



**OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA
"HOMBRES DEL LITORAL"
(CÓDIGO DE HONOR)**

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



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

LITORAL PRESIDENTE	MANUEL COFRÉ MUÑOZ
LITORAL VICEPRESIDENTE	BERNEL BADILLA GRILLO
LITORAL SECRETARIO	NÉSTOR CAÑETE RIVERA
LITORAL TESORERO	GERMÁN VALDIVIA IBARRA
LITORAL DIRECTOR	FRANCISCO BARRIENTOS ALVARADO
LITORAL DIRECTOR (Eventos)	LUIS PAZ ARIAS
LITORAL DIRECTOR (Bonanza)	RAMÓN VELÁSQUEZ DÍAZ





EDITORIAL

"1994 – 2007"

En este nuevo aniversario de nuestra Cofradía que cumple 13 juveniles años, estamos celebrando, al mismo tiempo, los 159 años de nuestra Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, fecha que, asimismo, corresponde al día de la especialidad Litoral. Hitos que nos hacen recordar y reflexionar sobre el desarrollo, avance, logros y reconocimiento que ha alcanzado el Servicio del Litoral.

Nuestra Cofradía, a su vez, se ha ido consolidando cada vez más, gracias al esfuerzo de los integrantes de la Capitanía Marítima y el apoyo de todos los cofrades, los que han ido incorporándose paulatina y continuamente a nuestras actividades, lo que se refleja en el ingreso en los primeros meses del presente año, de nuevos especialistas litoral, tanto en servicio activo como en retiro.

Entre los logros obtenidos recientemente por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, puede señalarse como especial y relevante, el haber aprobado exitosamente la Auditoría voluntaria efectuada por la Organización Marítima Internacional "OMI", efectuada durante el mes de Marzo del presente año, lo que confirma que nuestro país cuenta con un Servicio público de excelencia, profesional y responsable con la seguridad marítima y medio ambiente acuático.

El reconocimiento señalado, eleva asimismo el estatus y reconocimiento, tanto nacional e internacional de nuestro país y de la propia Dirección General, reflejando, asimismo, el alto grado y permanente desarrollo que ésta ha logrado, considerando que es el primer y único país del continente y el sexto a nivel mundial en lograr ese objetivo.

Lo anterior, demuestra, además, el profesionalismo y dedicación del personal de oficiales y gente de mar, tanto en servicio activo como en retiro y del personal a contrata que conforman la dotación de la

DIRECTEMAR y, en especial, de los especialistas litoral, lo que le ha permitido lograr con creces sus objetivos de brindar un servicio público que cumple los rigurosos estándares exigidos por la comunidad marítima y la propia Organización Marítima Internacional.

Por su parte, en el caso de nuestra Cofradía, se puede señalar y destacar, la creación de nuestra página WEB, destinada a servir de vínculo permanente a todos los cofrades y, al mismo tiempo, para dar a conocer nuestras actividades al público en general.

En la citada página WEB, se ha incluido información relativa a la historia y creación de la Cofradía, sus Estatutos, el listado o rol de tripulación de la misma, los integrantes de la Capitanía Marítima, las revistas "BONANZA", el Octálogo que la guía, un glosario de términos utilizados en sus actividades internas, las fechas de cumpleaños de los cofrades, una reseña de la medalla e insignia de la Cofradía y del himno del Litoral, además de información sobre las recaladas realizadas o por realizar y noticias en general.

Todos esos hitos anteriormente señalados, nos hacen mirar con confianza y esperanza el gran futuro de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, fiel representante de la Armada de Chile y de la propia especialidad Litoral, lo que a su vez se refleja en nuestra Cofradía.

Por todos esos motivos que nos regocijan, reiteramos nuestro compromiso de incrementar nuestros esfuerzos para cumplir cabalmente nuestro Octálogo, que nos exige mantener las costumbres y tradiciones históricas de los hombres del litoral y prestigiar y engrandecer nuestra profesión, en apoyo al Servicio del Litoral, además de cumplir lo señalado en el himno del Litoral, que señala que debemos ser siempre:

"Caballeros de Océano y de Vida"

La Capitanía Marítima





AUDITORÍA VOLUNTARIA OMI

La Organización Marítima Internacional (OMI), se constituyó el año 1948, cuando 48 países se reunieron, bajo el auspicio de las Naciones Unidas, y celebraron una conferencia donde se adoptó el Convenio que dio vida a esa Organización internacional.

El principal objetivo de la OMI, fue promover la adopción de medidas, de aplicación internacional, relativas a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar, pudiendo resumirse ese objetivo con el lema "Una navegación más segura y un mar más limpio".

Ese mismo año y en la misma conferencia, se adoptó y aprobó un nuevo y tercer Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), siendo éste el más antiguo e importante que establece normas sobre la seguridad marítima.

El primer convenio SOLAS, fue adoptado el año 1914, como consecuencia de los frecuentes accidentes marítimos que afectaban el transporte de pasajeros y cuyo principal detonador, fue el hundimiento del "TITANIC" el año 1912, hecho que significó la muerte de más de 1.500 personas.

Posteriormente, en la primera conferencia realizada el año 1960 por la OMI, a la que asistieron 55 países y que tuvo lugar en Londres, se adoptó un nuevo Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 1960).

El citado Convenio, mejoró e incrementó las medidas de seguridad establecidas en el anterior convenio SOLAS, aplicable a las naves y relativas a su construcción, su maquinaria, los dispositivos de salvamento, las comunicaciones y otras materias relacionadas con su seguridad.

Posteriormente, la citada Organización que actualmente está integrada por 166 países, determinó que, para incrementar las medidas

de seguridad existente y aplicables a los buques, era necesario, además, establecer y promover medidas destinadas a la formación del personal o tripulaciones de los buques, por considerar que aún cuando un buque fuera muy seguro, si su dotación no estaba capacitada y entrenada, siempre existiría la posibilidad de ser afectado por algún siniestro.

Es por ello, que el año 1978 se adoptó el primer “Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar” (Convenio STCW/78), el que estableció el nivel mínimo de conocimientos y capacitación profesionales exigibles a las tripulaciones.

Una vez en vigencia las normas de seguridad dirigidas a los buques y sus tripulaciones, la OMI estimó que era necesario elaborar nuevas directrices, dirigidas al control de la gestión naviera, es decir, dar herramientas a los países para controlar y verificar el cumplimiento de las normas de seguridad, por parte de las empresas armadoras u operadores de los buques, en lo relativo a la seguridad operacional de estos últimos. Para ello, el año 1993 se aprobó el Código internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS).

El año 1995, para incrementar más aún la seguridad marítima, la Asamblea de la OMI aprobó la Resolución A.787 (19) sobre los “Procedimientos para la supervisión del estado rector del puerto”, la que establece procedimientos para el control de los buques de otras banderas por el Estado Rector del Puerto, es decir, los estados de abanderamiento ya no sólo supervisarían sus propios buques, si no que los de otros países que recalaran en sus puertos.

Con el transcurrir del tiempo, los países miembros de la Organización Marítima Internacional, concordaron en que, además de toda la reglamentación internacional sobre seguridad marítima y de control, aplicable a los buques, sus dotaciones y las empresas armadoras u operadoras, los Estados eran los principales responsables de habilitar un sistema idóneo y eficaz, que permitiera supervisar los buques que enarbolan su pabellón y, al mismo tiempo, garantizar que se cumple plenamente la reglamentación internacional sobre seguridad y protección marítima y del medio ambiente marino.

Por lo anterior, en Diciembre de 2005, acordaron y aprobaron la Resolución A.974 (24), donde se establece el “Marco y los Procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI”, mediante el cual se INSTA a los Gobiernos a que tengan a bien someterse voluntariamente a una auditoría, que

permitiera valorar su actuación, de conformidad con el Marco y los Procedimientos establecidos para ello.

Asimismo, aprobaron la Resolución A.973 (24) sobre el “Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios”, resoluciones que contribuirán a que los países implanten y cumplan en forma uniforme y eficaz, las principales normas y procedimientos legales establecidos en los Convenios Internacionales Marítimos.

Siendo estas materias complejas y no existiendo antecedentes previos que indicaran el procedimiento de medición y forma de realizar la Auditoría, inicialmente hubo mucha reticencia entre los países para someterse a ella, pero poco a poco algunos países se inscribieron y solicitaron ser auditados voluntariamente. Durante el año 2006 ya se habían inscritos 18 países.

Entre esos países, Chile, representada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, solicitó, en Diciembre de 2005, ser auditado, siendo el primer y único país latinoamericano en hacerlo en esa fecha.

Durante el año 2006, se iniciaron los contactos con la OMI, cumpliéndose las etapas formales de aceptación, preparación, firma de acuerdo y respuesta al cuestionario general para realizar la auditoría; posteriormente, fue nominado el grupo de auditores internacionales que la realizarían, nombrándose como Auditor líder al Sr. Sergio Alda, perteneciente a la Administración Marítima de España, además de los auditores Teniente Sr. Fernando BENITES de Brasil y el Prefecto Sr. Roberto Tomás ANNICHINI, de Argentina. A continuación se estableció la fecha de la Auditoría, definiéndose que se materializaría en Marzo de 2007.

Para prepararse y cumplir cabalmente los requerimientos de la Auditoría, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, determinó contratar varios oficiales jefes y superiores en retiro, especialistas litoral, como asesores para contribuir a su preparación, teniendo presente que el personal en servicio, no podría efectuar cabalmente esa tarea, considerando que éstos debían seguir ejerciendo sus funciones de servicio público, que exigen y demandan una permanente atención y dedicación.

En el área de la DIRSOMAR, específicamente en el Servicio de Inspecciones Marítimas, se contrataron tres oficiales especialistas, que se desempeñaron durante nueve meses continuados, siendo éstos los

Comandantes Ramón VELASQUEZ Díaz, Manuel COFRE Muñoz y Manuel MONTES Riquelme. En el área de DIRINMAR fue contratado el Comandante José ANDAUR Carreño y en la DIRECTEMAR el Comandante Jorge SOBENES Muñoz.

OBJETIVOS DE LA AUDITORIA:

Los Estados miembros de la OMI, al implantar la Auditoría voluntaria, consideraron, como concepto, que la responsabilidad principal respecto a la seguridad de la nave y su tripulación y la protección del medio ambiente marino, le corresponde a los propietarios y explotadores de buques, pero también se estimó que un sistema internacional de seguridad marítima y protección del medio marino, para que fuera eficaz, dependía de que los Estados lo implantaran e hicieran cumplir la reglamentación internacional pertinente, por lo que los objetivos que se trazaron, para lograr y consolidar lo anterior consistieron en:

- Ayudar e instar a los Estados miembros en la habilitación de un sistema idóneo y eficaz, que les permita supervisar los buques de su pabellón y así garantizar que cumplen cabalmente la normativa marítima de seguridad.
- Verificar el cumplimiento, por parte de los Estados miembros, de los instrumentos internacionales obligatorios dirigidos al incremento de la seguridad de la vida humana y protección del medio marino.
- Determinar la voluntad del Estado para promulgar e implantar los instrumentos aplicables de la OMI y darles plena efectividad.
- Establecer la disposición del Estado, para habilitar y mantener la infraestructura necesaria para cumplir la normativa marítima de seguridad, en lo relativo a la promulgación de leyes, contar con una base jurídica, tener procedimientos de investigación y suficiente personal con experiencia marítima.
- Verificar si el Estado de Abanderamiento cuenta con los recursos y procedimientos para la supervisión de la seguridad, la formación y evaluación de la competencia de la gente de mar y recursos para la investigación de siniestros.
- Constatar si el Estado miembro, cuenta con la capacidad y tiene los mecanismos y controles necesarios para la delegación de autoridad en las Organizaciones Reconocidas y evaluar cómo supervisan la labor de esas Organizaciones.
- Establecer la revisión y verificación continuas de la eficacia del Estado respecto al cumplimiento de sus obligaciones internacionales.

- Contribuir al logro, mantenimiento y mejora de los resultados obtenidos y de la capacidad organizativa de la propia Administración auditada.
- Facilitarle al Estado auditado la información necesaria para mejorar su capacidad, para implantar los instrumentos aplicables e instarle, cuando sea preciso, a que prepare y coordine un plan para llevar a la práctica las conclusiones de la auditoría y,
- Proporcionar a todos los Estados Miembros, información respecto a los resultados, experiencias y enseñanzas obtenidas de las Auditorías realizadas, con el propósito de, a su vez, que la OMI examine la eficacia y pertinencia de su normativa.

TRABAJO DESARROLLADO:

Para cumplir la tarea y estar preparados para la auditoría, se establecieron los objetivos a conseguir, en base al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (Resolución OMI A. 973 (24)), analizando y desarrollando cada uno de los artículos y reglas de los instrumentos obligatorios de la OMI que contempla dicho Código. Para esos efectos, se estableció una plantilla para identificar cada artículo y regla a ser auditada. Asimismo, se recopiló todos los Convenios, Códigos, Resoluciones y enmiendas internacionales y todas las leyes, reglamentos, circulares, directivas y resoluciones nacionales, relacionadas.

Basado en los antecedentes antes citados, se procedió a analizar y completar la “plantilla” elaborada, con un total de 701 regla o normas que contempla el Código, dejando contextualizada la evidencia específica de su cumplimiento, mediante las normas legales y reglamentarias y los procedimientos empleados por la Autoridad Marítima Nacional. Asimismo, se concurrió a las Gobernaciones Marítimas (Valparaíso, Talcahuano y Punta Arenas), para realizarles una auditoría interna y guiar al personal sobre las tareas a desarrollar para demostrar el cumplimiento de la normativa marítima atinente a su responsabilidad.

Una vez analizadas y desarrolladas todas las reglas y normas aplicables, se revisó y se actualizó algunas circulares técnicas y se elaboraron unas nuevas, para dar cabal cumplimiento a las tareas y exigencias derivadas de los instrumentos obligatorios de la OMI, que, en algunos casos, aún cuando se realizaban, no estaban formalizadas o, en otros casos, correspondían a normas recientemente puestas en vigencia internacional. Además, se actualizaron los certificados de seguridad

internacionales acorde con la reglamentación internacional recientemente enmendada y puesta en vigor.

Por último, durante el mes de febrero de 2007, se efectuó una auditoria interna a las CLINES de las Gobernaciones Marítimas antes señaladas, para evaluar en que condiciones estaban para aprobar la Auditoria de la OMI.

TÉRMINO DE LA AUDITORÍA.

Con fecha 9 de Marzo de 2007, se dio inicio a la auditoría por parte de los Auditores internacionales nominados por la OMI, quienes auditaron los procedimientos y actividades desarrolladas por la propia DIRECTEMAR, por DIRSOMAR, DIRINMAR y la Gobernaciones Marítimas ya citadas, la que finalizó el día 16 de Marzo.

El término de la Auditoría y el informe preliminar elaborado por los Auditores de la OMI, permitieron establecer que se superó con creces las expectativas de los resultados de la misma, determinándose que la gestión desarrollada por la Autoridad Marítima Nacional, en sus variados ámbitos de acción, cumple los rigurosos estándares, obligaciones y exigencias establecidos por la Organización Marítima Internacional.

Lo anterior, demostró, además, el profesionalismo y dedicación a sus obligaciones del personal y oficiales del Servicio del Litoral, lo que permite entregar un servicio público marítimo de excelencia, profesional y comprometido con nuestro país y en beneficio de la comunidad marítima.

Finalmente, es necesario dejar constancia, que al someterse y superar la Auditoría voluntaria, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, ha alcanzado el estatus de ser uno de los primeros países en el mundo (sexto a nivel mundial) y primero en el continente en alcanzar ese objetivo.

Todo lo anteriormente señalado, determinó que el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Francisco MARTINEZ Villarroel, haya enviado un "BRAVO ZULU" a toda la Organización.

Autor: Litoral Ramón VELÁSQUEZ Díaz



HOMENAJE A LA MARINA MERCANTE NACIONAL

La naturaleza permite a las personas actuar en el tiempo, lugar y espacio para desarrollar actividades en los bienes y servicios que inciden directamente en su calidad de vida.

Sin duda, una de ellas es la que se efectúa a través de la Marina Mercante, en que no sólo es posible el transporte de mercancías, si no que además permite el intercambio de la cultura y tradiciones de los pueblos, donde el factor humano es relevante e irremplazable, siendo necesario entonces contar con la vocación de servicio, calidad y capacidad profesional además de su innegable espíritu de sacrificio, de quienes han optado por esta profesión para actuar con serenidad en la adversidad y complejidad que el medio impone en forma permanente.

Todos sabemos cómo, cuando y donde comienza una Aventura de Mar, pero nunca su término, atrás quedan los afectos y recuerdos de la despedida, los deseos y parabienes para el buen viaje, esto hace que se alegre y fortalezca el espíritu de cada navegante y les de fuerzas para sortear con éxito todas y cada una de las dificultades que se pueden presentar en su travesía.

No obstante, en más de una ocasión y pese a todos los conocimientos, resguardos y esfuerzos preventivos, se producen actos imposibles de prever que provocan tragedias con pérdidas en lo material, también de vidas humanas que son irreparables y afectan directamente a cada familia en particular y la sociedad toda en lo general.

Ante esta situación, nuestra Institución la Cofradía Hombres Bravos del Litoral, tiene el deber ineludible de expresar sus más profundos sentimientos de dolor, pena y respeto a cada uno de los Mártires de la Marina Mercante que han fallecido en actos de Servicio, cualquiera haya sido su grado, puesto, circunstancias y lugar de

ocurrencia de tan lamentables sucesos, a veces pareciera que el tiempo se encargara de borrar estos acontecimientos de forma inexorable.

Desde los inicios de la Patria, siendo Director Supremo de la Nación, Capitán General don Bernardo O'Higgins Riquelme, el 26 de Junio de 1818 se otorgó la primera Patente de Comercio para que una nave pudiera enarbolar el Pabellón Nacional, hecho que representa la creación de la Marina Mercante y desde entonces hasta nuestros días ha estado presente para contribuir y prestar servicios en forma oportuna y eficiente a su desarrollo, ya sea en tiempos de paz o en otras circunstancias cuando la Nación así lo ha requerido, sin imponer condiciones y con la más absoluta convicción que todo esfuerzo que se hace va en beneficio directo del bienestar y progreso del País.

Han habido tiempos de auge, esplendor y beneficios, en otras ocasiones dificultades y legítimas inquietudes, pero nunca se ha cejado en recurrir y apelar a todas las instancias posibles para superar tales inconvenientes, es necesario destacar también la preocupación que se observa para cumplir con todas las regulaciones nacionales e internacionales que tienen relación con este sector toda vez que dependemos fundamentalmente de la expedición y seguridad de las líneas de comunicaciones marítimas.

Hoy día nos encontramos en esta cámara para practicar el protocolo de un Entredicho o Recalada Forzosa, con pleno respeto mutuo y armonía donde se debe dejar constancia del aporte hecho por tantos profesionales de la Marina Mercante que con su experiencia y sabiduría, han tenido a bien integrarse a un Servicio Público para contribuir a la eficiencia y prestigio de éste, y de igual forma reconocer la voluntad y decisión de quienes cesan en sus funciones iniciales para participar en la actividad civil del medio marítimo, por lo tanto las Instituciones tienen que tener la plena confianza en que cada uno de sus integrantes siempre va a dar lo mejor de sí, con lealtad y nobleza a la causa que los inspira y lo distinguirá para siempre.

ALEGRÍAS Y PENAS

I

Hay emociones y también alegrías
Y en un acto de nuestra cofradía
Hace un alto en su travesía
Por tener tan grata compañía

II

No es ajeno el dolor y las penas
Siempre están presentes en las faenas
A veces no hay tanta sangre en sus venas
El amigo descansa en una alfombra de arenas

III

A la mar quiere, por su belleza y simpatía
Al mar respeta, y no actúa con osadía
Cuanto amor hay en un rizo de mar, parece que nunca se enfría
Cuanto temor hay en un golpe de mar, si remece hasta la línea de crujía

IV

Tantas veces recalán a duras penas
Sus angustias se expresan por las antenas
Nunca tendrán actos para estar en cuarentena
Solo quieren abrazar a sus familias y compartir la cena

V

En silencio su trabajo es importante
El calor y el frío lo hacen extenuante
Con alegrías y penas van siempre adelante
Saludos fraternales en el día de la Marina Mercante



Fotos de la recalada de homenaje al día de la M.M.N.

Discurso de homenaje a la Marina Mercante Nacional, rendido por el Litoral Francisco BARRIENTOS Alvarado, durante la recalada realizada en el Club Naval el día 15 de Junio de 2007, ocasión en que asistieron invitados el Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos de la M.M.N. A.G., Sr. Arturo MÁRQUEZ Soto, el Presidente del Colegio de Ingenieros de la M.M.N. A.G., Sr. Héctor ARANCIBIA Blanco y el Director del Colegio Técnico de Tripulantes y Portuarios de Valparaíso, Sr. Luis ATINEOS Lazarte.

En la Recalada de celebración del Día de la Marina Mercante Nacional



Introducción - comentario.- El Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos hace uso del espacio de *libre plática* y procede a saludar adjuntamente al hombre de la Marina Mercante Nacional, declamando el soneto intitulado "A un Capitán de Navío" (Su autor es el poeta español, del siglo pasado, Rafael Alberti). Previamente a ello, hace breve comentario de la composición y de sus figuras literarias. Se trata de un soneto inspirado en un verso del poeta francés, del siglo antepasado, Carlos Baudelaire que dice "*hombre libre, siempre querrás la mar*".

El poema de marras es optimista en que la belleza está conseguida con versos rotundos, comparando las cadenas de los hombres con los litorales sinuosos y mostrando al navío, descrita en los versos iniciales con singular calidez y osadía, como un arado que hace cantar los litorales y el capitán descrito como el hombre libre que en los surcos de su nave libertará a la gente: "*rotas nuestras cadenas*".

El Litoral Mayor MARTIN deja constancia que ha tomado indebida y caprichosamente, la licencia de modificar algunos versos en búsqueda de brisas renovadoras.

A UN CAPITÁN DE NAVÍO

***Sobre tu nave – un plinto verde de algas marinas,
de moluscos, de conchas, de esmeralda estelar-,
capitán de los vientos y de las golondrinas,
fuiste condecorado por un golpe de mar.***

***Por ti los litorales de frentes serpentinas
desarrollan al paso de tu arado un cantar:
marinero, hombre libre que los mares declinas,
dinos los mensajes de tu estrella polar.***

Buen marinero, hijo del sur y del norte,

***ron del mediodía, bandera de la corte
espumosa del agua, ensueño de sirenas,
todos los litorales arados del mundo
pedimos que nos lleves en el surco profundo
de tu nave a la mar, rotas nuestras cadenas.***

Colaboración: Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos



EL OFICIAL DE MAR ESPECIALISTA LITORAL

Breve Reseña histórica del Escalafón de Oficiales de Mar

El Oficial de Mar, es un Oficial de Línea de la Armada, proveniente de los escalafones de Gente de Mar, que por sus cualidades personales, vida familiar, condiciones militares y aptitudes profesionales, son sometidos a un exhaustivo proceso de selección para, posteriormente, quienes superan cada una de las etapas del proceso, ingresan al "Curso de Aspirantes a Oficiales de Mar", de un año de duración, que se realiza en la Escuela Naval "Arturo Prat".

Quienes aprueban el curso, son nombrados, mediante Decreto Supremo, Tenientes 2º de Mar, pudiendo culminar su carrera en el grado de Capitán de Navío, previo cumplimiento de cada uno de los requisitos legales, incluido el pase de ascenso que otorga el Alta Mando Naval y su posterior aprobación por parte del Supremo Gobierno.

De acuerdo a la legislación vigente, la función primordial del Oficial de Mar, es desempeñar actividades técnicas o administrativas, utilizando su reconocido profesionalismo y su probada experiencia institucional.

No obstante lo anterior, durante su carrera, la gran mayoría de los Oficiales de Mar, han ejercido como titulares, el mando de determinadas reparticiones terrestres, o como Jefes de Departamento en Direcciones Generales, Comandancias en Jefe de Zonas Navales, Direcciones Técnicas, unidades a flote y reparticiones en general.

La primera promoción de Oficiales de Mar, obtuvo su nombramiento como Teniente 1º, el 13 de Marzo de 1925. A esa promoción perteneció el Teniente 1º OM Sr. Alejandro NAVARRETE Cisterna (Q.E.P.D.), a quien en forma póstuma, se le confirió el grado de Capitán de Navío.

En el año 1968, al cumplirse cien años desde la creación de la Escuela de Grumetes, la Armada le asignó el nombre de "Alejandro NAVARRETE Cisterna", en reconocimiento a la destacada carrera naval de ese Oficial y por tratarse, además, del primer Grumete en alcanzar su nombramiento como Oficial de Mar.



CN OM Sr. Alejandro
NAVARRETE Cisterna

Como una forma de recordar la fecha de nombramiento de estos primeros Oficiales de Mar, mediante Resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada N° 6065/1 de fecha 5 de Julio del año 2000, se estableció el 13 de Marzo de cada año, como el día del Oficial de Mar.

El Oficial de Mar Litoral

Sus inicios.

Hasta el año 1973, las dotaciones de Gente de Mar de la entonces Dirección del Litoral y Marina Mercante (DIRECLIT), y de las unidades y reparticiones de su dependencia, estaban conformadas por una veintena de Policías Marítimos que habían recibido un adiestramiento básico, y mayoritariamente por especialistas del servicio general de la Armada, quienes eran destinados a estas reparticiones, sin haber efectuado previamente un curso de adaptación o un período de entrenamiento de carácter teórico o práctico para integrarse, temporalmente, a una actividad que en la época era poco difundida, incluso dentro de la propia Institución.

Fue así, como el 09 de Noviembre de ese **histórico** año, se publicó en el Boletín Oficial de la Armada, N° 45, que se extracta más adelante, el Decreto D.G.P.A. Ord. N° 1230/6 de fecha 22 de Octubre de 1973, que **"crea el Escalafón de Gente de Mar del Litoral"**. Sus primeros 195 integrantes, fueron quienes, acreditando los requisitos profesionales y años de experiencia en el Servicio del Litoral exigidos por la Dirección General del Personal, habían postulado en forma voluntaria, para ingresar a esta especialidad.

La nómina de los primeros especialistas, fue publicada en el mismo Boletín Oficial, y en ella aparecen, entre otros, el Cabo 1º (L.Ec.) Daniel E. MENA Rivero, el Cabo 2º (L.Ec.) Alberto M. PONCE Godoy y el Marinero 1º (L.Ec.) Manuel J. MORENO Chávez.

1530

EXTRACTO BOLETÍN OFICIAL N° 45 DEL 09.NOV.1973
DIRECCIÓN GENERAL DEL PERSONAL DE LA ARMADA
- 787 -

CREA ESCALAFÓN DE GENTE DE MAR DEL LITORAL.
DEC. DGPA. ORD. N° 1230/6 – VRS. DEL 22.X.1973.

1. CRÉASE el Escalafón de Gente de Mar del Litoral, el cual será considerado entre el personal de Línea y estará comprendido como Regular de Filiación Blanca.
2. CONFORMARÁ inicialmente el citado Escalafón, el personal indicado en el Anexo "A" de la presente Resolución, cuya antigüedad se ha establecido conforme a las disposiciones del Art. 291 del Reglamento Complementario del DFL. Nº 1 de 1968.
3. CADÚCASE la especialidad que tenía el personal antes de conformar este Escalafón, denominándose en el futuro Litoral (L.).
4. DECLÁRASE que los requisitos para el ascenso, como igualmente, la insignia que usará en el uniforme este personal, serán establecidas en modificaciones que se efectuarán al Reglamento Complementario del D.F.L. Nº 1 de 1968 y Reglamento de Uniformes para Gente de Mar Nº 7-31/68, respectivamente.
- 5.- DÉJASE constancia que el personal que se encuentra Limitado de Carrera o afecto a los Arts. 255 y 261 del Reglamento Complementario del DFL. Nº 1 de 1968, continuarán su carrera de acuerdo a lo que se dispuso en su oportunidad en los antecedentes correspondientes.

EXTRACTO ANEXO "A".

(Decreto DGPA Ord. Nº 1230/6 del 22.X-73, B.O. Nº 45/1973).

PERSONAL QUE INTEGRA EL ESCALAFÓN LITORAL.

SARGENTOS 1º:

Q.3627 PARADA Tirado, Alfredo
 Q.3925 TOLEDO Uribe, Vito
 Q.3947 GIUSTI Hidalgo, Américo, **(continúa)**.

SARGENTOS 2º:

R.1671 DELGADO Troncoso, Miguel
 R. 958 PÉREZ Alvarez, José
 P.1982 REBOLLEDO Valdés, Edie, **(continúa)**.

CABOS 1º:

T. 431 RUIZ Villegas, Segundo
T. 432 MENA Rivero, Daniel
 S. 4895 SQUADRITO Lombardo, Horacio, **(continúa)**.

CABOS 2º:

T. 459 GUERRERO Sepúlveda, Jorge

T. 840 PONCE Godoy, Alberto

T. 488 MONTECINOS Montecinos, Ramón, **(continúa).**

MARINEROS 1:

U. 3706 PAREDES Barría, Jorge

U. 4905 MORENO Chávez, Manuel

U. 4854 RIQUELME Neira, Arnoldo, **(continúa).**

=====

Los primeros Oficiales de Mar Litoral:

Por allá por Diciembre del año 1978, la Dirección General del Personal de la Armada, remitió a los diferentes mandos de la Institución, la nómina oficial del personal de Gente de Mar que en virtud a sus calificaciones, excelencia profesional y vida familiar, habían sido preseleccionados para conformar finalmente un curso de diez Aspirantes a Oficiales de Mar, el cual se iniciaría en el mes de Febrero de 1979 en la Escuela Naval "Arturo Prat".

Por primera vez en la historia de la Armada, en este proceso en que participaron alrededor de cien preseleccionados iniciales, se incluyó a Gente de Mar especialista Litoral.

Cumplido el riguroso proceso de selección, que incluyó entrevista personal ante una comisión de Oficiales designada por la Escuela Naval "Arturo Prat", exámenes médicos, test psicológico, exámenes de conocimiento, visita domiciliaria y entrevista personal al grupo familiar por parte del Comandante de la repartición, se publicó la Orden de Traslado de quienes tras cumplir cada una de las etapas contempladas en el proceso, fueron finalmente seleccionados y nombrados Aspirantes a Oficial de Mar.

Dentro de los diez seleccionados, figuraba el entonces Sargento 2º (L.Ec) Daniel E. MENA Rivero, de dotación en la Gobernación Marítima de Valparaíso y el Cabo 1º (L.Ec) Alberto M. PONCE Godoy, perteneciente a la dotación de la Gobernación Marítima de Castro, al mando del entonces Capitán de Corbeta LT Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz.

El Aspirante a Oficial de Mar Sr. Daniel MENA, nacido en Viña del Mar el 4 de Septiembre de 1937, había ingresado a la Armada como Aprendiz a Grumete (Ec.), el 01 de Febrero de 1958. Por su parte, el Aspirante Sr. Alberto PONCE nació en la ciudad de Futrono, Provincia de Valdivia, el 15 de Noviembre de 1941 e ingresó a la Armada como Aprendiz a Grumete (Ec.) el 1º de Febrero de 1959.

Ambos Aspirantes aprobaron el curso de un año académico de duración y el 1º de Enero de 1980, fueron nombrados, mediante Decreto Supremo, Tenientes 2º Oficial de Mar, siendo transbordados a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.



Tte. 2º OM Sr. Alberto PONCE Godoy en el día de su graduación como Oficial de Mar (Dic. de 1979)

El Teniente MENA alcanzó el grado de Capitán de Fragata y obtuvo su retiro definitivo de la Armada el 1º de Enero de 2002. Casado con la Sra. Carmen MARTINEZ Arancibia, dos hijos. Entre otras reparticiones, prestó servicios en la DIRECTEMAR y en las Gobernaciones Marítimas de Arica y Valparaíso, repartición esta última en la que se desempeñó como Fiscal Marítimo. Posee título de Técnico de Nivel Superior en Administración Marítima, Profesor Militar y aprobó satisfactoriamente el Curso de Informaciones de Estado de Mayor realizado en la Academia de Guerra Naval en el año 1987.

Por su parte, el Teniente PONCE culminó su carrera en el grado de Capitán de Navío y obtuvo su retiro definitivo de la Armada el 1º de Marzo del año 2000. Posteriormente se desempeñó durante seis años y medio como Empleado a Contrata en la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, DIRINMAR, cesando sus funciones el 31 de Diciembre del año 2006. Casado con la Sra. Marianela CANOBRA Candia, son padres de dos hijas.

Entre otras reparticiones, se desempeñó como Oficial Secretario y simultáneamente como Jefe Militar y Oficial de Relaciones Públicas en la DIRECTEMAR. Posteriormente, cumplió funciones como Jefe del Departamento A-1 del Distrito Naval Norte y finalmente, se desempeñó en la Dirección General del Personal de la Armada, como Secretario

General, como Subjefe del Departamento II y como Jefe de los Departamento III y IV, sucesivamente.

En su calidad de Empleado a Contrata, se desempeñó durante cinco años como Jefe de la División Educación Marítima de la DIRINMAR.

Posee título de Técnico de Nivel Superior en Administración Marítima, está acreditado como Profesor Militar y como Auditor Interno de la Norma de Calidad ISO 9001-2000.

En el año 1987 aprobó el Curso de Informaciones de Estado Mayor, realizado en la Academia de Guerra Naval.



C. N. OM Sr. Alberto PONCE Godoy

Nuevo Oficial de Mar Litoral:

En el año 1986, y tras aprobar exitosamente cada una de las etapas de preselección, el entonces Cabo 1º (L.Ec) Manuel J. MORENO Chávez, es destinado a la Escuela Naval "Arturo Prat" como alumno del "Curso de Aspirantes a Oficiales de Mar".

El Aspirante a Oficial de Mar Sr. Manuel MORENO, nacido en Chillán el 31 de Mayo de 1953, ingresó a la Armada como Aprendiz a Grumete (Ec.) el 01 de Febrero de 1968 y obtuvo su nombramiento como Teniente 2º OM., el 01 de Enero de 1987, después de aprobar con éxito el curso de Aspirante a Oficial de Mar, de un año de duración.

El Teniente MORENO alcanzó el grado de Capitán de Navío y obtuvo su retiro de la Armada el 1º de Enero de 2006. Casado con la Sra. Marina Elena SALAMANCA Monsalve, dos hijas.

Durante su carrera como Oficial, el Comandante Sr. Moreno, entre otras reparticiones, se desempeñó como Oficial Secretario y Jefe de Relaciones Públicas de la DIRECTEMAR, como Capitán de Puerto de Bahía Fildes y Bahía Paraíso y como Comandante de la Base Presidente Gabriel González Videla en el Territorio Antártico Chileno, como Jefe de Departamento en la Academia de Guerra Naval, en la Gobernación Marítima de San Antonio, en el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR y en la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.

Durante su carrera profesional cumplió diversas comisiones del servicio al extranjero. En la actualidad se desempeña en calidad de Empleado a Contrata, como Jefe de la División Educación Marítima de la DIRINMAR.

Posee título de Técnico de Nivel Superior en Administración Marítima, título profesional de Relacionador Público, obtenido en el Instituto Profesional DUOC, está acreditado como Profesor Militar, como Auditor Interno de la Norma de Calidad ISO 9001-2000 y calificado por la Organización Marítima Internacional, OMI, como Experto en el Convenio STCW. Aprobó satisfactoriamente el Curso de Informaciones de Estado Mayor, en la Academia de Guerra Naval.



C. N. OM Sr. Manuel MORENO
Chávez

Tres nuevos Aspirantes a Oficiales de Mar Litoral:

Durante el año lectivo 2007, se está desarrollando en la Escuela Naval "Arturo Prat", un nuevo curso de "Aspirantes a Oficiales de Mar", entre cuyos alumnos, destaca el siguiente personal proveniente del Escalafón de Gente de Mar de la especialidad de Litoral:

Sargento 2º L (Mc.El) Antonio Augusto GONZALEZ Lobos. Nació en Talagante el 10 de Abril de 1972. Ingresó a la Armada como Aprendiz a Grumete el 01 de Enero de 1988. Casado con la Sra. Bárbara Irene BAEZ Alegría. Ha prestado servicios en la Escuela de Litoral y Faros,

Gobernación Marítima de Punta Arenas, en la DIRECTEMAR y en las LSG. "San Antonio" y "Hallef", en ambas como Ingeniero de Cargo.

Sargento 2º L (Seg. M.) Jaime Alonso MANSILLA Muñoz. Nació en Calbuco, el 01 de Abril de 1971. Ingresó a la Armada como Aprendiz a Grumete el 01 de Enero de 1988. Casado con la Sra. Rocío del Pilar LILLO Castillo, una hija, Bárbara de 7 años de edad. Ha prestado servicios en la Escuela de Litoral y Faros, en las Capitanías de Puerto de Mejillones, Punta Arenas y Coquimbo, en la DIRECTEMAR, en la Gobernación Marítima de Coquimbo, en la Alcaldía de Mar de Timbales y finalmente en la Capitanía de Puerto de Puerto Williams.

Sargento 2º L (Seg. M.) Lorenzo Yosky PANES Ramírez. Nació en Santiago, el 01 de Octubre de 1970. Ingresó a la Armada como Aprendiz a Grumete el 01 de Enero de 1988. Casado con la Sra. Sally ROJAS Alfaro. Dos hijos, Christopher y Mirna, de 14 y 10 años de edad, respectivamente. Ha prestado servicios en la Capitanía de Puerto de Quinteros, en la Escuela de Litoral y Faros (Curso), en la DIRINMAR, en la DIRSOMAR y en el Estado Mayor General de la Armada.

Desde estas páginas, los integrantes de la Cofradía "Hombres del Litoral, entre los que se incluyen los Oficiales de Mar Litoral, les expresan a cada uno de ellos, el mayor de los éxitos y el deseo de tenerlos pronto entre sus filas.

Autor: Litoral Alberto M. PONCE Godoy



EN EL MES DEL MAR



Oda a los Héroes del Combate Naval de Iquique

- Murieron como mueren los mártires sublimes del deber y de la patria -

***De la sagrada inspiración el beso
¡Oh! Musa bramadora de los mares
Posa en mi lira que a pedir se atreve
Ingénita armonía a sus cantares.***

***Brote en mi canto inspirador el trueno
Con que la ronca tempestad se expresa
Cuando la tierra, el firmamento, todo
En lid de sombras a trocarse empieza.***

***La rumorosa orquesta de las brisas
Venga del vate a acompañar el canto
Que eleva a las cenizas
Que ya ha cubierto de la patria el llanto***

***De estos rivales de los mismos dioses
Que heroicos escribieron
El prólogo inmortal de las hazañas,
Que la victoria a nuestras armas dieron
En mares i llanuras i montañas.***

***¡Salve a las glorias de la patria mía!
A Prat, Serrano y a Riquelme, Aldea
Que ya encarnaron en Iquique un día
Del sacrificio la soberbia idea.***

***Yo canto a aquellos seres inmortales
Que de la vida en el albor primero
Se acercan de la muerte a los umbrales***

***Con frente limpia y corazón entero;
A los hombres, en fin, que nos dejaron
Un crepúsculo eterno de victoria
I, mártires, bañaron
Con el fulgor primaveral de gloria
A Chile que es la primavera viva
De la brillante americana historia.***



Antecedente histórico:

Estrofas iniciales de la oda que declamó don Roberto HUNEEUS en la capilla ardiente levantada en la toldilla del monitor Huáscar, para el depósito sagrado de los restos de los gloriosos Prat, Serrano y Aldea, en la solemne ceremonia efectuada el día 13 de mayo de 1888, en el puerto de Iquique, para la traslación en el mismo navío de los cuerpos de los héroes al puerto de Valparaíso, desde el catafalco del templo parroquial del pueblo nortino, venerado de patriotismo, de haber sido depositario de las santas reliquias.

Corolario:

Es inimaginable expresar lo que han sentido los corazones de aquellos autoridades, deudos, comitivas, camaradas navales y demás privilegiados y honrados testigos, cuando vieron llegar los cuerpos de Arturo Prat y los compañeros de sacrificio, después de nueve años, a la cubierta del Huáscar, templo donde se inmolaron por el fuego ardiente del amor patrio.

¡Oh! Designios incomprensibles de la Providencia!

Antes cubiertos de sangre; después bañados por los resplandores de la gloria.

Autor: Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos

EN EL MES DEL MAR

En la Recalada de Mayo de 2007, efectuada en los salones del club Naval de Valparaíso - el día viernes 11- el Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos usando el espacio de "libre plática", preparó y leyó el siguiente texto rindiendo como tal, un sentido homenaje de gratitud y admiración a la generosidad y lealtad y al coraje y heroísmo de los hombres de mar.



MUERTE Y ENTIERRO DEL SARGENTO JUAN DE DIOS ALDEA

Nos hemos impuesto desde niño cómo llegaron a tierra iquiqueña los cuerpos sin vida de Prat y Serrano y fueron inhumados por la acción generosa del comerciante español de la plaza don Eduardo Llanos, quien tomando el nombre de la Sociedad Española de Beneficencia, les dio cristiana sepultura. Sin embargo, en los sucesos históricos hay facetas emotivas desconocidas u olvidadas por lo principal. Introduzcámonos en una de ellas que nos relata cómo el Sargento de Artillería Juan de Dios Aldea Fonseca queda en medio de sus jefes muertos, aunque vivo él aún.

Nos referiremos entonces - respetuosamente - a los últimos momentos de vida del heroico sargento Aldea, contados de la manera que le fueron narrados testimonialmente a la publicación El Mercurio. Dice lo siguiente:

"El joven español Antonio Díaz, empleado dependiente de don Eduardo Llanos, vio en el lugar de la aduana en medio de los cadáveres de Prat i Serrano a una tercera persona que sufría horribles dolores de sus heridas. Pedía agua; se buscó, no sé de dónde apareció una botella de coñac i el señor Gariazzo (de cuya personalidad y participación se conocerá más adelante) mezclándola con agua, se la dio él mismo."

"Aquel valiente hablaba.- relata el joven Díaz. Pregúntele quien era, me dijo era sarjento de la Esmeralda."

- "¿Dónde tiene la herida?"

- **"Aquí, me dijo, queriendo incorporarse. I me señalaba al mismo tiempo con la mano el muslo."**

"Le pregunté de quiénes eran los dos cadáveres (pues yo no los conocía), i medio quiso sentarse para verlos mejor. Señalándome a Serrano, que estaba a sus pies, dijo:

- **"Ese es el teniente Serrano.**

- **"¿Y este otro?**

"Volvió la cara i contestó:

- **"¡Ese es el comandante!**

"Como viera que la voz se le debilitaba i que cada vez se quejaba mas, no quise seguir preguntándole por no molestarlo.

"Vestía terno oscuro de soldado i kepí. De lo que más acuerdo es el capote, que era plomo i como de ratina."

El señor Adolfo Gariazzo mencionado anteriormente, que merece el reconocimiento histórico de los chilenos por su compasiva acción de rescatar a Aldea de aquel terrible abandono, era un caballero italiano dueño de una de las boticas de Iquique. Hace de estos sucesos la relación siguiente:

"Como a las ocho i media de la noche vi que llegó cerca de la aduana uno de los carros en que se conducen mercaderías, sobre el cual descansaba un herido perteneciente a la dotación de la Esmeralda, de los que habían saltado sobre la cubierta del Huáscar."

"Era el sarjento Juan de Dios Aldea"

"Me acerqué a él, i al preguntarle qué se le ofrecía, me dijo:

"Un poquito de agua"

"Inmediatamente busque agua, a la que agregué un poco de coñac por indicación del mismo herido i se la di, bebiéndosela casi de un sorbo"

"Debo decirle de paso – sigue relatando el señor Gariazzo – que el herido vestía su uniforme completo i se hallaba de espalda sobre el carro, con la gorra puesta i caída la visera sobre el rostro.

"Al verlo en ese estado, lo hicimos colocar sobre una camilla y lo llevamos al hospital de la ciudad, acompañándolo los señores Hilario Mayno, José Picconi, José Palmieri. y yo."

"Cuando se halló establecido allí, el doctor, don José Arturo Ego Aguirre se presentó a examinarlo inmediatamente, i como las heridas eran muy graves, habiendo, además, perdido mucha sangre (Había recibido herida de bala en el cuello, en el costado izquierdo, en el brazo izquierdo i en la pierna derecha) el doctor procedió en el momento a amputar el brazo herido, tercio superior,

asistido por el señor Mayno i yo, a fin de evitar la gangrena i antes de que el enfermo se debilitase mas.

"Luego pretendió hacer otro tanto con la pierna, porque la herida tanto o más peligrosa que la del brazo, pero vio que el paciente no resistiría.

"Entonces, como era avanzada la hora, nos retiramos, dejando al herido al cuidado de los empleados del establecimiento."

"En conclusión - dice el señor Gariazzo- el fallecimiento del noble sargento tuvo lugar el día 24, pues fue imposible salvarlo, a causa de la gran efusión de sangre que sufrió durante todo el día 21. Fue cuidado con toda solicitud durante su larga y tristísima agonía", termina narrando el caballero italiano Adolfo Gariazzo.

De modo pues que así como los restos de Prat y de Serrano eran inhumados por un español, con culpable prescindencia de las autoridades peruanas de Iquique, un italiano recogía al bravo sargento Aldea del carro de la carga a donde lo habían arrojado, y compasiva, oficiosamente, ayudado por otros compatriotas suyos lo trasladaba, tarde ya, por desgracia, al hospital, en donde tres días después había de morir.

En cuanto a la sepultación del sargento Aldea. El mismo joven español- Antonio Díaz - que lo viera en el carro junto a la aduana y cuya conversación con él ya la hemos referido, fue llamado a descubrir el sitio que ocupó después su cadáver.

"La casualidad como supe donde lo enterraron, dice, fue así:"

"Unos días después de esto, allá por los últimos de mayo, serían las ocho de la mañana cuando un compañero mío de mostrador me llamó desde un cerro que hai al lado sur del cementerio i que domina a éste.

Fui i vi que entre el conductor i el sepultero sacaban del carro en que conducían a los muertos del hospital un cadáver envuelto en una sábana i reconocí en él las heridas al mismo sarjento, que yo ignoraba aun cómo se llamaba."

"Iba completamente en cueros, solo llevaba de este mundo las vendas de sus heridas como prueba de sus sufrimientos i de valor.

El era grueso, alto i de piel algo morena; tendría de treinta a treinta i cinco años, i usaba bigotes i pera, la que era bastante poblada."

Mediante las indicaciones de este mismo joven español, Chile pudo recobrar, debidamente confrontado, el cuerpo del bravo sargento Aldea que acompañó en gloria hasta después de su muerte a su heroico comandante.



(De las recopilaciones testimoniales recogidas y publicadas el año 1888 por don J. Abel Rosales, empleado de la Biblioteca Nacional, ex Secretario de la "Asamblea Arturo Prat", y ex oficial del Ejercito que hizo la última campaña al Perú.)

GRANDES PRECURSORES DE NUESTRA HISTORIA MARÍTIMA **EL BATALLÓN "NAVALES"**

Este pequeño artículo, para nuestra publicación Bonaza, pretende llevar a sus lectores, algunas pinceladas de remembranzas sobre aquellos personajes de nuestra historia que ayudaron a forjar nuestra identidad marítima nacional.

Sin desmerecer a muchos otros precursores, que intentaré abarcar en artículos venideros, en esta oportunidad, me referiré a los valientes que formaron en las filas del Batallón Cívico de Artillería Naval de Valparaíso antes y durante la Guerra del Pacífico.

La historia de la creación de esa Guardia Nacional Marítima, se remonta al año 1864 cuando el desarrollo del conflicto entre España y Perú, en el cual Chile interviene como defensor de este último, hacía inminente un despliegue de fuerzas Españolas en el Pacífico sur oriental.

El 19 de Mayo de 1864, se crea la Guardia Nacional Marítima conformada por el gremio de fleteros y por el gremio de lancheros de cabotaje de Valparaíso. El mando superior de este Cuerpo de reservistas marítimos recayó en el Gobernador Marítimo de Valparaíso.

El año 1865 y 1866 la misma medida es optada por el supremo gobierno creando la Guardia Nacional de Chiloé, y el Batallón Cívico de Lota, Coronel y Talcahuano. El objetivo declarado del Gobierno de Chile, era disponer de una Guardia Nacional Marítima que tuviera las capacidades de desempeñarse como fusileros en tierra y artilleros marinos en el mar, compuesta por hombres valientes, diestros y familiarizados con el quehacer marítimo de los puertos en razón de su trabajo diario en el frente marítimo portuario, entrenados y conducidos para cumplir tareas de defensa por su respectivo Gobernador Marítimo.

Las causas de la Guerra del Pacífico son ampliamente conocidas, pero no está de más volver sobre algunos aspectos, que considero importantes para este relato, ya que la historia por no repetirla se olvida y los pueblos que olvidan su historia están condenados a repetirla.

Los Estados americanos que surgieron en los primeros años del siglo XIX, tomaron como base para el establecimiento de sus respectivas fronteras los límites fijados por la corona de España, a los virreinos y capitanías generales que constituían sus colonias y dominios.

Los gobiernos de los nacientes Estados - Repúblicas Americanas, estuvieron de acuerdo en reconocer el "**uti possidetis**" de 1810, dictado

por su Santidad el Papa, acatando la posesión territorial de ese año, como punto de partida para la delimitación de fronteras. Nuestros antepasados creyeron que esa decisión, lógica y justa cortaba todo motivo de futuros reclamos entre los Estados vecinos.

En este punto es necesario recordar que la Corte de la corona de España ya había definido los límites de Chile y el Perú. En 1787 nombró una comisión presidida por los delegados reales don Alejandro Malaspiña y don José Bustamante, que llegaron a las costas del pacífico, para cumplir ese cometido, en las fragatas "Atrevida" y "Descubridora".

Después de una larga y concienzuda labor, la Comisión fijó el río, Loa, como límite entre el virreinato del Perú y la Capitanía General de Chile. Esta decisión de los delegados reales, recibió la aprobación de la Corte de España y, en consecuencia, quedó Chile deslindado por el norte con el Perú en el río Loa y por el oriente con la Audiencia de Charcas, perteneciente al virreinato del Plata.

El Gobierno de dicha Audiencia jamás tuvo dificultad de límites con la Capitanía General de Chile, porque su comercio no se ejercitaba por las costas chilenas, sino que seguía la ruta de Arica por el norte; y la de Buenos Aires, por el sur.

El rey de España mandó levantar en 1790, por varios oficiales de la marina de guerra española, la carta de las costas de Chile, comprendidas entre los grados 22 y 38 de latitud sur.

En 1799 por resolución de Su Majestad el Rey de España, el río Loa quedó fijado como línea de frontera acatada por las autoridades gobernantes de la Capitanía General de Chile y del Virreinato del Perú.

Se fijó dicha demarcación en esta forma:

"El río Loa, desde el Océano Pacífico hasta Quillagua; de este caserío una recta hasta la cumbre del Miño; y de este volcán, su paralelo hasta la cordillera de los Andes". El "**uti possidetis**" Papal de 1810 sancionó tal estado de cosas.

La Audiencia de Charcas, después denominada Bolivia, con la proclamación de la Independencia, pasó a ser provincia de la Argentina, y como tal, sus diputados señores Mariano Sánchez de Loría y José María Serrano, firmaron el acta de la independencia Argentina, en Tucumán, el 9 de Julio de 1816.

En 1825, a raíz de la creación del nuevo Estado denominado Bolivia, el Libertador Simón Bolívar quiso darle acceso al mar, y sin el conocimiento y menos la autorización de las autoridades de Chile o del Perú, comisionó al General O'Connor para que buscara en el Pacífico un lugar adecuado para fundar un puerto. El citado General informó a Bolívar de no haber encontrado en toda la dilatada y estéril costa ningún pasaje apropiado para habilitar un puerto.

No obstante, el informe desfavorable de O'Connor, Bolívar expidió un decreto, en contravención a las disposiciones de la Constitución que él mismo había proclamado para Bolivia, habilitando administrativamente como puerto mayor, con el nombre de Puerto de la Mar, a la caleta de Cobija. Este es el único título que ha podido presentar Bolivia, al pretender soberanía sobre la costa del Pacífico.

Por otra parte, el General don Antonio José de Sucre, sucesor de Bolívar en la presidencia de esta república, gestionó con el Perú el tratado de 15 de Noviembre de 1826, por el cual éste le cedía a la recién formada República de Bolivia las provincias de Tacna, Arica, Pisagua y Tarapacá.

Este convenio, firmado por los plenipotenciarios don Facundo Infante, de parte de Bolivia y don Ignacio Ortiz Ceballos, en nombre del Perú, no fue ratificado por el Gobierno del Perú. Se opuso a él el señor Andrés Santa Cruz, de nacionalidad boliviana, a la sazón Presidente provisorio del Perú, con el beneplácito de Bolívar. Santa Cruz, siguió en esto la convicción peruana, de que Bolivia no necesitaba costa, pues la consideraban como una sección del altiplano, desprendida del virreinato del Plata con capital Buenos Aires.

Varios años después, el Gobierno de Bolivia, al tener conocimiento de que los exploradores chilenos explotaban guano en Mejillones, envió notas a nuestra cancillería, tratando de demostrar, sin fundamentos, que esa costa formaba parte del territorio boliviano.

Desde 1860 a 1863, las relaciones estuvieron tirantes, al extremo de temerse un rompimiento que nuestro Gobierno, siempre amante de la paz, pudo evitar con medidas de prudencia. El Congreso de Bolivia, por ley de 5 de Junio de 1863, que se mantuvo secreta, había autorizado al Ejecutivo para declarar la guerra a Chile, medida que no se llevó a cabo, aunque si se interrumpieron las relaciones diplomáticas.

En 1864 España decide ocupar las islas guaneras peruanas de Chíncha, cercanas al Callao, como medida de presión por una deuda

monetaria que tenía Perú con España, unida a un cuadro de inestabilidad política en el vecino país.

Ante dichos acontecimientos, el zarpe de la expedición española al Pacífico, el arribo de esa escuadra a la costa peruana y el temor de que España abrigara proyectos de reivindicación colonialista en nuestro continente, hizo que el gobierno de Chile decidiera salir en defensa del Perú, lo que produce la unión de los tres gobiernos de Estados de sudamericana que declararon la guerra a España, ellos fueron Chile, Perú y Bolivia. Error que tuvimos que lamentar poco después.

En aras de un espíritu de americanismo, Chile derramó sangre e invirtió grandes sumas de dinero en 1822, para crear una marina de guerra, formar un ejercito expedicionario y dar libertad al Perú; en 1838-1839, nuestra Patria vuelve a desenvainar su espada y desplegar a sus soldados y marinos para liberar a dicho país de Santa Cruz, y después en 1865, enfrentó una onerosa guerra por ayudar al Perú, cuando pudo haber mantenido la neutralidad y más aún beneficiarse de ella.

Nuestra costa fue bloqueada por la flota española, fue bombardeado y quemado Valparaíso, nuestro primer puerto, y después de inmensos desembolsos, el Perú se negó a pagar la parte que le correspondía en los gastos de la campaña.

Es al término de ese conflicto con España, como fruto del calor de un inmenso americanismo, que normalmente ha sido producto de la euforia de un momento histórico, que se produjo en 1874 la firma con Bolivia de un tratado de amistad que puso término a nuestras diferencias sobre límites, tratado que posteriormente, sólo cuatro años después, no cumplió Bolivia y dio origen a la guerra del Pacífico.

El Inicio de la Guerra del Pacífico

El estallido del conflicto encontró a Chile enteramente desprevenido, con las fuerzas armadas reducidas a menos de tres mil hombres, y la mayoría de los buques de la escuadra inhábiles para entrar en combate en su mayoría amarrados en Valparaíso en estado de desarme, incapaces de prestar servicio por las pésimas condiciones del casco y calderas.

Rotas las hostilidades, se hizo sentir la falta de oficiales para armar las unidades que se incorporaron al servicio; se echó mano de pilotos de la marina mercante, que aún con una gran experiencia en la mar,

naturalmente carecían de la instrucción de los oficiales preparados especialmente para la guerra.

El Ejército de Chile, de General a tambor no sobrepasaba de los 3.100 soldados, muchos de los cuales se encontraban en la zona de la frontera del Bio Bio, para mantener a raya las esporádicas incursiones de grupos de araucanos sobre la población civil.

La Reocupación de Antofagasta

El amanecer del 14 de Febrero de 1879, lucía el sol en un cielo sin nubes en la bahía de Antofagasta. Al amanecer de ese glorioso día, ingresaron a la rada más buques chilenos. La población, compuesta por más de un 85% de compatriotas, corrió a los muelles y playas, para dar la bienvenida a los buques; el "Cochrane" y la "O'Higgins", fondearon a babor y estribor del "Blanco Encalada", que desde hacía varias semanas se encontraba surto en la bahía. Al poco rato, se desprende del "Cochrane" un bote de doble bancada, que conduce a tierra al capitán de ejército don José M. Borgoño.

El capitán Borgoño, se dirige a la prefectura y entrega al Prefecto boliviano don Severino Zapata, la siguiente comunicación:

"Antofagasta, 14 de Febrero de 1879.

Señor Prefecto: Considerando el Gobierno de Chile, roto por parte de Bolivia el Tratado de 1874, me ordena tomar posesión con las fuerzas de mi mando, del territorio comprendido al sur del grado 23. A fin de para evitar todo accidente desgraciado, espero que Ud., tomará las medidas necesarias para que nuestra posesión sea pacífica, contando Ud. con todas las garantías necesarias, como asimismo sus connacionales. Dios guarde a Ud. Emilo Sotomayor Coronel del Ejército de Chile".

Instantes después, el teniente coronel don José Antonio Vidaurre desembarca con 100 hombres de artillería de marina, y el capitán don Exequiel Fuentes con otros 100 hombres del Regimiento Nº 1 de Artillería. El coronel don Emilio Sotomayor, Comandante en Jefe de las Fuerzas, las conduce a la plaza Colón, y la forma en batalla, frente a la prefectura. La plaza queda en poder de Chile, sin disparar un tiro.

El coronel Sotomayor hace ocupar los poblados de Caracoles y Salar del Carmen con 70 hombres, a cargo del capitán don Francisco Carvallo; envía al blindado "Blanco Encalada" a resguardar los intereses chilenos en Cobija y Tocopilla, en tanto la "O'Higgins" fondea para proteger Mejillones.

El Capitán de Corbeta don Francisco Javier Molinas, es nombrado Gobernador Marítimo y Capitán de Puerto de Antofagasta.

Entre las Fuerzas que desembarcaron para recuperan y restituir Antofagasta para la Patria, se encontraban 239 efectivos del Batallón Cívico de Artillería Naval, conformado, como ya lo expresé anteriormente, desde el año 1864, por quienes se desempeñaban en el gremio de fleteros y lancheros de cabotaje de Valparaíso.



Coronel
Martiniano URRIOLA

El resto de ese Batallón cívico completaba su instrucción en el primer puerto de la República, bajo las órdenes de su Comandante el Coronel de la Guardia Nacional, Martiniano URRIOLA quien era secundado por oficiales movilizados de la Guardia Nacional y de la Capitanía de Puerto de Valparaíso.

Los hombres de este Batallón Cívico llegarían a ser conocidos como los famosos "navales", cuya valentía y efectividad quedó demostrada en los campos de batalla, donde eran reconocidos por su origen marítimo portuario.

El Batallón contaba al inicio de la guerra con un total de 640 plazas, desembarcando en Antofagasta a fines de mayo de 1879, el resto del contingente proveniente de Valparaíso.

Cabe recordar en este punto, que cuando el Gobierno de Chile percibió que la crisis podría conducir a un conflicto armado, adoptó las medidas de movilización nacional, entre las cuales se encontraban los medios humanos y materiales de la Autoridad Marítima, es así como gobernadores marítimos, capitanes de puerto y oficiales fueron movilizados a puestos del Estado Mayor y a los buques de la escuadra.

A modo de ejemplo se pueden nombrar los casos del Capitán de Navío don Ramón Cabieses, los Tenientes Primeros don Wenceslao Frías y don Ramón Godomar, los Tenientes Segundos don Ignacio Serrano, don Demetrio Eusquiza y don Estanislao Lynch.

Después de la gran victoria en la Batalla Naval de Angamos, cuando se logra la conquista del dominio del mar para Chile, se inician las operaciones terrestres y el Batallón "Navales" se embarca junto a otros regimientos y batallones en el vapor "Amazonas" que encabezaba el convoy a las órdenes del capitán de fragata don Manuel Thompson, cuya insignia se enarboló en este transporte armado, dirigiéndose, con el resto

de los transportes y los buques de guerra para participar en el desembarco de Pisagua.

La nómina completa de los oficiales del Batallón Cívico de Artillería Naval era:

Comandante: Coronel don Martiniano Urriola. **2º comandante:** Teniente coronel graduado don Estanislao del Canto. **Sargento mayor graduado:** don Alfredo Délano. **Capitanes:** Alejandro Frederick, Pedro Elías Beytía, Reynaldo Guarda y Rómulo Vega C. **Tenientes:** Pedro A. Dueñas, Guillermo Carvallo, Roberto Simpson, R. Guillermo Doll, Daniel Martínez, Augusto Castro S., Ramón L. Opazo, Nicanor Santelices, Luis 2º Penjean y Juan Pardo Correa. **Subtenientes:** Julio F. Jeanneret, Enrique Délano, Enrique Escobar, David Vives, Enrique Germain, Gustavo Prieto Z., David Beytía, Manuel 2º Rengifo y Guillermo Errázuriz. **Aspirante:** don Manuel Valdivieso H. **Cirujano:** don Juan Francisco Ibarra. **Farmacéutico:** don Manuel Ortiz.

Para la operación de desembarco en Pisagua, el Coronel Martiniano URRIOLO, asumió como Comandante en Jefe de la Primera División, entre cuyas fuerzas se encontraba el Batallón "Navales".

A partir de ese momento el Batallón "Navales" participó heroicamente en las siguientes acciones:

- 2 de Noviembre de 1879: Asalto y Toma de Pisagua, desembarcando por la Caleta de Junín.
- 4 de Noviembre de 1879: Ocupa Hospicio.
- 9 de Noviembre de 1879: Ocupa Dolores, acampando en el lugar.
- 19 de Noviembre de 1879: Batalla de Dolores o San Francisco.
- 10 de Marzo de 1880: Desembarca en Mollendo.
- 13 de Marzo de 1880: Ocupa Pacocha.
- 19 de Abril de 1880: Acampa en Locumba.
- 15 de Mayo de 1880: Acampa en Las Yaras.
- 25 de Mayo de 1880 (Marcha del Ejército chileno a Quebrada Honda): En Las Yaras el Batallón pasa a formar parte de la Primera División al Mando del Coronel don Santiago Amengual.
- 26 de Mayo de 1880: Batalla de Tacna, formando parte de la Primera División, combatió heroicamente atacando las posiciones de Camacho en el ala izquierda de la fortificación custodiada por las fuerzas aliadas de Perú y Bolivia. Estas últimas no vuelven a participar más en la guerra después de esta batalla.

El Navales perdió ese día, en la heroica gesta, a 1 oficial y 42 suboficiales y soldados que resultaron muertos, además de 7 oficiales y 60 suboficiales y soldados que fueron heridos.

Después de la Batalla de Tacna, en agosto de 1880, el supremo gobierno, en vista de la bravura y eficiente desempeño de ese cuerpo, resuelve aumentar el número de plazas del Batallón "Navales" a 1.000.

- 13 de Enero de 1881: Batalla de Chorrillos forma parte de la Tercera División del Coronel don Pedro Lagos, se destacó en el avance frente a las defensas peruanas de San Juan.
- 15 de Enero de 1881: Batalla de Miraflores formó parte de la Tercera División del Coronel don Pedro Lagos.
- 17 de Enero de 1881: Ingresa desfilando a Lima con el resto del Ejército, al mando del General en jefe don Manuel Baquedano.
- 29 de Febrero de 1881: Se embarca en el transporte Itata para regresar a Chile
- 26 de Marzo de 1881: En Valparaíso se disuelve el Batallón "Navales" y sus soldados vuelven a sus labores de tiempo de paz en los puertos y caletas.



Batalla de Chorrillos

Entre los grandes precursores de nuestra historia marítima, también es necesario recordar a nuestra marina mercante. Los buques de la marina mercante chilena, participaron en forma destacada durante la Guerra del Pacífico, contribuyendo en forma trascendente al triunfo final. Al término, ellos volvieron a sus funciones habituales transportando los bienes que permiten progresar y crecer al país, especial mención merecen los oficiales y tripulaciones de la más que centenaria Compañía Sud Americana de Vapores, a quienes esperamos dedicar un artículo especial.

Como hemos podido apreciar en el presente relato, nuestros usuarios marítimos, a quienes les brindamos nuestros mejores esfuerzos desde el Servicio del Litoral, para entregarles una atención de servicio público de excelencia durante la paz, han sido, desde siempre, una parte importantísima del poder de respuesta que posee la nación chilena cuando

debe enfrentar aquellas crisis que nadie desea, pero que cuando el honor de la Patria está en juego, nadie tiene dudas que cualquier sacrificio es necesario y justo.

Sean entonces estas líneas, el emocionado recuerdo y homenaje de un viejo Litoral a los heroicos fleteros, lancheros, pescadores, algueros, estibadores, carpinteros de ribera, movilizadores y trabajadores marítimos en general, que formaron en las filas del Batallón Navales, también a la mujer chilena que fiel a su juramento de esposa y madre acompañó como cantinera, enfermeras y camaradas a nuestros soldados, para alentarlos y en muchos casos empuñando el fusil y el corvo, combatió codo a codo junto a él, a todos ellos y a ellas, a los de ayer y a los de hoy que con su corazón de chilenos empuñan las herramientas de la paz forjando día a día la grandeza de nuestra noble y amada Patria, Gracias.

Autor: Litoral Sergio WALL Muñoz

Referencias Bibliográficas:

"Historia de la Autoridad Marítima en Chile", de don Jaime Rivera Marfán con la colaboración de don Jorge Garín Jiménez. Edición 30 de Julio de 1998

"Las cuatro campañas de la guerra del Pacífico", de don Francisco A. Machuca. Imprenta Victoria Valparaíso, 1926.

LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ Y LAS INTERROGANTES GENERADAS

I.- INTRODUCCIÓN:

El uso de los océanos, de sus estrechos y canales bioceánicos, permite al hombre explotarlos como fuente de recursos económicos, de alimentos, energía, esparcimiento y principalmente como vía de comunicación para el intercambio comercial entre los pueblos. Por ello, todo lo que pueda acontecer con estas vías de comunicación vitales, afecta significativamente la vida del hombre, pudiendo tener repercusiones sociales, políticas y económicas internacionales.

Chile está construyendo su futuro a través de comercializar con el mundo entero, logrando mediante un esfuerzo colectivo, generar más del 50% de su PIB a partir del comercio internacional, con una participación mayoritaria de la comunicación vía marítima. Sin duda, la política de apertura comercial que implementó Chile desde las últimas tres décadas, basada en la expansión del mercado exportador, ha significado incrementar sistemáticamente los servicios marítimos y portuarios. Es así como durante el año 2006 el 88% del volumen de las exportaciones del país, fueron transportadas por vía marítima.

Efectivamente, la firma de nuevos tratados comerciales internacionales, valida que Chile dependerá cada día más de su comercio exterior, por esto, serán entonces el uso sin restricciones de estas líneas de comunicaciones marítimas las que cobrarán mayor fuerza como medios de bienestar y progreso, en particular, para un país situado en el extremo Sur Este del Océano Pacífico, alejado de los principales mercados de mayor consumo en el planeta.

Lo anterior, obliga a parte de nuestros productos y materias primas, pasar por el Canal de Panamá, vía transoceánica vital para abastecer a los mercados de la costa Este de Norteamérica (México, EE.UU. y Canadá) y la Comunidad Económica Europea, Canal, que será sometido a una ampliación de sus capacidades, con cargo hoy día, a todos los usuarios por igual, resultando más perjudicados con esta decisión, los países andinos de Ecuador, Perú y Chile.

II.- ANTECEDENTES RELACIONADOS:

A principios del año 1880, Francia da comienzo a la gran obra de construcción del Canal, a través de la Compañía Universal del Canal

Interoceánico de Panamá, la cual, debido a múltiples dificultades presentadas durante los primeros años de trabajo, quiebra, ocasionando la peor crisis financiera en el país galo, sumiendo en la pobreza a miles de franceses al perder sus acciones hacia 1889.

En 1904 Estados Unidos reinicia los trabajos de construcción del Canal, aprovechando la experiencia francesa, enfrentando con éxito, los problemas no resueltos.

En 1939, Estados Unidos al visualizar el aumento del tráfico y porte de las naves, inicia la construcción de nuevas esclusas para permitir el tránsito de buques mercantes y de guerra cuyas dimensiones excedían de las existentes. Después de adelantar significativamente las excavaciones, suspende los trabajos en 1942, debido a su ingreso activo en la Segunda Guerra Mundial.

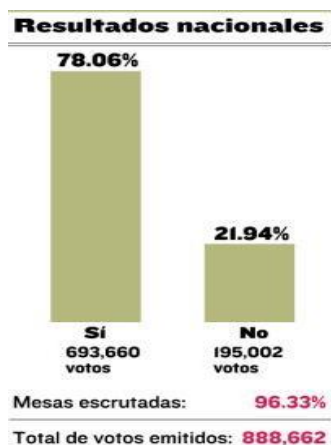
El 31 de diciembre de 1999, el Canal de Panamá, como industria económica más importante del país, fue recuperado por los panameños, después de haberse firmado el Tratado Torrijos - Carter, el año 1977.

Desde el año 2000, la Administración del Canal inició los estudios e investigaciones orientadas a identificar las necesidades futuras de la vía desde una perspectiva de largo plazo. Estos estudios, que originalmente incluían sólo investigaciones hídricas, se aumentaron a partir del 2001, para abarcar una amplia gama de temas sociales, ambientales, de mercado, de competencia, de ingeniería, operativos, financieros, económicos y jurídicos.

Finalizado el estudio, el Gobierno de Panamá, el 24 de abril de 2006, presenta a su país, el megaproyecto de ampliación del Canal de Panamá, el que considera la ejecución de varias obras significativas, donde las principales son la construcción de un tercer juego de esclusas, con el doble de la capacidad de las actuales, ensanchamiento del Paso Culebra y aumento del nivel de las aguas del Lago Gatún, para permitir que buques de hasta unos 10.000 Teus puedan cruzarlo a futuro sin inconvenientes, debido al aumento de su calado.

El proyecto dividió al pueblo panameño, siendo muchos más los escépticos, que los que lo apoyaban, motivados por la falta de confianza en la dirigencia política, respecto al manejo del impacto ambiental que causará el citado proyecto y al futuro uso y distribución de los recursos económicos involucrados.

El 17 de julio de 2006, el Presidente de la República formaliza el proyecto, a través de la Ley N° 28, sometiéndolo a votación en un plebiscito, el cual fue aprobado el día 22 de octubre de 2006, con la particularidad de un ausentismo del pueblo panameño en las urnas, que superó el 56% de los votantes inscritos, debido principalmente a la duda que generó en la población.



Resultado del plebiscito para la ampliación del Canal.

Fuente: La Prensa de Panamá, octubre 2006.

I.- POR QUÉ LA DECISIÓN DE AMPLIAR EL CANAL DE PANAMÁ:

- Porque la demanda de cruce es creciente en el tiempo y la capacidad máxima actual es de 35 naves diarias y se mantiene una espera de alrededor de 50 naves fondeadas a la gira por varios días en ambos accesos, lo que genera grandes pérdidas a la cadena logística por demoras.
- El aumento del comercio internacional de mega países emergentes como la República Popular China y la India, ha copado la capacidad actual del Canal, debiendo buscar estas cargas otras rutas alternativas para llegar a la costa Este de EE.UU., como lo son, las rutas terrestres bioceánicas de México, EE.UU. y Canadá, como también la ruta de navegación marítima a través del Canal de Suez en desmedro de los intereses de Panamá.
- Otro aspecto a considerar, ha sido el sostenido alto costo del petróleo, lo que ha motivado a los Armadores, a emplear preferentemente naves porta contenedores sobre los 5.000 Teus, pudiendo ser factible llegar hasta los 18.000 Teus, (este año 2007, ya se encuentran operando naves porta contenedores de 14.000 Teus), en lugar de otros tipos de naves para transportes

específicos y así aprovechar las economías de escala, al disminuir considerablemente el transporte de carga en bulto y a granel, en unidades de transporte cerradas, con el consiguiente ahorro en combustible, aumentando el incremento de la productividad.

- Desincentiva iniciativas de crear un nuevo Canal bioceánico en América Central como es el emblemático proyecto del Gran Canal de Nicaragua.

Es por esto, que la Administración del Canal de Panamá, decidió ampliarlo en varios frentes de la vía, con una inversión de U.S. \$ 5.250 millones, de manera de hacer crecer el tipo de buque panamax, de 4.500 Teus hasta unos 10.000 Teus.

Naves porta contenedores de 6.000 Teus que podrán cruzar por el Canal de Panamá a contar del año 2014.

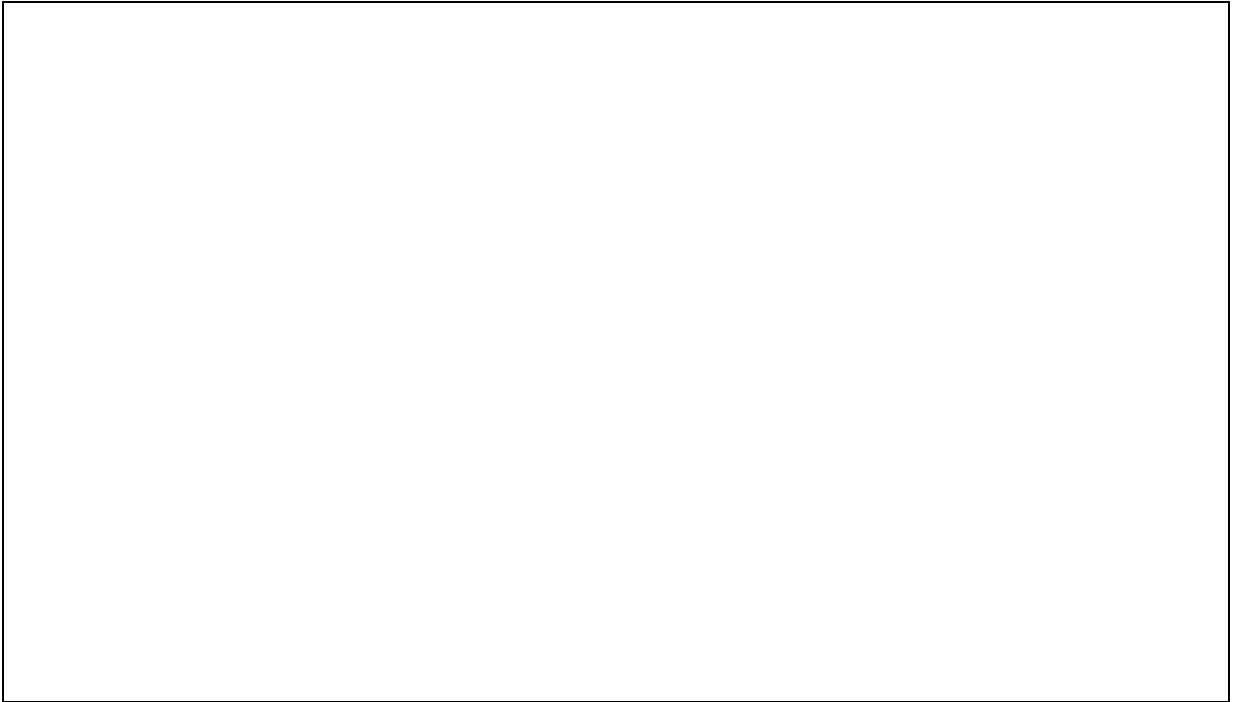


Botadura Nave Porta Contenedores "Emma Maersk" con capacidad para 14.000 Teus. (No podrá utilizar el Canal de Panamá y por lo tanto pasó a ser definitivamente una nave tipo pospanamóx).



**Principales diferencias entre naves panamax actuales y futuras
naves panamax una vez terminada la ampliación.**

Eslora de 294 a 365 mts, manga de 32 a 45 mts., calado de 12 a 15 mts.
y capacidad de 4.500 Teus. a 10.000 Teus.



II.- INTERROGANTES SOBRE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ:

- 1.- ¿Por qué el 56% de los panameños inscritos, se abstuvo de votar para pronunciarse en las urnas por el SÍ o el NO de la ampliación del Canal de Panamá, siendo ésta, una decisión vital para el futuro de la nación panameña?
- 2.- ¿Cómo se garantiza que el proyecto mantenga en el tiempo los valores proyectados y que en el transcurso de los trabajos de ampliación no se vayan a aumentar?
- 3.- ¿Cómo se garantiza que el proyecto sea sustentable en el tiempo, con los cambios climáticos que está sufriendo el planeta, donde el recurso agua dulce es cada vez más escaso y la columna de agua del Lago Gatún será vital para la navegación de buques de gran calado, o para su uso como ascensor hídrico de los buques en las

esclusas y a su vez para el consumo diario como agua potable de los panameños?

4.- ¿Cómo se asegura a futuro, que en el paso Culebra, los flujos de ida y regreso de los buques se podrán realizar sin restricciones, cuando las operaciones y demandas por el cruce por el Canal estén funcionando a plena capacidad? o ¿Se habrá trasladado con esto la espera al interior del Canal, generado con la mejora de los accesos?

5.- Ante ésta gran obra de ingeniería que involucra al comercio mundial, ¿Por qué no se recurrió a una alternativa de financiamiento internacional para ejecutar el proyecto en su totalidad y no al financiamiento inmediato, a través del alza de tarifas y peajes, donde los actuales usuarios aparecen como subvencionadores de futuros usuarios de la vía, por ser alzas aplicadas seis años antes de recibir el beneficio de la ampliación o definitivamente favoreciendo al tráfico marítimo Este - Oeste en desmedro de los tráficos Norte - Sur?

6.- Los países andinos del Pacífico Sur, ¿Operaremos buques de 10.000 Teus a futuro, para poder resarcirnos del aporte económico igualitario y resultar beneficiados con la ampliación?

Estas son algunas de las interrogantes que no tienen respuesta hoy, pero como en todo orden de cosas, el tiempo se encargará de tenerlas mañana.

Autor: Litoral Claudio Sepúlveda Jorquera
Magíster Ciencia Política



"RECUERDOS"

Cuando se recuerda a una persona que se le ha querido, como a un hijo, a nuestros padres y hermanos... Cuando se recuerda nuestra niñez, como ser los primeros años de escuela y de nuestro liceo, se vienen a la memoria - se recuerda - alumnos que, como en el caso de mi persona, aún conservamos con ellos una amistad grande y sincera.

Lo anterior también se da en nuestra profesión... recordamos con afecto a Jefes Oficiales, a nuestro personal de Suboficiales y Sargentos, Cabos y Marineros con lo cuales hemos vivido juntos en nuestra extensa carrera profesional.

Nuestra especialidad de Litoral, hoy fuerte motivadora para los jóvenes que estudian en la Escuela Naval, ha debido durante estos últimos 50 años, experimentar grandes cambios que prácticamente de algo "desconocido" en la marina fue adquiriendo, poco a poco, con esfuerzo, con profesionalismo, con especialización, la dimensión de una "especialidad" que forma parte integral de la Armada de Chile - esa es nuestra actual Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

¿Cómo no recordar? que nuestros primeros pasos nos ubicaron en una Dirección del Litoral y una Gobernación Marítima de Valparaíso que estaban en un solo edificio en la Avenida Errázuriz de Valparaíso.

Deseo recordar esos tiempos, para que nuestra juventud conozca nuestras raíces y cómo se iniciaron la mayoría de nuestros antiguos oficiales. Ingresamos a presentarnos el año de 1950 por la misma puerta

grande que aún existe, accediendo a un primer piso en donde funcionaba la Gobernación Marítima de Valparaíso.

Gran cantidad de público, entrando y saliendo. Oficinas como Recepción y Despacho de Naves y la de Control de Personal Marítimo y Portuario concentraban la mayoría del público. Al frente de estas oficinas, se encontraba la oficina de Prácticos de Puerto, en la cual los Agentes de Naves, requerían urgente al oficial y al Práctico de Guardia para recibir o despachar una nave.

Seguía a continuación la oficina de Fiscalía y el Servicio de Radio Costera, cuya misión era contactar a las naves para saber sus horas de recalada a puerto. Este Servicio de Radio, era financiado totalmente por los Armadores, incluso los sueldos de los funcionarios se pagaban por ellos. Este servicio fue el precursor de nuestra actual Red Internacional y Nacional de Telecomunicaciones. Nuestra vieja RED COSTERA dio inicio al Boletín Meteorológico que comenzó a transmitirse por ella. Más adelante se contará cómo se inicio dicho Boletín Meteorológico.

En el mismo edificio y frente a esta oficina de Radio Costera, se encontraba una oficina que se entregó de mutuo acuerdo a la Policía de Investigaciones - Control Internacional - En efecto, tres Detectives de la Policía Internacional cumplían sus funciones en dicha oficina ¿Por qué? La comisión de recepción de Naves, que así se llamaba en esos años, la presidía el oficial de Guardia, el Práctico de puerto, el Policía Internacional y un funcionario de Higiene y de Salud, quienes asistían a la Recepción de las naves que recalaba al puerto. Sin la Recepción de la nave, ella no podía iniciar ningún trabajo en el puerto.

El procedimiento era muy delicado, toda vez que había una parte de dinero muy grande involucrada, ya que los sindicatos de estibadores esos años, nombraban sus trabajadores y si la nave no estaba atracada se perdían miles de pesos. En fin, es muy difícil y largo el tema, por lo tanto se continúa con el tema central, el cual es... recordar...

Continuando en el Primer piso, se encontraba la oficina de Personal de Guardia y seguía la oficina del 2º Comandante, el cual era responsable de todo el aparataje Militar y Naval del edificio completo. El trabajo del 2º Comandante tenía una responsabilidad enorme en el edificio. De él dependía la "SEGURIDAD" del edificio completo - 1er, 2do y 3er piso. Agregar a eso, el régimen interno naval de todos los que trabajaban en las diversas oficinas.

Al frente de esta oficina del 2do Comandante, se encontraba el comedor, el dormitorio, los baños, la sala de armas y una oficina para todos los oficiales que cumplían sus funciones en la Gobernación Marítima.

Debo recordar que en esos años, Chile entero funcionaba en dos turnos de trabajo, de 08.00 a 12.00 horas y de 14.00 a 18.00 horas. Había un espacio de 2 horas para ir a la casa a almorzar o a un restaurante. De ese modo funcionaba todo el país, hasta que muchos años después, se legisló el actual sistema de horario – Jornada Única-

Volviendo a nuestro edificio, en el 2do, 3ero y 4to piso se encontraban todas las oficinas de nuestra Dirección de Litoral y por supuesto la oficina del Contra-Almirante que era el Director del Servicio. Pero en un extremo del 2do piso, se encontraba la oficina del Gobernador Marítimo de Valparaíso en ese entonces, Ejecutivo. Pasaron unos años hasta que se logró que un oficial Litoral, Capitán de Navío, al fin fue nombrado Gobernador Marítimo, algo histórico que hizo brotar de nuevo muchas esperanzas y fe. El capitán de Navío Litoral Don Eduardo Olea Briones fue el que al fin cumplió con la primera meta trazada. Al que firma el pie de esta reseña, le cupo el honor de suceder al Comandante Olea.

En el subterráneo, se encontraban las “cámaras” de todo nuestro personal. Las cocinas funcionaban en el mismo sector y también una caldera que calefaccionaba todo el edificio.

Todo lo que se ha narrado es con objeto de recordar cómo eran nuestras dependencias en Valparaíso, puerto base y central de nuestro extenso litoral. No se van a recordar como eran nuestras reparticiones en el norte, centro y sur, ello implica un trabajo muy extremo. Algunas reparticiones eran de una pobreza extrema. En esos años teníamos un escalafón de oficiales aparte de el resto de los oficiales Ejecutivos. Nuestro escalafón era el “Escalafón de Oficiales Marítimos” y en él figurábamos los Subdelegado Marítimos de 3era, 2da y 1era clase y Gobernadores Marítimos de 2da clase, que equivalían a Capitán de Fragata, actual Capitán de Navío Litoral. Nuestros galones eran distintos y en la parte superior de ellos destacaba el anclote de nuestra especialidad... Recordar... es como revivir nuestra historia como Servicio y de los oficiales que en esos años, nos encontrábamos trabajando a veces en situaciones de gran sacrificio, pero siempre con fe en nuestro futuro y vislumbrando el gran camino que faltaba por recorrer.

Siempre se les debe recordar a las nuevas generaciones de oficiales, que en lapsos de tiempo muy grandes, como 50 años o más demoraban los cambios al interior de la Armada, ya que los estudios que se hacen

desde que se inicia la idea, son estudios lentos, con cambios de modalidades y de las modificaciones que deben hacerse. Así ocurrió con los Ingenieros, que incluso abordo tenían comedores aparte y tenían un azul entre los galones y los Contadores que tenían un blanco entre los galones... todos los cambios tomaron un largo tiempo... lo mismo ocurrió con nuestra especialidad, la que en 50 años ha experimentado un cambio total, que ha incluido la infraestructura, nuestras modernas patrullas y nuestro personal de oficiales y Gente de Mar.

Desde que los jóvenes oficiales de esos años, iniciaron sus anhelos, dando a conocer a sus respectivos mandos sus ideas, sus sueños, sus aspiraciones, no cesó, de seguir aumentando año tras año, el anhelo tan esperado... "¿Por qué no es posible que nosotros, que estamos en contacto permanente con la ciudadanía, no logramos tener en la Escuela Naval la formación de nuestros oficiales, la formación de nuestro personal de gente de Mar?... en fin ¿Por qué la Marina que nos tiene como oficiales no nos cambia nuestro estatus y pasamos a formar parte de un nuevo escalafón en la Armada?"

Tantas preguntas, tantas inquietudes, tanto anhelo, de jóvenes que cada día manifestaban sus esperanzas. Así ocurre siempre, en todas partes del mundo, son los jóvenes los que inician los cambios.

Se ha logrado al fin una especialidad con prestigio dentro de la Armada. Ser oficial Especialista Litoral, con formación integral desde cadetes en la Escuela Naval, hasta continuar con una carrera, que sus diversas especialidades, han cumplido con crecer las inquietudes de 50 años atrás.

Todo es un "GRAN LOGRO". Cambió el estatus somos Especialistas, tenemos una especialidad, tenemos una estrella en nuestra boca - manga, nuestras reparticiones han mejorado a lo largo del Litoral. Pertenecemos a un escalafón de oficiales de línea, nuestras patrulleras de Alta Mar, están equipadas de acuerdo a las exigencias derivadas del control y navegaciones realizadas para mantener nuestra Soberanía Marítima. Por tal motivo, es bueno que nuestra historia sea recordada, por estar rica en historia de sacrificios y esperanzas que ha dado sus frutos en gran parte, debido a los antiguos hombres de litoral.

Autor: Litoral Mayor Jorge Manríquez Bravo



CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD NÁUTICO DEPORTIVA Y BUCEO PROFESIONAL

BREVE HISTORIA

En los albores del siglo XX, comienza en Chile a practicarse organizadamente la actividad náutica deportiva, en las disciplinas de remo y vela, creándose los primeros clubes de remo, como son: Deportivo Alemán, Enero 1885; Club de Regatas Valparaíso, Noviembre 1896; British Rowing Club, Mayo 1899; Club Ibérico de Regatas, Octubre 1903.

El deporte de la vela nace con la creación del Club de Yates de Valdivia en 1912, desarrollándose en el Litoral Central a partir de la década del 40 en adelante.

Sin embargo, durante este último decenio, la actividad náutica deportiva ha experimentado un crecimiento explosivo, que sumado a las particulares características marítimas geográficas de nuestro país, permiten predecir un desarrollo sostenido en esta área.

En lo que respecta al buceo en Chile no es posible precisar las primeras incursiones en este campo, pero se pueden señalar algunos datos al respecto.

El 8 de Junio de 1880, el primer especialista en buceo de salvataje de la Armada de Chile, José Sobenes Valdebenito, impide la reflotación de la torpedera chilena "Janequeo" por parte de marinos peruanos, colocando cargas explosivas que la destruirían mediante fuego eléctrico.

El 5 de Diciembre de 1882, el buzo Teófilo Cleman, rescata reliquias de la corbeta "Esmeralda".

En el norte de nuestro país, comienzan a llegar los primeros buzos en las costas huasquinas en los años '70. Estos buceaban a pulmón, a resuello y casi sin traje, temperando sus cuerpos en fogatas, antes de ingresar al mar. Sin embargo, los que buceaban en apnea fueron la minoría, puesto que cuando se comenzó a masificar la actividad, ya se buceaba con apoyo de compresor, como se hace actualmente.

La actividad del buceo profesional se ha visto incrementada actualmente, entre otras razones por la construcción de terminales portuarios y en consecuencia el desarrollo de la ingeniería oceánica; como también el buceo en plataformas petroleras, en rescate y salvataje de buques, actividades de investigación y arqueología submarina y en empresas dedicadas a la explotación de recursos vivos del mar, donde la salmonicultura ha tenido un crecimiento enorme, requiriendo del buceo para su operación.

Con el aumento de la actividad de buceo profesional, el equipamiento de buceo se ha ido desarrollando conforme al avance tecnológico y en base a los nuevos requerimientos operacionales y técnicas de buceo a emplear.



APOYO NORMATIVO

Con el objeto de apoyar el crecimiento seguro y ordenado en el tiempo, de la actividad náutico-deportiva, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, actualizó la norma reglamentaria publicando el Reglamento General de Deportes Náuticos a través del D.S. (M) N° 87, con fecha 14 de Mayo de 1997.

Esta nueva normativa, junto con simplificar los procedimientos, facilitó el acceso de las personas para practicar las diferentes disciplinas y actividades que se desarrollan en el mar, ríos y lagos.

Asimismo y para fortalecer la capacitación que es una contribución directa a la seguridad, esta nueva normativa creó la figura jurídica de las Instituciones de Educación, las cuales son organismos reconocidos por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, para instruir y examinar por delegación de la Autoridad Marítima, existiendo en la V Región un número que supera las 37.



También, con el objeto de descentralizar el control directo y darle mayores atribuciones a las Entidades Náuticas (Clubes de Yates y Marinas, existiendo 6 en la V Región las que albergan más de 1200 embarcaciones deportivas), se les entregó la autoridad de otorgar zarpes dentro de las respectivas jurisdicciones de las Autoridades Marítimas Locales.

En lo que respecta al buceo profesional, se debe señalar que, con fecha 14 de Enero del año 2005, fue publicado el D.S. (M) Nº 011 el cual modifica el actual Reglamento de Buceo para Buzos Profesionales promulgado el año 1982, obedeciendo principalmente a dos razones:

- Regular el buceo desarrollado en la creciente industria acuícola (principalmente la salmonicultura), actividad en la que participan diariamente alrededor de 3000 buzos, debido a que esta se inició en Chile, posterior a la normativa patrón del año 1982.
- Actualizar la clasificación de equipos y procedimientos operacionales orientados a elevar los niveles de seguridad

Autor: Litoral Alejandro ROSS Urquieta
DIRINMAR División Deportes Náuticos y Buceo Profesional



“RECUERDOS PARA NO OLVIDAR”

Valparaíso – Puerto y Bahía y hechos de una Guardia

Un día de los años 1986-1987 recibí a las 12.00 horas, la guardia en la Gobernación Marítima de Valparaíso.

COMUNMENTE, la recepción de guardia se hacía en la oficina de “Despacho de Naves” en donde se nos hacía la entrega de Guardia y se informaba del oficial saliente al oficial entrante, de todo lo que estaba ocurriendo en el puerto de Valparaíso, en la bahía y en el resto de la Jurisdicción, estos eran los puertos de Quintero y San Antonio.

De Valparaíso se indicaban: los buques que recalaban, los buques en puerto, las naves por zarpar, situación general de los buques atracados, obreros marítimos trabajando, caletas pesqueras de Portales, Quintay y El Membrillo, se nos indicaba el Boletín meteorológico, que se nos entregaba por una pequeña oficina ubicada en el edificio superior.

Era una modesta pieza que recibía por radio el tiempo en Juan Fernández, y el viento reinante, temperatura y presión atmosférica, con esos informes esta modesta pieza no entregaba un boletín súper sencillo, pero caramba que nos servía por que nos indicaba la proximidad de un temporal o no, y según eso nosotros informábamos a todo el mundo marítimo – Portuario – Naval.

Esta pequeña oficina meteorológica, a cargo del Profesor de Meteorología y Meteorólogo en la Escuela Naval – señor Bahamondez, nos hizo ver la importancia de la meteorología y del pronóstico del tiempo – Funciones que con los años, la Marina creó el Servicio Meteorológico de la Armada, organismo importantísimo.

Las guardias generalmente, eran un “verdadero caldero de problemas”, en el sentido que las funciones que se cumplían en la oficina de “Despacho de Naves” era de atención permanente de público, que iban a solicitar peticiones de índole tan variada como pedir permiso para subir abordó – otros agentes de naves venían a solicitar que se fuera a “recibir una nave para que iniciara su trabajo, o solicitar el “Despacho” de otra para zarpar... los oficiales de Guardia debían tener cuidado con el zarpe de las naves que llevaban “pacotilla” – o sea carga general - con destino a los puertos del Norte.

Recuerdo a los que lean este artículo, que en esos años NO existía la carretera Panamericana, por lo que las naves “pacotilleras”, que eran 3 de nombre muy especiales que se iniciaban con el nombre de “MARIA” y que pertenecían a la compañía Martínez Pereira, suplían esa falta. Estas pequeñas naves salían completas de Sacos de Papas – Cajas de Plátano – Cajas de Vino, lo que en esos casos se llamaba “Pacotilla”, y que generalmente incurrieran en “sobrecarga”, o sea no se respetaba la “marca del Lloyd”... lo anterior significaba a veces sacar carga al buque... ¡¡imagínense!...

Nuestras guardias, en cuanto a nuestro personal de Gente de Mar también era mínimo: generalmente 1 cabo Escribiente, 2 o 3 Marineros para la guardia “del Portalón”, es decir la puerta, 1 o 2 hombres de Máquina a cargo de la lancha, de la caldera – 1 cocinero y 1 o 2 funcionarios de Policía Marítima. Esto era todo, súmese a esto 1 Práctico de Puerto y el oficial.

Todo el “ajetreo” diario no se notaba tanto ya que toda la Gobernación Marítima de Valparaíso y la Dirección de Litoral, estaban con sus oficinas trabajando a full, pero todo a las 17.30 horas quedaba en un silencio casi absoluto, las oficinas superiores terminaban su trabajo, se retiraban los oficiales Jefes de los 2dos- 3eros y los 4tos pisos, el Gobernador Marítimo, el Subdirector, el Director del Servicio y, por último, se retiraba el 2do Comandante - Entonces se notaba que solo funcionaba el primer piso, y justo en la oficina de Despacho de Naves... ahí es entonces donde el oficial de Guardia notaba que estaba SOLO al mando de una Institución que abarcaba desde Arica a Punta Arenas, ya que cualquier cosa que sucedía en los puertos de Chile, el Servicio de radio Costero que era nuestro nexo con naves mercantes navegando y con las Gobernaciones Marítimas, nos lo comunicaba y la noticia la recibía el oficial de Guardia, el cual de inmediato debía comunicarla al Director – Subdirector y Gobernador Marítimo...

La emoción que sentía uno, al ser tan joven como oficial y con tan enorme responsabilidad que tenía... Cito el caso que estando de Guardia el firmante, recibió el radio desde el sur, donde se comunicaba que el s.s. Santa Fe, se había hundido, sin dejar rastro alguno, sin sobrevivientes, sin nada... un misterio que hasta hoy, es eso... un misterio.

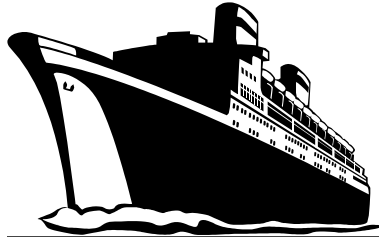
En ese tiempo, el puerto y la bahía de Valparaíso tenían una fisonomía distinta.- Había un puerto en donde atracaban las naves- eran 5 sitios de atraque, había un muelle que se denominaba "Muelle Sud-Americano" con 3 sitios de atraque, existía una gran costanera con galpones – Casa de Botes para Regatas que no existe hoy – muelle de atraque de Remolcadores e infinidad de Lanchas – Botes etc.... y al final había un muelle llamado del Barón con 1 sitio mas de atraque.

Como hoy estaba el Molo, pero abierto al público, sitio de atraque, para pesqueros de camarones y langostinos, 2 buques atracados de POPA – viejos y que esperaban su desguase flotante y, al final del molo, atracaban los buques de guerra. En la bahía estaba el dique y los remolcadores – lanchas – pesqueros, en fin todo un mundo de movimiento de embarcaciones - tripulantes – fleteros – motoristas - etc. La pesca de orilla era un deleite para muchos porteños y pescaban en toda la orilla.

Una noche durante la guardia, fuimos al muelle Barón a pasar una ronda. Llegamos al muelle y con la sorpresa que a esa hora – tipo dos de la madrugada – había gran cantidad de niños pescando y naturalmente nos llamó la atención, ya que esos niños debían regresar a sus hogares... preguntamos y nos respondieron que eran todos del mismo cerro porteño Barón, de una misma calle y que venían muy organizados, ya que todos se retiraban como a las 3 de la mañana, lo que les daba seguridad – Un pequeño de no más de 10 años tenía en el suelo una enorme pescada "Maltona" que había pescado recién ya que aún saltaba. Al preguntarle que iba a hacer con ella, ¿Venderla?, me dijo... No señor, le llevo a mi casa, para mi mamá y con ella tenemos para mis hermanitos para 2 días. – Esa respuesta del niño me impactó y me sirvió para reflexionar que en este Chile - país marítimo por excelencia - nadie puede decir "No tengo que comer"... Basta con ir a la orilla de nuestro mar y hacer lo que este niño me demostró – pescar y llevar comida a su casa – Modelo ojalá para todos nosotros. La maravilla nuestra, no la tiene país alguno.

Todo lo anterior narrado ocurrió en un día de Guardia....

Autor: Litoral Mayor Jorge Manríquez Bravo



EL CONTRATO DE SEGURO PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.-

La cobertura otorgada por los aseguradores se suele extender desde que el pasajero se embarca hasta que desembarca del medio transportador y cubre la muerte o lesión de los pasajeros, los daños o pérdidas de equipajes transportados a su cuidado, los que hubieran confiado a la bodega del buque y los que pudieran sufrir los vehículos transportados en la embarcación. Los siniestros marítimos más comunes son por naufragio, zozobra, abordaje, varadura, explosión, incendio y deficiencia del buque, y los plazos para reclamar por los daños y/o pérdidas sufridos por el pasajero en su persona o en los equipajes transportados varían según el hecho ocurrido

El transporte de pasajeros por agua tiene su origen como actividad comercial organizada a mediados del siglo XIX; pero en el siglo XX con los movimientos desde Europa hacia América y, finalmente, con el término de la Segunda Guerra Mundial, el tráfico de personas hacia nuestro continente fue realmente importante y fue incrementándose en forma gradual hasta la aparición de la aeronavegación como medio más idóneo para el transporte de personas.

En efecto, hoy día el transporte de personas por agua se encuentra reducido a dos modalidades perfectamente diferenciadas: a) el tráfico regular limitado a ciertas distancias, como por ejemplo el que se realiza desde Inglaterra hasta Francia o desde Buenos Aires hacia la República Oriental del Uruguay y b) el transporte de pasajeros en cruceros turísticos, donde encontramos una característica que los destaca de los anteriormente expuestos, no sólo por los trayectos generalmente más extensos, sino también por los servicios que prestan al usuario (excursiones en tierra, paradas o detenciones turísticas, servicios de abordaje, etc.).

En atención a lo mencionado es que el contrato de seguros, que pretende asumir todos o parte de los riesgos a los que se encuentra

expuesto el transportador de pasajeros (sea o no el armador y/o propietario del buque), se encontrará relacionado en forma directa con la responsabilidad a la que está expuesto el asegurado y también sujeto a las mismas normas que regulan la responsabilidad del transportador, más algunos adicionales que dependerán de la extensión de la responsabilidad del sujeto asegurado.

Riesgos cubiertos

Tal como lo planteado en forma precedente, las coberturas que ofrezca el mercado asegurador, deben guardar estricta consonancia con los riesgos a los que se encuentran expuestos los sujetos vinculados con la actividad en cuestión.

Estos riesgos nacen de la responsabilidad a la que está sujeto el transportador de pasajeros, es decir, la muerte o lesión de los pasajeros, los daños o pérdidas de equipajes transportados a su cuidado, los que hubieran confiado a la bodega del buque y los que pudieran sufrir los vehículos transportados en la embarcación.

Por supuesto, en los casos en que el transportador ofrezca servicios adicionales al usuario, también se pretenderá trasladar al asegurador ese tipo de riesgos.

Los adicionales que se pueden agregar son, por ejemplo, los daños que se puedan provocar a los pasajeros por la demora en la salida o en la llegada, que resulte imputable al transportador o a sus dependientes, como los perjuicios ocasionados por las terminaciones anticipadas de los viajes previstos, incluso en escalas anticipadas, que no resulten los puntos prefijados en el boleto de pasaje como destino o finalización del viaje pautado.

En esos términos, la responsabilidad del transportador estará sujeta a las estipulaciones normativas que determine la legislación aplicable; es decir que en los transportes nacionales o locales, serán aplicables los preceptos de la Ley de la Navegación y en los transportes internacionales, dependiendo del origen y del destino del pasaje y, especialmente, de lo convenido en el billete de pasaje, las convenciones internacionales que regulan la materia (Madrid '55, Bruselas '57/'61, Atenas '74, Protocolos '76/'90 y Atenas '02).

En esa inteligencia, las causales de exoneración de responsabilidad consagradas por las normas mencionadas serán concordantes con las

exclusiones de cobertura que estipulen las aseguradoras, más las exclusiones típicas del derecho común, como por ejemplo las que nacen de la falta de pago de la prima o del incumplimiento de alguna carga especialmente impuesta por el asegurador. Sólo para mencionar algunas causales de exoneración de responsabilidad podemos destacar: a) caso fortuito o fuerza mayor; b) culpa o dolo de la víctima o, c) hecho doloso de un tercero (por ejemplo, las guerras, las hostilidades, los actos de terrorismo), aunque algunas aseguradoras de estos riesgos lo suelen ofrecer como un adicional a la cobertura otorgada.

En cuanto a los montos máximos de indemnización, dependerá si estamos frente a transportes nacionales o internacionales, para los cuales se aplicará una unidad determinada por un patrón monetario que, mediante una ecuación matemática, establecerá el valor de la indemnización.

Para el caso de muerte o lesiones corporales, la limitación generalmente oscila en 180 mil dólares, y para el equipaje en 2.500 dólares por bulto de mercadería transportada, valores que pueden ser modificados considerablemente de acuerdo con la norma que resulte aplicable.

Sin perjuicio de ello, el pasajero tiene derecho a reclamar del transportador una reparación integral del daño o perjuicio sufrido, cuando éste actúe con dolo o temeridad manifiesta, o cuando no se le entregue el billete o ticket de pasaje. Asimismo, para los casos de demora o pérdida de escalas, el pasajero tendrá derecho también a los reclamos correspondientes más los reintegros de los valores abonados en concepto de pasaje, en forma total o parcial, según sea el caso.

Tipos de siniestros

El sistema de responsabilidad del transportador es de carácter subjetivo, es decir que se presume la culpa del transportador, salvo que pruebe lo contrario. Al referirnos a los siniestros marítimos, hacemos mención a: 1) naufragio; 2) zozobra; 3) abordaje; 4) varadura, 5) explosión; 6) incendio; 7) deficiencia del buque, etc. Por supuesto que el transportador podrá disminuir su responsabilidad o eliminarla, cuando se trate de un hecho ocasionado por la culpa parcial o total del pasajero damnificado.

Es oportuno destacar que cualquier cláusula predispuesta en los documentos de transporte, que pretenda exonerar de responsabilidad total o parcialmente al transportador será nula; sólo se considerarán las

exoneraciones de responsabilidad específicamente dispuestas por las normas aplicables.

Resulta importante mencionar que las normas estipulan plazos para reclamar por los daños y/o pérdidas sufridos por el pasajero en su persona o en los equipajes transportados, a saber: a) para los daños aparentes en cabina, antes del desembarque y b) para los daños aparentes en la bodega, antes de la entrega o, c) para los daños no aparentes en cabina, quince días del desembarque y d) para los daños no aparentes en bodega, quince días de la entrega.

Ahora bien, en cuanto a los sujetos que brindan las coberturas de responsabilidad, debemos mencionar básicamente los llamados Clubes de Protección e Indemnidad (P&I), con sede principalmente en Londres, que son mutuales por lo general formadas por armadores de buques, que brindan a sus miembros cobertura para los riesgos propios de la actividad que desarrollan.

Sin perjuicio de lo mencionado precedentemente, también los armadores de embarcaciones de estas características, suelen contratar coberturas de casco y maquinaria, que son brindadas por las aseguradoras, para los riesgos a los que se encuentra expuesta materialmente su embarcación o los que le puedan generar a terceros buques. En este caso, en particular, entran en juego las dos coberturas que probablemente tienen contratadas los armadores de los buques colisionados; es decir, que para los daños materiales que sufrieran embarcaciones en su justa medida sería de aplicación la póliza de casco y maquinaria, y por la responsabilidad hacia terceros, la cobertura de responsabilidad otorgada por el P&I correspondiente, en caso de que existiera.

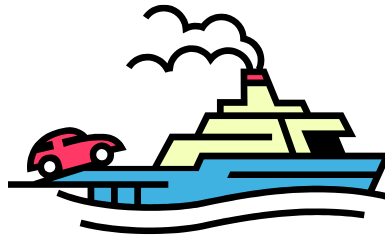
Asimismo, podemos hacer una breve mención a los accidentes ocurridos habitualmente en pequeñas embarcaciones que surcan generalmente los ríos interiores, ensenadas, bahías y por tramos cortos, así como las embarcaciones de placer que suelen transportar pasajeros en forma gratuita. En estos casos, los propietarios no tienen acceso a la cobertura otorgada por las mutuales de P&I, pero acceden a una cobertura reducida para daños a las personas, otorgada por la misma póliza de casco y maquinaria.

Por último, es interesante destacar que la Ley de la Navegación no establece la obligatoriedad de este tipo de coberturas. Pero, por su parte, las convenciones internacionales se han preocupado por estipular la obligatoriedad de éstas. Ejemplo de ello es la Convención de Atenas del

año 2002, que exige la contratación de un seguro obligatorio u otra garantía financiera de todo buque matriculado en un Estado parte, que transporte más de doce pasajeros.

En todo caso y para finalizar, debemos considerar que siempre es mejor prevenir que curar y para ello debemos llevarnos muy bien y de la mano, en el cumplimiento de todas las normas nacionales o internacionales que rigen la seguridad de las personas y de las naves.

Autor: Litoral Luis PAZ Arias



"PACOTILLA"

LECCIONES DE UN ACCIDENTE MARÍTIMO

A propósito del contrato de seguro para el transporte de pasajeros, incluido en otro artículo de esta Revista "BONANZA" y, en relación con los diferentes aspectos y modalidades que debe cubrir un seguro marítimo, a continuación paso a copiar una carta que un capitán británico habría escrito a su Armador, cuyo autor es desconocido, pero que fue traducida y publicada hace ya algunos años, en una revista de la cual tampoco conocemos su nombre, por lo cual no ha sido posible solicitar la autorización para publicarla, pero que estimamos es de interés, en especial para todos aquellos que desarrollan actividades relativas al transporte marítimo:

"Estimado señor:

Es con pena y apremio que le escribo esta carta; pena de que este pequeño malentendido haya llevado a las siguientes circunstancias y, apremio en que Ud. reciba este informe antes de que forme su propia opinión preconcebida, influida por los informes de la prensa internacional, ya que estoy seguro que ellos tenderán a sobre dramatizar este asunto.

Habíamos recién tomado al Práctico al atardecer y el Pilotín había regresado de cambiar la bandera "G" por la "H" y, siendo éste su primer viaje, estaba teniendo dificultades en enrollar la bandera "G". Yo, por lo tanto, procedí a mostrarle como hacerlo. Al llegar hacia el final, le dije que "soltara". El muchacho a pesar de su voluntad no es muy brillante, por lo que tuve la necesidad de repetir la orden en un tono más fuerte.

En ese momento, el Primer Piloto apareció desde la sala de carta donde había estado trazando el rumbo de la nave y, pensando que me refería a las anclas, repitió el "soltara" al Tercer Piloto que se encontraba en el castillo de proa.

El ancla de babor estando lista pero no a la pendura, fue prontamente largada. El efecto de soltar el ancla desde el escobén, mientras la nave procedía a toda velocidad, probó ser demasiado para el freno del cabrestante y todo el largo de la cadena fue sacado de "raíces". Me temo que el daño hecho al seguro de la cadena puede resultar costoso.

El efecto de la frenada del ancla de babor, hizo que naturalmente el buque cayera en esa dirección, de frente hacia el puente levadizo que da paso a un tributario del río por donde íbamos avanzando.

El operador del puente levadizo, mostró gran presencia de ánimo al abrir el puente para dar paso a mi nave. Desgraciadamente, no pensó en detener el tráfico vehicular y el resultado fue que el puente se abrió parcialmente, depositando un Volkswagen, dos ciclistas y un camión con ganado en la cubierta de proa de mi nave.

El personal de a bordo estaba evaluando en esos momentos el contenido del camión y, por el ruido que se escuchaba, yo diría que eran cerdos. Por su parte, el Tercer piloto soltó el ancla de estribor, demasiado tarde para que fuera de utilidad, ya que cayó sobre la cabina de control del operador del puente.

Después que el ancla de babor fue largada y la nave comenzó a caer, di la orden de "Toda marcha atrás" a la sala de máquinas y, personalmente, ordené el máximo de revoluciones atrás. Estaba en eso, cuando a alguien se le ocurrió informarme que la temperatura del mar era de 53° y me preguntó si habría cine esta noche: la respuesta que di no agregaría nada constructivo a este informe.

Hasta este momento me he limitado a informar sobre las actividades en el extremo de proa de la nave. Hacia popa estaban teniendo sus propios problemas. Al momento en que el ancla de babor fue largada, el Segundo Piloto estaba supervisando la amarra del remolcador de popa y bajando el cabo de remolque de la nave hacia el remolcador.

El súbito efecto de la frenada del ancla de babor, hizo que el remolcador se deslizara bajo la popa de la nave, justo en el instante que la hélice respondía a mi orden de "Toda marcha atrás". La pronta acción del Segundo Piloto para asegurar el extremo superior del cabo de remolque, retrasó el hundimiento del remolcador por algunos minutos, permitiendo el abandono seguro del mismo.

Es extraño, pero en el mismo instante de largar el ancla de babor, hubo un corte de corriente en tierra. El hecho que estábamos pasando sobre una "área de cables", podría sugerir que habríamos tocado algo en el lecho del río. Es realmente afortunado que los cables de alta tensión, echados a bajo por el mástil de proa de la nave, no estaban energizados, debido seguramente a que habían sido reemplazados por

los cables subterráneos, pero con motivo del apagón en tierra, es imposible determinar qué sucedió.

No deja de asombrarme los actos y comportamientos de los extraños en esos momentos de crisis menor. El Práctico, por ejemplo, estaba en esos instante acurrucado en un rincón de mi camarote, ya sea canturreando para sí mismo o lloriqueando después de haber consumido una botella de gin en un tiempo tal, que es digno de incluirlo en el Libro de record de Guinnes.

Por otro lado, el capitán del remolcador reaccionó violentamente y tuvo que ser forzosamente dominado por el mozo de cámara, quién lo tiene maniatado en la enfermería de la nave, donde me grita que haga cosas imposibles con mi nave y mi tripulación.

Estoy incluyendo los nombres y direcciones de los chóferes y compañías de seguros de los vehículos que están en la cubierta de proa y que el Tercer Piloto recopiló después de su acelerada evaluación del castillo de proa. Estos antecedentes le servirán a Ud. para presentar reclamo por el daño que hicieron a los rieles de la bodega 1.

Estoy terminando aquí este informe preliminar, porque me está siendo difícil concentrarme con el ruido de las sirenas de policía y sus luces intermitentes.

Es triste pensar que si el Pilotín se hubiera dado cuenta, que no es necesario izar la bandera de Práctico después del atardecer, nada de esto habría ocurrido.

Para el informe semanal de Contabilidad, asignaré los siguientes números al siniestro: T/750101 al T/750199 inclusive.

Atentamente,

El CAPITÁN"

Colaboración: Litoral Ramón VELÁSQUEZ Díaz



ATRAQUE EN CHAÑARAL

Anécdota marinera del Litoral

El Servicio del Litoral tiene muchos años de vida, desde su fundación en 1848, siempre renovado para satisfacer las actividades de la Armada y del quehacer marítimo nacional.

Las Capitanías de Puerto y, particularmente Chañaral, estaba desprovista de medios y si los había,.. era todo muy anticuado.

El autor fue destinado como Capitán de Puerto de Chañaral y los medios eran un desastre. Por ejemplo y, motivo de esta narración, tenía una lancha de madera que hace 10 años que no operaba, por vetusta.

Sólo tenía un motor, pero no su hélice.

El entusiasmo de juventud de un Teniente 2º del Litoral, me llevaba, como en otros puertos, a estar a la altura de los mejores Servicios de Litoral del mundo.

Y así fue que todos los Tenientes de entonces destinados en todas las Capitanías, hicimos un noble acuerdo... sacar adelante cuanta embarcación tuviéramos y diéramos un salto adelante, para hacer resaltar la presencia de la Autoridad Marítima.

Decidí entones, pues, arreglar mi patrullera varada por años en el caliente suelo del desierto..., pero ¿De dónde sacaba una hélice?.. Pues bien, en una visita a Barquito, divisé que el Jefe del Puerto don Erick TRENCH, tenía una hélice colgada en la muralla de su oficina como si fuera el mejor cuadro de Rembradt.

Le consulté, ¿Qué hacía esa hélice allí? y me respondió..."era de un antiguo remolcador y está allí por muchos, muchos años. Si usted la necesita pues, Capitán llévesela... qué tal".

Afirmativa don Erick, préstemela, mire que el próximo mes de Mayo, tengo la intención de invitar la Escuadra a Chañaral... No lo creo Jorge, respondió Erick, pues aquí nunca en Mayo ha venido la Escuadra Nacional... tenga fe don Erick... mire que me comprometí con el Alcalde Álamos a enviar un mensaje luego que él me dijera lo mismo que

usted... así que lo informaré a mis superiores, total nada se pierde... verdad?

Traje la hélice a la Capitanía de Puerto y como era de suponer, era inmensamente grande para la lancha... no había donde balancearla pero... con mi ayudante, Eduardo Pereira, (único varón de la dotación), pusimos manos a la obra... ¡A su Orden mi Capitán!... "Mire Pereira, que viene la Escuadra completa y usted me debe conducir a bordo y la debemos tener impecable". "A su Orden mi Capitán"... prodigioso trabajo hizo Pereira cuando al día siguiente llega con la hélice reducida y calzaba perfectamente.

El motor recibió una recorrida y estaba todo listo como para lo que nosotros creímos, era todo un éxito de esfuerzo conjunto.

Pues bien Pereira, si logramos hacer caminar este artefacto "Mi Patrullera", usted será su Patrón Oficial,...así es que ha conseguir un uniforme oscuro (él era civil, pero muy marcial y abnegado - me decía que había hecho su Servicio Militar en "El Tacna") con gorro oscuro con visera y punto... y así lo hizo.

La lancha caminó en tierra perfectamente y con la ayuda de los Hermanos de la Costa recién creada, la pintamos de blanco. Llegaba el momento de echarla al agua, en Barquito. Hicimos una ceremonia en que asistió el Alcalde Sr. Álamos y el Gobernador Provincial Sr. Santos... lógicamente el Sr. TRENCH y los Hermanos de la Costa, entre ellos el Dr. Burgos y Algunos Caleuchanos... le dimos bastante realce... hasta con discurso... una botella de champagne y al agua con una grúa... sobre ella Pereira en posición firme y al agua.. todo hasta aquí era elogiado como el mejor de los éxitos.

"ARRANCA LOS MOTORES, PEREIRA "... así tronó el motor bencinero como un homenaje a los presente por haberle dado vida de nuevo... aplausos, etc.

PEREIRA, LARGA Y TODA FUERZA AVANTE... ¡A su Orden mi Capitán! .. y puso la mano en su visera saludando.

Tal fue la sorpresa, que la lancha salió hacia atrás a toda fuerza.. PARA, PARA PEREIRA... cuidado con las rocas... "Pereira... pare el motor, póngale marcha atrás a ver qué pasa... a su Orden mi Capitán y... sorpresa que la lancha salió avante sin problemas... vi la cara de don Erick y ... se tomaba la cabeza... ahora entiendo... esa hélice era de un remolcador que tenía dos hélices y seguramente le tocó la del

lado contrario... y así era... Ya sé donde se encuentra la otra hélice... en el jardín de la casa del Sr. Sergio Chávez en El Salvador... "Pereira anote... llamar al Sr. Chávez a ver si nos presta la hélice, mire que se acerca la recalada de la Escuadra".... y sí se hizo. Se volvió a repetir la echada al agua, pero ahora muy modestamente, sólo con la presencia del Sr. TRENCH y nadie más... todo salió bien. Llegaba el momento más importante...

Durante una semana estuvo Pereira practicando atracadas. Fue más fácil de lo previsto... este muchacho salió buen "cochero" y atracaba sin problema a la boya que había frente a la Capitanía... desde donde se le observaba y calificaba esa práctica y se veía el avance.

Mensaje Naval al Capuerto Chañaral: "15 mayo recalará Insignia", (El Comandante en Jefe de la Escuadra con el Crucero Prat y otra unidad...al mando del Vicealmirante don Hugo Tirado)

Llegó el día de la visita.

Todo el comercio de Chañaral cerró sus puertas y la gente se agolpó en la Carretera Panamericana a observar la Escuadra Nacional.

"Listo Pereira"... listo mi Capitán. Yo vestía de azul impecable con mi espada y guantes... me paré en la popa con mi espada y "TODA FUERZA AVANTE PATRÓN"... "A su orden mi Capitán"

Al aproximarnos al Crucero crecía la expectación en mí, para que decir en Pereira... cada vez el Crucero se veía más grande... tanto como la tensión de nuestros nervios.

"Me preguntaba,... qué dirá el Almirante cuando me vea atracar a su costado suavemente y subir bordo a dar la bienvenida a Chañaral y advertirle que era un honor para la ciudad de su presencia y la del Crucero Prat en la bahía"

Los nervios traicionaron a Pereira... y como nunca, atracó con demasiada velocidad y bajo la escala del Crucero a 90 grados como un verdadero espolonazo, ATRAS PEREIRA, perdí mi postura en cubierta y la calma, "vuelva a intentar",,, a su Orden mi..... y otra vez y... así por tercera vez y nada.

Tanto demoró esto y el Almirante en el puente observando esta "pseudo" maniobra de aficionados.

Sale a un alerón del puente el Ayudante del Almirante, el Teniente Mario Morales con un fuerte megáfono y se dirige a mí.

i... OLIVA, DICE EL ALMIRANTE QUE PARE UD. LA MÁQUINA, QUE ÉL LE VA A ATRACAR EL CRUCERO...! Fin de cita... al día siguiente muchos en la Marina conocían esta anécdota... y hay algunos, entre ellos Mario Morales que me lo recuerdan por años y ahora, aseguran, que el Almirante, me "felicitó "por tan marinerero atraque... y la lancha pintada de blanco...



Autor: litoral Jorge OLIVA Briceño
Extraída del libro "El baúl del pirata COKE"



ANÉCDOTA ANOTADA EN UN BITÁCORA DE CÁMARA

UNA RECETA A UN DÓLAR...

Uno de los Oficiales de la Repartición, hojeando una de las tantas revistas extranjeras en inglés que suelen destinarse a la cámara de Oficiales, le llamó la atención un aviso publicitario destacado con mayúsculas cuya traducción decía textualmente lo siguiente: *"ENVIENOS UN DÓLAR Y LE DAREMOS LA RECETA PARA CAMBIARLE EL COLOR DE SU NARIZ – Laboratorio Ireland – 4388 Grafield Street – Richmond.Va. USA"*. Ni lo pensó dos veces, recortó el aviso, tomó un dólar billete, lo colocó dentro de un sobre y lo despachó a la dirección indicada.

En la época que se trata, - década de 1950 - el personaje de marras con más dotes positivas que negativas, sin embargo, tenía la nariz de un tinte rosado "distinguido", si así pudiera llamársele, pero que sin que constituyera un complejo, daba luz a pensar que el color subido de su apéndice nasal provenía de sus buenos pesos que arrojan los descuentos de cantina de cámara y del Club Naval.

A pesar de todo, cavilaba que la posibilidad de cambiar el color de su nariz a tan bajo costo era atrayente, toda vez que podría seguir su "inclinación" sin exteriorizarla. Sólo pensar las conjeturas que se harían sus compañeros al no tener motivo visible para sus bromas, tornaba emocionante el experimento.

Cuando hubo pasado un mes, que nadie contestaba desde Richmond empezó a sospechar que había caído en vulgar timo. Pensaba que: "¡Menos mal que a nadie había participado de mi correspondencia!" A los dos meses de espera ya no le cupo duda que le habían estafado, a

Dios gracias, en un solo dólar, pensaba para sus adentros y una rabia sorda se apoderó de él por haber sido tan ingenuo.

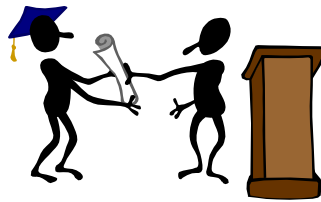
Ya casi olvidado el asunto, cuando estando en los tres largos meses, llegó a la Repartición entre la correspondencia del Correo Naval la esperada carta de USA. Tomarla y correr a su oficina para imponerse de la receta de marras fue todo uno, mientras "in mente" le devolvía todo el crédito a Laboratorios Ireland por sus malos pensamientos acerca de su seriedad. Se dijo que bien sabía él que un gringo no podía "pistolear" por un mísero dólar.

Una vez en su oficina y a solas, cerró la puerta para disfrutar más ampliamente de la carta, y relajando sus piernas sobre la cubierta de su escritorio, empezó a leer la receta. La carta en correcto inglés decía lo siguiente:

"Mister NN. Gobernación Marítima NN. Ciudad NN. – Chile: De mi consideración más distinguida: En contestación a su atenta carta de fecha ZZ, en la cual tuvo la gentileza de enviarnos un dólar, le aconsejamos que para cambiarle el color a su nariz siga tomando hasta que se le ponga morada..."

No leyó más: el timo era legal

Autor: Litoral Mayor Jorge MARTIN Cubillos





LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO

“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 las actividades más importantes desarrolladas en el período comprendido entre el 1 de Agosto de 2006 y 31 de Julio de 2007:

1.- Capitanía Marítima:

La Capitanía Marítima y la Comisión inspectora de cuentas que se indican a continuación, fueron elegidas en la Asamblea Anual efectuada el día 11 de Agosto de 2007, para un período de dos años, acorde con lo establecido en el artículo vigésimo octavo de los Estatutos.

Presidente:	Litoral Manuel COFRE Muñoz
Vicepresidente:	Litoral Bernel BADILLA Grillo
Secretario:	Litoral Néstor CAÑETE Rivera
Tesorero:	Litoral Germán VALDIVIA Ibarra
Directores:	Litoral Francisco BARRIENTOS Alvarado
	Litoral Luis PAZ Arias (Encargado de Eventos)
	Litoral Ramón VELASQUEZ Díaz (Editor de Bonanza)

Comisión Inspectora de Cuentas:

Litoral Emilio LEON Hoffmann
Litoral Carlos RODRIGUEZ Carl

2.- Registro de Matrículas:

a) Litorales Inscritos:

Al 30 de Junio de 2007, se registran 118 litorales matriculados, de los cuales hay 81 activos.

b) Altas:

C.F. Lt Mario MONTEJO Orellana, Rol 109, a contar del 29 de Septiembre de 2006.

C.N. Lt Carlos RIOS Varela, Rol 100, a contar del 30 de Noviembre de 2006

C.F. Lt Eduardo HIDALGO Astudillo, Rol 111, a contar del 30 de Enero de 2007.

C.F. Lt Osvaldo CASTRO Escobar, Rol 112, a contar del 30 de Enero de 2007.

C.C. Lt Jesús GRANDON Cancino, Rol 113, a contar del 30 de Enero de 2007.

C.N. Lt Mario LOPEZ Salazar, Rol 114, a contar del 01 de Abril de 2007.

C.N. Lt Iván VALENZUELA Bosne, Rol 115, a contar del 01 de Abril de 2007.

C.C. Lt Gonzalo ARAYA Fajardo, Rol 116, a contar del 01 de Abril de 2007.

C.N. Lt Eduardo OLEA Peña, Rol 117, a contar del 01 de Abril de 2007.

C.F. Lt Luis Felipe GRACIA Tapia, Rol 118, a contar del 11 de Mayo de 2007.

c) Bajas:

C.F. Lt (R.) Guillermo ESTAY Varela, a contar del 1 de Mayo de 2007.

Por renuncia voluntaria.

3.- Actividades Desarrolladas:

a) Asamblea General Ordinaria efectuada con fecha 11 de Agosto de 2006, donde se eligió y proclamó los nuevos componentes de la Capitanía Marítima que rige los destinos de nuestra COFRADIA "HOMBRES DEL LITORAL", por un período de dos años, la que quedó conformada de acuerdo a lo señalado en el párrafo 1.

b) En la misma fecha, pero con una hora de anticipación, se efectuó el acto eleccionario al cual asistieron 19 litorales, además de los votos enviados vía correo electrónico por quienes no pudieron asistir, procediendo la Comisión Receptora de Sufragios a levantar el acta

correspondiente. Esta Comisión estuvo integrada por los litorales Carlos RODRIGUEZ Carl, Sergio WALL Muñoz y Alberto PONCE Godoy.

c) Durante el período 2006/2007 (Julio a Junio) se realizaron 12 sesiones de directorio, las que estuvieron destinadas fundamentalmente a planificar las recaladas y tratar temas propios de los destinos de nuestra COFRADIA.

d) Se efectuaron ocho "Recaladas" con un promedio de asistencia de 25 cofrades, todas realizadas en nuestro surgidero, el Club Naval de Valparaíso, con excepción de la recalada de fin de año, la que se realizó, como ya es habitual, en los recintos de la Gobernación Marítima de Valparaíso.

e) Entrega de premios: Como se ha hecho una tradición, la Cofradía entregó premios de estímulo al cadete que obtuvo el premio por aptitud y espíritu profesional, del curso litoral que egresaba el año 2006 y a los oficiales litoral que obtuvieron el primer y segundo lugar al graduarse como especialistas litoral, de acuerdo al siguiente detalle:

- Escuela Naval, Curso Litoral, por Aptitud y espíritu profesional:
Brigadier Francisco REQUENA Delgado
Premio: Un compás de bote.
- Academia Politécnica Naval, Curso Litoral, Primer lugar:
Teniente 2º LT Hans EKDALH Espinoza
Premio: Una PALM Z-22.
- Academia Politécnica Naval, Curso Litoral, Segundo lugar:
Teniente 2º LT Luigi GOTUZZO Muñoz
Premio: Un MP 3.

4.- Celebraciones y eventos especiales:

a) En la recalada realizada el 14 de SEPTIEMBRE de 2006, se rindió homenaje a la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE, con motivo de cumplir 158 años de su creación, con la presencia del Sr. Director de Seguridad Marítima, C. A. LT Don Edwin FORSH Rojas, quien representó además al Sr. Vicealmirante Don Francisco MARTINEZ Villarroel el que se encontraba fuera de la región atendiendo asuntos institucionales. También asistió como invitado el Director de Intereses Marítimos y de Medio Ambiente Acuático, Capitán de Navío Lt Don Estanislao SEBECKIS y el Subdirector de la DGTM y MM, Capitán de Navío Don Felipe OJEDA S.

En esta misma recalada se conmemoró el 12 aniversario de la creación de nuestra COFRADIA y se procedió a entregar la nueva edición de la Revista BONANZA.

b) El día 1 de Diciembre de 2006, se realizó la última recalada del año, en los recintos de la Gobernación Marítima de Valparaíso, gracias a la gentil invitación efectuada por el C. N. LT Sr. Carlos MARTINEZ Rodríguez, ocasión en la que se degustó un muy rico asado y se departió gratos momentos.

c) Con fecha 19 de Abril de 2007, se realizó la recalada correspondiente a ese mes, a la que se invitó a todos los Gobernadores Marítimos que esa semana asistían al Seminario organizado por la DIRECTEMAR, desarrollándose una grata jornada de camaradería con quienes están actualmente desempeñándose al mando de esas importantes reparticiones.

A la recalada asistieron un total de 58 cofrades e invitados, incluidos el DIRSOMAR, C. A. LT Sr. Erwin FORSCH Rojas, el DIRINMAR, C. N. LT Sr. Juan HEUSSER Risopatrón, el SUBDIRECTEMAR C. N. Sr. Felipe OJEDA Simons y 15 Gobernadores Marítimos.

Del total señalado, 47 eran cofrades, entre los que se incluyen el DIRSOMAR, el DIRINMAR y los litorales que actualmente se desempeñan como Gobernadores Marítimos.

La recalada resultó todo un éxito, considerando la gran asistencia de cofrades y el apoyo brindado por la DIRECTEMAR, que incluyó en el programa del Seminario, la invitación a nuestra recalada efectuada a los Gobernadores Marítimos.

En esa misma oportunidad, se dio a conocer en forma oficial la creación de nuestra página WEB www.hombresdellitoral.cl con gran satisfacción de los cofrades asistentes.

Igualmente en esta especial ocasión, se invistieron a los nuevos cofrades colocándole a cada uno de ellos la insignia que nos identifica con los nobles ideales que señala nuestro Octálogo.

d) En el mes de Abril de 2007, se dio inicio a la página WEB de la Cofradía, la que servirá para crear un mejor vínculo de unión entre los cofrades repartidos desde Arica a Puerto Williams. En la citada página se incluyó información sobre la historia y creación de la Cofradía, sus Estatutos, el listado o rol de tripulación, la Capitanía Marítima, las

revistas "BONANZA" de 2005 y 2006, el Octálogo, el glosario de términos utilizados en las actividades internas, las fechas de cumpleaños de los cofrades, una reseña de la medalla e insignia de la Cofradía y del himno del Litoral, además de información sobre las recaladas realizadas o por realizar y noticias en general.

e) Con fecha 08 de JUNIO de 2007, se realizó la Recalada en homenaje al día de la Marina Mercante Nacional, a la que asistieron invitados el Presidente del Colegio de Capitanes y Pilotos de la M.M.N. A.G., Sr. Arturo MÁRQUEZ Soto, el Presidente del Colegio de Ingenieros de la M.M.N. A.G., Sr. Héctor ARANCIBIA Blanco y el Director del Colegio Técnico de Tripulantes y Portuarios de Valparaíso, Sr. Luis ATINEOS Lazarte. En esa ocasión, el homenaje a la M.M.N. fue efectuado por el Litoral Francisco BARRIENTOS Alvarado, quién fue muy felicitado por su intervención.

f) Almuerzos ofrecidos por el OLMA: tal como se ha hecho ya tradicional, nuestro OLMA C. A. LT Sr. Erwin FORSCH Rojas, ha invitado periódicamente a los integrantes de la Cofradía a sus sabrosos almuerzos, que se caracterizan por el gratísimo ambiente que se genera de la conjunción de los viejos hombres del litoral con su máxima autoridad jerárquica en servicio activo.

g) El 19 de Julio de 2007, la Cofradía fue invitada por el Gobernador Marítimo de San Antonio, C. N. LT Sr. Pedro MESONES Espinoza, quién brindó una grata acogida a los litorales que asistieron. A continuación realizó una detallada exposición de las tareas, funciones y proyectos en desarrollo de la Gobernación Marítima y Capitanías de Puerto dependientes. Además de lo anterior, el Comandante MESONES inauguró un portal donde están colocadas las fotografías de los ex Gobernadores Marítimos, ocasión en que entre los asistentes de la cofradía había 3 de ellos: los Comandantes Manuel COFRE, Bernel BADILLA y Néstor CAÑETE. Posteriormente, se disfrutó de un exquisito rancho, amenizado por un dúo folklórico, lo que permitió compartir unos muy gratos momentos de camaradería y recuerdos del Servicio.

En esa ocasión, además se contó con el apoyo brindado por el OLMA, C. A. LT Sr. Erwin FORCH Rojas, quién puso a disposición de los cofrades un bus para el traslado a San Antonio.

-



"GLOSARIO DE LA COFRADÍA" " HOMBRES DEL LITORAL "

- AGUADA: Bebida no alcohólica.
- ABORDAR: Entrar en conversación.
- BONANZA: Revista anual de la Cofradía.
- BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.
- CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.
- COMBUSTIBLE: Licor.
- CBLT: Mensaje a todos los litorales
- CBTB: Mensaje, saludo, discurso o alocución.
- DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar) .
- FAROS Y BALIZAS: Contribución económica a la Cofradía; cuota mensual.
- FONDEAR MAS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.
- HOMBRE DEL LITORAL: Denominación de los integrantes de la Cofradía.
- LASTRAR: Comer y beber en exceso.
- LICENCIA DE ZARPE: autorización para retirarse antes de "Portalón abierto"
- LITORAL: Denominación genérica del cofrade.
- LITORAL ACTIVO: Litorales con derecho a voz y voto en las asambleas.
- LITORAL MAYOR: Denominación protocolar para el Litoral más antiguo.
- LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva litoral.
- LITORAL DE PARA: Cofrade con su salud restringida (Restableciéndose).
- LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.
- 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, LIBRO DE: Libro de Registro de cofrades (socios).
- MATRÍCULA, (Derecho de): Cuota de Incorporación.
- NOMBRADA: Lista de Litorales comisionados.
- OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.



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

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

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

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