y en virtud de su destacada trayectoria profesional y permanente apoyo a la Cofradía.

CONDECORACIÓN IMPUESTA AL SR. COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

En la Recalada solemne celebrada el día 14 de octubre de 2005, realizada en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, con la asistencia de 38 Cofrades, se llevó a efecto la ceremonia de imposición de la Medalla al Mérito “HOMBRES DEL LITORAL”, al entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Rodolfo CODINA Díaz, reconocimiento que se había aprobado en Asamblea Extraordinaria de Socios celebrada el 16 de junio de 2005.

El Discurso de rigor, estuvo a cargo del Litoral Presidente Manuel COFRÉ Muñoz, quien en elocuentes palabras describe la existencia y heráldica de la condecoración y fundamenta los merecimientos que llevaron a la Cofradía a otorgarle esta distinción, señalando que al Sr. Almirante CODINA le cupo una extraordinaria labor como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y también por su permanente apoyo a la Cofradía y al Servicio del Litoral, comprometiendo el reconocimiento y la gratitud de la Cofradía.

Finalizada su intervención, el Litoral Presidente, acompañado de los Litorales Mayores Jorge MARTÍN Cubillos y Jorge MANRÍQUEZ Bravo, imponen la condecoración al Sr. Almirante CODINA y le hacen entrega del respectivo Despacho. En emotivas palabras, el ALMIRANTE agradece la distinción y se compromete a continuar trabajando por el engrandecimiento del Servicio del Litoral y que para él fue un honor haber

Imposición de Medalla al Mérito “Hombres del Litoral” al CJA Almirante Sr. Rodolfo CODINA Díaz.



tenido en suerte desempeñarse como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, bajo cuya gestión se aprobó el nombramiento de un Oficial General para el Escalafón del Litoral.

PIOCHA DE LA ESPECIALIDAD DEL LITORAL

Por Resolución CJA. Ord. 6465/523, de fecha 31 de enero de 2008, se modificó el Reglamento de Uniformes de la Armada, oficializando como piocha de uso permanente, entre otras, la piocha distintiva de la especialidad del Litoral, cuyo uso se inició a contar del 30 de agosto de 2008, como una forma de conmemorar un nuevo aniversario del Servicio del Litoral y día de la especialidad del Litoral. El 27 de octubre del mismo año, el entonces OLMA, Contralmirante LT Sr. Juan Paulo HEUSSER Risopatrón, impuso una miniatura de la referida piocha, a los Cofrades en retiro que asistieron a la instauración de la Placa en memoria de los Oficiales mártires del Servicio del Litoral.



Piocha de la especialidad del Litoral

PLACA EN MEMORIA DE OFICIALES LT FALLECIDOS EN ACTO DEL SERVICIO

Como una forma de mantener vivo el recuerdo de quienes inmolaron su vida mientras cumplían la misión que la institución les había asignado, el 27 de octubre de 2008, se ofició una Misa de Responso y posteriormente se descubrió una placa recordatoria, en memoria de los Oficiales especialistas Litoral fallecidos



Placa recordatoria en homenaje a Oficiales Litoral caídos en acto de servicio

en Acto del Servicio. En esta placa, adherida a un monolito ubicado frente a la Capilla de Direcciones Técnicas, están inscritos los nombres de los siguientes Oficiales:

T2 LT Sr. Arturo FUENTES Villa (Q.E.P.D.), fallecido el 7 de noviembre de 1968, al perder el control del vehículo fiscal que conducía mientras cumplía una comisión del servicio en su calidad de Capitán de Puerto de Huasco.

T1 IL de Máquinas y Construcción Naval Sr. Juan HERNÁNDEZ Estivil (Q.E.P.D.), falleció el 22 de marzo de 1981, al producirse una explosión en circunstancias que inspeccionaba los estanques de la Barcaza "YAGANA" que se encontraba en reparaciones en el Dique Seco de ASMAR Talcahuano.

CN LT Sr. Waldemar HOFMANN Mardones (Q.E.P.D.), fallecido el 23 de enero de 2002, mientras

se desempeña como Gobernador Marítimo y en circunstancias que cumplía una comisión propia del servicio, el Conductor Naval que conducía el vehículo fiscal perdió el control de este, colisionando con otro vehículo en el trayecto de Puerto Natales a Punta Arenas.

La placa recordatoria como póstumo homenaje rendido a estos tres Oficiales del Litoral, constituye un lugar sagrado y de veneración para las actuales generaciones y sirve de faro a las futuras generaciones de Oficiales de nuestra especialidad.

PRIMERAS MUJERES EN INTEGRARSE AL ESCALAFÓN DEL LITORAL

El 17 de diciembre de 2010, en la Escuela Naval "ARTURO PRAT", se efectuó la tradicional Ceremonia de Premiación correspondiente a la promoción de Brigadieres próxima a egresar, la que por primera vez

La primera antigüedad de la primera promoción femenina recayó en la Brigadier Srta. Leslie DÍAZ.



en la historia de la Armada de Chile, incluía personal femenino. Como ya es costumbre, anualmente la Cofradía, hace entrega del premio “Cofradía Hombres del Litoral” al Brigadier que ocupa el Primer Lugar Académico del Curso de la especialidad del Litoral. En esta oportunidad, en representación de la Cofradía, el premio fue entregado por el Litoral Presidente Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz, acompañado del Director Sr. Erwin FORSCH Rojas, quienes se sintieron muy gratos al enterarse que el Primer Lugar Académico, lo había obtenido la Brigadier Leslie DÍAZ Heyser, quien al egresar con la primera antigüedad, se constituyó, junto a sus diez compañeras de curso, en la primera

promoción de oficiales femeninas en integrarse al Escalafón del Litoral.

CAPITANÍAS MARÍTIMAS DESDE EL AÑO 2004 AL 2012

De los escasos antecedentes recopilados en esta materia, ya que muchos de ellos se encuentran extraviados, salvo error u omisión absolutamente involuntaria, se concluye que los integrantes de la Directiva del “Centro de Oficiales del Litoral”, hoy Cofradía “Hombres del Litoral”, son los siguientes:

A.-“CENTRO DE OFICIALES DEL LITORAL”

DESDE EL 15 DE ABRIL AL 30 DE ABRIL DE 1994

(Acta de reunión N° 1/94 del 30 de abril de 1994)

Directorio Provisional:

Presidente	CN LT Sr. Carlos BASTÍAS Alvarado
Vicepresidente	CN LT Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario y Tesorero	CF LT (R.) Sr. Néstor CAÑETE Rivera
Director	CN LT Sr. Jorge MARTIN Cubillos (retirado)
Director	CF LT Sr. Federico BLANCO Baeza
Director	CF LT (R.) Sr. Luis TORRES Clark (Q.E.P.D.)

DESDE EL 30 DE ABRIL AL 29 DE JULIO DE 1994

(Acta de reunión N° 2/94, del 27 de mayo de 1994)

Presidentes	CN LT Sr. Carlos BASTÍAS Alvarado y CN LT Sr. Manuel COFRÉ Muñoz, quienes se alternarían en el cargo.
Secretario y Tesorero	CF LT (R.) Sr. Néstor CAÑETE Rivera.
Directores	CN LT Sr. Jorge MANRÍQUEZ Bravo (en retiro). CN LT Sr. Jorge MARTIN Cubillos (en retiro). CN LT Sr. Patricio URBINA Sangüesa (en retiro). CN LT Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz (en retiro). CFLT (R.) Sr. Patricio GARRETÓN Romero (Q.E.P.D.)
Delegado en Santiago	CN LT Sr. Enrique PEREIRA Opazo (en retiro) y CN LT Sr. Jorge OLIVA Briceño (en retiro).

B.- "COFRADÍA HOMBRES BRAVOS DEL LITORAL"

PRIMER COMITÉ ORGANIZADOR ASUMIDO EL 30 DE JULIO DE 1994:

Presidente	Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Secretario y Tesorero	Néstor CAÑETE Rivera
Director	Jorge MARTIN Cubillos
Director	Luis TORRES Clark (Q.E.P.D.)
Director	Francisco SANTANA Gómez (Q.E.P.D.)

Nota: A este Comité organizador le correspondió sentar las primeras bases para dar forma a la posterior fundación de la "Cofradía Hombres del Litoral".

PRIMERA CAPITANÍA MARÍTIMA ASUMIDA EL 30 DE AGOSTO DE 1994

Presidente	Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Secretario	Néstor CAÑETE Riveros
Tesorero	Francisco SANTANA Gómez (Q.E.P.D.)
Director	Jorge MARTIN Cubillos
Director	Jorge MANRÍQUEZ Bravo

Nota: Este es el primer Directorio oficial, elegido en Asamblea de socios, realizada del 30 de Agosto de 1994, determinándose además que ésta sería la fecha de fundación de la Cofradía.

PERÍODO AGOSTO 1995 • 1996

Presidente	Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Vicepresidente	Jorge MARTIN Cubillos
Secretario	Néstor CAÑETE Riveros
Tesorero	Francisco SANTANA Gómez (Q.E.P.D.)
Director	Francisco MALDONADO Gac
Director	Jorge PELLERANO Ovalle
Director	Germán VALDIVIA Ibarra

Nota: En Asamblea del 11 de agosto de 1995, se ratificó el Directorio hasta la aprobación y legalización de los Estatutos, nombrándose dos nuevos Directores. Jorge PELLERANO O. y Germán VALDIVIA I.

PERÍODO AGOSTO 1996 • JULIO 1998

Presidente	Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Vicepresidente	Jorge MARTIN Cubillos
Secretario	Néstor CAÑETE Rivera
Tesorero	Francisco SANTANA Gómez (Q.E.P.D.)
Director	Luis PAZ Arias
Director	Germán VALDIVIA Ibarra
Director	Jorge PELLERANO Ovalle

PERÍODO 1998 • 2002

Presidente	Jorge PELLERANO Ovalle
Vicepresidente	Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario	Luis PAZ Arias
Tesorero	Germán VALDIVIA Ibarra
Director	Jorge MARTIN Cubillos
Director	Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Director	Daniel MENA Riveros

PERÍODO 2002 • 2004

Presidente	Jorge PELLERANO Ovalle
Vicepresidente	Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario	Luis PAZ Arias
Tesorero	Germán VALDIVIA Ibarra
Director	Jorge MARTIN Cubillos
Director	Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Director	Daniel MENA Riveros

Nota: El 7 de Julio de 2004 el Secretario L. Paz, renuncia a su cargo y lo reemplaza el Litoral N. Cañete. Litoral L. Paz queda como Director suplente.

PERÍODO 2004 • 2005

Presidente
Vicepresidente
Secretario
Tesorero
Director
Director
Director
Director
Director
Director Suplente

Manuel COFRÉ Muñoz
Bernel BADILLA Grillo
Néstor CAÑETE Riveros
Germán VALDIVIA Ibarra
Jorge MARTIN Cubillos
Jorge PELLERANO Ovalle
Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Guillermo PINEDA Villarroel (Q.E.P.D.)
Jorge MANRÍQUEZ Bravo
Luis PAZ Arias

Nota: Esta Directiva asumió en Agosto de 2004, luego de la aprobación de los Estatutos. En Mayo de 2005 se acepta renuncia del Director J. MANRÍQUEZ.

PERÍODO 2005 • 2006

Presidente
Vicepresidente
Secretario
Tesorero
Director
Director
Director

Manuel COFRÉ Muñoz
Bernel BADILLA Grillo
Néstor CAÑETE Riveros
Germán VALDIVIA Ibarra
Jorge MARTIN Cubillos
Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Guillermo PINEDA Villarroel (Q.E.P.D.)

PERÍODO 2006 • 2007

Presidente
Vicepresidente
Secretario
Tesorero
Director
Director
Director
Director Suplente
Director Suplente
Director Suplente
Director Suplente
Director Suplente

Manuel COFRÉ Muñoz
Bernel BADILLA Grillo
Néstor CAÑETE Riveros
Germán VALDIVIA Ibarra
Jorge MARTIN Cubillos
Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Luis PAZ Arias
Sergio WALL Muñoz
Carlos RODRÍGUEZ Carl
Francisco BARRIENTOS Alvarado
Alberto PONCE Godoy
Guillermo PINEDA Villarroel (Q.E.P.D.)

Nota: 29.Set.2006. Director J. MARTIN renuncia al cargo. Misma fecha asume como Director titular L. PAZ y Litoral A. PONCE asume como Director Suplente; Director suplente C. RODRIGUEZ deja el cargo y lo reemplaza G. PINEDA.

PERÍODO 2007 • 2008

Presidente
Vicepresidente
Secretario
Tesorero
Director
Director
Director
Director Suplente
Director Suplente

Manuel COFRÉ Muñoz
Bernel BADILLA Grillo
Néstor CAÑETE Riveros
Germán VALDIVIA Ibarra
Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Francisco BARRIENTOS Alvarado
Luis PAZ Arias
Alberto PONCE Godoy
Guillermo PINEDA Villarroel (Q.E.P.D.)

PERÍODO 2008 • 2010

Presidente
Vicepresidente
Secretario
Tesorero
Director
Director
Director
Director Suplente
Director Suplente
Director Suplente

Manuel COFRÉ Muñoz
Bernel BADILLA Grillo
Alberto PONCE Godoy
Germán VALDIVIA Ibarra
Erwin FORSCH Rojas
Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Williams MIRANDA Leyton
Germán VALDIVIA Ibarra
Francisco BARRIENTOS Alvarado
Juan CASTRO Mardones

PERÍODO 2010 • 2012

Presidente
Vicepresidente
Secretario
Tesorero
Director
Director
Director
Director Suplente
Director Suplente
Director Suplente

Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Manuel COFRÉ Muñoz
Alberto PONCE Godoy
Germán VALDIVIA Ibarra
Erwin FORSCH Rojas
Manuel MORENO Chávez
Juan CASTRO Mardones
Bernel BADILLA Grillo
Víctor RUIZ Fernandez
Miguel CHÁVEZ Bollelli

LITORALES CON 10 O MÁS AÑOS, COMO INTEGRANTES DE LA CAPITANÍA MARÍTIMA

Reitero, que no fue tarea fácil recopilar toda la documentación necesaria que me permita asegurar responsablemente que no existe ningún error u omisión en la conformación de las Capitanías Marítimas, especialmente en la década del 90, pero si así fuera, asumo la responsabilidad y ofrezco las disculpas correspondientes.

Lo que sí me queda claro es que los cinco Litorales que han permanecido más de 10 años como miembros de las diferentes Capitanías Marítimas, excluido el período comprendido entre el 30 de abril y el 29 de julio de 1994, "Centro de Oficiales del Litoral", son los siguientes:

- Litoral Ramón VELÁSQUEZ Díaz (18 años)
- Litoral Germán VALDIVIA Ibarra (17 años)
- Litoral Manuel COFRÉ Muñoz (14 años)
- Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos (14 años)
- Litoral Luis PAZ Arias (11 años)

A cada uno de los Litorales nombrados, y a quienes no aparecemos en este ranking, mi mayor reconocimiento y agradecimiento por el esfuerzo,

espíritu de cuerpo y largos años dedicados a fundar y sembrar los cimientos de esta, nuestra **"Cofradía Hombres del Litoral"**, que este año se viste de pantalón largo.

Navegamos aguas turbulentas y una mar gruesa, en que paulatinamente las tradiciones, el concepto de familia, los valores fundamentales y el pasado histórico se van dejando de lado y todo pasa a ser relativo.

Este artículo, que seguramente no lo leerán todos por su extensión, sí puede serles útil como material de consulta en años venideros.

Al finalizar, solamente me resta decir que he tratado de condensar de la forma más fidedigna los principales logros obtenidos en estos 18 años de existencia, y mi más profundo deseo, es que las nuevas generaciones y también las no tan nuevas, reciban el "testimonio" de esta posta y tengan la suficiente sabiduría e imaginación para avanzar en la empresa que los fundadores, esos hombres que ya en tierra firme y en la hora del ocaso, fueron capaces de crear un lugar que les permite rememorar con nostalgia los largos días e interminables noches vividos, y recalar en esta abrigada bahía que se llama "Cofradía Hombres del Litoral".

BIBLIOGRAFÍA

- Actas de Asambleas Ordinarias y Extraordinarias de Socios.
- Actas de Reunión Ordinarias y Extraordinarias de Socios.
- Boletines "Bonanza".
- Revista "Bonanza".
- Libro de Registro de Matrículas.
- Bitácora.
- Circulares dirigidas a los Socios.
- Documentación varia.

Colaboración:

Sr. Alberto M. PONCE Godoy, Litoral Secretario

LA IMPORTANCIA DE UNA BUENA PLANIFICACIÓN



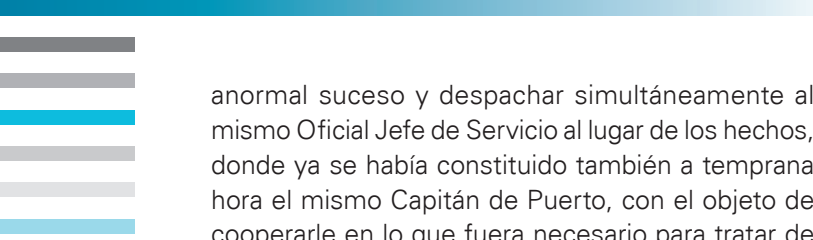
Vista parcial del puerto de San Vicente en la actualidad.

¡Mi Comandante, estimo muy, pero muy importante que Ud. se constituya de inmediato en San Vicente! ¡Este siniestro sí que es grande! Así fue el saludo madrugador del Jefe de Servicio, aquella fría mañana en Talcahuano, a su Gobernador Marítimo.

Ante tan alarmante llamado telefónico recibido, opté por levantarme de *ipso facto* y paralelamente al mirar la hora, evidencié que eran las 06:30 horas del día sábado 06 de marzo de 1993.

Ya estando en la guardia de la Gobernación Marítima de Talcahuano, el Oficial Jefe de Servicio me informó, ahora personalmente, que en la madrugada se había declarado un incendio de grandes proporciones en la bahía de San Vicente, afectando a varias naves pesqueras e instalaciones industriales, ignorándose –por cierto- el origen del fuego.

Lo primero que se me ocurrió fue generar un mensaje al Mando con el fin de informar de este



anormal suceso y despachar simultáneamente al mismo Oficial Jefe de Servicio al lugar de los hechos, donde ya se había constituido también a temprana hora el mismo Capitán de Puerto, con el objeto de cooperarle en lo que fuera necesario para tratar de disminuir los daños y salvaguardar la vida humana en el mar, gestión prioritaria de nuestro quehacer.

Sin embargo, al tener lista la minuta del mensaje, me surgieron varias dudas, como por ejemplo, el número probable de fallecidos y una explicación válida y lógica de la situación que se estaba viviendo. Por lo tanto, con el mensaje redactado en minuta, opté por dirigirme directamente al lugar del siniestro.

Grande fue mi impresión cuando al traspasar el puente de arco que separa las localidades y bahías de Talcahuano con la de San Vicente, comprobé que había una gran cantidad de humo, espeso, denso y de color negro, muy propio de las características de la quemazón de petróleo y que cubría todo el espacio aéreo de la bahía.

Eso fue lo primero, porque lo segundo fue mi magna y mayúscula impresión al ver, ya en la orilla del mismo puerto, las gigantescas lenguas de fuego en vivo que surgían del mar, del agua misma, algo que nunca antes había visto, es decir, la generación del fuego, de las llamas que salían directamente del mar, sin que se le pudiese atribuir a una nave o a algún artefacto flotante que pudiese estar siendo afectado como pareciera ser lo lógico. Pero no, estas eran gigantescas lenguas de fuego, el fuego en vivo que afloraba de todos lados, cubriendo toda la escasa y estrecha bahía de San Vicente y que la llenaban completamente.

Mi primer pensamiento fue comunicarme con mi Gobernación Marítima y ordenar que el mensaje, cuya minuta ya había sido confeccionada, se despachara de inmediato y lo segundo que tocaran llamada a todos los Oficiales para constituirse en la Capitanía de Puerto de San Vicente. La tercera acción –que realicé personalmente- fue contactarme con el Comandante de Bomberos de Talcahuano, don Javier Etcheverry, con quien habíamos trabajado juntos un plan de emergencias para siniestros de este tipo.

Estimado Javier: ¡el momento ha llegado...! El Plan de Emergencias que hemos preparado y que está totalmente consolidado y vigente desde hace 8 meses, hay que ponerlo en acción a contar de este momento. Este fue mi saludo a temprana hora a ese Comandante, un hombre al que, hasta el día de hoy, le tengo una gran estima; primero por ser un entusiasta bombero, donde desde ya se le identifica con el voluntariado y los deseos de servir a la comunidad y, segundo, por sus propias condiciones personales, gran amigo y eficientísimo en el momento de responder con las medidas adecuadas a cada problema.

En efecto, al asumir el suscrito la Gobernación Marítima de Talcahuano, el 7 de enero de 1991, se encontró con una gran cantidad de Investigaciones Sumarias Administrativas, todas ellas referidas a accidentes laborales producidos a bordo de naves de pesca. Se debe recordar que el área de Talcahuano/San Vicente concentra la mayor cantidad de naves mayores de pesca del país, con un fuerte y sostenido desarrollo pesquero y gran cantidad de toneladas de pesca desembarcada en dichos puertos, sin considerar además, a Coronel y Lota, que también aportan lo suyo en cifras no menores.

Por lo tanto, la fabricación de harina de pescado marca la prioridad en esta industria y las cifras de producción identifican a la Región del Biobío como la mayor del país, lo que sumado a la de la Primera Región, hace que Chile sea el mayor productor de harina de pescado del mundo. Por lo tanto, la flota de pesqueros era numerosísima y también lo eran sus tripulaciones. Al menos ese era el escenario que había en el año 1993.

Los siniestros por incendio en naves de pesca, también aportaban su cuota dentro del universo de accidentes pesqueros. De modo que al hacer un análisis más profundo del por qué tanto accidente, tratando de identificar las razones de sus causas, se infirió que había que seguir dos cursos de acción: uno era capacitar de mejor manera el comportamiento y desempeño profesional de las tripulaciones a bordo, tarea que quedó en manos de los Institutos de Capacitación, tales como el IST, Asociación Chilena de Seguridad y Mutual de Seguridad, cada una tomando



Imágenes del siniestro de 1993 en el puerto de San Vicente (Fuente: <http://www.cbms.cl>)

El 6 de marzo de 1993, Talcahuano se remeció con el gigantesco incendio que se desató en la bahía de San Vicente. Desde los cerros, miles de personas presenciaron las llamas y el humo que se alzaban hacia el cielo, anunciando la tragedia. Faenas de reparación de una nave efectuadas en el lugar, originaron chispas que al caer a la bahía inflamaron los combustibles derramados en el lugar. Eso bastó para desatar el infierno. Un huachimán (cuidador de una embarcación) falleció y varias naves y diversas instalaciones fueron consumidas por el fuego. Las pérdidas fueron estimadas en 80 millones de dólares.

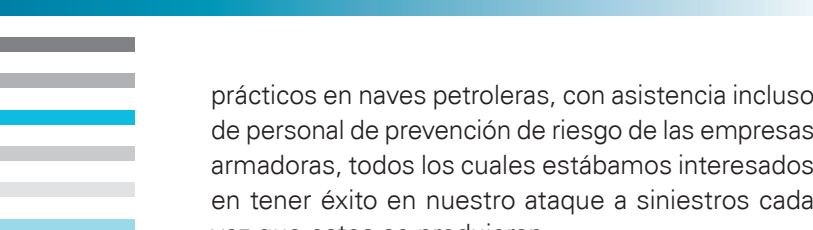
a sus asociados y procediendo de acuerdo a una pauta entregada por la Gobernación Marítima. Se llegó, incluso, a embarcar a expertos en prevención de riesgos con el fin de tratar en el mismo terreno las debilidades que contribuían a los accidentes.

El segundo curso de acción se refería a crear un plan de emergencia para combatir incendio de naves, sean pesqueras o mercantes, y para eso recurrimos a los profesionales del fuego:

el Cuerpo de Bomberos de Talcahuano. Esta idea fue acogida plenamente por don Javier Etcheverry, el ya citado Comandante de Bomberos y se firmó un convenio, en el sentido de unir nuestros esfuerzos y juntarnos todos los días martes, para ir delineando un plan conjunto en el cual nosotros, como marinos aportábamos la policía marítima para ordenar el escenario del siniestro y ellos, como bomberos procedían a extinguir el incendio.

Este trabajo mancomunado consideró clases y capacitación a todos los bomberos de Talcahuano de nomenclatura náutica, de disciplina de comunicaciones, del uso del lenguaje naval para entendernos bien en caso de emergencias y conocimiento teórico y práctico de diferentes tipos de naves, incluyendo naves petroleras, ya que en San Vicente hay un terminal de transferencia de productos combustibles, desembarcando crudos y embarcando refinados.

También se les dio a conocer los sistemas de extinción propios de cada nave, sus circuitos y verificación de adaptabilidad de los medios de bomberos terrestres con los de a bordo. Se estudiaron fórmulas mixtas de cubrir los zafarranchos, las alarmas y también los sistemas de respuesta a emergencias que existían en las mismas plantas pesqueras ribereñas y las industriales de todo tipo. Se hicieron zafarranchos



prácticos en naves petroleras, con asistencia incluso de personal de prevención de riesgo de las empresas armadoras, todos los cuales estábamos interesados en tener éxito en nuestro ataque a siniestros cada vez que estos se produjeran.

Igualmente, se consideró una relación completa de naves menores que sirvieran de apoyo y de plataforma para permitir el trabajo de los bomberos, las que permitirían un mejor acercamiento y centro de ataque al siniestro, desde diferentes puntos en la bahía.

Al anexo “Logística” se le dio una alta importancia, pues las consideraba instituciones cuyo material de apoyo era fundamental para extinguir un incendio de hidrocarburos, tal como lo es la espuma. Recuerdo que allí figuraban empresas tales como Asmar de Talcahuano, Pétróx y el aeropuerto de Concepción. Por cierto que se incluían los nombres de los encargados del almacenamiento del material, su ubicación física y sus teléfonos, de modo de facilitar su entrega y uso cuando fuere necesario, tal como sucedió, con mucho éxito y expedición, en el incendio de San Vicente. Evidentemente, que hubo que sostener conversaciones previas con las respectivas jefaturas, definir los protocolos y, luego de ser ratificado por escrito, recién fueron consideradas en el Plan de Emergencia de Talcahuano.

Resultado final: se firma, luego de 18 meses de preparación, un acuerdo de apoyo mutuo y se da vida al “Plan de Emergencia de Talcahuano” (PLAN EMETALC), el día 25 de junio de 1992, justo el día en que se conmemoraba un nuevo aniversario de la Marina Mercante Nacional, en ceremonia pública realizada en dicho Puerto y con asistencia de las máximas autoridades de la 8va. Región del Biobío, poniendo énfasis en la importancia de tener a mano herramientas que permitieran facilitar una rápida respuesta a un siniestro y en la que participaban dos Instituciones de claro y sólido prestigio, reconocido por toda la comunidad nacional.

En cuanto al incendio producido en la Bahía de San Vicente, este fue extinguido totalmente alrededor de 5 horas luego de su inicio, con la activa participación

de todos los Oficiales que se recogieron presto a responder a la emergencia, del personal de Gente de Mar, incluyendo a personal del servicio militar obligatorio recién llegado a San Vicente y gracias al apoyo de extraordinaria importancia de las Instituciones incluidas en el Plan de Emergencia.

Entre ellas puede señalarse a las empresas que disponían de espuma en sus instalaciones, a la flota de Remolcadores que atacó el incendio desde el mar afuera, estando al mando directo y a bordo del Capitán de Puerto de San Vicente ya las numerosas naves menores motorizadas que estaban empadronadas en el plan. Todo ello coordinado gracias a la fluidez de las comunicaciones con que se operó, tanto en el nivel interno y el equipo de terreno de la Gobernación Marítima.

Asimismo, a los Bomberos les cabe un reconocimiento especial por su entrega, dinamismo y entusiasmo en el cumplimiento del plan, todo lo cual llevó a finalizar de muy buena manera la extinción del fuego en el mar y a darle validez a la letra convenida en forma teórica, con sólidos estudios de simulaciones muy apegadas a la realidad. La inmensa tarea que inicialmente se vino encima el día del siniestro, luego de su primer avistamiento y que parecía difícil, muy difícil de atacar, se logró completar con un éxito total, gracias a la existencia del Plan y al conocimiento que de él tuvieron todos los participantes.

Al final, hubo que lamentar el fallecimiento de una persona, que fue el mismo soldador que inició el incendio, pero en el ámbito material, se destruyeron completamente por la acción del fuego, 18 pontones con sus sistemas de descarga de pescado, 10 naves de pesca mayores, 5 pangas, 4 muelles de empresas pesqueras, 1 estación de servicio que abastecía de combustible a la flota y numerosas embarcaciones menores, la mayoría de pesca artesanal y algunas de transporte de pasajeros. Se estimaron los daños en una pérdida de US\$ 80 millones.

El incendio, el más grande ocurrido en el mundo sobre una superficie de agua, tuvo su origen en la rotura de un oleoducto submarino, al producirse dos orificios de 30 cms. cada uno, luego que un remolcador

adaptado como Pesquero de Alta Mar, fondeara en la bahía de San Vicente justamente sobre el ducto. A través de ese mismo ducto se estaba descargando un crudo nigeriano con muchas sustancias volátiles, el que escurrió a la superficie por dichos orificios, faena que se había iniciado a las 18:00 horas del día anterior al incendio, por lo que durante toda la noche se derramó una gran masa volumétrica de combustible en la superficie de la bahía.

A raíz de una faena de soldadura en un buque pesquero, la que no estaba autorizada por la Autoridad Marítima de San Vicente, el combustible derramado se incendió generando las inmensas llamas cuya altura se estima en 30 metros, medida usando como referencia la chimenea de la empresa pesquera Alimentos Marinos, justamente ubicada en el borde costero.

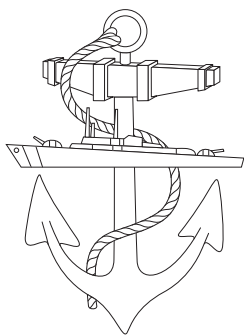
En la investigación sumaria instruida a raíz de este siniestro y en averiguación de sus causas, se detectaron diversas debilidades, sobretodo en la función de control de los participantes, tanto del mismo pesquero que fondeó sobre el oleoducto,

como en la nave petrolera que entregaba el producto y la estación receptora, ambas con un deficiente sistema de comunicación y faltos de un verdadero control sobre los instrumentos que indicaban las deficiencias y las diferencias de presión entre alguien que entrega y el otro que recibe.

Todo lo anterior se hubiere podido evitar con una adecuada planificación, que hubiera cubierto todas las incidencias que pudieren ocurrir en los diferentes componentes de la operación de trasvasije, entendiendo como planeamiento el proceso metódico diseñado para obtener un objetivo determinado, en este caso, la seguridad de las operaciones y el buen cuidado del medio ambiente acuático.

Allí radica, entonces, la importancia de una buena planificación, gestión de suma relevancia en el desarrollo de las actividades tan sensibles como lo constituyen las del área marítima portuaria y pesquera nacional.

Colaboración: Litoral Sr. Luis G. PAZ Arias



Cabo 2° Litoral recibe máximo galardón de la OMI...

PREMIO MUNDIAL

"AL VALOR EXCEPCIONAL EN EL MAR"

EL NAUFRAGIO

En la madrugada del 16 de marzo, mientras navegaba desde Quellón a Puerto Aguirre, la lancha "ROSITA V" naufragó con 11 personas a bordo (cuatro tripulantes y siete pasajeros), varando en unos roqueríos cercanos al islote Locos, en el Canal Moraleda, en la Región de Aysén. Al ocurrir el accidente, las olas registraban alturas entre tres y cuatro metros y el viento alcanzaba los 50 nudos por hora.

La lancha, destinada al cabotaje y apoyo a los centros de cultivo, había zarpado de Quellón y al momento del accidente enfrentaba mal tiempo, con marejada, fuerte viento y lluvia.

El naufragio fue detectado por otra nave que pasaba por esa área, avistando a la nave siniestrada, varada y semihundida, hecho que fue informado a la Capitanía de Puerto de Melinka, activándose de inmediato el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, acudiendo de inmediato un helicóptero naval y la Patrullera "CALDERA", además de otras embarcaciones que apoyaron la rebusca.

Alrededor de las 10:00 horas de ese mismo día, fueron ubicados siete ocupantes de la lancha, los que fueron rescatados con signos de hipotermia y trasladados a la posta de Melinka.



Lancha "ROSITA V"

EL SALVAMENTO

- **Lugar y fecha**

L: 43°58'39,59" S

G: 073°27'00,13" W

Roqueríos a 0,03 millas náuticas al NE de islote Locos, Canal Moraleda, Undécima Región, Chile.

16 de marzo de 2011

- **CONDICIONES METEOROLÓGICAS**

Viento norte de 55 a 75 nudos, con turbulencia severa, el mar presentaba condiciones de arbolada y la visibilidad reducida a 1 km producto de la intensa lluvia.

1. Al activarse el Servicio de Búsqueda y Salvamento, el helicóptero naval Dauphin N-52 basado en Puerto Montt y comandado por el Capitán de Corbeta Jaime ROMÁN, despegó en ayuda de la motonave "ROSITA V" con la información de su varamiento y de que tenía tres tripulantes... Así se preparó la operación de salvamento con solo un nadador de rescate, para darle prioridad al combustible y autonomía al helicóptero.
2. Solamente en 55 minutos llegó el helicóptero naval al lugar de la emergencia distante a 150 millas náuticas de Puerto Montt. Eran las 10:05 horas. Todo el escenario era peligroso..., la lancha "ROSITA V" se encontraba encallada en los roqueríos, entre dos rocas..., con imponentes olas que envolvía toda la embarcación.
3. En el primer sobrevuelo solo se apreció la lancha semihundida que se azotaba en los roqueríos. En ese momento, una persona salió del interior..., trepó al púlpito y se afirmó al palo de señales. En forma inmediata, el helicóptero, a pesar de las fuertes turbulencias, en una arriesgada maniobra se situó sobre de la "ROSITA V" a

una altura segura para evitar que las olas que rompían sobre la embarcación, alcanzaran el helicóptero y sus motores, paralizándolos, iniciando la operación de salvamento.

4. El Cabo 2° Litoral Segundo César FLORES, nadador de rescate, con destreza y coraje, comenzó su descenso en la grúa de rescate, pero mientras bajaba, el fuerte viento y las olas lo lanzaron contra el palo de señales golpeándolo, no obstante, logró ágilmente bajar al púlpito para tomar a la persona y subirla al helicóptero. En ese instante, otras dos personas del interior de la embarcación salen pidiendo ayuda..., así en dos maniobras más, el nadador de rescate descendió y rescató a los tripulantes.
5. En fracciones de segundos... cuando el tercer náufrago estaba desenganchándose del arnés... otros 4 tripulantes salen del interior. En ese momento, el Comandante del helicóptero naval pregunta a uno de los rescatados -¿cuántas personas estaban a bordo?-, la respuesta fue impactante -éramos 11 pero a las 8 de la mañana cuatro compañeros fueron arrastrado por una ola, ahora quedamos 7 vivos.
6. Así se inició un nuevo capítulo. El nadador de rescate continuó salvando a las otras cuatro personas sin parar..., pero el último náufrago



Lugar del salvamento



Cabo 2° L César FLORES Flores

presentaba un complejo estado de salud y no podía subir al púlpito. El Cabo Flores, en un acto heroico, saltó a la cubierta y tomó al tripulante que apenas se podía mover, le puso el arnés y empezó el ascenso..., pero las condiciones climáticas complicaron aún más el escenario..., la lancha en ese instante sufrió un fuerte balanceo que enredó el cable de la grúa con la antena HF y en el palo de señales..., fueron tres minutos de gran tensión... donde la habilidad, el entrenamiento y la experiencia del nadador de rescate permitió estabilizar la autonomía del Dauphin - 52 y salvar al último tripulante.

7. Con la máxima capacidad de peso, el helicóptero decidió hacer una nueva rebusca

para verificar si habían más sobrevivientes..., pero los resultados fueron negativos. Los naufragos estaban heridos, con hipotermia y un tripulante en shock. Se coordinó vía radial la evacuación a Melinka, siendo recibidos los accidentados por el personal de la Capitanía de Puerto dándoles los primeros auxilios.

8. Terminada esa operación, nuevamente el helicóptero naval despegó para continuar la rebusca, llegando al lugar del siniestro, enfrentando peores condiciones meteorológicas con una visibilidad casi nula..., así, a las 11:32 horas, se rescató el primer cuerpo flotando y sin chaleco salvavidas. El helicóptero naval regresó a Melinka para efectuar faena de combustible, retornando al sector y a las 14:42 horas se rescató el segundo cuerpo sin vida. Durante 10 horas continuó la operación de rebusca.
9. El coraje, la destreza y la experiencia es el sello de esta tripulación naval que cumplieron con su deber... "salvaguardar la vida humana en el mar".

MÁXIMO PREMIO MUNDIAL "AL VALOR EXCEPCIONAL EN EL MAR"

Por primera vez en la historia de la Armada de Chile, un integrante de la Institución fue el ganador del premio "Al valor Excepcional en el Mar" que otorga anualmente la Organización Marítima Internacional (OMI), por su heroica actuación durante el salvamento de la tripulación de la motonave "ROSITA V".

La nominación al premio fue entregada en el marco de la "108° período de sesiones del Consejo de la Organización Marítima Internacional", realizada en Londres, Inglaterra, entre el 11 y el 14 de junio, oportunidad donde se trataron diversos temas marítimos, entre ellos: la posición de la Organización contra la Piratería frente a las costas de Somalia, el Plan Estratégico de Alto Nivel, el Plan de Auditorías Voluntarias de los Estados Miembros, las consideraciones presupuestarias y la definición del ganador al premio "Al valor Excepcional en el Mar".

Chile presentó como candidatos al premio, a los integrantes de la dotación del helicóptero Dauphin N-52, que estaba integrada por el Capitán de Corbeta Jaime ROMÁN (piloto), el Teniente Primero Andrés DE LA TORRE (copiloto), el Sargento Primero Carlos MUÑOZ y el Cabo Segundo L. César FLORES (nadador de rescate), quienes en medio de un intenso temporal en el Canal Moraleda, salvaron las vidas de siete tripulantes y rescataron los cuerpos de dos personas.

El panel de expertos y el de los jueces deliberaron en dos sesiones separadas, durante los meses de febrero y mayo de 2012, analizando cuarenta casos presentados por diferentes países y que ocurrieron

en todos los continentes. Finalmente, se presentó a ratificación del Consejo la decisión de dichos paneles y esta fue de otorgar al Cabo Segundo Litoral Sr. César FLORES Flores, Nadador de Rescate de la Armada de Chile, la mayor distinción que existe en este órgano de la OMI, la que se entrega al “Valor Excepcional en el Mar”. El Panel opinó “que aunque la operación de salvamento fue sumamente difícil y requirió habilidades, profesionalidad y valentía por parte de toda la tripulación, fueron los actos del Cabo Flores los que destacaron realmente, haciéndose merecedor de la distinción”. La moción fue expuesta obteniendo la aceptación unánime de los miembros del Consejo

Colaboración: Litoral Sr. Víctor RUIZ Fernández



Capacitación y tecnología, herramientas claves...

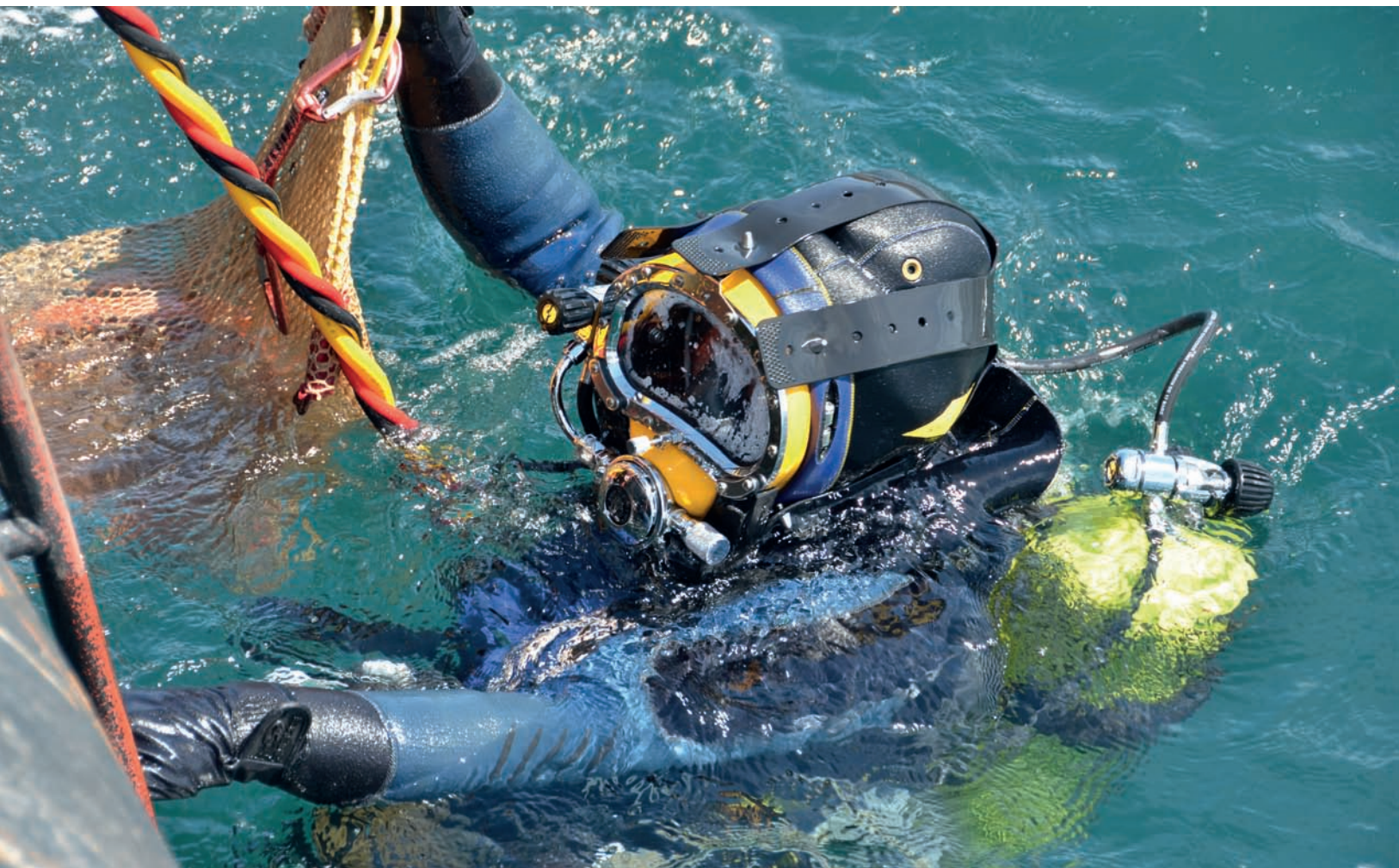
EN LA SEGURIDAD DEL BUCEO PROFESIONAL

Desde sus orígenes, el hombre dentro de sus diferentes actividades básicas y de subsistencia, ha requerido sumergirse en áreas marítimas, fluviales y lacustres para obtener y complementar parte de su alimentación y posteriormente para apoyo en el desarrollo de obras de ingeniería (construcción de muelles, puentes, instalación de tuberías, reparación de naves, etc.) y también para la explotación de recursos minerales, investigación científica y fines militares y deportivos.

Sin duda y de acuerdo con antecedentes históricos, estas primeras inmersiones se efectuaron sin equipos, realizándose en apnea (conteniendo la respiración).

Posteriormente y con el objeto de aumentar el tiempo bajo la superficie, se desarrollaron contenedores y/o bolsas de aire, utilizándose incluso pieles de animales para su construcción. Asimismo, también se emplearon tubos de respiración o snorkel, utilizando cañas de bambú. Todas estas iniciativas, con muy limitadas capacidades operacionales debido al desconocimiento de los problemas físicos del buceo.

Por otra parte, el desarrollo en esta área, ha permitido el diseño y construcción de equipos de buceo de alta tecnología, aumentando considerablemente los tiempos y profundidades de buceo, utilizándose mezclas respirables (nitrox, trimix, heliox, etc.), contando





embargo en estos casos, cobra vital importancia la “capacitación”, formal y adecuada, frente a equipos más complejos de operar, ya que de lo contrario, los riesgos serán mayores.

Por lo anterior, actualmente, la Autoridad Marítima se encuentra en proceso de revisión y actualización de la reglamentación de buceo, estando en evaluación la incorporación de cursos obligatorios previos para acceder a las Matrículas de Buceo, como asimismo períodos de recalificación, orientando todos los esfuerzos para elevar los niveles de conocimiento y preparación de este personal, lo que contribuirá directamente en la seguridad de esta actividad.

los equipos de buceo con comunicaciones (máscaras de buceo faciales) y con controles de superficie, que permiten administrar la presión y volumen de aire que requiere el buzo, de acuerdo a la profundidad y trabajo que este desarrolla. Asimismo, la industria ha evolucionado desarrollando trajes de protección contra el frío para el buzo (trajes secos y con uso de agua caliente), como también trajes especiales para buceo en zonas contaminadas.

Sin duda el avance tecnológico, como es natural en esta actividad, ha sido particularmente destacado, aumentando considerablemente la “seguridad” de la actividad del buceo profesional en general, sin

Finalmente, se debe señalar que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, es el organismo del Estado de Chile encargado de regular la actividad de buceo profesional desde el aspecto de la seguridad (Reglamento de Buceo para Buzos Profesionales, aprobado por D.S(M) N° 752 del año 1982, actualizado el 2005), el que establece siempre los requerimientos mínimos o básicos, debiendo estos ser complementados por los propios usuarios, situación en la que la “autoprotección”, reviste una vital importancia.

Colaboración: Litoral Sr. Alejandro ROSS Urquieta

EL ESCALAFÓN LITORAL

Como es conocido por todos los especialistas litoral, el actual Escalafón del Litoral, tiene oficiales desde el grado de guardiamarina hasta el de oficiales generales del grado de Contralmirante. Asimismo, entre otros escalafones de la Armada, está el escalafón de Prácticos de los Servicios Marítimos, con los grados de Capitán de Corbeta y Fragata, habiendo desaparecido, por extinción, los Inspectores.

Según podrá apreciarse más adelante, con la lectura de un extracto de la antigua Ley 10.317, los cambios al Escalafón del Litoral, han sido notables y radicales, reflejando el inmenso avance, proyección y desarrollo obtenido por el Servicio del Litoral, gracias al trabajo, dedicación y lealtad entregada por los especialistas litoral.

Y los cambios ocurridos no solo se refieren a los grados, sino que también a las subespecialidades que hoy tienen los especialistas litorales y a los distintivos y uniforme utilizado.

Debe recordarse que el año 1968 se creó el primer grado equivalente al de Capitán de Navío, este fue el de Inspector de Gobernaciones Marítimas y, el año 1971, se sustituyeron los grados que se establecen en la Ley antes citada, por los de Capitán de Navío, de Fragata, de Corbeta y Tenientes, regularizándose y concordándose de esta forma con los grados ostentados por los oficiales ejecutivos.

Otro cambio importante ocurrió el año 1990, al incorporarse los Oficiales del Litoral, que pertenecían al escalafón de los Servicios Marítimos, al de "Oficiales de Línea".

Una descripción más detallada de los cambios ocurridos en el escalafón de Oficiales del Litoral, desde antes de los años sesenta hasta nuestros días, pueden verse en el artículo "Evolución del escalafón

de Oficiales del Litoral", publicado en la edición del año 2010 de la revista BONANZA.

A continuación va el extracto de la Ley 10.317 antes citada:

- Fija la planta del personal dependiente de la Dirección del Litoral.
- Ley 10.317, publicada el 18 de abril de 1952 y promulgada el 31 de marzo de 1952
- Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1°" La planta del personal dependiente de la Dirección será la que más adelante se indica y dicho personal, para todos los efectos legales y relacionados con remuneraciones y demás derechos de carácter económico, disfrutará de los que, al efecto, confieran las leyes y reglamentos a los Oficiales de la Armada, conforme a la asimilación a los grados de estos que se establece, más adelante, en la tabla 1.

No obstante lo dispuesto en el inciso primero, le será aplicable al personal el artículo 9° de la Ley 9.647, y no regirán para él los artículos 5° y 6° de la misma; sin perjuicio, además, de lo dispuesto en el artículo 9° y en el artículo 3° transitorio de la presente ley.

El personal se considerará personal especial de la Armada para todos los efectos legales y le será aplicable lo dispuesto en el artículo 7° del Código de Justicia Militar.

"Artículo 2°" Los requisitos mínimos para ingresar al servicio son los siguientes:

TABLA 1	
PLANTA	ASIMILADO A GRADO DE...
8 Gobernadores Marítimos de 1ª clase 3 Inspectores Jefes de la Marina Mercante Nacional: a) 1 de Navegación y Maniobras, b) 1 de Máquinas y Construcción Naval y c) 1 de Comunicaciones 14 Prácticos de 1ª clase 1 Asesor Jurídico	Capitán de Fragata
5 Gobernadores Marítimos de 2ª clase 6 Inspectores de 1ª clase: a) 2 de Navegación y Maniobras, b) 2 de Máquinas y Construcción Naval y c) 2 de Comunicaciones 20 Prácticos de 2ª clase	Capitán de Corbeta
8 Subdelegados Marítimos de 1ª clase 12 Inspectores de 2ª clase: a) 4 de Navegación y Maniobras, b) 5 de Máquinas y c) 3 de Comunicaciones	Teniente 1º
15 Subdelegados Marítimos de 2ª clase	Teniente 2º con dos años en el grado
23 Subdelegados Marítimos de 3ª clase	Teniente 2º

a) Para Gobernador Marítimo: ser Oficial de la Armada en retiro del grado de Capitán de Fragata o Navío Ejecutivo, o ser Capitán de la Marina Mercante Nacional con cinco años de mando de naves de más de 1.000 toneladas de registro grueso o desplazamiento, o haberse desempeñado como Gobernador Marítimo de primera clase;

b) Para Subdelegados Marítimos de 1ª y 2ª clase: ser Oficial de la Armada en retiro, de grado no inferior a Teniente 1º Ejecutivo, o ser Oficial de la Marina Mercante Nacional con título no inferior a Piloto 1º;

c) Para Subdelegado Marítimo de 3ª clase: ser Oficial de la Armada Ejecutivo en retiro, o ser Oficial de la



Marina Mercante Nacional del Departamento de Cubierta;

d) Para Inspector Jefe de la Marina Mercante: ser Oficial Superior o Jefe de la Armada en retiro, de la respectiva especialidad, u Oficial Inspector de la Marina Mercante, con tres años de desempeño en la posesión de este título en su especialidad;

e) Para Inspector de 1ª Clase de la Marina Mercante: ser Oficial de la Armada en retiro de la respectiva especialidad, de grado no inferior a Teniente 1º, o ser Oficial con título equivalente y no inferior a Piloto 1º de la Marina Mercante, con cuatro años de embarco con cargo en su especialidad;

f) Para Inspector de 2ª Clase de la Marina Mercante: ser Oficial de la Armada en retiro de la respectiva especialidad, o ser Oficial de la Marina Mercante con tres años de embarco en la respectiva especialidad;

g) Solo se podrá ingresar al escalafón de Prácticos con el empleo de Práctico de 2ª clase, los que deberán ser Oficiales en retiro de la Armada del grado de Capitán de Corbeta a lo menos, o Capitán de la Marina Mercante Nacional, en ambos casos con dos años de mando de nave mayor de 1.000 toneladas de registro grueso o desplazamiento;

h) Para Alcaldes de Mar: ser Oficiales o Suboficiales de la Armada en retiro, u Oficiales de la marina Mercante, o personal idóneo calificado por la Dirección del Litoral y de Marina mercante.

Las vacantes que se produzcan en los empleos consultados en el artículo 1º de la presente ley serán llenados preferentemente con el personal de la planta del servicio.

"Artículo 3º " Para ascender a Gobernador marítimo de 1ª Clase, a Inspector Jefe de la Marina Mercante

o Práctico de 1ª Clase, se requerirá cuatro años a lo menos de permanencia en los empleos inmediatamente inferiores. Para los demás ascensos se requerirá tres años de permanencia a lo menos en los empleos inmediatamente inferiores respectivos”.

La comparación y los cambios ocurridos en el escalafón litoral en sesenta años, hará recordar a los antiguos litorales, las tareas y desafíos que enfrentaron para lograr que el Servicio del Litoral cumpliera a cabalidad con su rol de supervigilar y

apoyar el desarrollo de los intereses marítimos y, al mismo tiempo, ayudará a las nuevas generaciones de oficiales a comprender y valorar la conducción, desempeño y prestigio logrado, paso a paso, por los antiguos litorales, quienes al igual que los actuales oficiales del litoral, con sus cualidades humanas y profesionales, han permitido al Servicio del Litoral alcanzar el reconocimiento nacional e internacional que hoy posee.

Colaboración: Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz



LA CREACIÓN DEL “CLUSTER”

INTRODUCCIÓN

Quizás, algunos de Uds., han leído o escuchado la palabra “cluster”, sustantivo que literalmente significa “grupo”, pero como concepto abarca mucho más y que en países desarrollados o en vías de desarrollo, les ha permitido eliminar barreras, disminuir costos y acortar la brecha hacia la integración, tan en boga en la actualidad.

Hay diferentes niveles de desarrollo de los clusters; en algunos casos estos tienen alcance local, en otros, alcance regional y también, hay algunos que tienen posicionamiento mundial, como por ejemplo, Silicon Valley.

El presente artículo no pretende entrar en detalles, sino más bien, ilustrar a los integrantes de nuestra Cofradía acerca del mencionado concepto y su vinculación con los ámbitos de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.



¿QUÉ ES UN CLUSTER?

Un Cluster se define como un grupo de empresas e instituciones públicas y privadas relacionadas en un marco geográfico y sectorial común que operan en un entorno caracterizado por un alto grado de especialización, intensa competencia y una masa crítica altamente competente. De esta manera, a través del tiempo, los efectos acumulativos de aprendizaje y las innovaciones van acompañados de formación de redes de colaboración interempresariales apoyadas por diversas instituciones y por un contexto que fomenta la innovación.

A modo de ejemplo, en Italia en cada región existen distritos industriales donde se especializan en la fabricación de distintos productos: En Parma elaboran alimentos, Bologna provee de piezas y partes de motocicletas, Modena, autos Ferrari y de otras marcas de alta tecnología, de esta manera, formaron distritos y han trabajado y desarrollado la industria en Italia, usando el esquema que se puede leer muy fácilmente como cluster.

Siguiendo esta línea de desarrollo, el reconocido padre del Management Peter DRUCKER, en sus teorías de la administración de negocios plantea dos elementos trascendentes al concepto de cluster: el primero, es aprovechar las ventajas competitivas existentes. A modo de ejemplo, para Chile la localización haciendo énfasis en la disponibilidad de una considerable extensión de costa, difícil de encontrar en otras partes del mundo; y el segundo, son las competencias distintivas, que tienen que ver con saber hacer las cosas bien.⁽¹⁾

¿EXISTEN CLUSTER EN CHILE?

En nuestro país se han desarrollado los siguientes cluster, impulsados a nivel de gobierno:

- **Minero:** presidido por el Ministro de Minería y tiene por objetivo fortalecer las condiciones que permitan asegurar la competitividad de la industria nacional.

- **Turismo de Intereses Especiales:** presidido por el Ministro de Economía y tiene por objetivo convertir a Chile en un prestigioso destino turístico en nichos especiales de esparcimiento.
- **Acuícola:** presidido por el Ministro de Economía y tiene por objetivo el aumento de las exportaciones de la industria del salmón.
- **Alimentario:** presidida por el Ministro de Agricultura y tiene por objetivo fortalecer las condiciones que permitan mejorar la competitividad de las industrias de los sectores involucrados en el área.
- **Servicios Globales:** dirigida por el Vicepresidente de CORFO y tiene por objetivo hacer que los servicios globales sean el motor que impulse el desarrollo de Chile aumentando el empleo y las exportaciones.

¿ES FACTIBLE LA CREACIÓN DE UN CLUSTER DEL MAR?

En el año 2011, la Liga Marítima de Chile organizó el seminario “Cluster del Mar en Chile”, cuyo objetivo fue: evaluar la factibilidad de formar un “Cluster del Mar”, orientado a otorgar mayor competitividad al sector marítimo. En la ocasión, la Asociación Nacional de Armadores (ANA) propuso la creación del Cluster Marítimo de Chile, el que busca potenciar el sector marítimo nacional, aumentando su competitividad y dinamismo, procurando la flexibilidad de sus organizaciones acorde a la época de cambio tecnológico y de globalización de los mercados. En este contexto, propuso la misión de: “Defender, proteger y promover la industria marítima y posicionar a Chile como un referente en el ámbito marítimo, con el propósito de contribuir a su desarrollo”.

De este modo, un cluster marítimo puede abarcar diversos ámbitos de la industria marítima e incluir actividades, tales como: construcción y reparación de naves, servicios portuarios, transporte marítimo, formación profesional, pesca y acuicultura, deportes

(1) Gloria Hutt Hesse – Subsecretaria de Transportes y Telecomunicaciones (2011)



náuticos, buceo profesional, seguridad y defensa, clasificación de naves, conservación del medio ambiente acuático, hidrografía y oceanografía, entre otras. La determinación de estas actividades dependerá del interés y voluntad por incluirlas, pudiendo reagruparse en clusters de amplitud regional o nacional.

Ejemplos de cluster marítimos se pueden encontrar, tanto en Europa, como en Latinoamérica. En el primer caso, Holanda, Noruega, Dinamarca y España son muestra de ello, teniendo cada uno sus propias características. Tal es el caso del cluster de Finlandia, el que se caracteriza por la construcción de naves para aguas congeladas, el cluster de Luxemburgo, en la clasificación de naves y dragado internacional y el cluster marítimo español está abierto a todos los sectores.

En el caso Latinoamericano, existen tres clusters marítimos nacionales: el primero fue desarrollado en el año 2004 en Panamá. Posteriormente, en el año

2007 se creó el cluster marítimo de Uruguay que está orientado a la construcción y reparación naval; finalmente, está el caso de Brasil que actualmente se está desarrollando con el apoyo del cluster marítimo español.

La propuesta de la ANA, considera un financiamiento principalmente privado y su estructura está concebida en base a tres grupos:

1. Industria marítima principal.
 2. Instituciones de apoyo.
 3. Industrias e instituciones relacionadas.
1. Las primeras con énfasis en el transporte marítimo y en la actividad portuaria, dentro de las cuales se incluyen: empresas navieras, puertos y terminales marítimos, armadores de la zona sur austral (ARMASUR), astilleros, agentes de naves, administración de naves,



empresas de remolcadores, formación marítima, servicios de bunkering, sociedades de clasificación, proveedores de naves y empresas de estiba, pudiendo incorporar otros servicios de la industria que se visualicen en el futuro.

2. Las segundas corresponden a organismos públicos, académicos, organizaciones marítimas internacionales y de creación de conciencia marítima: Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Armada de Chile (Directemar), Ministerio de Economía, organizaciones empresariales (SOFOFA/Cámara Nacional de Comercio/CPC), organizaciones marítimas internacionales (ICS/ISF/OMI), organizaciones marítimas nacionales (Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, Fundación Mar de Chile, Liga Marítima de Chile), universidades y centros de estudios, organizaciones de servicios logísticos, colegios profesionales del ámbito marítimo y otros.
3. Finalmente, las terceras que, mediante su concurso, pueden contribuir al desarrollo marítimo: turismo, industrias pesqueras y de acuicultura, deportes náuticos, proveedores de bienes y servicios, subcontratistas, otros.

¿ES CONVENIENTE NUESTRA PARTICIPACIÓN?

De acuerdo a la iniciativa mencionada, la ANA considera a la Armada de Chile (Directemar) como institución de apoyo a la industria marítima.

Al respecto, en el ámbito interno, en el año 2008, se fijaron las políticas permanentes de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, estableciéndose que, bajo una visión geopolítica, el desarrollo marítimo de la Nación requiere de una estructura de pensamiento y acción conjunta, tanto del Estado, como de organismos privados que

participan de los Intereses Marítimos, en el área de responsabilidad de la DGTM y de MM.

El primero aporta con su capacidad de generar las condiciones para permitir el desarrollo armónico de los Intereses Marítimos del país, y los segundos, son los que en definitiva, por medio de su voluntad, recursos y creatividad, materializan el desarrollo de dichos intereses.

En este contexto, la DGTM y de MM., como Servicio Público, cumple un papel trascendente, en razón de su condición de Autoridad Marítima Superior del Estado, constituyéndose en el órgano normativo, fiscalizador y que, a su nivel, centraliza y propicia el desarrollo de la actividad marítima nacional.

Se puede apreciar que existen elementos vinculantes entre la iniciativa de la ANA y nuestro mandato que va mucho más allá de la tarea comercial propia de las empresas que conforman el cluster o de las organizaciones e instituciones que lo integran, más aún, se estima conveniente considerarla como una política pública e incorporarla en la Estrategia Nacional de Innovación(2). De igual modo, se visualiza la oportunidad de una nueva instancia de participación en la formación de una estructura de pensamiento y acción conjunta que, geopolíticamente, el desarrollo marítimo de la Nación requiere.

De esta manera, el cluster marítimo se transforma en un paraguas que mantiene unido a sus integrantes con una visión y objetivos comunes.

Asimismo, al incluir en el grupo "Instituciones y organismos de apoyo" a organizaciones internacionales nos facilita la tarea de implementar disposiciones contempladas en los convenios internacionales ratificados y por ratificar por Chile, también contribuye a mantener altos estándares de seguridad marítima y protección al medio ambiente acuático; contar con más información relacionada con los intereses comunes de la industria marítima y que son de competencia de la OMI; facilitar la formación competente del

(2) Estrategia desarrollada dentro del Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet y que busca duplicar el Producto Interno Bruto *per cápita* en Chile al 2020.

recurso humano y al fortalecimiento del desarrollo de una conciencia marítima nacional.

Consecuentemente, el trabajo conjunto de la industria marítima, permitirá: el desarrollo de confianzas mutuas, la cooperación entre sus integrantes, el intercambio de buenas prácticas, contar con una plataforma de intercambio de información actualizada y el desarrollo de proyectos comunes.

Dentro del grupo “Industrias e instituciones relacionadas”, se considera a la industria pesquera, la que participa en la actualidad en una mesa de trabajo con Dirinmar y Dirsomar para resolver determinados problemas que restan competitividad o dificultan la operatividad del sector. A la fecha, esta mesa ha sido exitosa resolviendo el 90% de ellos.

Ahora bien, esta experiencia podría motivar la creación de mesas de otros sectores productivos,

cuya conformación y desarrollo serían independientes y excluyentes entre sí; no obstante, que pudieran tener problemas comunes, que al estar integrados en el cluster marítimo, estos se resolverían con mayor agilidad y se optimizaría tiempo en el trabajo conjunto de las mesas vigentes, beneficiándose con ello todos los sectores involucrados.

Del mismo modo, facilitaría la solución de los problemas específicos regionales de cada pesquería con sus partes interesadas; como asimismo, fortalecería a Chile en el contexto internacional: en la ONU, FAO, ORP-PS, CCAMLR, CPPS, entre otros.

Otro factor relevante, dentro de este grupo, es el relacionado con los deportes náuticos y el turismo. En este ámbito, la Dirección de Obras Portuarias en el año 2009, manifestó la necesidad de dar un salto sustantivo en el desarrollo de infraestructura portuaria, para que nuestro país continúe siendo



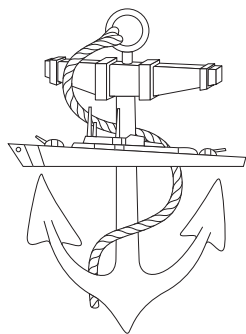
parte de los cruceros del mundo. Además manifestó que, en concordancia con la Estrategia Nacional de Innovación, que ha identificado el Turismo de Intereses Especiales⁽³⁾, como uno de los 5 clusters con mayor potencial competitivo del país, es necesario facilitar el turismo de cruceros y fomentar el desarrollo del turismo náutico deportivo, ambos a nivel nacional e internacional, a través de la provisión de infraestructura portuaria adecuada a los estándares de mercado, sin perjudicar la competitividad portuaria nacional, consolidando una Red Portuaria Nacional de Cruceros y de Marinas Deportivas Públicas.

Al respecto, es importante tener presente, en la mayoría de los casos, los puertos no están habilitados para recibir pasajeros, existiendo sólo en Iquique

y Valparaíso frentes de atraque suficientes y de condiciones apropiadas que permiten el desembarco directo buque-tierra, terminales de pasajeros y áreas de apoyo adecuadas.

Por otra parte, en nuestro país existen 53 clubes náuticos ubicados desde Arica a Puerto Williams, registrando 2.581 embarcaciones asociadas a estas marinas⁽⁴⁾. Además, existen algunos embarcaderos que permiten el embarco y desembarco de naves turísticas menores que hacen paseos marítimos por las costas de ciudades tales como Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano.

Colaboración: Litoral Sr. Jorge VALENZUELA Rivera
Capitán de Fragata LT (R)



(3) El Cluster Turismo de Intereses Especiales busca desarrollar Chile como destino turístico de clase mundial, en base a una oferta distintiva, sustentable y de alta calidad, abordando de manera sistémica y con coordinación público-privada los desafíos y oportunidades de toda su cadena de valor.

(4) Boletín Estadístico Marítimo – Edición 2011

POLICÍA MARÍTIMA “POLMAR”

REFERENCIA HISTÓRICA

Reglamento General de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, aprobado D.S. N° 1.340 de 14 de junio de 1941. Posteriormente, modificado varias veces, cambia su título y pasa a denominarse hasta ahora como Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.

ÁMBITO DE COMPETENCIA

“El Capitán de Puerto, especialmente, tendrá a su cargo la policía del mar territorial, de los puertos, bahías, canales, lagos y ríos navegables e islas. Vigilará la pesca y hará observar los reglamentos

a que debe sujetarse” (Art. 5° del reglamento de referencia).

“La Policía Marítima, Fluvial y Lacustre comprende todo lo relacionado con el orden, disciplina y seguridad en los puertos marítimos, fluviales y lacustre, tanto en las naves y embarcaciones fondeadas o en navegación, como en los recintos portuarios y de demás lugares de la jurisdicción que corresponde a la Autoridad Marítima.” (Art. 5°, inciso 2°- del reglamento de referencia. Modificación año 1963)

“La resistencia, los ultrajes, las violaciones o vías de hecho contra el personal de la Capitanía de Puerto (Léase Policía Marítima), en el ejercicio de sus



funciones o a causa de ellas, se considerarán como hechos a los agentes de la fuerza pública” (ART. 266 del Reglamento de Referencia.)

“El Personal de la Policía Marítima, sean Oficiales o Suboficiales, cuando deban desempeñar sus funciones vestidos de civil, usarán una placa según modelo, que los identificará como tales”

“El uso de dicha placa será puesto en conocimiento de la Aduana, Cuerpo de Carabineros e Investigaciones para los efectos de la colaboración que puedan prestar al personal de la Policía marítima en el desempeño de sus labores” (Art. 266° del Reglamento de Referencia, aprobado el año 1955). Esta disposición fue derogada el año 1978.





BREVES REFLEXIONES PERSONALES

El ejercicio de la **Policía Marítima** ha sido, en toda época, una de la más relevante, de la variada y amplia gama de actividades que compete y realiza del Servicio del Litoral, cuya fuerza emana de las facultades legales y como agente de la Autoridad Marítima.

La Policía Marítima y su eficacia han logrado pleno reconocimiento de las comunidades portuarias y marítimas desde tiempos remotos. Han fraguado su identidad de servir con eficiencia en las actividades permanentes para mantener el orden, la disciplina y seguridad en los puertos, naves y, en general, a resguardar la vida humana en el territorio marítimo.

Este amplio ámbito jurisdiccional es campo fértil para destacar, en el desempeño de sus obligaciones, la calidad humana y profesional del hombre del Litoral y su abnegada vocación de servir siempre con honor hasta exponer su vida en el fiel cumplimiento de sus deberes.

La historia del ejercicio de la **Policía Marítima** en la práctica de la **Lógica**, definida esta como *“el estudio de los métodos por medio de los cuales la conclusión es probada lejos de cualquier duda”*, puede reafirmar que hay orgulloso mérito para mantener, acrecentar y proteger —en las funciones atinentes al Servicio del Litoral— el derecho y uso expreso del término de **Policía Marítima** en todas los protocolos, tanto verbales y escritas como en las acciones de terreno, lo cual resguarda y justifica la existencia de esta policía vigorizando con ello la potestad de la **Autoridad Marítima**.

Transitar con el término de **Policía Marítima** conlleva sosteniblemente a enriquecer su conocimiento y su difusión pública.

Colaboración: Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos



Ex Instituto Hidrográfico de la Armada

PRIMER CENTENARIO DEL SHOA

Mientras esperaba que se iniciara el 2 de mayo último la ceremonia del 138° aniversario de creación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA), recordé un aniversario muy especial el del año 1974, me refiero a cuando el entonces Instituto Hidrográfico de la Armada (IHA) cumplió 100 años. Como decía su Director, Capitán de Navío Sr. Raúl HERRERA Aldana, 100 años no se celebran todos los días por lo cual hay que programar algo especial. Y así fue.

La solemne ceremonia del centenario fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio MERINO Castro, acompañado por un

gran número de oficiales, autoridades y numerosos invitados. Como era usual en estos casos, terminada la ceremonia militar y el discurso del Director, los presentes participaron en un recorrido por las dependencias y posteriormente en una recepción realizada en el mismo Instituto.

Esta primera actividad del aniversario resultó ser muy emotiva. Adicionalmente a la ceremonia oficial hubo varias actividades internas con participación de toda la dotación.

En aquella época se había modernizado el faro Punta Ángeles con todo un sistema nuevo de fanal

Casona estilo inglés, que, desde 1907, cobija las oficinas de la Dirección del SHOA.





Faro Punta Ángeles

REINAUGURACIÓN DEL FARO PUNTA ÁNGELES

aumentando la intensidad de la luz y su alcance. Para su reinauguración el comandante HERRERA, haciéndolo coincidir con la celebración del centenario, organizó una ceremonia al pie del faro, invitando para esta ocasión también a nuestras esposas. La ceremonia se programó para la tarde, a una hora en que ya estuviera oscuro, para que se apreciara bien el encendido de la nueva luz. Como máxima autoridad asistió el Vicealmirante Luis EBERHARD Escobar, Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval e Intendente de Valparaíso.

Finalizado el discurso alusivo al acto el comandante Herrera invitó al almirante EBERHARD a acompañarle hasta el faro para que accionara el mecanismo de encendido y así poner en marcha el sistema. Caminaron por un corto sendero hasta el faro flanqueados por personal de faros que, premunidos

con antiguos faroles a parafina, iluminaban el camino a la usanza antigua.

Fue un momento de gran solemnidad y emocionado silencio. La noche estaba espléndida, el cielo totalmente despejado en el cual brillaban las estrellas, una suave luz de la luna iluminaba la escena y, muy importante, no había viento por lo que a pesar de ser otoño no hacía frío. En todo caso todos habíamos acudidos bien abrigados.

Encendida la luz y finalizados los aplausos con los cuales celebramos el acontecimiento fuimos invitados a participar en una recepción en un cobertizo semicilíndrico en el cual el comandante HERRERA había montado un museo. A las damas presentes les obsequió un pequeño plato con el sello del Instituto para premiar a todas las valientes mujeres que se

habían atrevido a participar en esta ceremonia en un lugar normalmente bastante inhóspito.

Uno de los asistentes era Renzo PECCHENINO Raggi, nuestro apreciado caricaturista Lukas. Cuando lo vimos nos acercamos a saludarle y mi esposa Emmy le pidió, para contarle a nuestros hijos y que constara que habíamos estado con él, dos cosas: que nos dibujara una caricatura y nos revelara el chiste que sería publicado al día siguiente en El Mercurio de Valparaíso.

Renzo nos dibujó en la contratapa de la caja donde venía el plato que le habían obsequiado, a su personaje Don Memorario. Quedamos sorprendidos al verlo comenzar su dibujo pues partió por los anteojos de Don Memorario. Al principio no sabíamos que era lo que estaba trazando pero rápidamente apareció la figura de su conocida caricatura.

RECEPCIÓN EN EL CLUB NAVAL DE VALPARAÍSO

Las festividades del centenario culminaron con una recepción en el Club Naval de Valparaíso. Para esa ocasión el comandante HERRERA mandó a hacer una torta con cien velas. La decoración de la torta era la carta de navegación del canal Beagle, carta que había sido confeccionada por el Instituto Hidrográfico poco tiempo antes. Si bien el encendido de las velas fue algo complicado por la cantidad de ellas, el verdadero problema fue apagarlas.

Se había convertido en un verdadero fogón que desprendía mucho calor y era peligroso acercarse para soplar. Con el comandante HERRERA a la cabeza fuimos varios, no sabría decir cuántos, los que soplando al mismo tiempo logramos apagar las cien velas. Qué alivio fue cuando todas estuvieron apagadas. Tajadas de la torta fueron repartidas a los asistentes en cajitas decoradas con el sello del IHA medida que se iban retirando de la recepción.

Colaboración: Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke



La torta del Centenario del IHA

Nota del Editor:

El Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS

Czischke, autor del presente artículo sobre el SHOA, ingresó a la Cofradía en agosto del año 2000, por lo que ya tiene casi doce años como cofrade, período en el cual ha sido un activo participante en las actividades que ésta realiza y, asimismo, ha sido un permanente colaborador con la revista BONANZA, preparando diversos artículos relacionados con su especialidad de Oceanógrafo, por lo que se agradece su apoyo.

El Sr. SIEVERS trabajó como profesional en la sección Oceanografía, en el que era, en los años 50, el Departamento de Navegación e Hidrografía, dependiente de la Dirección del Litoral y Marina Mercante, y desde mediados de la década de 1960 Instituto Hidrográfico de la Armada "IHA", dependiente del Estado Mayor General de la Armada, permaneciendo en él hasta 1979, año en que se retiró de la Armada. Anteriormente había sido Oficial Ejecutivo y entre 1954 y 1956 Oficial Litoral. Posteriormente, ingresó como académico a la Universidad, en esa época de Chile actual de Valparaíso, desempeñándose como Oceanógrafo en la Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales. Se retiró de esta última en agosto de 2011 después de enterar 60 años de actividades profesionales.

EMERGENCIA EN FARO

ISLOTES EVANGELISTAS, II PARTE

Haciendo un pequeño resumen de la primera parte (Bonanza 2011), debemos recordar que esta historia parte a mediados de 1984 en Punta Arenas con la implementación del Proyecto Cuarzo, que consideraba la instalación de nuevos equipos de comunicaciones en todas las estaciones de Faros y Capitanías de Puerto de la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas y en la estación principal de la propia Gobernación Marítima.

La última etapa del plan contemplaba las instalaciones en los Faros Bahía Félix, Fairway e Islotes Evangelistas, considerados los más difícil

del programa por las dificultades de acceso y el mal tiempo predominante en esa zona. Para cumplir esta etapa, la empresa contratista General Equipment había contratado un helicóptero Puma del Ejército. Habiendo completado las instalaciones Fairway y Bahía Félix sin mayores contratiempos, arribamos finalmente a Evangelistas el 28 de julio de 1984, lugar donde al poco de llegar fuimos azotados por un fuerte temporal de viento y lluvia, obligándonos a tomar todas las medidas necesarias para evitar daños al helicóptero, como empujarlo lo más cerca posible de la casa del faro, ponerle cuñas y amarrar las aspas al cuerpo del helo.

Faro Islotes Evangelistas





Instalaciones actuales de la Gobernación y Capitanía de Puerto de Punta Arenas

El viento huracanado igual provocó daño en una de las aspas, al incrustarse una amarra aproximadamente una pulgada en la parte más delgada de un aspa limitando el vuelo a condiciones que no superaran los 40 nudos de viento. Esto nos obligó a permanecer una semana en el Faro I. Evangelistas, para finalmente arribar el 03 de agosto a Puerto Natales, donde sería reparado para continuar al norte para completar las instalaciones de las estaciones dependientes de la jurisdicción de Puerto Montt, embarcándose en mi reemplazo como supervisor del Proyecto Cuarzo el CF IL José Andaur C.

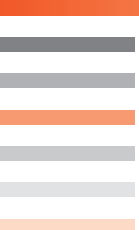
SEGUNDA PARTE

Al día subsiguiente de haberme restituido a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y teniendo muy presente todas las vicisitudes pasadas con el helicóptero en Evangelistas, recibimos un llamado desde Puerto Edén, informando que el helicóptero del Plan Cuarzo había mandado una aviso de emergencia,

informando que por falta de combustible buscaba un lugar para posarse en un islote cercano al canal Trinidad, después no hubo más comunicación con el helicóptero.

Una vez recibida la información, nos dedicamos a contactar a los organismos que pudieran disponer del tipo de combustible que requería el helicóptero, mientras simultáneamente se enviaba una señal de seguridad a las naves que navegaban la zona de los canales para un posible avistamiento del helicóptero.

Recurrimos a unidades del Ejército en Puerto Natales y Puntas Arenas, pero el trámite administrativo era muy engorroso y no cumplía con la urgencia que lo necesitábamos, así que nos acordamos del campamento de isla Guarello, que es una mina de caliza explotada por la Compañía de Aceros del Pacífico (CAP), ubicada en el Archipiélago Madre de Dios, cuyo Administrador es Alcalde *ad-honorem*



de la isla, nombrado por el Sr. Director General de Territorio Marítimo y de M.M.

En su calidad de representante de la Autoridad Marítima, teníamos a isla Guarello incorporada al servicio de comunicaciones punto a punto que diariamente ejecutaba la Gobernación Marítima de Punta Arenas con todas las estaciones de su jurisdicción, y Guarello cumplía religiosamente los horarios, lo que facilitó la comunicación y ante la consulta de si disponían de ese tipo de combustible, la respuesta fue ¡AFIRMATIVA!, disponemos de algunos tambores. Seguidamente se les informó lo ocurrido con el helicóptero del Proyecto Cuarzo, del cual no teníamos mayor información y que los contactaríamos cuando tuviéramos más antecedentes y la posición exacta del helo.

Simultáneamente con las comunicaciones con la red fija (Puerto Natales, Puerto Edén e isla Guarello), manteníamos la señal de seguridad para naves que navegaran el área. Al rato nos respondió un buque armada que navegaba de Punta Arenas al norte por una zona cercana a la informada. Se le entregó toda la información disponible, (que no era mucha) y la solicitud de hacer la rebusca por el canal Trinidad.

Alrededor de las 22:00 horas, el buque Armada informó que ubicó al helicóptero, gracias a una llamada recibida por VHF y que envió un bote a tierra, verificando que el personal y el helicóptero se encontraban sin novedad en espera de que se les reabastezca de combustible e informando que los pasajeros (personal técnico del Cuarzo), se niegan a abandonar el helicóptero y se quedaban para cooperar en la faena de combustible. Solamente se embarca al CF IL José ANDAUR con destino a Puerto Edén. En seguida da la ubicación exacta del helo posado en el faro Sunbeam, al oeste del canal Wide y entrega las coordenadas.

La información recibida es retransmitida inmediatamente a isla Guarello, donde alistan la única embarcación disponible, que era la lancha utilizada para pasar las espías de los buques que atracan al muelle de Guarello, en la cual embarcan 8 tambores de combustible, zarpando lo antes posible

con destino a la ubicación del helicóptero, que estaba a pocas horas de navegación. De la misma forma y con el propósito de llevar tranquilidad al personal siniestrado, se informa al Buque Armada para que comunique al helicóptero que se está despachando una embarcación con el combustible necesario desde isla Guarello.

Comentarios recibidos posteriormente, dan cuenta de la faena egipcia que tuvo que hacer todo el personal para poder transportar los tambores de combustible desde la embarcación hasta el helicóptero, pudiendo finalmente reemprender el vuelo con destino a Puerto Edén, donde los esperaba el Comandante Andaur. A continuación transcribo la narración que gentilmente me entregó mi colega de esa parte de la aventura, haciendo presente que el piloto usaba cartas náuticas, volando por sobre los canales:

“Han transcurrido dos horas y media desde el zarpe de Puerto Natales y comenzamos a descender, me llama la atención el adelanto pensando que hubo buen viento de cola. Cuando estamos en tierra no reconozco el lugar y pregunto al piloto donde estamos, me muestra su carta de navegación y compruebo que estamos fuera de los canales transitados por barcos, comentándole que no era conveniente esa ruta.

Después de trazar nueva ruta reiniciamos el vuelo. En el trayecto diviso por las ventanillas al RoRo “Evangelistas” y más adelante una barcaza de la Armada. Luego de una hora y media se recibe información en la parte de los pasajeros, que el piloto estaba buscando donde bajar pues estaba quedando corto de combustible y me pide que me acerque a la cabina. Veo rostros pálidos. Compruebo que estamos en el canal Trinidad.

A su consulta donde podemos descender y evaluada la situación con aproximadamente quince minutos de combustible y rechazando la idea de bajar en la cima de los cerros, los cuales debido a la vegetación podríamos volcarnos o quedar atrapados sin poder descender hasta la orilla del canal, recomiendo descender en el faro Sunbean, al oeste del canal Wide que tiene una lengua de tierra de unos 20 a 30 metros.

Mientras descendíamos en ese lugar y a menos de un metro de tierra, el motor dio una sacudida por lo que saltamos y rápidamente amarramos el rotor a los árboles cercanos. Contábamos con excelentes herramientas para el montaje de las estaciones que debíamos efectuar, lo que ayudó sobremanera en esta tarea.

Mientras se descendía, el piloto aviso a Puerto Edén, quien debía informar a Punta Arenas para que enviaran combustible para reabastecerse, dando la indicación del faro Sunbean. Eran alrededor de las 19:00 horas. Mi apreciación sugería que me contactara con los dos barcos avistados anteriormente, pues a pesar de lo bien abrigado que estábamos, la situación no era confortable y existía mucha preocupación entre todos.

Estimé que la barcaza podría estar a nuestra vista en una o dos horas más, temiendo que pudieran

salir por el Trinidad hacia alta mar, dada las buenas condiciones meteorológicas.

20:00 horas, habiéndome embarcado con mi equipo portátil personal, cada quince minutos estaba llamado "Bravo Alfa aquí Móvil Uno" en el canal 16 de VHF ya que no se disponía de otro medio de comunicaciones marítimas desde el helicóptero.

21:15 horas recibo respuesta de BA quien me indica que nos están buscando por el canal Trinidad, información recibida desde Punta Arenas vía Puerto Edén y le confirmo que estamos posados en el faro Sunbean y todos sin novedad, solo necesitamos combustible para el helicóptero, indican que en 30 minutos estarán por ese lugar.

Posteriormente, nos enteramos que el Capitán de Puerto de Puerto Edén no contaba con cartas náuticas actualizadas y empleaba una del año 1960,

RoRo "Evangelistas" (Fuente: <http://commons.wikimedia.org>)



donde no aparecía el faro mencionado, razón por la que informó que estábamos en una isla cerca del canal Trinidad.

21:40 horas, diviso luces de navegación y con el pistolete de señales envío dos cohetes, lo cual responde por radio que los habían vistos.

22:00 horas se acerca un zodiac y nos invita a embarcarnos, a bordo del BA su Comandante nos indica que su misión es recoger a los "náufragos" y llevarlos a Puerto Edén. El Piloto se niega indicando que la aeronave está en buenas condiciones y espera combustible. Trata de comunicarse con Punta Arenas sin resultados debido a la hora y las condiciones pésimas de la propagación. El Comandante decide que yo viaje a Puerto Edén. En la amanecida desembarco en Puerto Edén y espero el helicóptero que viene llegando en esos momentos".

Posteriormente, la Comisión Cuarzo continúa viaje al norte, completando las instalaciones de las numerosas estaciones del área de Puerto Montt en una agotadora jornada que duró veinte días, teniendo la última emergencia cuando sobrevolaban Melinka y repentinamente las ventanas se cubrieron de aceite

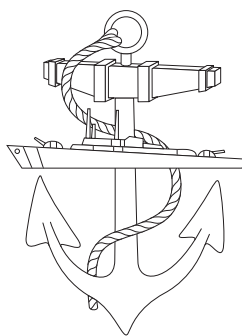
oscuro, tapando la visibilidad y obligando al piloto a posarse de emergencia en la cancha de básquetbol de la localidad. Rotura del radiador refrigerante.

Pide repuesto a su base en Rancagua, el que demora tres días en llegar. Se aprovecha el tiempo para realizar las instalaciones en Melinka, recepción y pruebas con las instalaciones de Raper, Chile Chico, Aysén, Puerto Aguirre y Puerto Cisnes, todas con éxito. El Comandante Andaur me pide dejar la siguiente nota, a la cual me adhiero:

Nota

Mi reconocimiento a todo el personal civil que trabajó en las instalaciones del Proyecto Cuarzo en la zona Sur-Austral, por su profesionalismo y excelente desempeño, a pesar de las condiciones adversas en que se trabajó, ellos demostraron siempre muy buena disposición para corregir detalles que se encontraron y aceptar sugerencias. Asimismo, al Capitán de Ejército, Sr. Edgardo Baeza, Comandante de la aeronave quien recogió buena parte de las sugerencias para el vuelo que le fueron hechas, todo lo cual contribuyó al éxito de la misión.

Colaboración: Litoral Sr. Germán VALDIVIA Ibarra



ENFRENTANDO LA AMENAZA

En las dos ediciones anteriores de nuestra revista Bonanza, me referí al tema de la piratería en los artículos “Una visión actualizada de la piratería en el mar” y “2011 Piratería: Articular la respuesta”, a la fecha de redactar este nuevo artículo sobre el tema, la actitud de la Comunidad Internacional ha variado notablemente, adoptando resoluciones que responden a la seria amenaza a la vida humana que representa la piratería en el mar.

En el seno de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), organismo que tiene el mandato de responder a las situaciones de crisis que afecten al mundo a través del Consejo de Seguridad, ha variado la actitud, evolucionando a una fase de atacar las bases en tierra de los piratas, mediante el empleo de las Fuerzas Armadas desplegadas en el área frente a las costas de Somalia y en el océano Índico; esa nueva actitud política se adoptó con la participación y asesoría de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Es así como mediante la resolución 2.036 del 22 de febrero de 2012, el Consejo de Seguridad expresó su grave preocupación por la amenaza que representan la piratería y el robo a mano armada frente a la costa de Somalia, reconoció que la actual inestabilidad en el país agrava el problema de la piratería y el robo a mano armada frente a sus costas, destaca la necesidad de una respuesta amplia de la comunidad internacional y las instituciones federales de transición para combatir la piratería y la toma de rehenes, así como sus causas subyacentes y autorizó el aumento del número de contingentes desplegados de la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM), de 12.000 a 17.731 integrantes de las Fuerzas Armadas.

Desde los inicios de los años 90, a raíz de la guerra civil que afectó a Somalia, se dio inicio a los actos de piratería en las costas de ese país, aumentando y



extendiéndose este tipo de acciones a toda la zona del Golfo de Adén, el Golfo de Omán, el Mar Árabe, el Mar Rojo y el océano Índico.

La primera operación de ataque en contra de centros logísticos de los piratas en tierra se efectuó el 15 de mayo del presente año, de acuerdo a los lineamientos del Consejo de la Unión Europea, en su resolución del 23 de marzo de 2012. Actuaron en forma coordinada medios navales y aéreos de la Fuerzas asignadas a la Operación “Atalanta”, el ataque fue muy efectivo destruyendo varias naves y embarcaciones piratas así como armamento, munición y combustible, todos componentes de la Fuerza regresaron sin daños a sus respectivos buques y bases.

En lo que a la OMI respecta, al término del Comité de Seguridad Marítima en su 90 período de sesiones (MSC 90), a fines del pasado mes de mayo, sobre este importante tema se conocieron los siguientes asuntos y se adoptaron las decisiones que se indican:

El Secretario General de la OMI, Sr. Koji SEKIMIZU, recordó que la resolución A.1044(27): “Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia” había refrendado la postura del Comité en cuanto a que la gente de mar no debería llevar armas de fuego y que el empleo de personal armado a bordo de los buques para incrementar su protección debería ser una decisión individual de los Estados de abanderamiento, una vez que se hubiera realizado una exhaustiva evaluación de riesgos y tras mantenerse las pertinentes consultas con los propietarios de buques interesados.

A su vez, el MSC 90 acordó que:

1. la tenencia de armas de fuego por la gente de mar sigue desaconsejándose firmemente;
2. el empleo de personal privado de protección armada (PPPA) es una medida excepcional que solamente ha de adoptarse en circunstancias excepcionales en la zona de alto riesgo, y que no debería institucionalizarse el empleo de personal armado a bordo de los buques;
3. el empleo de personal armado a bordo de los buques para incrementar su protección debería ser una decisión individual de los Estados de abanderamiento, una vez que se hubiera realizado una exhaustiva evaluación de riesgos y tras mantenerse las pertinentes consultas con los propietarios de buques interesados;

Fuente (<http://www.rnw.nl>)





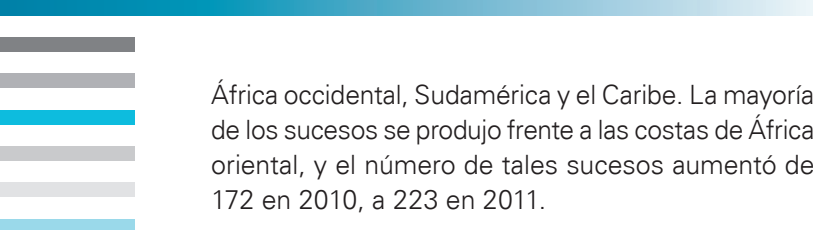
Piratas somalíes capturados a bordo de su embarcación. Fuente: (<http://noticieroconfidencial.com>)

4. los Gobiernos deberían decidir, con carácter de cuestión de política nacional y teniendo en cuenta las orientaciones elaboradas por la Organización, si debería autorizarse a los buques con derecho a enarbolar su pabellón a emplear a personal privado de protección armada y, de ser así, en qué condiciones, e instó a todos los Gobiernos a que divulgaran esa información ampliamente, además de facilitarla a la Organización;
5. la OMI debería elaborar orientaciones para las compañías privadas de protección marítima (CPPM) que complementen las orientaciones existentes para los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños, y para los propietarios de buques, armadores y los capitanes;
6. se requieren orientaciones adicionales para facilitar la elaboración de políticas nacionales y una mayor armonización de las políticas internacionales relativas a la tenencia de armas a bordo. La elaboración de dichas orientaciones no constituye una recomendación ni una sanción del empleo generalizado de personal privado de protección armada (PPPA);
7. la OMI debería elaborar los principios rectores de las normas sobre la contratación de CPPM y PPPA a bordo de los buques; y
8. la OMI debería mantener una estrecha colaboración con la Organización Internacional de Normalización (ISO) para la elaboración de normas internacionales para las CPPM y el PPPA a fin de garantizar la coherencia con las orientaciones de la Organización a este respecto.

En cuanto a la información estadística, esta es la siguiente:

El número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en 2011 que se notificó a la Organización ascendió a 544, en comparación con los 489 ocurridos el año anterior, lo cual supone un aumento de 55 (11,3%) con respecto a la cifra de 2010.

De la información a la que se ha hecho referencia anteriormente, se desprende que las zonas más afectadas en 2011, al igual que en 2010, fueron África oriental y el Lejano Oriente, en particular el mar de la China meridional, seguidas por el océano Índico,



África occidental, Sudamérica y el Caribe. La mayoría de los sucesos se produjo frente a las costas de África oriental, y el número de tales sucesos aumentó de 172 en 2010, a 223 en 2011.

De dicha información se desprende también que en el mismo periodo objeto de examen murieron siete tripulantes, en comparación con las dos víctimas mortales que se registraron en 2010. Según la información recibida, aproximadamente 569 tripulantes fueron tomados como rehenes o secuestrados, en comparación con los 1027 de 2010. A nivel mundial, se notificó que 50 buques habían sido secuestrados, en comparación con los 57 secuestros de buques notificados en 2010.

Al finalizar su período de sesiones, el MSC 90 adoptó una nueva circular MSC.1/Circ.1443 que contiene "Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo"; seguidamente se aprobó la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.2: "Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo" y, finalmente, aprobó la circular MSC.1/Circ.1444 que contiene "Orientaciones provisionales para los Estados de abanderamiento sobre las medidas para prevenir y mitigar la piratería con base en Somalia".

CONCLUSIONES

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha podido determinar que la piratería marítima genera anualmente unos 100 millones de dólares, y es un delito creciente que puede fortalecerse con milicias y guerrillas. El número de ataques de piratas en el Cuerno de África y en otras regiones del mundo sigue aumentando. Esta Organización ha concluido que, la piratería moderna ataca a los barcos de los países con mayor desarrollo económico con criminales y delincuentes de regiones muy pobres, a pesar del despliegue y la vigilancia de las Fuerzas Navales más poderosas del mundo. Se ha podido determinar dos tipos de piratería: en la primera el objetivo es robar

el buque y/o su cargamento, mientras que en el segundo caso es el secuestro de la tripulación del barco, para pedir dinero por su rescate o liberación.

Por su parte la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo competente a nivel global para discutir y adoptar resoluciones vinculantes o recomendaciones en materias de seguridad y protección marítima, ha dedicado un gran esfuerzo para mantener actualizada la normativa que permita al comercio marítimo seguir constituyendo la piedra angular del intercambio comercial y económico entre los Estados de nuestro planeta.

Las Fuerzas Armadas, especialmente las Fuerzas Navales, desplegadas en el área están haciendo sus mayores esfuerzos para lograr derrotar este flagelo, las primeras acciones en contra de las bases en tierra de los piratas somalíes, son una clara advertencia que bajo el mandato de Naciones Unidas y con el beneplácito del gobierno de transición de Somalia, se ha autorizado el empleo de la fuerza letal en contra de quienes no quieren respetar las reglas que impone el derecho internacional.

Sin lugar a dudas la cantidad de las Fuerzas Navales destacadas en las diferentes áreas donde se están efectuando los ataques de piratas en contra de los buques, son insuficientes, una solución alternativa ha sido autorizar el uso de personal privado de protección armada (PPPA) incluso en algunos Estados bandera el empleo de destacamentos militares de protección de buques (VPD).

Esperemos que lo antes posible vuelva a la normalidad la navegación por todos los océanos del mundo, el beneficio será para todos cuando se reduzcan los montos de los seguros que se deben pagar, actualmente, por transitar en las áreas donde operan los piratas.

La lucha en contra de la piratería marítima está avanzando en el sentido correcto.

Colaboración: Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz

AUMENTO DOTACIÓN

En la Academia Politécnica Naval de nuestra Armada de Chile, ubicada en la ex Escuela de Ingeniería, se han graduado al 1º de junio del 2012, dos tipos de cursos básicos. En febrero, 21 Marineros 2º, "Asistentes de Policía Marítima", y en mayo, 87 Marineros 1º, "Seguridad Marítima"; los cuales son el tema de este artículo. Queda pendiente para el 2º Semestre 2012, los dos Cursos de Oficiales Litoral, de los cuales se gradúan a fin de año, 11 Tenientes 2º LT y pasan a 2º año 21 Subtenientes LT. En el caso de la Gente de Mar, son dos cursos de 2º año de Grumetes, compuestos por 8 alumnos del Curso de Meteorología y 19 del Curso Básico Litoral.

Y, ¿cómo es eso de 21 Marineros 2º? y ¿Otro curso de 87 Marineros 1º?... Sí, efectivamente Marineros 2º. Ellos provienen de diferentes sectores, Campus, Escuelas y Especialidades. La figura de Marineros

2º fue creada por el Gobierno pasado, para dar continuidad y apoyo tanto a las FF.AA., como a los Soldados y Marineros Conscriptos que desearan seguir sirviendo a la Patria. Los cuales son elegidos de sus correspondientes mejores antigüedades.

Al respecto, debe tenerse presente que si bien, hace algunos años, el escalafón del Personal Gente de Mar de la Armada consideraba a los Marineros 1º y 2º, el de Marinero 2º fue suprimido, con el objetivo de quedar nivelado con los escalafones del Ejército, Fuerza Aérea y Carabineros, en los cuales, el personal de Marineros 1º, era equivalente a los denominados "Soldados y Carabineros". De esta forma, el escalafón del Personal Gente de Mar de la Armada quedó constituido por: Grumete, Marinero, Cabo 2º, Cabo 1º, Sargento 2º, Sargento 1º, Suboficial, Suboficial Mayor.



Su postulación a este curso puede ser a cualquiera Institución Armada, no importando si es diferente a la que perteneció. Al término de 6 semanas, se graduarán de Marinero 1° L y a los 5 años de permanencia efectiva, son licenciados nuevamente. A los mejores que deseen seguir y cumplan los requisitos reglamentarios, ascienden a Cabo 2°, continuando su carrera normal en la Armada.

Este personal de marineros y soldados conscriptos, son denominado "TROPA PROFESIONAL". En nuestro caso, los 21 alumnos que cursaron ASISTENTE A POLICÍA MARÍTIMA, son provenientes en la mayoría como soldado IM, conscripto Naval y uno de ellos como soldado de nuestro Ejército.

Al preguntar por su elección por la especialidad de Litoral, los Soldados IM manifestaron que fue por afinidad, parientes o cercanía de alguna de nuestras reparticiones de su hogar. Todos los Marineros habían servido en la DIRECTEMAR y CAPUERTOS. El caso del militar es muy simple, tiene un hermano especialista Litoral, el cual lo convenció de que no

existía algo más noble en el mundo que "SALVAR VIDAS".

Ahora bien, qué pasa con los 87 restantes marineros del Curso Seguridad Marítima 2012. Estos marineros al cabo de 14 semanas, divididas en dos módulos, con pruebas semanales y exámenes finales, se gradúan como Marineros 1° de Seguridad Marítima, manteniendo su especialidad básica y pasan a integrarse al escalafón del Litoral de Gente de Mar.

Las especialidades de los Marineros que se graduaron en mayo recién pasado son de: Armamento, Mecánica, Electrónica, Navegación, Comunicaciones, Faros, Maniobra, Radarista, Escribiente, Electricista y Abastecimiento, pasando a integrar el escalafón del litoral usando la piocha correspondiente. Cabe hacer presente que de los 87 especialistas cinco de ellos, son mujeres.

1. M1 L (MC.CI.) Liz IBACACHE Manosalva.
2. M1 L (COM) Carolina COMMER Pradena.



Premiado por primera antigüedad de los cuatro cursos de Seguridad Marítima fue el M1° L (MC. ELN. TC) Richard MANSILLA Lara.



El CN LT Sr. Mario MONTEJO Orellana, en representación del Director General del Territorio Marítimo y MM, saluda a marinero recién graduado.

3. M1 L (ARM) Claudia PÉREZ Pimentel.
4. M1 L (AB) Constanza PARRA Fernández.
5. M1 L (MN) Ana CARRASCO Godoy.

En esta oportunidad, la primera antigüedad de los cuatro cursos de Seguridad Marítima 2012, fue el M1 L (MC.ELN.TC.) Richard MANSILLA Lara. La ceremonia de graduación se efectuó en el patio principal del Campus Charles y fue presidida por el Sr. Director de Educación de la Armada, Comodoro Don Víctor ZANNELLI Suffo, acompañado por el Sr. Subdirector de Seguridad y Operaciones Marítimas, CN LT Don Ricardo BENDEL Vidal, el Sr. Director de la Academia Politécnica Naval, CN Don Pablo LUBASCHER Correa, el Sr. Gobernador Marítimo de Valparaíso, CN LT Don Otto MRUGALSKI Meisser, el representante del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, CN LT Don Mario MONTEJO Orellana, profesores civiles, instructores militares y familiares de los alumnos.

Para finalizar, es propicio reflexionar acerca del significado de este Curso de Seguridad Marítima, que ha finalizado este mes de mayo recién pasado, para los nuevos especialistas. La importancia de la carrera profesional que están iniciando, radica principalmente en el cambio de vida, de destinación y actividad, debiendo asimismo enfrentar los desafíos de su nueva especialidad, exigente, novedosa y apasionante. Esperamos que esta nueva savia que ingresa a nuestro escalafón, sea realimentada con la sabiduría y fortaleza de los Hombres Bravos del Litoral.

“SIEMPRE LISTO”, PARA VELAR POR LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR Y LOS INTERESES MARÍTIMOS DE LA NACIÓN.

ACADEMIA POLITÉCNICA NAVAL
CAMPUS CHARLES
ÁREA LITORAL

Colaboración: Litoral Sr. Juan CASTRO Mardones



S.O.S. Y OTRAS COSAS AFINES EN LA HISTORIA



Guillermo Marconi (1874-1937). Impulsor de la radiotransmisión a larga distancia, así como del desarrollo de un sistema de telegrafía sin hilos (T.S.H.).

La implementación definitiva, en 1997, del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima por la Organización Marítima Internacional (OMI) (referido por los acrónimos SMSSM, o GMDSS), terminó con el uso de la radiotelegrafía Morse.

Sin embargo, todavía queda latente la señal de socorro SOS, que incluso se emplea más allá del ámbito de las telecomunicaciones marítimas. Por ejemplo, podemos ver que las estaciones de teléfonos de emergencia en las carreteras se las identifica con las letras SOS en grandes caracteres.

Con los años se han tejido algunas interpretaciones, quizás antojadizas, sobre el origen de la señal SOS. La más frecuente dice que proviene de las expresiones en inglés "Save Our Ship", o "Save Our Souls". No obstante, algunos estudiosos sobre la historia de las radiocomunicaciones han dado a conocer que antes de la señal SOS se empleaba la señal de llamada CQD, sobre la cual se ha argumentado que proviene de la expresión en inglés "Come Quick Danger". ¿Por qué se adoptaron tales señales? ¿Cuándo se emplearon? ¿Por qué una reemplazó a la otra?

La aplicación práctica de la telegrafía inalámbrica fue hecha posible gracias al científico y empresario italiano Guillermo Marconi a fines del siglo XIX. Hasta entonces, los buques fuera del alcance visual de la costa o de otras naves se encontraban totalmente aislados, y no se sabía de ellas hasta que llegara al algún puerto desde donde podían informar sobre su arribo o fueran vistas por otros barcos, los que posteriormente podrían informar sobre ellas. Así, un buque podría desaparecer totalmente sin que nadie diera cuenta de ello.

Marconi, previendo que la telegrafía sin hilos no estaba en condiciones de competir comercialmente con los servicios telegráficos terrestres, concentró sus esfuerzos en las comunicaciones buque-tierra. Los buques equipados con telegrafía inalámbrica, de ahí en adelante no estarían totalmente aislados. Esto dio origen a la empresa Marconi Company en Inglaterra, que no solo se dedicó a la construcción e instalación de equipos radiotelegráficos, sino que también proveía de Oficiales Radiotelegrafistas para a los buques.

La primera vez que un buque empleó la radio para pedir auxilio fue en marzo de 1899. El buque-faro "East Goodwin" que marcaba la costa al SE de Inglaterra, en

el canal Inglés, el cual fue embestido por el SS “R.F. Matthews” en medio de una densa niebla matinal. La señal de socorro fue transmitida a una estación costera ubicada en South Foreland, desde la cual se coordinaron las operaciones de socorro.

Hacia el año 1904, ya habían muchas naves equipadas con radio. Por esos mismos años también en Chile, se hicieron las primeras experiencias de radiotelegrafía en naves de la Armada y también la inmediata instalación de las primeras Radio Estaciones Navales en tierra. Los primeros radiotelegrafistas de a bordo, tanto en Europa como en Estados Unidos, provenían de los ferrocarriles y de los servicios postales, donde, obviamente, nacieron los primeros códigos y abreviaturas empleadas en las comunicaciones por radio.

En Inglaterra, se implementó el uso de la señal CQ a través de las líneas terrestres como llamada general para dar la señal de la hora, con el fin de ajustar los relojes, y también para transmitir otras informaciones. La señal CQ fue adoptada también como llamada general en los demás servicios telegráficos. De este modo, se ganaba mucho tiempo, toda vez que con una sola transmisión se transcribía la información a varias estaciones. Este fue el comienzo de las difusiones (broadcast). Naturalmente, dichos telegrafistas llevaron la señal CQ al naciente servicio móvil marítimo de radiocomunicaciones, como señal de llamada general, tanto a bordo como en las estaciones costeras.

En la Primera Conferencia Internacional sobre Radiotelegrafía, los italianos recomendaron el uso de la señal “SSSDDD” en caso de una emergencia. Anteriormente, en los servicios telegráficos, se empleaba la señal “DDD” para significar que a continuación se transmitiría un mensaje muy urgente. El origen de “SSS” no es bien conocido, pero se supone que proviene de la primera letra de la palabra “ship”. De este modo, la señal indicaría que un barco se encuentra en emergencia y las demás estaciones debían dejar el canal libre para permitir el tráfico de socorro. Aunque esta proposición se discutió, no se adoptó ningún acuerdo al respecto, dejándola para una próxima reunión.

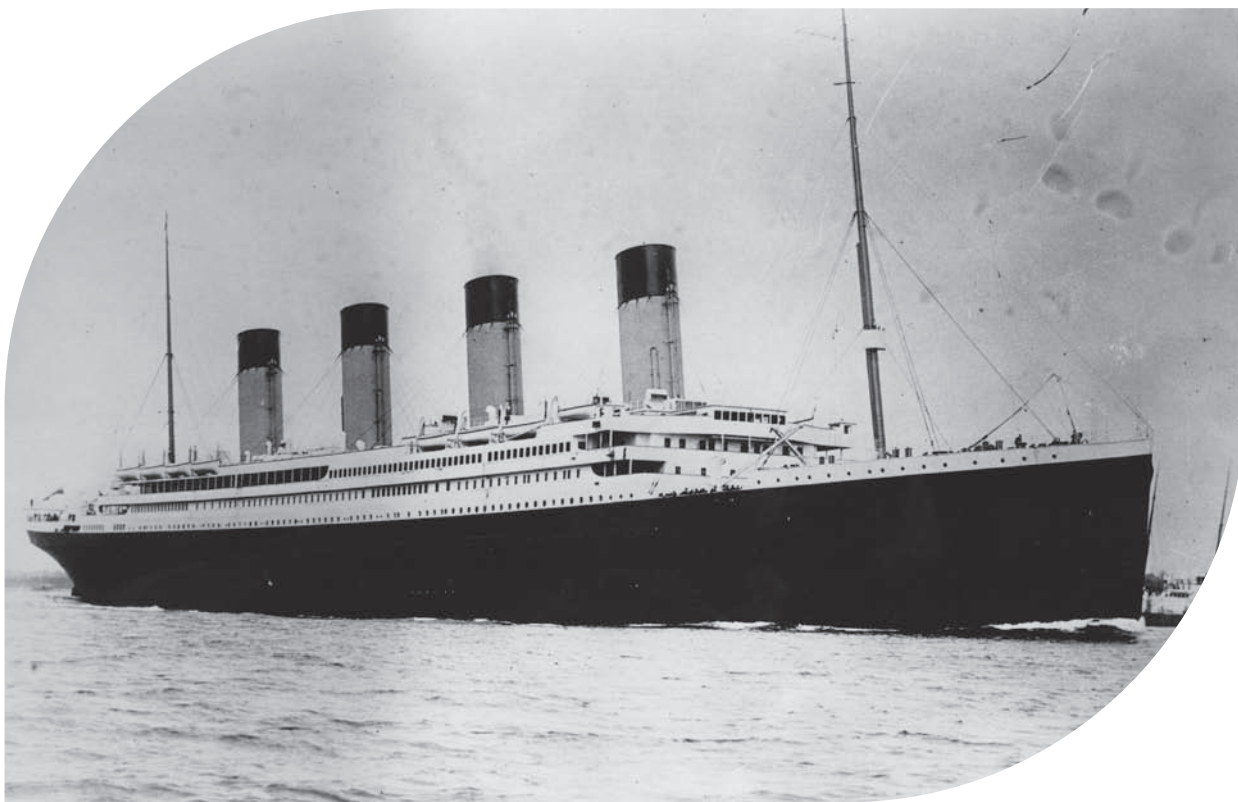
A falta de una decisión sobre la llamada de socorro en el Congreso de 1903, al año siguiente la Compañía Marconi sugirió el uso de “CQD” como señal de socorro. Aun cuando generalmente se aceptó que CQD significaba “Come Quik Danger”, lo cierto es que ello era la señal de llamada general “CQ” seguida de la letra “D”, de la palabra inglesa “Distress”.

En las audiencias del Senado de Estados Unidos para investigar sobre el desastre del “Titanic”, el Senador William Smith preguntó a Harold Bride, el Radiotelegrafista sobreviviente: ¿Está CQD formada por la primera letra de tres palabras, o es solamente un código?; Bride respondió *“Es solamente un código, señor”*. Marconi también testificó: *“Es una señal convencional que fue introducida originalmente por mi Compañía para expresar un estado de socorro o peligro por parte del buque que la transmite”*.

En la Segunda Conferencia Radiotelegráfica, Berlín 1906, se introdujo en la agenda nuevamente la cuestión sobre la señal de socorro. Entonces se eligió la señal “SOS” (La señal “NC”- Necesito auxilio inmediato – usada por Estados Unidos, no fue adoptada, aunque permanece como señal de socorro en el código de señales visuales por banderas hasta nuestros días). Habría que recordar que desde los comienzos de las radiocomunicaciones, existió una permanente pugna entre las posiciones de los países de Europa con las de los Estados Unidos de América sobre las normas y reglamentos en las telecomunicaciones.

Debido a que la Conferencia se realizó en Alemania, se argumenta que “SOS” procede de la señal “SOE”, utilizada por los alemanes como llamada general, y que se habría objetado el uso de la letra “E”, porque en el código Morse es un simple punto, difícil de copiar en condiciones adversas de ruido, por lo que fue sustituida por la letra S que en Morse son tres puntos. Así, “SOS”, tres puntos, tres rayas y tres puntos, sería siempre bien interpretada.

Sin embargo, dichos argumentos no serían ciertos si se tiene en cuenta que los alemanes ya empleaban “SOS” como señal de socorro con anterioridad a la Conferencia de Berlín de 1906. La revista “The



Durante la investigación sobre el desastre del "Titanic", Guillermo Marconi dio a conocer que se encontraba experimentando con un dispositivo que podría ser empleado como una alarma automática para señales de socorro.

Electrician", del 5 de mayo de 1905, publica bajo el título "German Regulations for the Control of Spark Telegraphy ", entre otras cosas, lo siguiente:

...- -... "Señal de Socorro" (Notzeichen). Esta será repetida por un barco en peligro hasta que todas las demás estaciones hayan detenido su trabajo"

Desafortunadamente, las actas de la Conferencia de 1906 no dejaron establecidos ni los argumentos ni las discusiones sobre el origen de la señal "SOS" definitivamente adoptada. El anuario de Marconi de 1918 (Yearbook of Wireless Telegraphy and Telephony) señala; "Esta señal (SOS) fue adoptada simplemente teniendo en cuenta su facilidad de irradiación y su carácter inconfundible. No existe nada especial sobre el significado de las letras y es incorrecto colocar puntos entre ellas" (esto es SOS y no S.O.S.). "Las interpretaciones populares de "SOS", "Save Our Ship", "Save Our Souls" o

"Send Out Succour" simplemente no son válidas. Las estaciones que escuchen esta señal deberán cesar inmediatamente su tráfico hasta que la emergencia haya terminado y estarán dispuestas a responder la llamada de socorro".

Aunque el empleo de la señal "SOS" fue oficialmente ratificado en 1908, la señal "CQD" se mantuvo por muchos años, especialmente en los servicios británicos donde se había originado. Los documentos sobre las declaraciones de Harold Bride, el Segundo Oficial de Radio del "Titanic" y el registro del SS "Carpathia" indican que la nave en peligro usó primero "CQD" para pedir auxilio. Cuando el Capitán Smith le dio orden al Primer Oficial de Radio Jack Phillips que pidiera ayuda, este transmitió seis veces la señal "CQD" seguida por el distintivo de llamada MGY, del "Titanic". Posteriormente, a sugerencia de Bride Phillips, intercaló las llamadas con la señal "SOS".

En el libro "SOS to the Rescue" del año 1935, el autor Karl Baarslag, al referirse a la señal "SOS", relata: "Aunque ella fue adoptada internacionalmente en 1908, no desplazó completamente la anterior señal "CQD" del afecto de los operadores británicos". "Marconi en su testimonio al Senado de Estados Unidos, sobre el desastre del "Titanic" dijo, "Yo podría asegurar que la señal internacional [SOS] es realmente menos conocida que la señal de la Compañía Marconi [CQD]" (Es interesante recordar que Marconi se encontraba en Nueva York donde esperaba regresar a Inglaterra en el "Titanic").

La primera vez que un barco pidió auxilio por radio en los Estados Unidos fue el año 1905. Frente a la isla Nantucket, al sur de Cape Cod, Massachusetts, el operador del buque-faro "Relief Ship N° 58" transmitió "HELP" en código Morse Internacional y en código Morse Americano (Por entonces los buques transatlánticos empleaban el Morse Internacional mientras que los costeros empleaban el Morse Americano). Este último se utilizó hasta 1912. A partir de ese año todos los buques adoptaron el Morse Internacional. Sin embargo, el Morse Americano se empleó por muchos años más en los Grandes Lagos. La llamada "HELP" del "Relief Ship N° 58" fue respondida por una Radio Estación de Naval ubicada en Rhode Island.

El rescate de 1.500 pasajeros y las tripulaciones del "Republic" y del "Florida" en el Mar Báltico en enero de 1909, fue un hito importante en la historia del uso de la radiotelegrafía como elemento importante para el socorro marítimo. El "Republic" de la compañía White Star, fue embestido en medio de la niebla por el italiano "Florida". El radiotelegrafista Jack Binns del "Republic" transmitió la señal "CQD" (El "Florida" no estaba equipado con radio). El "Baltic" fue al rescate después de buscar al "Republic" en medio de la niebla por muchas horas. Este evento hizo que la industria marítima tomara conciencia sobre la importancia de equipar los barcos con radiotelegrafía.

El número de barcos radioequipados creció rápidamente después del desastre del "Republic". Por ejemplo, a fines de 1909, la Compañía Marconi

era propietaria y operaba 143 estaciones a bordo. En 1911, este número creció a 303 estaciones y a fines de 1912 ya eran 580 (por entonces los barcos arrendaban las radioestaciones incluyendo los radio operadores, práctica que se mantuvo por muchísimos años, incluso hacia fines de la década de 1970).

El Bureau de Navegación del Departamento de Comercio de Estados Unidos, en su publicación "Important Events in Radio Telegraphy" del año 1916, registra desastres marítimos en los cuales la radiotelegrafía jugó un rol importante en operaciones de rescate en el mar y en los Grandes Lagos. Entre 1899 y 1908, hubo nueve eventos, en 1909 hubo 18 y en 1915, 35 casos de rescate. La siguiente cita también muestra la importancia de la radiotelegrafía a bordo: "Noviembre 1914 – Las tormentas en los Grandes lagos destruyeron 19 naves, ninguna de las cuales poseía equipo de radio. Todas las demás naves que tenían un aparato de radio instalado, recibieron los avisos de que se avecinaba una tormenta y pudieron ponerse a resguardo".

El primer registro que se tiene sobre empleo de la señal "CQD" por un buque norteamericano, ocurrió fuera de las costas de California por el vapor "Santa Rosa", según cuenta en su memoria "My San Francisco Story of the Waterfront and the Wireless", publicada en 1965, el Comandante Richard Johnstone. El primer registro del uso de la señal "SOS" en Estados Unidos fue en agosto de 1909. El operador T.D. Haubner del SS "Arapahoe" pidió ayuda por radio cuando su buque perdió la hélice cerca de Diamond Shoals, alguna vez llamado "Cementerio del Atlántico". La llamada fue escuchada por la estación de United Wireless "HA" en el cabo Hatteras.

Unos pocos meses más tarde, el SS "Arapahoe" recibió una llamada "SOS" del SS "Iroquois". Por entonces al R/O "Haubner" se le distinguió por ser el primero en estar involucrado en el uso de la señal "SOS" en dos eventos, el primero como transmisor y el segundo como receptor. Como siempre, siendo muy lento para reconocer las normas internacionales de radio, Estados Unidos no adoptó oficialmente la señal de socorro "SOS" hasta 1912.



Telégrafo

Junto con “CQD” y “SOS” se introdujeron las señales de urgencia: XXX y seguridad: TTT. Si bien el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT definió con suficiente precisión el significado de cada una de ellas, la explicación en forma simple sobre su empleo se puede resumir como sigue:

SOS SOS SOS, indica que una nave, aeronave u otro vehículo se encuentra en peligro inminente y necesita auxilio inmediato. Por ejemplo, un buque con seria inundación, incendio sin control; cualquier accidente que aconseja evacuar la tripulación.

XXX XXX XXX indica que a continuación la estación transmitirá un mensaje relativo a la seguridad de un barco, una aeronave, u otro vehículo o una persona a la vista. Por ejemplo, una situación incertidumbre respecto de una embarcación cuya situación se desconoce; la caída de una o más personas por la borda.

TTT TTT TTT – a continuación se transmitirá un aviso importante sobre la seguridad de la navegación. Por ejemplo: prácticas de artillería; presencia de derelictos, troncos o hielos a la deriva o un aviso urgente de temporal. Esta señal no se debe utilizar precediendo los boletines de seguridad que se transmiten a horarios fijos.

También se ha empleado la señal “MÉDICO” por los barcos que necesitan asistencia médica. Durante la Segunda Guerra Mundial se utilizó la señal “SSSS”, para indicar la presencia de submarinos.

Cuando se introdujo la radiotelefonía en el servicio móvil marítimo, se establecieron señales equivalentes a SOS, XXX, y TTT, con los mismos significados, que podríamos resumir como sigue:

“SOS” = “Mayday Mayday Mayday” (así tres veces) Se pronunciada “medé”, como la expresión



francesa “m’aider”, que significa “ayúdenme”. No debería ser pronunciada como en inglés “May Day” (mei dei), como a menudo se observa en películas de origen norteamericano.

“XXX” = “Securité Securité Securité” (igualmente, tres veces) Traducido del francés significa simplemente “Seguridad”. Se refiere fundamentalmente a la seguridad de la navegación. Al respecto, cabe recordar que, debido a que en nuestro idioma la palabra “seguridad” tiene dos traducciones en el idioma inglés (security y safety), en la OMI fue necesario precisar que “security” se traducirá como “protección” y “safety” se traducirá como “seguridad”.

“TTT” = “Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan” (también tres veces). Proviene del francés “panne”, que significa “accidente” o cualquier otro contratiempo. Es así como ante una falla, principalmente en un vehículo, decimos que tenemos una “pana”, es nuestra particular traducción para “panne”.

Durante la investigación sobre el desastre del “Titanic”, Guillermo Marconi dio a conocer que se encontraba experimentando con un dispositivo que podría ser empleado como una alarma automática para señales de socorro. Luego de recibir una serie de señales, este dispositivo haría sonar una campanilla. Nació así el auto-alarma radiotelegráfico. Este dispositivo fue puesto en servicio por algunas naciones europeas. Más tarde su existencia a bordo tuvo como consecuencia la eliminación del segundo operador. Debido a que el sistema de auto-alarma era poco confiable, porque a menudo se activaba por los ruidos e interferencias, las autoridades norteamericanas lo declararon poco confiable e incapaz de sustituir al segundo operador. Sin embargo, poco tiempo después, en 1934, declararon como obligatorio el uso del autoalarma a bordo.

En la Tercera Conferencia Internacional Radiotelegráfica, 1912, se acordó que los buques utilizarían para la señal de socorro la longitud de onda de 600 metros, equivalente a 500 kHz. También se establecieron los períodos de silencio entre los minutos 15 al 18 y 45 al 48 de cada hora, que se

marcaron con un sector rojo en los relojes de los buques, como más tarde se hizo con los minutos 00 al 03 y 30 al 30. El primero para radiotelegrafía y el segundo para radiotelefonía. Ninguna estación debía transmitir en esos períodos de silencio.

En la Tercera Conferencia Radiotelegráfica Internacional, se encontraba muy fresco el recuerdo del desastre del “Titanic”, particularmente entre los delegados británicos. Consecuentemente, muchos trabajos posteriores se hicieron teniendo siempre presente la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, sobre lo cual también se realizó el primer Convenio Internacional.

La literatura de los comienzos y finales del siglo 20, está llena de eventos en que fue fundamental la radiotelegrafía para salvar vidas en naufragios al mismo tiempo evitar la ocurrencia de muchos accidentes.

PALABRAS FINALES

El autor recuerda con emoción y nostalgia su propia historia; desde cuando muy joven sintió pasión por las radiocomunicaciones y construyó con sus propias manos y algunos “cachureos” un transmisor de HF por allá por el año 1958; cuando estudió radio en un curso por correspondencia; cuando en 1965 integró un Curso de Aspirantes a Oficiales para la Marina Mercante en la entonces Escuela de Telecomunicaciones y Electrónica de la Armada; cuando sirvió en la Marina Mercante como Oficial Radiotelegrafista; y, finalmente, como el último oficial especialista en Telecomunicaciones del Escalafón de Inspectores del Servicio del Litoral (IL), sin dejar de mencionar su participación en la modernización de las estaciones costeras dependientes de la DGTM y de MM y Jefe del Servicio de Telecomunicaciones Marítimas entre 1989 y 1996, por lo que acepta con orgullo el apelativo de “huero”, sobre lo cual podríamos referirnos en otro escrito similar a este.

Colaboración:
Litoral Sr. Jorge Enrique SOBENES Muñoz



BITÁCORA DE LA COFRADÍA

La *Capitanía Marítima*, con el propósito de informar a los cofrades y dejar un testimonio de las principales actividades realizadas en el último período anual, a continuación detalla los eventos, reuniones y hechos más importantes ocurridos o desarrollados en el período comprendido entre el 1 de agosto de 2011 y 30 de junio de 2012.

1.- CAPITANÍA MARÍTIMA

Acorde con lo establecido en el Capítulo V, artículo vigésimo octavo de los Estatutos de la Cofradía, cada dos años debe renovar su Directorio, por lo que en el mes de agosto de 2012, se han de realizar las elecciones para elegir a los nuevos integrantes de la *Capitanía Marítima* que, en este caso, deberán regir los destinos de la Cofradía por el período 2012 – 2014.

Por lo señalado, la actual *Capitanía Marítima* deberá entregar el mando de la Cofradía, al nuevo Directorio elegido, durante la celebración de su décimo octavo aniversario.

La actual *Capitanía Marítima* está conformada por los siguientes cofrades:

Litoral Presidente
Litoral Vicepresidente
Litoral Secretario
Litoral Tesorero
Litoral de Relaciones Públicas
Litoral de Eventos
Litoral Comisión Profesional
Litoral Pro Secretario
Litoral Pro Tesorero
Litoral Pro Director de Eventos

Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz
Litoral Sr. Manuel COFRE Muñoz
Litoral Sr. Alberto PONCE Godoy
Litoral Sr. Germán VALDIVIA Ibarra
Litoral Sr. Manuel MORENO Chávez
Litoral Sr. Juan CASTRO Mardones
Litoral Sr. Erwin FORSCH Rojas
Litoral Sr. Víctor RUIZ Fernández
Litoral Sr. Miguel CHÁVEZ Bolleli
Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo

2.- REGISTRO DE MATRÍCULAS

a) Litorales Inscritos: Al 30 de junio de 2012, se registran 154 litorales matriculados activos.

b) Altas: Durante el período considerado entre julio de 2010 y julio de 2011 han ingresado los siguientes nuevos cofrades:

- T1° LT Eduardo LETELIER Vidal, Rol N° 186, a/c del 1 de septiembre de 2011
- T2° LT Eduardo JARA Arismendi, Rol N° 187, a/c del 1 de octubre de 2011

- CF LT Juan VILLEGAS Vira, Rol N° 188, a/c del 1 de noviembre de 2011
- STTE LT Felipe CASTILLO Belmar, Rol N° 89, a/c del 1 de noviembre de 2011
- STTE LT Francisco CURRIECO Sepúlveda, Rol N° 190, a/c del 1 de noviembre de 2011
- T1° LT Edgardo PALMA Castro, Rol N° 191, a/c del 1 de junio de 2012
- T2° LT Rafael QUIJADA Córdova, Rol N° 192, a/c del 1 de junio de 2012
- T1° LT Ricardo ASTUDILLO Durán, Rol N° 193, a/c del 1 de julio de 2012

c) Bajas:

- CN LT José Miguel DEL CAMPO Reyes (Q.E.P.D.), Rol N° 128, por fallecimiento el 29 de junio 2012.

3.- ACTIVIDADES MÁS IMPORTANTES DEL PERÍODO AGOSTO 2011 • JUNIO 2012

ASAMBLEA ORDINARIA ANUAL Y RECALADA DEL MES DE AGOSTO

Con fecha 20 de agosto de 2011, en el surgidero del Club Naval de Campo de las Salinas, siendo las 20:00 horas, se inició a la Asamblea Ordinaria Anual, a la que asistió un total de 30 cofrades activos.

El litoral Presidente abre la sesión, dando la bienvenida a los cofrades asistentes y agradece su presencia y apoyo. A continuación solicita litorales voluntarios para actuar como Ministros de Fe para firmar el Acta de la Asamblea en representación de todos los socios asistentes, siendo designados los litorales J. Pablo HEUSSER R., Carlos SEPÚLVEDA P. y Juan GAJARDO R. Asimismo, se nombra como Inspector de Cuenta Suplente, al litoral Luis PAZ A. La Asamblea aprueba por unanimidad los nombramientos señalados.



Asistentes a la Asamblea Anual



Cofrades asistentes a la exposición de la Memoria Anual

A continuación y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 53 de los Estatutos, el litoral Presidente procedió a dar lectura a la Memoria Anual, con apoyo de un Data Show, que comprendió los siguientes temas:

1. **Organización:** Donde se deja constancia de la actual Directiva que rige los destinos de la Cofradía y del registro de socios activos vigentes al 31 de julio que alcanzaba a 146 litorales.
2. **Síntesis de la gestión del Directorio:** Reseña de las actividades realizadas en el período, incluyendo, entre otras, las *recaladas*, entregas de premios y asistencia a ceremonias en representación de la Cofradía.
3. **Síntesis del Balance Semestral:** Informe del Balance Semestral, donde se establece los ingresos y egresos del período y el saldo existente. Se identifica como el principal

ingreso, el que proviene de las cuotas sociales de los cofrades.

Terminada la exposición de la Memoria y Balance Semestral, el litoral Presidente solicita a la Asamblea su veredicto, la que aprueba por unanimidad y con un voto de aplauso, ambos documentos.

Finalmente, el litoral Presidente pone término a la Asamblea Anual, reiterando los agradecimientos a los cofrades asistentes, dándose por cerrada la reunión a las 21.05 horas. A continuación se invitó a los cofrades a pasar a un comedor reservado del Club, para realizar la *recalada* correspondiente al mes de agosto, que consideraba un rico rancho, aguada y combustible.

Luego de compartir unos gratos momentos de amistad y camaradería, el litoral Presidente dio por terminada la recalada y procedió a abrir el portalón.



RECALADA DE ANIVERSARIO

El 9 de septiembre de 2011 a las 13:00 h, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se realizó la *recalada* de aniversario, para conmemorar los 17 años de existencia de nuestra corporación.

En la ocasión, asistieron 35 cofrades, además del Vicealmirante don Enrique LARRAÑAGA Martín, el Contralmirante LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne, el Contralmirante LT Sr. Guillermo SILVA Gajardo y dos litorales no cofrades invitados. El litoral Presidente y otros miembros de la Capitanía Marítima recibieron a los concurrentes en un salón del 2° piso del Club, procediéndose a disfrutar de un cóctel, para a continuación tomar la foto oficial de la *recalada*.

Luego de la sesión de fotos, el litoral Presidente invitó a los asistentes a pasar al comedor ubicado en el salón "Independencia", dando posteriormente inicio a la celebración con las palabras de bienvenida a todos los presentes y el brindis tradicional de la Cofradía.



Asistentes a la recalada junto al Litoral Presidente

Invitados y cofrades asistentes a la *recalada* de Aniversario





Tesorero recaudando faros y balizas, y asistentes a recalada

Después de disfrutar del rancho ofrecido, el litoral Presidente Sr. Ramón VELÁSQUEZ D. dio lectura al discurso conmemorativo, saludando y congratulando en primer lugar al Servicio del Litoral y todos sus integrantes, por su Centésimo Sexagésimo Tercer Aniversario, resaltando el prestigio alcanzado por la DIRECTEMAR, gracias a la labor desarrollada por todos sus integrantes y, en especial, por el apoyo y lealtad de los especialistas litoral.

Asimismo, recordó el aporte entregado por los viejos litorales, quienes sentaron las bases para el futuro del Servicio. También recordó y resaltó la histórica incorporación a la especialidad, a principios del año 2011, de las primeras guardiamarinas, quienes, sin duda, representan un cambio trascendental y sin retorno en la tradición de la Armada.

Luego del discurso conmemorativo, el litoral Presidente don Ramón VELÁSQUEZ y el Litoral Mayor don Jorge MARTIN procedieron a imponer la insignia de la Cofradía al litoral Sr. Eduardo LETELIER Vidal, la que simboliza el espíritu de la Cofradía y constituye la credencial visible de pertenencia a ella. El nuevo



El nuevo cofrade Teniente 1° LT Sr. Eduardo LETELIER Vidal, recibe la insignia y las congratulaciones del Litoral Mayor

cofrade ingresó a la corporación con fecha 1 de septiembre de 2011. Su *balandra* es la Sra. Francisca PALMA Plaza.

Posteriormente, el Litoral Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ Muñoz leyó el *Boletín Meteorológico*, por el cual informó de los acaecimientos ocurridos desde la última recalada del mes de agosto, además de recordar a los cofrades que durante el mes de septiembre celebran el cumplimiento de nuevas millas navegadas, pidiendo un aplauso de estímulo y congratulaciones para todos ellos.



A continuación y como ya es tradicional, se procedió a distribuir el nuevo ejemplar de La revista BONANZA, publicación confeccionada con el aporte de artículos profesionales, anécdotas y vivencias de los propios cofrades.

Finalmente, luego de degustar el rico rancho acompañado de aguada y combustible y de gratos momentos de camaradería, el Litoral Presidente agradeció la asistencia a la recalada y se declaró portalón abierto.

Asistentes a la recalada

Entrega de la revista BONANZA por los litorales G. VALDIVIA y M. MORENO



PUERTO CERRADO

El 15 de septiembre de 2011, falleció el ex cofrade CF LT (R) don Francisco SANTANA Gómez (Q.E.P.D.), luego de sufrir una dolorosa y larga enfermedad.

El Comandante SANTANA se retiró de la Armada luego de servir en diferentes reparticiones del Servicio del Litoral, entre las que puede señalarse la Gobernación Marítima de Castro, donde se desempeñó como Gobernador Marítimo durante el año 1989.

El Comandante SANTANA fue socio fundador de la Cofradía, participando en la reunión fundacional de la misma, realizada en agosto de 1994. Se desempeñó por varios períodos como litoral Secretario de la Capitanía Marítima y, por razones de residencia, solicitó el retiro de la misma con fecha 30 de septiembre de 2002. La *Capitanía Marítima* lamentó su deceso y entregó a su esposa y familia su pésame por tan dolorosa pérdida, participando en sus exequias.

RECALADA CON BALANDRAS



Balandras recibiendo la bienvenida del Litoral Presidente

El sábado 22 de octubre, a las 20:30 horas, en el *surgidero* del Club Naval de Campo de las Salinas, se dio inicio a la *recalada* que convocó a los cofrades con sus *balandras*, ocasión que asistieron un total de 24 cofrades *abarloados* a sus respectivas *balandras*, más dos litorales que en uso de sus facultades como *Patrón de nave* optaron por asistir solos.

Se inició la reunión con la bienvenida a las *balandras* y la entrega por parte del Litoral Presidente, de una rosa que simbolizaba el afecto y alegría de contar con su asistencia y apoyo.

Entre los asistentes a la *recalada* estaba el cofrade Daniel SARZOSA Bustos, quien reside en

Talcahuano, donde se desempeña como Fiscal Marítimo en su Gobernación Marítima. El Litoral SARZOSA asistió a la recalada después de mucho tiempo sin que pudiera hacerlo, acompañado de su *balandra* Antonia VERGARA; la Cofradía les brindó una especial bienvenida.

Posteriormente, se disfrutó el rancho ofrecido (carnes a las brasas y ensaladas), las que tuvieron muy buena recepción por parte de los cofrades y las *balandras*, las que fueron acompañadas por el correspondiente *combustible*.

Durante el rancho, el Litoral Secretario, cofrade Alberto PONCE G., leyó el *Boletín Meteorológico* con los acaecimientos registrados en el mes anterior, informando también de los cofrades que *cumplían millas navegadas* en el mes de octubre.



Asimismo, el Litoral Presidente a nombre de los cofrades y, en especial de la *Capitanía Marítima*, tomó la palabra y además de hacer un recuento de los acaecimientos del año y los eventos realizados, agradeció la asistencia de las *balandras*, recordando que

Cofrade Daniel ZARZOSA, su balandra Antonia VERGARA y Litoral Presidente





*Balandras disfrutando de **aguada** y **combustible** durante el cóctel*

es la única vez en el año en que se reúnen junto a los cofrades en la *recalada* que se realiza tradicionalmente todos los meses de octubre. Terminado el *rancho* se dio paso al baile amenizado por un Dj que sirvió para amenizar la velada y bajar el rico *rancho* ofrecido,

además de continuar con la amena conversación y entre los cofrades y sus *balandras*. Siendo las 01:30 horas el Litoral Presidente puso término a la *recalada*, agradeciendo la asistencia de los cofrades y las *balandras* y procedió a abrir el portalón.



Cofrades y balandras haciendo gala de sus dotes de bailarines



Cofrades y balandras compartiendo durante la *recalada*



RECALADA DE FIN DE AÑO

La última recalada del año se realizó el día 2 de diciembre, a mediodía, en el quincho de las Direcciones Técnicas en Playa Ancha, a la que asistieron 45 cofrades quienes disfrutaron de unas ricas carnes a las brasas, además de *aguada* y *combustible*. Entre los participantes, estaba el cofrade Sr. Jorge AHUMADA Carrera quien reside en Puerto Montt, donde se desempeña como Inspector en la Gobernación Marítima de esa ciudad.



Cofrades asistentes a la recalada donde se puede ver al cofrade puertomontino J. AHUMADA



Se dio inicio a la *recalada* con el tradicional brindis de la cofradía. Luego de ello y durante la hora de rancho y la degustación de unas excelentes empanadas y choripán, el Litoral Secretario don A. PONCE, leyó el *Boletín Meteorológico*, incluyendo las actividades realizadas en el período como las referidas a la renovación

de la Personalidad jurídica de la Cofradía y la lectura de los nombres de los cofrades que *cumplían millas navegadas* en el mes de diciembre.

Posteriormente, el Litoral Presidente tomó la palabra, dando la bienvenida a los cofrades, en especial al litoral



Otros litorales asistentes y el cofrade B. Badilla (izq.) preparándose para degustar un choripán



J. AHUMADA. Asimismo, informó de la situación de salud que enfrentaban los cofrades Alejandro ROSS U. y Felipe SILVA T., deseando a ambos una feliz y pronta recuperación. Enseguida procedió a desear mucho éxito al cofrade Manuel ARAVENA G. quien partía a residir en Valdivia.

Continuó sus palabras, deseando al cofrade Manuel COFRÉ L. un año muy exitoso y con *viento a un largo*, al asumir como Gobernador Marítimo de Valdivia. El Litoral Presidente puso término a su



OLMA haciendo uso de la palabra



Otros cofrades durante la *recalada*



Cofrades departiendo durante el rancho

intervención, deseando a todos los presente una muy feliz navidad y un nuevo año pleno de dicha, prosperidad y ventura familiar.

A continuación, se procedió a imponer la insignia de la cofradía al Litoral Sr. Felipe ZAMBRANO Iribarra,

la que fue entregada por el Litoral Presidente y el OLMA CA LT Sr. Iván VALENZUELA B.

Terminada la imposición de insignia, el OLMA (Oficial Litoral más antiguo) tomó la palabra para agradecer la invitación y hacer un recuento del avance que ha experimentado del Servicio del Litoral y planes en ejecución, para finalmente reiterar su apoyo a la Cofradía.

Siendo las 15:00 horas el Litoral Presidente dio por terminada la *recalada* de fin de año y decretó portalón abierto.



OLMA colocando insignia al cofrade Felipe ZAMBRANO Iribarra

ENTREGA DE PREMIOS EN ESNAVAL Y APOLINAV

El 5 de diciembre de 2012 a las 18:00 horas se realizó la ceremonia de término de año y premiación en la APOLINAV, asistiendo en representación de la Cofradía, el Litoral Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ M. y el Litoral Secretario Sr. Alberto PONCE G.

El primer lugar académico en el curso de la especialidad litoral, fue obtenido por el Teniente 2º LT Sr. Francisco ORTIZ Besoain, quien entre otros estímulos, recibió un premio otorgado por la Cofradía, el que fue entregado por el Litoral Vicepresidente y el Litoral Secretario, a nombre de todos los Litorales.



El Teniente ORTIZ (1º Lugar) recibiendo premio de la Cofradía



Teniente AEDO recibiendo premio entregado por litoral Vicepresidente de la Cofradía

Acto seguido, se procedió a premiar al Teniente 2º LT Sr. Jorge AEDO Ríos, quien obtuvo el segundo lugar de la promoción, recibiendo también un premio entregado a nombre de la Cofradía, por el Litoral Vicepresidente y el Litoral Secretario.

Al término de la ceremonia el Litoral Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ y el Litoral Secretario Sr. Alberto PONCE, se reunieron con los oficiales premiados y el resto de los oficiales del curso Litoral, compartiendo con ellos, felicitándolos y deseándoles mucho éxito en su carrera como especialista.

Cabe hacer presente que el cofrade don César MORENO Poblete, además de las clases que realiza

a los oficiales de los cursos Litoral, se desempeñó como Profesor Guía del Teniente ORTIZ para la preparación de su Memoria profesional. Igual tarea le correspondió al cofrade don Juan CASTRO Mardones, quien además de ser profesor de los cursos Litoral, le correspondió apoyar y desempeñarse como Profesor Guía del Teniente AEDO.

Posteriormente, el 9 de diciembre se realizó la ceremonia de premiación en la Escuela Naval (ESNAVAL) al término del año académico, ocasión en que en representación de la COFRADÍA, el Litoral Director Sr. Erwin FORSCH Rojas acompañado por el Litoral de RR. PP. Sr. Manuel MORENO Chávez, entregaron un premio de estímulo al brigadier Sr. René ROJAS Contreras del curso Litoral que había obtenido la primera antigüedad de su promoción, estímulo que representaba el reconocimiento y apoyo de la Cofradía a un nuevo integrante del Escalafón Litoral.



Litoral E. FORSCH y litoral M. MORENO entregan premio al brigadier R. ROJAS C.

Al término de la ceremonia, los cofrades junto a otros invitados y autoridades, compartieron con los brigadieres, ocasión en que los representantes de la Cofradía y los dos Contralmirantes LT, departieron con el brigadier ROJAS y los otros brigadieres del curso Litoral que se graduaban.



Brigadier René ROJAS C. y cofrades E. FORSCH R. y M. MORENO C.



Brigadier Sr. R. ROJAS C. con el OLMA CA LT Sr. I. VALENZUELA B., el CA LT Sr. G. SILVA G. y los integrantes de la Capitanía Marítima, cofrades Sr. E. FORSCH R. y Sr. M. MORENO C.

CAMBIO DE MANDO EN LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

El 6 de enero de 2012, en la ciudad de Londres, el OMILONDON, Capitán de Navío LT Sr. Felipe GRACIA Tapia, entregó el cargo de Representante

Permanente Alternativo de Chile ante la Organización Marítima Internacional (OMI), al Capitán de Navío LT Sr. Jorge IMHOFF Leyton, luego de haber permanecido dos años en ese cargo representativo. La ceremonia de entrega del cargo, fue presidida por el Capitán de Navío Sr. Ronald Mc INTYRE Astorga.

El título del cargo asumido por el Comandante IMHOFF, de "Representante Permanente Alternativo de Chile ante la OMI", corresponde al que reconoce la propia Organización Marítima Internacional. Se llama "permanente", ya que la representación está basada siempre en Londres y asiste a todas las reuniones de la OMI.

Se denomina también "alternativo", porque el representante oficial es el Embajador de Chile en la UK y el OMILONDON lo reemplaza en su ausencia. En la práctica, debido a las múltiples actividades que tiene el Embajador, asiste muy poco a las reuniones de la OMI, por lo que el OMILONDON asume la representación en pleno, con todas las prerrogativas del Embajador.

Posteriormente, durante el proceso de entrega de la Representación Permanente Alternativa de Chile, el Comandante GRACIA presentó a su reemplazante al Sr. Koji SEKIMIZU, Secretario General de la OMI, ocasión en que el Secretario General manifestó que esta audiencia para recibir los saludos protocolares de los Comandantes GRACIA e IMHOFF, era la primera actividad oficial que realizaba en su nuevo cargo.

El Sr. Koji SEKIMIZU asimismo agradeció al Comandante GRACIA su gestión y aporte a la OMI durante sus dos años de gestión y deseó mucho éxito al Comandante IMHOFF en su nueva tarea.

Ambos Comandantes, son integrantes de la Cofradía y han participado permanentemente en sus actividades. *La Capitanía Marítima* desea a ambos cofrades mucho éxito y viento a un largo en sus nuevas funciones que, en el caso del Comandante GRACIA, son la de Gobernador Marítimo de Talcahuano.

RECEPCIÓN DE GUARDIAMARINAS EN EL CLUB NAVAL

El 7 de marzo de 2012, se realizó en el Club Naval de Valparaíso, la recepción de Guardiamarinas promoción 2012, la que fue presidida por el Sr. CJA, Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ R., asistiendo entre otros, los Guardiamarinas litoral, el OLMA, C. A. LT Sr. Iván VALENZUELA B. y el Presidente de la Cofradía Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ D.

Durante el desarrollo de la ceremonia y recepción de los Guardiamarinas, el Litoral Presidente y otros litorales presentes en la recepción, compartieron con los guardiamarinas que en breve tiempo se embarcarían en el B. E. "Esmeralda".



Presidente Cofradía Litoral Ramón VELÁSQUEZ Díaz y Guardiamarinas Litoral Diego PÉREZ Cruz y Carlos OPITZ Bastías

OLMA C. A. LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne, Presidente Cofradía Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz y Guardiamarinas LT Sres. René ROJAS Contreras, Luis GÓMEZ Kremer, Carlos REYES Madariaga, Jorge VENEGAS Muñoz, Cristóbal BERNA Armijo, Diego PÉREZ Cruz y Alejandro LEÓN Solari



OFICIALES ESPECIALISTAS LITORAL EN DESTINACIONES ESPECIALES

El Servicio del Litoral y, en especial los especialistas litorales, han experimentado un importante y relevante crecimiento y reconocimiento, lo que ha redundado en que durante el año 2012, los siguientes oficiales han sido destinados a los puestos que se señalan a continuación.

La Capitanía Marítima a nombre de todos los cofrades, congratula a los citados oficiales y les desea mucho éxito profesional, esperando que en el futuro, este listado sea cada vez más extenso.

1. El T1° LT Sr. Renzo CUNEO Loyola, es el 1er Oficial Litoral que participa, a contar del presente año, en el Curso de Oficial Graduado en Ciencias Policiales a desarrollarse en la Academia de Ciencias Policiales de Carabineros de Chile.
2. El CN LT Sr. Jorge IMHOFF Leyton, como OMILONDON, es el Representante Permanente de Chile ante la Organización Marítima Internacional (OMI) y Agregado Naval Adjunto a la Misión Naval de Chile en Inglaterra. Lo acompaña en esa tarea el CC LT Sr. Sergio WALL Olivari.
3. El CN LT Sr. Rodrigo VATTUONE Garcés se desempeña como Agregado Naval de Chile en Panamá.
4. El CF LT SR. Zvonimir YURAS Cárdenas, está destinado como Oficial de Enlace JIATF-S U.S.A. ante La Fuerza de Tarea Interinstitucional Conjunta Sur de EE.UU.
5. El CF LT Sr. Óscar ORTIZ Cisternas, fue designado como Oficial Enlace en Argentina, desempeñándose como Oficial de Intercambio en la P.N.A.
6. El CC LT Sr. Rodrigo POMERI Chamorro fue designado como Oficial de Operaciones Marítimas en Haití.
7. El CF LT Sr. Carlos FREDES Monsalves, se desempeña como Oficial Asesor en el Estado Mayor General de la Armada.
8. El CC LT Sr. Héctor ARAVENA Salazar se desempeña como Comandante del LMD "CIRUJANO VIDELA".
9. Es igualmente importante consignar que desde el año 2008 los Oficiales LT, se encuentran realizando el Curso de Estado Mayor en la ACANAV. En la actualidad, el escalafón cuenta con cuatro Oficiales especialistas en Estado Mayor. Durante el presente año, los alumnos que están cursando son el CC LT Sr. Yerko CATTARINICH García y el CC LT Sr. Sigfrido RAMÍREZ Braun.
10. El CC LT Sr. Dinson BAACK Vásquez y el T1° LT Sr. Sebastián SEPÚLVEDA Zúñiga, que lo iniciará en junio del presente año, están cursando un Magíster en la Universidad Marítima Mundial en Malmö, Suecia.
11. Los Subtenientes LT Sres. Giovanni GRASSI Fuentes y Camilo CIFUENTES García están cursando, a contar del presente año, Ingeniería Naval, especialidad a la que después de muchos años, los litorales han podido acceder, lo que permitirá disminuir la falta de ingenieros para realizar las diferentes y necesarias tareas de control, inspección y apoyo, en lo referido a la construcción, reparación y mantenimiento de los buques mercantes.

OFICIALES DE GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUERTO MONTT PARTICIPARON EN PRIMERA COSECHA DE SALMONES EN JAULAS CON REDES DE ALEACIÓN DE COBRE

El miércoles 11 de abril, el CC Sr. Iván PAUVIF Fuentealba y la Subteniente LT Señorita Marcela LEGOVINI Saif, en representación del Gobernador Marítimo de Puerto Montt, participaron en la primera cosecha de salmón atlántico cultivado en redes de aleación de cobre. La ceremonia realizada contó con la participación del Ministro de Minería, don Hernán de SOLMINIHAC Tampier, autoridades del sector acuícola-pesquero y representantes de empresas salmoneras, utilizando para llegar al fiordo COMAU, en la región de Los Lagos, el crucero "SKORPIO III", hasta llegar al centro de cultivo "Telele", donde se realizó la cosecha.

La importancia de esta cosecha, es la utilización de jaulas de aleación de cobre, las que por las



Durante la ceremonia, el CC Sr. Sr. Iván PAUVIF Fuentealba, el Ministro de Minería Sr. Hernán SOLMINIHAC Tampier y la Subteniente LT Srta. Marcela LEGOVINI Saif.





características inherentes de ese metal, permiten el crecimiento de los peces en un ambiente limpio, con mayor oxigenación (actúa como *antifouling*), reduciendo la concentración de incrustaciones, patógenos, eliminando hongos y moho, evitando el escape de peces y el ataques de depredadores. Además las balsas son 100% reciclables.

Otras virtudes de estas jaulas, es permitir mayor oxigenación de las balsas, en razón de las características inherentes al cobre, permitiendo mayor volumen de cultivo y reducir el costo de operación, estimándose que las jaulas se mantendrán naturalmente limpias, sin obstrucciones, al rechazar las materias orgánicas que se encuentran en los ambientes marinos, por lo que también evitaría la propagación del virus ISA.

Finalmente, según el Director Regional de Comunicaciones de la International Copper Association Latinoamérica (ICA) —entidad dedicada a promover la aplicación y nuevos usos del cobre en Latinoamérica y el mundo—, los principales beneficios de las jaulas de aleación de cobre serían:

- 100% reciclables.
- No acumulan *fouling*, mejorando la oxigenación de los peces y no se adhieren microorganismos durante los 18 meses de crecimiento del salmón, eliminando la necesidad de cambiar las redes.
- Reducen los costos de producción en más de 20%.
- Las propiedades bactericidas del cobre y aleaciones.
- La investigación ha demostrado que los peces en recintos de aleación de cobre crecen más saludables y se genera menor mortalidad.
- La fuerza mecánica y la resistencia las hacen impenetrables para depredadores, como lobos marinos, previniendo la fuga de peces.
- Las mallas de aleación de cobre están fabricadas mediante cobre y zinc, dos metales esenciales para la vida.



RECALADA CON GOBERNADORES MARÍTIMOS

El 19 de abril de 2012 a las 21:00 horas, en el surgidero del Club Naval de Campo de la Salinas, se realizó la primera recalada del año, ocasión en que invitó a participar a los Gobernadores Marítimos que durante esa semana, asistían al Seminario realizado por la DIRECTEMAR. Asistieron los siguientes Gobernadores Marítimos:

• GM ARICA	CN	Juan C. PONS Jara
• GM IQUIQUE	CN LT	Cristian GÁLVEZ Vergara
• GM ANTOF	CN	Francisco AHRENS Angulo
• GM COQUIMBO	CF LT	Juan GAJARDO Romero
• GM HANGA ROA	CF	Claudio MONTENEGRO López
• GM VALPARAÍSO	CN LT	Otto MRUGALSKI Meiser
• GM SN ANTONIO	CN LT	Osvaldo CASTRO Escobar
• GM TALCAHUAN	CN LT	Luis Felipe GRACIA Tapia
• GM VALDIVIA	CF LT	Manuel COFRÉ Lizana
• GM PTO MONTT	CN LT	Antonio AMIGO Jiménez
• GM CASTRO	CF LT	Claudio FIGUEROA Lizama
• GM P. WILLIAMS	CN	Jorge MONTENEGRO López

Asimismo, asistieron a la *recalada* el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas CA LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne y el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, CA LT Sr. Guillermo SILVA Gajardo.

Después de un cóctel realizado en el 2° piso del Club, se pasó a la degustación del rancho preparado en mesas dispuestas en el mismo lugar, ocasión en que antes de dar inicio a la comida, el Litoral Presidente Sr. Ramón VELÁSQUEZ D. hizo uso de la palabra, pronunciando en primer lugar el brindis de la Cofradía para luego dar bienvenida a todos los asistentes.

A continuación, hizo un saludo muy especial a los Gobernadores Marítimos, agradeciendo su asistencia y, al mismo tiempo, deseándoles un año muy exitoso para el cumplimiento de las actividades y tareas realizadas como representantes de la DIRECTEMAR y la Armada.



El Tesorero G. VALDIVIA y el Director suplente M. CHÁVEZ cobrando derechos de *Faros y Balizas*.



Cofrades "más antiguos": Alberto PONCE; J. M. Del CAMPO; Patricio URBINA; Luis PAZ; Ramón VELÁSQUEZ; Gonzalo VERBAL; Enrique PEREIRA y Eduardo OLEA

Resaltó al mismo tiempo la presencia de los Gobernadores Marítimos que eran parte integrante y activa de la Cofradía, los cofrades Otto MRUGALSKI Meiser, Luis GRACIA Tapia, Cristian GÁLVEZ Vergara, Osvaldo CASTRO Escobar, Antonio AMIGO Jiménez, Manuel COFRÉ Lizana y Juan GAJARDO Romero, quienes son nuestro nexo permanente con los especialistas litoral destinados en sus respectivas jurisdicciones.

Asimismo, agradeció al Director General y a los Directores Técnicos, su presencia y su permanente apoyo a las actividades de la Cofradía, situación que ha permitido a la *Capitanía Marítima* realizar y concretar las principales finalidades para la que fue creada.

Hizo también un breve recuento de las principales actividades desarrolladas, destacando entre otras, la publicación de la revista BONANZA, que en la ocasión cumplía 16 años de vida, solicitando la colaboración de los cofrades para su edición del año



Cofrades M. COFRÉ, P. URBINA Y B. BADILLA

en que la Cofradía cumplirá 18 años de existencia. Terminó sus palabras reiterando el agradecimiento de la Cofradía por la asistencia de los invitados y los propios cofrades.



La recalada continuó con la lectura del Boletín Meteorológico por el Litoral Secretario Sr. Alberto PONCE Godoy, con las actividades desarrolladas en el período comprendido entre noviembre 2011 y marzo 2012, informando sobre la entrega de premios en la ESNAVAL y APOLINAV.

También informó, entre otras materias, de la renovación, con fecha 18 de diciembre, de la vigencia de la Personalidad Jurídica de la Corporación y de la distribución de la revista BONANZA a las Autoridades y a los cofrades destinados fuera de la Quinta Región.



Litorales Sr. César CRUZAT Z., Sr. Juan VILLEGAS V, VA Sr. Enrique LARRANAGA M., Gobernador Marítimo de Coquimbo CF LT Sr. Juan GAJARDO R. y litoral Sr. Sebastián SEPÚLVEDA Z.



Gobernador Marítimo de Anfofagasta CN Sr. F. AHRENS y cofrades Sres. P. MESONES, L. PAZ, A. PONCE, E. OLEA, A. SPENCER y L. MUÑOZ



Gobernador Marítimo de Castro CF LT C. FIGUEROA y cofrades F. PINCHEIRA, M. MONTEJO, M. A. RONCAGLIOLO y N. SAAVEDRA



Cofrades Gobernadores Marítimos de Talcahuano e Iquique CN LT L. GRACIA y CN LT C. GÁLVEZ, junto a E. HIDALGO, R. BRAVO, R. VELÁSQUEZ y litoral R. SANTIAGO



Lectura del Boletín Meteorológico a cargo del Litoral Secretario A. Ponce



Imposición de insignias a los nuevos cofrades

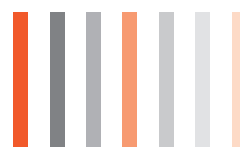
Informó además de los cofrades que estaban en período de carena y sometidos a proceso de afinamiento y ajuste de motores junto a una rigurosa inspección de máquinas, deseando a los litorales Sres. Felipe SIVA Tomasoni y Alex SPENCER Cooper, una pronta y feliz recuperación. Recordó asimismo, a los cofrades que durante los meses de enero,

febrero, marzo y abril, habían incrementado sus millas navegadas, deseándoles mucho éxito en las nuevas singladuras por navegar.

Al término de la lectura del *Boletín Meteorológico*, se invitó a pasar al frente a los cofrades CF LT Sr. Juan VILLEGAS Vira y al T1° LT Sr. Sebastián SEPÚLVEDA Zúñiga, para proceder a imponerle la insignia que los acreditaba como integrantes de la Cofradía.

Las insignias fueron impuestas por el litoral Presidente don R. VELÁSQUEZ y el Litoral Mayor don Jorge MARTIN, quienes desearon a los nuevos cofrades mucho éxito profesional y agradeciendo su confianza y apoyo a nuestra Corporación.

Terminada la imposición de las insignias, se continuó con la faena de rancho, compartiéndose gratos momentos de camaradería y amistad, además de conocer las novedades y actividades de los Gobernadores Marítimos en sus respectivas



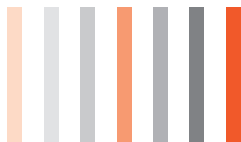


Promoción 1979: Cofrades R. BOKE, P. MESONES, H. PAREDES, I. VALENZUELA, G. SILVA, J. EGAÑA y A. MARIN, acompañados por el Litoral Presidente R. VELÁSQUEZ.

jurisdicciones y, en algunos casos, entregado información sobre las actividades desarrolladas y por realizar por la Cofradía.

Siendo las 01:30 horas. se dio por terminada la recalada y se abrió el portalón, agradeciendo a todos los cofrades e invitados su asistencia.

Vista de las mesas durante el rancho



ESCUDOS HERÁLDICOS DEL SERVICIO DEL LITORAL

Como es ya conocido, la Cofradía utiliza una sede ubicada en el recinto de las Direcciones Técnicas, donde la Capitanía Marítima realiza sus reuniones y sirve también como Secretaría al contar con computador, impresora y teléfono.

La citada sede ha sido adornada, entre otros elementos, con una copia del documento con la letra original del himno del litoral. Asimismo, hay allí una acuarela de la "Esmeralda" obsequiada a la Cofradía por el CJA Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ R., con ocasión de la recalada de aniversario, realizada en septiembre de 2010, en la cual fue el invitado de honor.

Además de lo señalado, también se ha colocado en sus paredes diversos escudos de las principales reparticiones del Servicio. Durante el año 2011 se recibieron los siguientes escudos:

La Capitanía agradece el aporte de los citados Gobernadores Marítimos y de los Directores Técnicos.

- De la DIRSOMAR, enviado por el CA LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne



- De la DIRINMAR, enviado por el CA LT Sr. Guillermo SILVA Gajardo



- De la GM de Puerto Montt, enviado por el CN LT Sr. Antonio AMIGO Jiménez



- De la GM de Arica, enviado por el CN Sr. Juan PONS Jara



- De la GM de Antofagasta, enviado por el CN Sr. Óscar ARANDA Mora



- De la GM de Caldera, enviado por el CF LT Sr. Marcos RIFFO Hutinel



INAUGURACIÓN DEL MES DEL MAR

Por especial invitación del Sr. Comandante en Jefe de la Armada, el Presidente de la Cofradía, Capitán de Navío LT Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz y el Vicepresidente, Capitán de Navío LT Sr. Manuel COFRÉ Muñoz, asistieron a la ceremonia inaugural del Mes del Mar 2012, realizada en el Centro de Extensión de la Pontificia Universidad Católica de Chile, bajo el título “EL MAR, FUENTE DE INSPIRACIÓN”, la que se realizó en Santiago el día 3 de mayo.

El cierre de la ceremonia fue realizado por el Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ, quien recordó y resaltó el importante rol de la Armada en la cultura

histórica de Chile y la tarea permanente realizada para llevar esta cultura a toda la ciudadanía, mencionando entre otras, la contribución de la Armada para la construcción de la réplica de la “Esmeralda” de Arturo Prat en Iquique.

Al término de la ceremonia y durante el cóctel ofrecido, ambos cofrades, a nombre de la Cofradía, saludaron y agradecieron la invitación al Sr. ALMIRANTE y al Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M.

IMPOSICIÓN DE INSIGNIA DE LA COFRADÍA EN VALDIVIA

Al mediodía, del viernes 11 de mayo de 2012, en la Gobernación Marítima de Valdivia, el cofrade CF LT Sr. Manuel COFRÉ Lizana, Gobernador Marítimo de esa repartición, en una sencilla pero emotiva ceremonia, procedió a imponer la insignia de la Cofradía, al cofrade matrícula N° 147, Teniente 2° LT Sr. Jorge DE LA FUENTE Manríquez, quien ingresó a la Cofradía el 1 de mayo de 2010 y que por razones de trabajo no la había recibido hasta esta fecha.

El litoral DE LA FUENTE se encuentra cursando el segundo año de Construcción Naval en la Universidad Austral de Chile, especialidad que es muy necesaria para las actividades de control e inspección de naves que realiza el Servicio del Litoral. Por lo anterior, la Cofradía Marítima a nombre de todos sus integrantes, felicita al Teniente DE LA FUENTE y le desea mucho éxito en sus estudios.

En la ceremonia de imposición de la insignia, el Gobernador Marítimo Sr. M. COFRÉ L., fue acompañado por el cofrade CN LT Sr. Manuel ARAVENA Gutiérrez, quien se desempeña como Jefe del Dpto. Logístico en esa repartición.



El cofrade J. DE LA FUENTE M. recibe la insignia impuesta por los litorales M. COFRÉ L. y M. ARAVENA G.



Los cofrades M. COFRÉ L., M. ARAVENA G., V. GUTIÉRREZ A. y J. DE LA FUENTE M.

Además participaron en la ceremonia, el cofrade CC LT Sr. Víctor GUTIÉRREZ Astorga, oficiales de la Gobernación Marítima y de las Capitanías de Puerto de Valdivia, Corral y Lago Ranco.

La Capitanía Marítima agradeció la gestión del cofrade Manuel COFRÉ L., realizada en cumplimiento del compromiso adquirido, cuando asistió a la recalada efectuada con participación de los Gobernadores Marítimos, el 19 de abril.

Asimismo, la Capitanía Marítima felicitó al cofrade M. COFRÉ L. por su compromiso y apoyo a la Cofradía, solicitándole hacer extensivos los saludos y felicitaciones a todos los cofrades y los litorales que se desempeñan en la jurisdicción de esa Gobernación Marítima.



ANIVERSARIO DEL CIMAR

Con una ceremonia de inauguración de la nueva sala de conferencia, el Centro de Capacitación e Instrucción Marítima, CIMAR, celebró el viernes 11 de mayo el aniversario número 25 desde su creación. El acto fue presidido por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante don Enrique LARRAÑAGA Martín e invitados del ámbito marítimo y, en forma especial, los anteriores Directores del Centro de Capacitación.

Durante la ceremonia el Director de CIMAR, Capitán de Navío LT Sr. Álvaro VICENCIO A., pronunció el discurso destacando el importante rol que cumple el Centro entregando capacitación a los profesionales de la Marina Mercante Nacional y dotaciones extranjeras, impartiendo cursos obligatorios de la OMI, basados en los convenios internacionales que rigen a la actividad marítima. “A la fecha se han realizado más de tres mil cursos con un cantidad de 44 mil alumnos, instruyendo a 300 alumnos extranjeros provenientes de 12 países. Hoy impartimos setenta cursos, entrenamientos y módulos, contando con una moderna infraestructura y una plataforma tecnológica de vanguardia, con nueve simuladores de entrenamientos, destacándose el PartTast de Transas y el Full Misión, cuyo propósito

es entrenar y evaluar a los Oficiales de Cubierta en técnicas de navegación y maniobras con metodologías de simulación en forma virtual en 3D...” — precisó.

Otra actividad importante desarrollada durante los últimos años por el CIMAR, ha sido la política de Responsabilidad Social orientada a los pescadores artesanales, con quienes se han establecido fuertes nexos de capacitación desde el año 2007, entregando en forma gratuita a más de dos mil personas, cincuenta cursos de seguridad y técnicas de sobrevivencia en el mar, en diversas caletas del país. Por otro lado, la excelencia del equipo de profesionales que integran el centro de capacitación, ha sido el pilar fundamental para el prestigio nacional e internacional con que cuenta hoy en día, disponiendo de un sistema de gestión de calidad que permite evaluar el desempeño global de su personal.

Al término de la ceremonia, se premió al docente, Capitán de Altamar Juan Carlos VEGA, quien obtuvo la mejor evaluación docente, y a la Sargento 2° Vilma HERNÁNDEZ, por sus 25 años de servicio, siendo la única profesional que permanece desde los inicios del CIMAR.



El Director de Territorio Marítimo junto al Director del CIMAR y a la S2° Vilma HERNÁNDEZ.

RECALADA DEL MES DE MAYO

El 24 de mayo, a las 13:00 horas, se dio inicio en el *surgidero* del Club Naval de Valparaíso, a la *recalada* del mes de mayo, ocasión en que la Cofradía recordó y rindió homenaje a las glorias navales y al Comandante A. Prat, por la heroica gesta que protagonizó junto a su tripulación, durante el Combate Naval de Iquique el 21 de mayo de 1879.

Asistieron 30 cofrades y dos litorales que estaban postulando a ingresar a la Cofradía, el Teniente 1° LT Sr. Rafael QUIJADA Córdoba y el Teniente 2° Sr. Edgardo PALMA Castro, petición que fue aprobada en reunión previa por la *Capitanía Marítima*, dándoles la más cordial bienvenida y siendo incorporados oficialmente al Rol de Tripulación, con fecha 1 de junio de 2012. También asistieron invitados, el Capitán de Puerto de Valparaíso, C. F. LT Sr. Antonio GARRIGA Varela y el Subjefe de la Gobernación Marítima de Valparaíso, C. F. LT Sr. Germán LLANOS Silva.



El Litoral Presidente Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz y los cofrades CA LT Sr. Guillermo SILVA Gajardo y Jorge EGAÑA Polhwein.

El Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos acompañado por los cofrades Pedro AMPUERO Moreno y Juan VILLEGAS Vira y los dos nuevos cofrades T1° LT Sr. Edgardo PALMA Castro y T2° LT Sr. Rafael QUIJADA Córdoba.





Litoral Secretario Sr. Alberto Ponce y cófrades Guillermo Silva y Jorge Egaña

Comenzó la *recalada* con la degustación de la típica empanada de los días jueves, para posteriormente continuar con el rancho del día.

El Litoral Presidente R. VELÁSQUEZ, hizo el brindis tradicional y dio la bienvenida a los cofrades e invitados asistentes, agradeciendo su apoyo al logro de uno de los principales objetivos de la Cofradía, dirigido a consolidar y acrecentar el espíritu de cuerpo entre los especialistas litoral.

Terminada la bienvenida, tomó la palabra el Litoral Secretario, A. PONCE leyó el *Boletín Meteorológico*

en el cual informó de los últimos acaecimientos y actividades realizadas por la *Capitanía Marítima*, además de informar de los cofrades *en carena* y de los que cumplían *millas navegadas* en el mes de mayo, aprovechando también de solicitar colaboraciones para la revista BONANZA.

Posteriormente, como un homenaje a las Glorias Navales, el Litoral de RR. PP., M. MORENO, leyó un documento extraído de un periódico peruano, redactado pocos días después del 21 de Mayo, donde el cronista resalta la heroica acción protagonizada por Prat y sus camaradas.



AUTORIDAD MARÍTIMA ENSEÑA LOS CUIDADOS EN EL MAR A ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES DE SANTIAGO

Como un esfuerzo para disminuir los accidentes en playas y balnearios durante el periodo estival y teniendo en consideración que los menores entre los 5 y 17 años representan el mayor porcentaje de accidentados durante el verano, la Armada de Chile se encuentra trabajando con la Secretaría Ministerial de Educación Metropolitana, con la finalidad de educar a los menores a los riesgos que se ven expuestos y cuáles son las medidas de seguridad que tienen que tener en consideración.

Por lo anterior y considerando que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, es la encargada de velar por la seguridad

de la vida humana en el mar, todos los años realiza campañas enfocadas a generar conciencia con el "autocuidado" y la "autoprotección", y potenciando el uso responsable del número 137 de Emergencias Marítimas.

Con el objetivo de educar a la ciudadanía de los peligros, riesgos y medidas que tiene que tener en consideración cuando disfruta de los balnearios durante el verano, la Autoridad Marítima, a través de sus Capitanías de Puerto, se acerca hacia los establecimientos educacionales dando a conocer las precauciones que son necesarias tener en consideración.

Personal de DIRECTEMAR, durante tareas de difusión de las medidas de seguridad en un colegio de Santiago



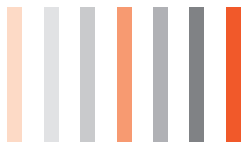


Sin embargo, como una forma de complementar estas acciones y de reaccionar ante las estadísticas que indican que más del 90% de los accidentados corresponde a personas provenientes de la Región Metropolitana, se está trabajando con diferentes establecimientos educacionales de Santiago llevando el mensaje de cómo cuidarse.

En el marco de esa campaña, el miércoles 30 de mayo de 2012, un grupo de la DIRECTEMAR participó en una reunión encabezada por el Secretario Regional Ministerial de Educación Sr. Allan WILKINS, integrada además por la gran mayoría de los directores y jefes técnicos de colegios del Sector Poniente de Santiago.

Posteriormente, el 31 de mayo, los representantes de la DIRECTEMAR, participaron en una actividad junto a la Secretaría Provincial Sur de Educación, donde se reunieron directores y jefes técnicos, oportunidad en la que se aprovechó la ocasión de continuar difundiendo los mensajes de seguridad marítima, siendo este un esfuerzo para abarcar todas las comunas de Santiago.

De esta manera, la Armada de Chile a través de la Autoridad Marítima Nacional, ha acrecentado y realiza los esfuerzos que sean necesarios, para educar e incrementar en las regiones y ciudades alejadas del mar, los conocimientos sobre seguridad en el mar, para así evitar los accidentes que se producen en nuestras costas.



DIRECTEMAR EN EL APOYO A LA POLÍTICA EXTERIOR DEL ESTADO

Los diferentes proyectos que desarrolla en el extranjero, su activa y permanente participación en las principales Organizaciones Marítimas Internacionales y las diversas actividades en que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) participa, le permiten cumplir cabalmente con una de sus principales tareas, como lo es apoyar a la política exterior del Estado en el ámbito marítimo, contribuyendo además al desarrollo de la tecnología y la seguridad en todo el territorio marítimo chileno.

Por lo anterior, y para entregar un mejor servicio y apoyar al Estado de Chile en el cumplimiento de las nuevas demandas y amenazas que surgen en la actualidad, la DIRECTEMAR participa activamente en congresos, foros y reuniones de coordinación realizadas en las distintas Organizaciones Internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), destinados a ir en ayuda y al desarrollo de proyectos destinados a permitir la navegación en aguas más limpias y seguras.

Este tipo de actividades responden además, a la necesidad de la Autoridad Marítima Nacional, de contrarrestar el problema cada vez mayor que afecta a la seguridad de la navegación marítima, como son la piratería, las redes de terrorismo y el tráfico de drogas.

Considerando esta realidad que afecta a la actividad marítima en todo el mundo, la DIRECTEMAR con su activa participación y éxito en las actividades internacionales donde participa, ha logrado el reconocimiento y el prestigio que le ha permitido destacarse en diferentes oportunidades, pudiendo señalarse, entre otras, las siguientes:

Chile reelecto en Consejo de la OMI

En el marco del 27° período de sesiones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), que se desarrolla en la ciudad de Londres, Inglaterra, Chile fue reelecto como miembro del Consejo de dicha entidad de Naciones Unidas, por

el periodo 2011-2013. La votación llevada a cabo sobre un universo de 155 países votantes, arrojó un resultado histórico para nuestro país, al obtener un total de 121 votos, posicionándolo en el sexto lugar entre los 26 candidatos de su categoría.

En esa oportunidad, la delegación que representó a nuestra nación fue encabezada por el Embajador de Chile Sr. Tomás MULLER Sproat y el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín.



Almirante Larrañaga durante votación en la OMI

Nuevos centros de búsqueda y salvamento en Centroamérica

En la Organización Marítima Internacional se valoró el eficiente quehacer de la Autoridad Marítima Nacional, por lo que fue escogido para liderar el programa de cooperación técnica de esa Organización, denominado "Plan Mundial de Búsqueda y Salvamento" consistente en la implementación de Centros de Búsqueda y Salvamento.

Por lo señalado, en Ciudad de Panamá, Panamá, el 8 de febrero del 2012 se realizó la entrega de la primera etapa del proyecto de creación en Centroamérica, de dos Centros de Búsqueda y Salvamento y cinco Subcentros, para cubrir las áreas marítimas de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras,

Nicaragua y Panamá, cuyos países no contaban con centros destinados a proteger la vida humana en el mar.

Durante el encuentro, el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contraalmirante LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne y el Capitán de Fragata LT Sr. Carlos SALGADO Riveros, éste último en su doble rol de Jefe de Asuntos Internacionales de la DIRECTEMAR y Presidente del Subcomité de Búsqueda y Rescate y Telecomunicaciones Marítimas de la OMI, hicieron entrega de un completo informe con los alcances técnicos, legales y su factibilidad financiera, por parte de Naciones Unidas, para implementar el proyecto.



CA Valenzuela y Cdte. Salgado en Panamá

Reelección de Oficial en OMI

Entre el 12 y 16 de marzo, se desarrolló en Londres, la Sesión 16° del Subcomité de Búsqueda y Salvamento y Telecomunicaciones Marítimas (COMSAR) de la OMI, el que desde el año 2007 es presidida por el Capitán de Fragata LT Carlos SALGADO Riveros.

Posteriormente, durante el plenario de la OMI del 16 de marzo de 2012, se procedió a la elección de nuevo Presidente del Subcomité COMSAR para el año 2013, ocasión en que la Delegación de Singapur propuso y argumentó la reelección del Comandante

SALGADO, haciendo presente las cualidades y aptitudes que posee el citado Oficial para continuar desempeñándose en esta relevante función, moción que fue secundada por la delegación de Holanda, siendo finalmente reelegido, por sexta vez en este cargo, bajo aclamación general.



Cdte Salgado reelecto en COMSAR

Almirante Litoral asume Importante Cargo

En mayo del 2012 en Malmoe, Suecia, durante la última sesión anual que realiza tradicionalmente en el mes de mayo la Universidad Marítima Mundial, fue nombrado como miembro del Gobierno Corporativo de esa Universidad, el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contraalmirante LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne.

El Almirante VALENZUELA en su etapa de perfeccionamiento como oficial litoral, fue alumno del Máster en Ciencias el año 1994 en esa Universidad y desde entonces ha mantenido un estrecho lazo académico con la Universidad, siendo docente y colaborador en los programas de máster y doctorados desde hace 18 años. Cabe destacar, que ésta es la primera vez que un chileno asume un cargo de alto nivel en la Universidad.

RECALADA MES DE JUNIO

En el *surgidero* del restaurante Pacífico, el día 21 de junio, se llevó a efecto la *recalada* correspondiente a ese mes, asistiendo un total de 23 cofrades.

La hora de recogida fue las 20:30, procediendo el Litoral Presidente a darle inicio a la reunión, con unas palabras de bienvenida y con el tradicional brindis de la Cofradía, que como en las últimas ocasiones, muchos litorales lo realizan solamente con *aguada* para cumplir las nuevas exigencias de las leyes del tránsito.

Posteriormente, comenzó el *rancho*, que en este caso fue mayoritariamente con pescados y mariscos, acompañado de *aguada* y *combustible*. Mientras se degustaba el excelente *rancho*, el litoral Secretario dio lectura al *Boletín Meteorológico*, donde además de la información de las actividades realizadas por la *Capitanía Marítima*, informó de los cofrades de *para* y de aquellos que en el mes estaban celebrando nuevas *millas navegadas*.

A continuación, el Litoral Presidente, informó y recordó a los asistentes sobre el cambio de Directorio acorde con lo establecido en los Estatutos, ya que en agosto se cumplen los dos años de vigencia de la actual *Capitanía Marítima*. Por lo señalado, informó que a principios de julio se iniciaría el proceso eleccionario, para lo que inicialmente se solicitaría a los cofrades proponer candidatos a integrar el nuevo Directorio por un período de dos años.

Luego de una grata velada de camaradería y amistad, se puso término a la *recalada* y el Litoral Presidente procedió a *abrir el portalón*, no sin antes degustar el rico postre ofrecido.

Siendo las 24:00 horas se inició el *desembarco* de los cofrades.



CON ESTA ÚLTIMA CRÓNICA SE CIERRA EL LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO DEL PERÍODO AGOSTO 2011 HASTA JUNIO 2012.

• PUERTO CERRADO •

**ADIÓS AL COFRADE Y CAMARADA
CN LT SR. JOSÉ MIGUEL DEL CAMPO REYES (Q. E. P. D.)**

A la edad de 72 años y tras una breve, pero fulminante enfermedad, a las 16.00 horas del viernes 29 de junio de 2012, dejó de existir en el Hospital Naval de Viña del Mar, el Litoral y camarada, Capitán de Navío LT Sr. José Miguel DEL CAMPO Reyes (Q.E.P.D.), Rol N° 128 del Libro de Registro de Matrículas de la Cofradía.

El litoral DEL CAMPO, ingresó a la Cofradía “Hombres del Litoral” el 1° de octubre de 2008, cuando retornó de la zona sur, para radicarse definitivamente en la Quinta Región. Desde ese instante, participó activamente en todas las actividades realizadas, con el mayor interés y entusiasmo, cumpliendo cabalmente con el Octálogo que rige el actuar de los cofrades.

Rodeado del cariño de su esposa Gisela, de sus hijos, nietos, cofrades y amigos, sus funerales se efectuaron el día 1° de julio a las 14.00 horas, después de un Responso efectuado en la Capilla del Centro Ceremonial del Cementerio Parque del Mar de Concón.

A nombre de la Armada, despidió los restos mortales el Jefe del Departamento de Personal de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Capitán de Navío LT Sr. Franco LANGE Ehijo, quien sintetizó la carrera profesional de nuestro ex – Cofrade y amigo.

En representación de la Cofradía “Hombres del Litoral”, rindió un homenaje póstumo, el Litoral Presidente Ramón VELÁSQUEZ Díaz, quien, en emotivas palabras, destacó sus principales virtudes y reseñó su navegar durante la singladura emprendida y realizada en nuestro “Destino Oceánico”.

Posteriormente, representando a los integrantes de la promoción 1960, se dirigió a los presentes el Capitán de Navío LT y Cofrade Sr. Carlos BASTÍAS



Alvarado, quien en sentidas palabras, hizo gratos recuerdos de su paso por la Escuela Naval “ARTURO PRAT” en calidad de Cadete Naval, destacando las virtudes y cualidades generales de esa generación y la posterior trayectoria profesional del camarada y amigo.

Resaltó la amistad familiar que siempre los unió, y muy en especial el hecho de haber consolidado esta afinidad al ser honrado y elegido como padrino de bodas por José Miguel y Gisela.

También intervino el Capitán de Fragata LT (R.) y Cofrade, Sr. Juan H. BALMELLI Urrutia, quien destacó haber conocido al Comandante DEL CAMPO el año 1956 en casa de un amigo común en Santiago, en circunstancias que él era Cadete de Primer año de la Escuela Naval, y la amistad que cultivaron.

Finalmente, en emotivas palabras, dos de los hijos de nuestro ex – Litoral, agradecieron el apoyo de los presentes en estos momentos de aflicción, destacando las virtudes y calidad humana de su padre, como de igual forma su permanente lealtad a la Institución, a la Cofradía y a los numerosos amigos de los cuales siempre estuvo rodeado.

En definitiva, se nos ha ido un gran amigo. Con mucha pena y tristeza despedimos a José Miguel, quien



con su carisma y voluntad, contribuyó anónimamente al crecimiento y consolidación de lo que hoy es la Cofradía Hombres del Litoral.

Fue un eficiente líder, capaz de dirigir y encabezar grupos de trabajo en cada uno de los escalones jerárquicos que consagra la carrera Naval. Siempre supo mantener una relación cercana con sus subalternos y la debida deferencia con los superiores que trabajaron con él. Se caracterizó por su trato cordial; y para quienes tuvimos en suerte conocerlo en la intimidad, nos consta que de verdad fue un buen amigo.

Cumpliendo con el Ceremonial Naval, una sección de la Armada disparó las salvas de rigor, tras lo cual, el OLMA, Contraalmirante LT y Cofrade Sr. Iván VALENZUELA Bosne hizo entrega del Pabellón Nacional a la Sra. Gisela STEIGER vda. de DEL CAMPO, como testimonio y reconocimiento de los servicios prestados a la Armada, por el Capitán de Navío LT Sr. José MIGUEL DEL CAMPO Reyes (Q.E.P.D.).

Estamos aún incrédulos por su inesperada partida. Una partida que inició precisamente un día antes de participar en la recalada correspondiente al mes de junio del presente año, a la cual había comprometido su asistencia. Dios dijo otra cosa y le cambió radicalmente el track de navegación que él había planificado.

Gisela, su esposa y compañera por 31 años, sus hijos y nietos aún no asimilan su definitivo alejamiento. Dios, luego de ver su fecunda labor en la vida terrenal, pensó que lo necesitaba en el cielo para que lo ayudara a supervisar el track de navegación de quienes continuamos singlando en este mar encabritado. Sabía perfectamente que se llevaba a un experto y a una gran persona.

JOSÉ MIGUEL, "CABALLERO DE OCÉANO Y DE VIDA", TUS AMIGOS TE RECORDAREMOS SIEMPRE. QUE DESCANSES EN PAZ.

Alberto M. PONCE Godoy, Litoral Secretario

GLOSARIO DE LA COFRADÍA

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BALANDRA: Esposa o cónyuge del cofrade.

BONANZA: Revista anual de la Cofradía.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.

CARTA DE NAVEGACIÓN: Discurso o alocución de homenaje.

CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.

COMBUSTIBLE: Licor.

CBLT: Mensaje a todos los litorales.

CBTB: Mensaje, saludo.

DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar).

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

FONDEAR MÁS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.

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

INCREMENTO DE MILLAS: Cumpleaños.

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

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

LITORAL: Denominación genérica del cofrade.

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

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

LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva litoral.

LITORAL DE PARA: Cofrade de baja por enfermedad.

LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.

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

LITORAL EN ENTREDICHO: Cofrade con su matrícula suspendida.

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

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

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

LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.

MATRÍCULA: Número de Registro del cofrade.

MATRÍCULA, (Derecho de): Cuota de Incorporación.

NOMBRADA: Lista de Litorales comisionados.

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

OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.

PACOTILLA: Picoteo, de todo un poco.

PASAJERO: Invitado a una Recalada.

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

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

PUERTO CERRADO: Duelo.

PARTE DE VIAJE: Informaciones sobre los acaecimientos o novedades.

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

PASAVANTE: Autorización.

Q.T.H.: Domicilio del cofrade.

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

RECALADA: Asamblea o Reunión de camaradería.

RECALADA FORZOSA: Asamblea o Reunión extraordinaria.

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

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

ROL DE TRIPULACIÓN: Listado de los cofrades.

SURGIDERO: Lugar físico de la "recalada".

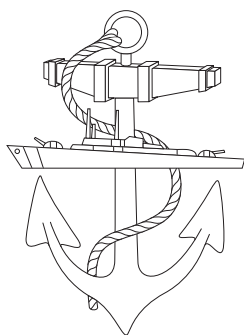
TOMAR EL FONDEADERO: Pasar a tomar el lugar o asiento.

VARARSE: Estar con la copa vacía.

Nota del Editor

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

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



La revista BONANZA se terminó de imprimir
en agosto de 2012.
Tiraje 250 ejemplares
Valparaíso
Chile



www.137.cl

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