



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

Director y Editor BONANZA: LT Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz.
Subdirector BONANZA: LT Sr. Alberto PONCE Godoy.
Fotos: Banco de imágenes SHOA / RRPP Directemar / SO Luis BUSTOS Yissi.

www.cofradiadehombresdellitoral.cl

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

Foto portada: LPM 4408 patrullando frente al Morro de Arica.

ÍNDICE BONANZA 2015

Índice	2
Octálogo de la Cofradía	4
Capitanía Marítima (2014 – 2016)	5
Editorial	6
Antepasados de la Autoridad Marítima	9
<i>Litoral CN LT Sr. César MORENO Poblete</i>	
CAPUERTO Romané: ejerciendo la Autoridad Marítima	14
<i>Litoral CN LT Sr. Cristian GÁLVEZ Vergara</i>	
Motonave "OCEAN BREEZE", crónica de un desastre evitado	21
<i>Litoral CF LT Sr. César CRUZAT Zúñiga</i>	
Estrategia "La clave del éxito"	31
<i>Litoral T2° LT Sr. Sebastián REYES Aedo</i>	
Salvaguardar la vida humana en el mar es cumplir con la misión	37
<i>Litoral T2° LT Sr. David SIERRA Farías</i>	
"Consistorio" Marítimo en Talcahuano, 2014	43
<i>Litoral CN LT Sr. Alberto PONCE Godoy</i>	
Pescadores de hombres	51
<i>T1° Sr. Benjamín PAREDES Benavides</i>	
Convenio MLC 2006	60
<i>Litoral CN LT Sr. Manuel MORENO Chávez</i>	

Puerto Natales, ayer y hoy.....	67
<i>Litoral CC (R) LT Sr. Gonzalo VERBAL Hewstone</i>	
Terremoto de Valdivia, Concepción y Talcahuano, relato de C. DARWIN.....	74
<i>Litoral CN LT Sr. Manuel COFRE Muñoz</i>	
27 años de servicio en la Capitanía de Puerto de CHAÑARAL.....	81
<i>EaC Sra. Priscilla DÍAZ García</i>	
Odisea de un tambor con 200 litros de agua de mar	83
<i>Litoral M.Sc. Oceanógrafo Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke</i>	
Inmejorables condiciones para la actividad náutica deportiva en la región sur-austral	86
<i>Litoral CN LT Sr. Alejandro ROSS Urquieta</i>	
Breve historia y relación de representantes de Chile en la OMI	88
<i>Litoral CN LT Sr. Manuel COFRE Muñoz</i>	
Patrullero Médico Dental “Cirujano Videla”: un año de mando extraordinario	92
<i>Litoral CF LT Sr. Daniel GONZÁLEZ Salinas</i>	
Día Mundial de la Hidrografía: “Nuestros Mares y vías navegables – aún por cartografiar y explorar totalmente”	99
<i>Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada</i>	
Los Movimientos Sociales y Sindicales y las nuevas formas de manifestarse en la Jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional	105
<i>Litoral T1 LT Sr. Renzo CUNEO Loyola</i>	
Libro de Recepción y Despacho.....	109
Glosario de la Cofradía.....	144



OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA (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 2014 - 2016)



Litoral Presidente
Litoral Vicepresidente
Litoral Secretario / RR.PP.
Litoral Tesorero
Litoral Director
Litoral Director
Litoral Director (Página Web)
Litoral Director Suplente
Litoral Director Suplente
Litoral Director Suplente

Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides
Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz
Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo
Litoral Sr. Luis BURGOS Velásquez
Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo
Litoral Sr. Jorge EGAÑA Polhwein
Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar
Litoral Sr. Luis TAGLE Orellana

EDITORIAL

Nuestra Cofradía cumple 21 años; hoy está integrada por 218 Litorales, acompañados por 155 bellas Balandras. En todos estos años, en que ya somos mayores de edad, hemos logrado imprimir un envidiable y sano espíritu Litoral, principalmente, por la gran convocatoria de que gozan nuestras "recaladas", en la cual se mezcla el pasado, presente y futuro. Los invitados permanentes siempre han sido la alegría, la camaradería y la leal amistad, en donde las diferencias odiosas y el trabajo rutinario quedan afuera y no son bienvenidos.

Hoy contamos con una Subdelegación Marítima en Talcahuano, la que ya está en funcionamiento y ha desarrollado sus actividades propias, como por ejemplo premiar a nombre de la Cofradía a los primeros lugares de los especialistas Litoral en la Escuela de Grumetes, lo que se materializó a fines del año pasado, actividad que ha sido muy bien valorada por la dirección de dicha Escuela Matriz. Su Subdelegado es el Litoral Sr. Daniel SARZOSA Bustos y su Secretario el Litoral Sr. Raúl MELO Moltedo.



Asimismo, con gran satisfacción podemos mencionar que a contar de este año hay 10 Capitanes de Corbeta LT que se encuentran cursando por primera vez un Postgrado (Magíster) en "Gestión y Conducción Marítima" en la Academia de Guerra Naval, en donde se espera adquieran las competencias necesarias para gestionar y conducir organismos marítimos nacionales y para participar en organismos internacionales en representación de la Autoridad Marítima Nacional, como también actualizar y profundizar sus conocimientos relativos a su formación profesional en materias de los distintos ámbitos de acción del Servicio Marítimo.

Por otra parte, hace ya 19 años, la Cofradía Hombres del Litoral se dio a la tarea de asumir el compromiso de editar y publicar anualmente el Boletín Informativo "Bonanza", publicación que nació bajo el alero de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante el 13 de mayo de 1987, en que se publicó el Boletín Informativo N° 1, cuya introducción en su primer párrafo, decía:

"El inicio de este primer Informativo "Bonanza", nació frente a la necesidad de informar materias relacionados con la especialidad y el Servicio del Litoral hacia las Autoridades Marítimas a lo largo de nuestro extenso litoral costero".

Para difundir a sus asociados, a lo largo del litoral, las actividades propias de la Cofradía, a partir del 30 de agosto de 1996, nuestra Organización adoptó la responsabilidad de publicar anualmente el referido Boletín Informativo, con la anuencia de la Dirección General, en su calidad de editor original.

Posteriormente, a partir del 30 de agosto de 2005, el entonces Boletín Informativo Bonanza, se puso pantalones largos y pasó a denominarse Revista Bonanza, que se mantiene hasta el día de hoy.

En estos 19 años, la revista ha sufrido enormes transformaciones, ha aumentado considerablemente su número de páginas, tiene su propio estilo y personalidad y ya a partir del año 2012, en que su impresión se realiza en los Talleres Gráficos del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, su calidad es de excelencia en todo su contenido.

Al hacerles llegar a nuestros lectores una nueva edición de la Revista "Bonanza", tras 19 años ininterrumpidos de gratas experiencias, sólo nos queda agradecer a quienes tuvieron la visión de dar vida a esta publicación, a quienes a través de los años, muchas veces anónimamente, han hecho posible que siga viendo la luz y muy particularmente a nuestros fieles y leales colaboradores, que año tras año, han aportado interesantes y amenos artículos, sin cuyo aporte no hubiera sido posible mantener en el tiempo, ésta, nuestra querida Revista "Bonanza".

Son ellos quienes han dado vida a cada una de sus ediciones. Es por eso que, en esta ocasión, les hacemos un llamado a seguir contribuyendo y enviando sus colaboraciones consistentes en artículos de índole profesional, experiencias o historias del servicio, como también sabrosas anécdotas y material fotográfico.

¡¡¡A todos nuestros colaboradores y lectores muchas gracias!!!
Hombres Bravos del Litoral, Caballeros de Océano y de Vida
¡¡¡FELIZ ANIVERSARIO!!!

LA CAPITANÍA MARÍTIMA



ANTEPASADOS DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

El hombre desde las etapas más pretéritas ha considerado importante para su existencia interactuar con otros seres humanos, para ello ha desarrollado diversas formas de lenguaje y ha usado variados medios de transporte para conocer a otros y a sus agrupaciones sociales, comunicarse, ofrecer y trocar sus productos y, en una etapa más avanzada, conseguir sus objetivos políticos.

En este afán, el hombre ha encontrado en el mar un escenario disponible y libre para la consecución de sus objetivos, pasando desde los más básicos a los de mayor complejidad. El mar, desde siempre ha sido un bien disponible para el hombre, no ajeno de riesgos en su uso.



Chile fue descubierto a través del mar, en 1520, por el insigne navegante, don Hernando de Magallanes.

A raíz de la disponibilidad de los mares, algunos conocidos juristas y autores, entre otros Francisco de VITORIA en 1506, han sostenido el principio de libertad de los mares e incluso proclamando el carácter de inagotable de sus riquezas. Corrientes de pensamiento que no ha mucho transcurrir, llevó a estos autores a modificar esta línea de pensamiento, debido a la fuerza de los acontecimientos y las conductas de los hombres en dichos escenarios.

Es así, como el mar empieza a ser usado para el transporte marítimo y en la extracción de recursos, pero el hombre haciendo uso de la amplia libertad de uso y explotación, incurre en conductas no siempre aceptables para los criterios de orden público internacional imperantes en la época, manifestadas en prácticas como el transporte de esclavos, existencia de amenazas como la piratería y el contrabando y, en etapas posteriores, con la extracción indiscriminada de especies marinas. Ello dio lugar a que el Derecho Internacional Marítimo, haya ido estableciendo regulaciones con miras a satisfacer principios de orden público internacional, estableciendo limitaciones al uso libre de los mares, surgiendo paulatinamente una serie de normas regulatorias que asignan responsabilidad a los Estados ribereños e Instituciones como el Mar Territorial, la Zona Contigua y, luego, la Zona Económica Exclusiva para asegurar su uso legítimo.

A partir de esta realidad, el presente artículo pretende analizar cuál fue la situación que afectó a la primera Autoridad Marítima de Chile en su etapa colonial. Para este efecto, nos remontaremos al año 1536 para conocer los problemas que afectaban a los descubridores del territorio de Chile en su calidad de súbditos de sus Majestades los Reyes de España, bajo cuyo mandato actuaban.

El territorio de Chile fue primero avistado por Hernando de Magallanes en 1520 y luego, haciendo ocupación territorial, por Juan de Saavedra en 1536, quien a bordo de la nave española "Santiaguillo", ancló en la bahía de Quintil y le renombró Valparaíso en recuerdo de su pueblo natal. Posteriormente, Pedro de Valdivia fundaría la ciudad de Santiago en 1541.

Sin embargo, la lejanía y hostilidad de los aborígenes, determina que don Pedro de Valdivia observe el mar como un escenario libre para conectar la nueva colonia de España con el Virreinato del Perú; para ello, consciente entonces de la necesidad de disponer de una nave apropiada que pudiera establecer ese tráfico marítimo con el Perú, encomienda la construcción de una nave en Concón. Sin embargo, la hostilidad de los aborígenes se hace presente y destruyen las instalaciones y la nave en construcción incendiándola¹.

Por otra parte, el conquistador a su llegada apreció que los aborígenes diseminados en toda la costa encontraban en el mar adyacente su sustento, basado en la extracción de sus recursos, los que existían en abundancia.

En este escenario, ocurren dos hechos importantes en relación con la historia de la Autoridad Marítima. Es así como tres años después de la fundación de la futura capital de Chile, el Conquistador don Pedro de Valdivia declaraba el puerto de Valparaíso como el puerto de Santiago y, además, resuelve establecer una Autoridad Marítima que pusiera orden en el territorio marítimo, lo que solucionó en los siguientes términos:

"En el puerto de Valparaíso, término y jurisdicción de Santiago, a 3 de septiembre de 1544, ahora de nuevo nombro y señalo este puerto de Valparaíso para trato de esta tierra y ciudad de Santiago".

Capitán General del Mar don Juan Bautista Pastene:
Primera Autoridad Marítima de Chile.

Para seguir a continuación con el nombramiento de la primera autoridad naval y marítima que tuvo Chile, lo que consta en el acta de ceremonia que se realizó en la mencionada fecha para investir a don Juan Bautista PASTENE en el rango de Capitán General del Mar y con el encargo de explorar la costa austral de la gobernación y de tomar posesión de las tierras que descubriese en nombre de Su Majestad el Rey de España².

LA AUTORIDAD MARÍTIMA DESIGNADA HABÍA NACIDO

En este contexto histórico del presente trabajo, recurrimos a antiguos registros de la actividad naviera, los que nos señalan que entre 1543 y el año 1556 arribaron desde el Perú 24 barcos y salieron de Valparaíso 17, naufragando seis³.

En el ámbito portuario, se van incorporando los puertos de Valparaíso, Mejillones, Copiapó o Puerto



¹ Historia de la Autoridad Marítima en Chile, Jaime Rivera Marfán, 1998, Imprenta Armada de Chile, p.14.

² Op. Cit., p. 16

³ Francisco Antonio Encina. Historia de Chile. Editorial Nascimento, 1940, p. 453.

Jaime Rivera Marfán. Historia de la Autoridad Marítima en Chile, 1998, imprenta Armada de Chile, p. 25.

Viejo, Coquimbo, Río Maule, Penco o Concepción, Río Cautín y Valdivia. Ninguno de ellos contaba con instalaciones de apoyo a las naves para su permanencia o faenas de carga y descarga y sin ayudas a la navegación para su recalada, utilizando en la mayoría de los casos puntos notables terrestres o torres de iglesias, como ocurría con Valparaíso.

Ahora bien, conocidas las, en ciernes, actividades marítimas en La Colonia y el establecimiento de la primera Autoridad Marítima de Chile, resulta de interés determinar cuál era la jurisdicción que en los albores de la Colonia tenía la autoridad marítima española para su desempeño: este aspecto no era menor.

El antecedente más antiguo referente al territorio marítimo colonial, está en la Bula del Papa Alejandro VI de 5 de mayo de 1493, "*sobre distribución de los descubrimientos geográficos en el mar Océano hechos o por hacer entre su Majestad Católica de España y el Rey de Portugal*". Este documento pontificio tuvo por objeto terminar con las disputas entre esos reinos por el dominio de las tierras recién descubiertas y precaver conflictos futuros, ya que españoles y portugueses en muchos casos disputaban la propiedad de los mismos territorios.

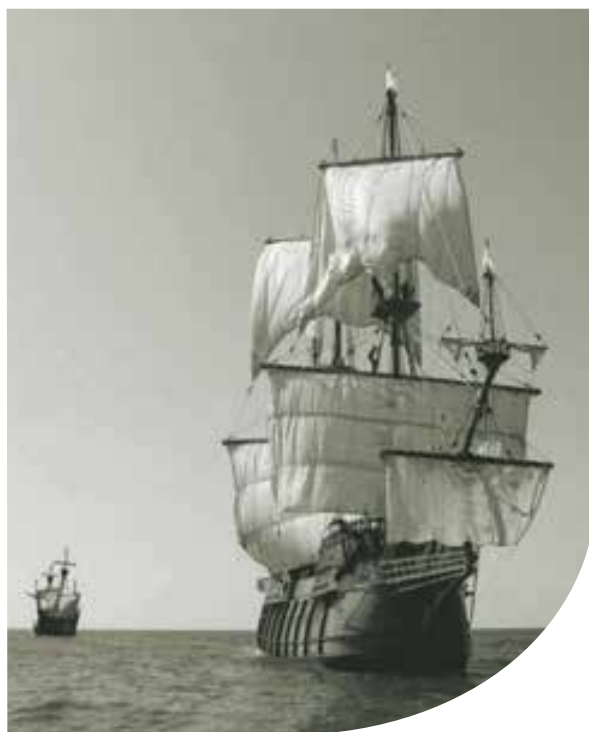
No obstante, la Bula papal se refería a las tierras y durante bastante tiempo se consideró que también había hecho una repartición de los mares que rodeaban esas tierras. Así, por ejemplo, hubo tratadistas que reconocieron a Felipe II el dominio pleno del mar Océano (Atlántico). Aunque no se hacía referencia al Pacífico, cabe estimar que, al menos en lo que atañe a su parte oriental, debió aplicarse el mismo principio, basado en idénticos motivos.

A mediados del siglo XVI, algunos autores españoles —entre ellos Francisco de VITORIA— como ya se ha mencionado, abogaron por la libertad de los mares; sin embargo, la legislación hispánica de ese siglo y de gran parte del siguiente, no estableció criterio alguno al respecto. Ello hace pensar, como algo muy probable, que las autoridades españolas de la época ejercieron jurisdicción sobre el mar correspondiente hasta donde de hecho pudieron

hacerlo con sus fuerzas navales, sin tener establecido un límite determinado al respecto.

Ahora bien, a la muerte de Valdivia a fines de 1553, los Gobernadores que lo sucedieron continuaron sus iniciativas relacionadas con el mar con nuevos bríos, porque al permanente peligro de ver todo destruido por los araucanos, se sumaron a fines del siglo XVI otros graves problemas y amenazas para las nacientes poblaciones, como lo fueron las incursiones predatorias de piratas y corsarios y los efectos de maremotos y terremotos.

Chile era la puerta de entrada al Pacífico oriental a través del estrecho de Magallanes y de la ruta del Cabo de Hornos. Por ello, por esas vías tuvieron acceso a sus costas numerosos piratas, como Francis DRAKE que asoló el Pacífico en 1578, también lo hicieron otros ingleses como CAVENDISH entre 1587 y 1592, HAWKINS en 1594, DAVIS entre 1685 y 1687, CLIPPERTON en 1719 y BYRON en 1764; los holandeses CORDES y VAN NOORT en 1599, y los franceses GENNES en 1696 y MARCOUT en 1713, y muchísimos otros⁴.



⁴ Jaime Rivera Marfán. Historia de la Autoridad Marítima en Chile, 1998, imprenta Armada de Chile, p. 27.

Ante esta amenaza, España implementó fortificaciones costeras para defenderse de la piratería; a ello debe agregarse un rígido control administrativo del comercio de España con América por medio de flotas y galeones. Sin embargo, la piratería y el contrabando seguían pese a la decisión de extirparlos por parte de las autoridades.

Las rutas marítimas del litoral chileno, siguieron siendo recorridas por los marinos españoles, tanto para incrementar las comunicaciones regulares con el Perú —centro de apoyo financiero para la interminable guerra contra los araucanos—, como para asegurar a Chile y las demás colonias españolas del Pacífico oriental el uso del estrecho de Magallanes. Entre esos navegantes ibéricos, cabe mencionar especialmente a Francisco ULLOA, Juan LADRILLE-RO, Francisco CORTÉS Ojeda y Juan FERNÁNDEZ, este último logra por sus conocimientos e intuición disminuir el tiempo de navegación entre el Callao y Valparaíso de hasta 6 meses, a solo 30 días, al utilizar una ruta que alejándose de la costa, eludía la corriente de Humboldt y el régimen de vientos reinantes.

El interés de la Corona por tomar posesión efectiva del Estrecho de Magallanes, no tuvo éxito, ya que solamente sería logrado en plena República en 1843.

Al término del reinado de Felipe II e inicios del siglo XVII, España inicia su decadencia, decrece su potencial naval y ello despierta los apetitos de sus rivales franceses, holandeses e ingleses, quienes empiezan a disputar la exclusividad que ejercía España en los mares de su dominio.

En 1760, por primera vez se estableció expresamente cual era el mar territorial español, lo que permitiría conocer con precisión el ámbito geográfico jurisdiccional de sus autoridades marítimas. En efecto, bajo el reinado de Carlos III y mediante la Célula del Consejo de Hacienda de 17 de diciembre de 1760, se declaró que el mar territorial español era de 6 millas náuticas. Dicha cédula aclaró el artículo 11° del Tratado de Paz con Inglaterra de 1713 y fue incorporada posteriormente a la *Novísima Reco-*

pilación. Su propósito era solamente el de evitar fraudes aduaneros y se basaba en la reciprocidad para su aplicación. Ello en atención a que la Ordenanza de Corso de 1779 y las Ordenanzas Generales de la Armada, vuelven al criterio del alcance del cañón de artillería de la época⁵.

Ahora bien, a fines del siglo XVIII, se establecen normas "De la Policía General de los Puertos y otro cualquier fondeadero a cargo de los Capitanes de Puerto y de las obligaciones de estos", en 194 artículos, como título VII del Tratado 5 del Tomo II de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793. La citada norma establece la calidad, la jurisdicción y competencias de los Capitanes de Puerto, así como sus relaciones de mando y subordinación de las autoridades navales de la corona. Cabe destacar el artículo 137, que establece procedimiento y tratamiento de basuras y escombros en los puertos, así como las disposiciones regulatorias del servicio de prácticos dependiente del Capitán de Puerto.

Durante el reinado de Carlos III y mediante la Célula del Consejo de Hacienda, en 1760, por primera vez se estableció que el mar territorial español era de 6 millas náuticas.



⁵ Jaime Rivera Marfán. Historia de la Autoridad Marítima en Chile, 1998, imprenta Armada de Chile, p. 29 – 31.

No obstante, la vigencia y detalle de estas disposiciones, la mayoría de ellas podían llevarse a efecto solamente en medio de las condiciones materiales que presentaba la metrópoli. No se daba el mismo caso en América, con el personal y los escasos medios existentes, producto de la lejanía del apoyo administrativo y económico de la Corte. Situación no ajena que afectaba al litoral del Reino de Chile y el carácter profesional del Capitán de Puerto, debido a que, desde el siglo XVII se había cubierto este cargo con funcionarios no especialistas, incluso con autoridades de actividades complementarias como la Aduana y el Resguardo, debido a falta de presupuesto.

La situación se agudiza con el incremento del transporte marítimo, consecuencia de la mayor actividad comercial de Chile, lo que permitió reconocer a las autoridades de la Corona que la función la desarrollaban oficiales de ejército en los escasos puertos existentes, quienes lograban cumplir el rol asignado en cuanto a orden y vigilancia, mas no así respecto de las actividades eminentemente técnicas de la seguridad marítima; situación que el Intendente de Concepción expone al Gobernador de Chile, en que cita:

"...problemas que se advierten en las embarcaciones de comercio en esta América y son de más difícil expedición por corresponder al arte de navegar, se corregirán si se da una providencia magistral, como es la de establecer en todo los parajes que se pueda el empleo de Capitán de Puerto.

Este acomodo será un buen destino para algún Piloto, u otro individuo de la Armada, el que podría ejercer la comandancia del mismo puerto.⁶

El Gobernador don Ambrosio O'Higgins dio su aprobación a la petición anterior en los siguientes términos:

"Se propondrá desde luego a S.M. la creación de Capitanes de Puerto como útiles y convenientes para asegurar el orden y la facilidad del comercio..."

La normativa, someramente descrita, se complementaría mediante la Cédula Real del 13 de enero de 1807, en la que se establecía que sería el Almirante General de las fuerzas navales de España e Indias el protector del comercio marítimo de los vasallos, por lo que era quien debía ordenar todo cuanto correspondía a la disciplina militar y marinera de todas las clases de la Armada como, por ejemplo, la policía de los puertos astilleros, arsenales, fortificaciones costeras, surgidero y también desembocaduras de ríos; a la mejor educación marítima y sistemas de estudios en academias; a la protección de los establecimientos científicos, como observatorios astronómicos, depósitos hidrográficos; a la mantención de batallones de infantería, brigadas de artillería y tercios navales y a la economía de todos los cuerpos.⁷

Como se puede apreciar, en este breve recuento de los primeros pasos, de nuestra Autoridad Marítima, nos presentan vivencias conocidas, como si ellas estuvieran presentes reiteradamente en las diversas etapas de nuestro Servicio, hasta llegar a hoy día, en que observamos un Servicio totalmente consolidado como parte integrante de la Armada, tal como lo constatamos en el devenir de la Autoridad Marítima originaria, hace más de cuatro siglos y cuyas disposiciones reglamentarias y legales se mantuvieron en plena vigencia, en su casi totalidad, hasta bien avanzada la vida institucional de la República.

Colaboración: Litoral Sr. César MORENO Poblete

⁶ Jaime Rivera Marfán. Historia de la Autoridad Marítima en Chile, 1998, imprenta Armada de Chile, p. 37.

⁷ Ídem, p. 39.

CAPUERTO "ROMANÉ"

EJERCIENDO LA AUTORIDAD MARÍTIMA ENTRE EL DESIERTO, EL MAR... Y
ALGUNOS GITANOS



Edificio de la Capitanía de Puerto de Mejillones

Transcurría el año 1999 y me desempeñaba ejerciendo mi primera destinación como Capitán de Puerto en el histórico puerto de Mejillones.

Mi llegada a esas tierras nortinas, se había producido luego de servir por cuatro años en Magallanes y, además, hasta esa fecha, nunca había estado destinado al Norte de Valparaíso. Por ello, todas las actividades características de esta zona de nuestro país, resultaban toda una novedad.

Las instalaciones de la Capitanía de Puerto eran y siguen siendo un hermoso edificio de estilo Francés, cuyo origen data de 1910 y da cuenta de

una época de gran esplendor del Norte de Chile, derivado de la explotación del guano.

En efecto, su destacada estampa siempre ha sido objeto de la típica fotografía de los turistas y se ha transformado en una de las postales más significativas de la ciudad. El diseño del edificio fue elaborado por el arquitecto chileno-italiano Leonel lo Botica y se ubica en la calle Francisco Antonio Pinto s/n, en el hermoso borde costero de la ciudad. Su marcado estilo es sutil y elegante; su estructura se compone de madera de pino oregón revestido de concreto, siendo construido para controlar el gran movimiento mercantil de la época y, por su majes-

tuosidad, como ya se dijo, es fotografía obligada de los turistas por ser un mudo testigo de una época de gloria pasada.

El aspecto civil de la vida en el pueblo de Mejillones era muy apacible; sin embargo, la actividad marítima era intensa y dinámica; por ende, lo era la vida de los marinos que componíamos la dotación de la Capitanía de Puerto. Sin embargo, la tranquila vida de la ciudad fue bruscamente interrumpida por la historia que paso a contar:

Trabajaba en mi oficina una tarde de abril, cuando el Cabo de Guardia irrumpió para avisarme que dos personas que se identificaron como ejecutivos de Televisión Nacional de Chile, TVN, necesitaban entrevistarse conmigo.

Luego del ofrecimiento de un café naval, se inició la conversación donde comenzaron a explicarme acerca de un nuevo proyecto televisivo que signifi-

caba lo que inicialmente entendí como un reportaje acerca de la presencia de gitanos en Mejillones.

Por mis rondas por el borde costero me había percatado que era usual que caravanas de estas personas tuvieran unas breves estadías en algunos sitios eriazos, lo cual constituía un atractivo para la tranquilidad de la ciudad. Sus carpas coloridas, la alegría de sus niños y sus dudosas ofertas para “ver la suerte”, siempre traían un cambio en las vidas de los habitantes del pueblo, provocando una sustancial variación en la rutina, que siempre era bien recibida.

Para materializar su proyecto, los ejecutivos de TVN requería el uso de algunos sectores costeros donde eran necesarios determinados permisos por parte de la Autoridad Marítima, razón por la cual les dije que necesitaba que me detallaran los lugares para efectos de verificar su disponibilidad, siempre pensando en un proyecto de corto tiempo. Sin embargo, el jefe de la delegación, al ver que no le entendía me dijo:

—Capitán, creo que Ud. no me entiende..., nuestro proyecto consiste en la filmación de la próxima teleserie de Televisión Nacional de Chile— y luego, para asegurarse que entendía exactamente el contexto, reforzó su descripción indicándome —la teleserie es la que se transmite a eso de las 20:00 horas, antes de las noticias, o sea el horario prime de las teleseries y es la que cuenta para la lucha del rating; lo anterior implica filmaciones durante cerca de 8 meses, cumpliendo una mezcla de tomas de los exteriores en Mejillones y el resto en los estudios de TVN en Santiago; además, el elenco de actores que participará corresponde a los más famosos personajes actuales de la televisión de Chile.

Luego de esta aclaración, que más pareció una llamada de atención, empecé a divagar acerca de algunas de las implicancias que este proyecto podría significar en Mejillones: actores, público, escenas, movimiento de gente, eventuales implicancias en el orden y seguridad en sectores de mi jurisdicción, etc.; pero aún no podía entender cómo la Capitanía de Puerto aparecía involucrada en este proyecto:



Afiche de la época que publicitaba la teleserie nacional en diversos medios impresos.

Inolvidables
personajes de la
recordada teleserie
nacional "Romané",
grabada en el puerto
de Mejillones.



—Ahí, tiene Ud. toda la razón— continuó el productor —no le hemos explicado la razón exacta de nuestra presencia en su Capitanía. Como evidentemente es de su conocimiento, el edificio de la Capitanía de Puerto, con su majestuoso esplendor, corresponde a una construcción muy característica de Mejillones y nuestro guionista ha decidido que esta casona sea la residencia de la protagonista de la teleserie, una gitana de nombre "Joanna", a quien acompañarán sus hijas gitanas, papeles que serán representados por destacadas actrices nacionales.

Con todas esas explicaciones mi mente comenzó a divagar acerca de cómo podía enfrentar esta situación, no enseñada en el curso de especialidad Litoral y, al menos en mi conocimiento a esa fecha, sin experiencia previa. Lo único de lo cual podía estar seguro, era que era un asunto que requería la mayor preocupación para tratarlo como una oportunidad y no una "chiflota".

Explicué a las personas que, evidentemente, el uso de una repartición naval requería de varios permisos y, por ende, ello significaba un tiempo de tramitación. Para ello, me comprometí a gestionar ante mis superiores las autorizaciones de rigor y luego de un intercambio de tarjetas, correos y teléfonos, comencé a discurrir mi estrategia para emplear esta oportunidad que significaba la promoción del puerto, sus instalaciones y, por sobre todo, la labor que cumplía la Autoridad Marítima en una producción estelar que, seguramente, verían varios millones de chilenos.

Muchas ideas pasaron por mi cabeza: el servicio público, las funciones de la Capitanía de Puerto, la estrecha relación de la Autoridad Marítima local con la comunidad y sus autoridades..., en fin; el problema es que para todo encontraba un pero y lo que, inicialmente nació como una brillante idea y una gran oportunidad, poco a poco empezó a transformarse en un incipiente problema.

Cerca de un mes después, cuando el documento que había enviado dando la opinión que era recomendable dar total apoyo a lo planteado, me había significado una razonable incompreensión de algunos de mis superiores, recibí un llamado de un Oficial del Estado Mayor General de la Armada quien me señaló:

—Teniente, en un momento más, hay una reunión para analizar el tema de la teleserie en Mejillones. Debo confesarle que los auspicios no son muy buenos y no hay mucho apoyo. Sin embargo, como hubo un contacto directo de TVN con este Estado Mayor, se va a analizar nuevamente para adoptar una decisión. Sin embargo, me llama mucho la atención que Ud., apoye decididamente esta iniciativa, a pesar de algunas opiniones contrarias— y continuó:

—¿Podría Ud., decirme qué gana la Marina con esta teleserie?

Agradecí que el Oficial me haya hecho esa pregunta por cuanto tenía una respuesta pre-planeada, ante lo cual le contesté:

—Es muy poco lo que la Marina gana con esta teleserie— respondí —en efecto, fue desechada la opción de arrendar las instalaciones y la historia, en su contexto general, no tiene nada que ver con algún tema marítimo. Sin embargo, en mi opinión, se debe pensar que la Marina de Chile no es sólo la Marina de Valparaíso, la marina de los buques de guerra o la de los desfiles; en los pueblos pequeños, como Mejillones, la Marina está representada por pequeñas Alcaldías de Mar o, como en este caso, por una Capitanía de Puerto— y para reforzar lo anterior señalé:

—Al respecto se debe considerar lo que el anuncio de la teleserie ha significado en Mejillones: una completa revolución de su población y todo el mundo se esmera para presentar la ciudad de la mejor manera posible... y para dar el golpe de gracia le dije: —“evidentemente la Marina no gana nada con esta producción... sin embargo, al denegar la petición, la Armada tiene mucho que perder, dado que en ese escenario mi dotación

y yo no estaremos “alineados” con la gente y las Autoridades, con la gente y sus costumbres, con sus realidades y esperanzas y eso sí que puede producir efectos no dimensionados sobre lo que podemos entender como Marina en un contexto más general. Por favor, mucho le agradeceré considerar el enfoque que nosotros somos la Marina en Mejillones y si se rechaza la iniciativa, habrá sido la Capitanía de Puerto la que se habrá negado a un evento que congrega a todas las fuerzas vivas de la ciudad.

Si esta respuesta produjo algún efecto en el Oficial o si él transmitió el mensaje con la misma intensidad, es algo que desconozco. Sin embargo, al día siguiente llegó un largo mensaje indicando que se autorizaba a TVN a filmar en las instalaciones de la Capitanía de Puerto, dando instrucciones de detalle para que las instalaciones lucieran de manera impecable.

Luego de unas pocas semanas de preparaciones, llegó el anhelado primer día de las filmaciones. Previamente, se realizó el lanzamiento de la teleserie, en un programa en vivo transmitido desde Mejillones para todo el país y donde los animadores más famosos de la época, ataviados como gitanos, en un programa de gran fortaleza mediática, dieron a conocer los detalles de la historia, teniendo como telón de fondo la hermosa Bahía de Mejillones al atardecer y una antigua patrullera tipo “Chiloé”, asignada a la Capitanía de Puerto, que se mostraba pequeña, pero orgullosa.

Para el gran día del inicio de la filmación, cubrimos el “Zafarrancho Romané”, preparándonos para un escenario complejo en cuanto a la cantidad de gente que, seguramente, concurriría a las instalaciones de la Capitanía de Puerto. En efecto, la gran expectación de ver en vivo a los actores más famosos de la televisión, se había transformado en el panorama más auspicioso de la ciudad y cerca de dos mil personas repletaron la plaza y las inmediaciones de la Capitanía de Puerto. Para los que conocen el escenario descrito, podrán imaginar que esa cantidad de gente significó un absoluto colapso de movimiento de gente y vehículos. Debo reconocer que a pesar de las previsiones, junto a mi



Casco urbano de la ciudad de Mejillones, a la derecha de la fotografía se aprecia la tradicional dependencia de la Capitanía de Puerto.

escasa dotación nos vimos ampliamente superados por una muchedumbre ávida de conocer de cerca la farándula; por ende, debimos adoptar especiales medidas para asegurar las instalaciones y evitar que una actividad televisiva pusiera en jaque las condiciones mínimas de resguardo y seguridad que una repartición naval requiere.

Por espacio de esa semana, en un horario extenuante, los actores de la teleserie se esmeraron en cumplir las instrucciones del Director. Por nuestra parte, luego de un breve período de familiarización con la rutina de las filmaciones, tratamos de volver a la normalidad de nuestras tareas profesionales, teniendo siempre en cuenta la presencia de la televisión.

Luego de esa primera semana de filmaciones, todo el equipo regresó a Santiago, para continuar con el desarrollo de la teleserie, esta vez con filmaciones en los estudios de TVN ambientados para adaptar los interiores a un estilo similar a lo que se filmaba en Mejillones. Sin embargo, durante los períodos sin actores, muchos turistas trataban de ingresar a la Capitanía de Puerto, con el ánimo de conocer sus aparentes decoraciones gitanas, retirándose decepcionados al enterarse que solamente habían oficinas propias de la Autoridad Marítima y no las cómodas habitaciones y coloridos cojines con que se ambientaron los interiores en los estudios de televisión de la Capital y que eran mostrados en cada capítulo de la teleserie.

Los siguientes ocho meses se repitió la misma rutina: los actores filmaban una semana en Mejillones y el resto del tiempo hacían lo propio en Santiago, lo cual significaba que conocíamos la fecha de cada filmación, incorporando esta tarea en nuestra planificación profesional. Por ello, “Romané” se transformó en un importante factor de planeamiento en el horario de trabajo y fuera de él, dado que era evidente que, cuando ello era posible, seguíamos el desarrollo de la teleserie en la televisión, en el horario “prime”.

En lo concerniente al ánimo de la gente respecto a las filmaciones en el pueblo, como todas las cosas, éste fue decayendo poco a poco y, al final de la temporada, era muy común ver a dos o tres actores y un camarógrafo, en una plaza vacía, habiendo llegado a formar parte del paisaje. Muy distinto al comienzo de las filmaciones, donde muchas veces la petición de autógrafos a los actores por parte de los curiosos, no dejaba cumplir el programa.

Por nuestra parte, muchas veces tuvimos dificultades para resguardar la integridad de las personas, especialmente en las filmaciones en el borde costero o en los muelles de la ciudad. La gran afluencia de público a cada una de las filmaciones, iniciadas al amanecer y finalizadas de madrugada, significó un especial esfuerzo de fiscalización. Sin embargo, la novedad que representaba la ocasión, sumado a la presencia de atractivas actrices, significó que siempre hubo voluntarios para cubrir los servicios de guardia extraordinarios. Por otra parte, gracias a una incipiente amistad lograda con el Director de la teleserie, se logró que al menos se mencionara en los diálogos de la teleserie, alguna referencia a la labor de la Autoridad Marítima, especialmente cuando, como parte de la trama, un accidente ocurre a bordo de una nave de pesca en la que uno de los protagonistas trabajaba como su Patrón.

Algunas veces por las noches, luego del término de la jornada, me entretenía con mis hijas, a la sazón de 5 y 4 años, viendo los detalles de las filmaciones nocturnas. Con ellas, pudimos ver el extenuante trabajo que significa la filmación de una teleserie, donde muchas veces hay que repetir incansablemente las escenas, hasta que sean de total satisfacción del Director. Las escenas que el público ve, no son

más que el resultado de una larga jornada, en este caso, de mucho calor y en precarias condiciones de comodidades

Una de las mejores anécdotas vividas, correspondió a que, como parte de la escenografía requerida para la teleserie, el equipo de TVN construyó una réplica de una Estación de Servicios en la plaza contigua a la Capitanía de Puerto, en la cual, obviamente se le colocó su letrero de aviso con el precio de las bencinas.

Como la filmación duró cerca de 8 meses y la réplica era tan real, era muy frecuente que los turistas llegaran en sus automóviles y esperaran la atención de un bombero que no existía. La instalación de servicios, tanto por su céntrica ubicación, como por el precio asombrosamente barato de la bencina (el cual, obviamente, no se había modificado durante los 8 meses de la filmación), resultaba ser una fuente de bromas de los lugareños hacia los turistas quienes, luego de un rato de paciente espera, indicaban a las personas que, ingenuamente, esperaban cargar la bencina más barata de Chile.

Otro aspecto anecdótico correspondió al hecho que la teleserie empezó a captar cada vez mayores adeptos y muchas de las esposas de los oficiales de la Gobernación Marítima de Antofagasta, repartición de la cual yo dependía, me preguntaban insistentemente acerca del desenlace de la teleserie, de qué pasaría con la gitana “Joanna” con el renombrado famoso “Padre Juan”, relación amorosa donde se centraba el guion de la teleserie.

El denotado interés, significó que jocosamente muchos se refirieran a mí como el “Capuerto Romané”. De las indagaciones efectuadas con el Director, supe que, para efectos de evitar filtraciones, se filman cerca de 6 finales distintos y el final real, está descrito en una hoja de papel y depositado en una notaría de Santiago. De esta manera, ni siquiera los actores saben cuál es el verdadero desenlace de la teleserie.

Luego de 8 meses de filmaciones y con un evidente éxito televisivo, “Romané” llegó a su fin y, sin saberlo en ese instante, me tocó presenciar la

filmación de la escena final de la teleserie, la cual fue desarrollada en la terraza exterior contigua a mi oficina, mientras se desarrollaba una importante reunión acerca de la conducción marítima de la jurisdicción. Recuerdo que ese día pensé en la buena forma en la cual se había logrado complementar las actividades televisivas con las tareas características de la Autoridad Marítima sin que ambas, evidentemente tan disímiles, se hayan obstaculizado.

De mis dos años de Capitán de Puerto en Mejillones guardo parte de los mejores recuerdos de mi vida profesional: fue mi primer mando en tierra y, a pesar de la diaria intensidad del trabajo, logramos con mi esposa cimentar una sólida vida familiar, considerando el pequeño tamaño del pueblo y, además, por la naturaleza propia del cargo, eran muy comunes los eventos sociales y profesionales a los cuales se debía asistir y, como me había hecho la norma de concurrir a toda actividad a la que me invitaran, tuve en Mejillones una intensa vida profesional y social, pudiendo incluir a mis hijas en muchas actividades, especialmente los fines de semana. Además, por el fuerte vínculo que se logró formar con la dotación en una estrecha relación profesional y personal, Mejillones correspondió a una destacada época. Además, al término de esos dos años, fui destinado a la Universidad Marítima Mundial de Malmö-Suecia, coronando una especial época que siempre recuerdo.

Con el paso de los años, viene a mi mente la intensa vida profesional del puerto y su jurisdicción; el movimiento incesante de botes artesanales, la descarga de carbón y ácido sulfúrico usados en la industria minera; los largos patrullajes costeros bajo un fuerte sol y el ser testigo de una dinámica y pujante población que amaba su ciudad y confiaba ciegamente en su destino marítimo y portuario y que vieron en “Romané” una oportunidad de mostrar su tierra, de la cual tan orgullosos se sentían.

Recuerdo también la estrecha relación profesional que terminó siendo parte de una incipiente amistad con muchos de los habitantes de la ciudad y, por sobre todo, con su Alcalde con quien, habiendo pasado más de 15 años desde mi partida, aún mantengo contacto. Recuerdo los atardeceres coloridos, los buques mercantes surtos en la bahía y cuando el sol al atardecer, dibujaba múltiples sombras sobre los cerros. Recuerdo con mucha nostalgia, la incesante actividad portuaria y de pesca industrial, las exigentes tareas de la Autoridad Marítima y también, al encontrarme con gitanos en alguna parte o escuchar la banda sonora de la teleserie, con mucha nostalgia, recuerdo cómo algún día fui...el “Capuerto Romané”.

Colaboración: Litoral Sr. Cristian GÁLVEZ Vergara



MOTONAVE "OCEAN BREEZE"

CRÓNICA DE UN DESASTRE EVITADO



INTRODUCCIÓN

El 12 – 12 – 12 (doce de diciembre del año dos mil doce) asumí el Mando de la Gobernación Marítima de San Antonio, jurisdicción que concentra uno de los mayores grados de actividad marítimo-

portuaria de todo el país. Por ese entonces una de las más grandes preocupaciones, no solamente para la Autoridad Marítima sino para el Gobierno de la época, era el evitar un desastre mayor a consecuencia de la varada de la motonave "Ocean Breeze" en la playa de Llo-Lleo, ocurrido el 16 de agosto

del 2012 y que a esa fecha aún permanecía en su natural camada de arena, sufriendo constantemente los embates del mar y viento, amenazando con contaminar un área bullente de actividad marítima y, lo que era más determinante, a la vista y paciencia de los 94.623 habitantes¹ de la comunas de San Antonio y Santo Domingo, por lo tanto, a un "clic" de los despachos a cualquier medio de prensa, nacional o internacional con las novedades positivas o negativas de este desafortunado evento marítimo.

Durante el desarrollo del presente artículo, se pretende entregar una visión general de la relevancia de la labor desarrollada por una serie de personas que trabajaron profesional, silenciosa y arduamente, para la desvarada de este buque granelero; puesto que la frágil memoria colectiva de nuestro país, ha llevado prácticamente al olvido la magnitud de este accidente marítimo y las funestas consecuencias que fueron evitadas por las correctas y exitosas operaciones de salvamento y salvataje ejecutadas.

LA MOTONAVE "OCEAN BREEZE"

Para describir correctamente las proporciones de lo que pudo haber ocurrido, es necesario conocer cuáles eran las características de la nave en cuestión: el "Ocean Breeze" correspondía a un buque mercante multipropósito de 7 años de antigüedad para el transporte de graneles, de bandera de Hong Kong, cuyo armador (dueño) era Gold Mark Shipping Ltd. y sus características principales eran:

- Eslora: 189,99 metros
- Manga: 32,26 metros
- Calado: 9 metros
- Señal de Llamada: VRCB3
- N° IMO: 9309667

- Tonelaje de Registro Grueso: 30.067
- Tonelaje de Registro Neto: 17.738

Al momento del accidente, la tripulación estaba compuesta por 24 personas (16 filipinos, 7 birmanos y 1 japonés) y la nave tenía a bordo, aproximadamente, 36.010 toneladas de granos² y 1.130 toneladas de hidrocarburos³, carga suficiente para provocar un desastre ecológico, con impredecibles daños colaterales en ámbitos tan diversos como: el político, institucional y económico.

EL ACCIDENTE

El 16 de agosto del 2012, el puerto de San Antonio fue mencionado en todos los noticiarios televisivos, y al día siguiente alcanzó la portada de todos los diarios, impresos y electrónicos, de circulación nacional e internacional. Lamentablemente, la noticia que acaparaba los titulares, era uno de los mayores accidentes marítimos registrados en las últimas décadas en las costas de nuestro país a una nave mercante.

La motonave "Ocean Breeze", se había varado el día 16 de agosto con las primeras luces de la mañana en la playa de Llo-Lleo, luego de un importante temporal y el fenómeno de marejadas que afectó al litoral central a contar del día anterior.

La primera voz de alerta fue un llamado telefónico del Práctico de Servicio⁴, aproximadamente a las 07:45 horas, recibido en la Gobernación Marítima de San Antonio, informando que el "Ocean Breeze" se encontraba muy cerca de la costa y de la zona de rompiente al sur del puerto.

Inmediatamente se trató de establecer contacto con el buque, quienes en primera instancia indicaron que estaban preparando las máquinas para alejarse de costa. Transcurridos unos minutos solicitan vía

¹ Datos censales del 2002 proyectados al 2006

² Tipos de Carga: gluten de maíz (corn gluten meal), trigo rojo (hard red wheat), trigo rojo suave (soft red wheat) y trigo rojo seco (distilled dried grain).

³ 1.090 Ton. de IFO 380 (Intermediate Fuel Oil) y 39,5 Ton. de D.O. (Diesel Oil)

⁴ Marino que conduce los barcos en aguas peligrosas o de intenso tráfico, como puertos, canales angostos o ríos. No obstante, el práctico es sólo un asesor, en tanto legalmente el capitán continúa al mando del buque.



radial el apoyo de remolcador, disponiéndose de inmediato el zarpe del Remolcador de Servicio del puerto (RAM "Riñihue"), llegando al sector aproximadamente a las 08:10 horas, pero debido a las malas condiciones de mar y a la cercanía de costa, no pudo pasar remolque, puesto que el buque yacía con su popa en la rompiente, aun tomado de su ancla de babor que lo mantenía con la proa hacia el oeste.

Finalmente, cerca de las 09:30 horas se cortó el fondeo, quedando definitivamente varado en forma paralela a la costa en fondo de arena, con su proa apuntando prácticamente al norte, luego que resultara infructuoso el final intento de la dotación de fondear ancla de estribor.

EL RESCATE

A la misma hora que se tomó conocimiento de la emergencia, la Capitanía de Puerto de San Antonio activó el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo para rescatar a los 24 miembros de la tripulación, enviando

de inmediato a la Lancha de Servicio General "San Antonio" para prestar los apoyos que fueran necesarios ante un eventual rescate vía marítima. Sin embargo, evaluadas las condiciones meteorológicas y la cercanía de la costa ello no era recomendable, por lo tanto, el salvamento debía efectuarse vía aérea mediante el apoyo de un helicóptero que a primera hora también se había solicitado a la Comandancia en Jefe de la I Zona Naval.

Para efectuar esta arriesgada maniobra de salvamento, la dotación del helicóptero de rescate de la Armada Naval-74, debió aproximarse riesgosamente al "Ocean Breeze" para que dos nadadores de rescate descendieran y organizaran la evacuación mediante hovering⁵, a pesar del fuerte viento y la inestabilidad del buque, producto de los golpes de mar que movían completamente la estructura.

La aeroevacuación se inició a las 09:40 horas y finalizó exitosamente con el rescate de la totalidad de tripulación a las 11:00 horas, con solo dos de ellos afectados por hipotermia.

⁵ Mantenerse estable en el aire a altura constante (vuelo estacionario)



EL RESGUARDO DEL MEDIO AMBIENTE

En forma paralela al aseguramiento de la vida de la dotación, otra parte de la Organización estaba en alerta para resguardar el medio ambiente acuático ante un posible derrame.

Para prevenir la contaminación y resguardar áreas protegidas cercanas a la playa de Llo-Lleo, se dispuso la activación del Subcentro de Combate y Control de la Contaminación de San Antonio, asignándose la tarea de acopiar los elementos necesarios para proteger y recolectar los posibles contaminantes en sectores cercanos al accidente.

Cuando finalizó el rescate y se pudo comprobar que no existía daño ambiental, la Autoridad Marítima de San Antonio, a través de la Capitanía de Puerto, debió establecer cuáles eran las disposiciones contractuales del Armador de la nave, por medio de sus representantes en Chile (en este caso la Agencia de Naves

“B & M - Agencia Marítima S.A.”), respecto de sus obligaciones de salvataje y prevención-combate a la contaminación, siendo estas básicamente: instalación de barreras de contención, presentación de un plan de retiro de mezclas oleosas considerando su contención, recuperación y limpieza, en caso ser necesario, y presentación de plan de desvarada o salvataje de la nave.

Ante este requerimiento, el Armador activó los seguros de la nave, siendo ellos:

- El Seguro de Casco y Maquinaria, cuya empresa aseguradora correspondía a “Sompo Japan Insurance Inc”.
- El Seguro “P&I”, cuya empresa aseguradora correspondía a “Britannia Steamship Insurance Association”.

Ambas empresas nombraron como su correspondiente (representante) a la Compañía “Cave & Cía. Ltda.”

LOS PRIMEROS INTENTOS DE DESVARADA, RETIRO DE MEZCLAS OLEOSAS Y CARGA

Una vez controlada la emergencia, al día siguiente de la varada, mi antecesor en el puesto de Gobernador Marítimo, dispuso al corresponsal de los seguros el inicio a la brevedad de los trabajos para desvarar a la nave.

Para esto, "Cave & Cía". Ltda. contrató a través del seguro de Casco y Maquinaria, a la Empresa "Nippon Salvage - Ultratug" (representado en Chile por "Ultratug" con oficina en Valparaíso), para que ejecutara las labores de salvataje, retiro de combustibles y mezclas oleosas y, si se determinaba, el retiro de la carga o parte de ella para desvarar la nave.

Además, desde ese mismo día se contrató la Empresa "Servicios Litoral S.A." para la faenas de mitigación ambiental, contención, limpieza y disposición final de residuos durante todo el tiempo que durara la operación.

El día 19 de agosto y con mejores condiciones meteorológicas, se realizó la primera inspección general del buque, arrojando que se encontraba en Latitud 33° 36,511' S y Longitud 071° 37,909' W, sobre fondo de arena, con una escora de 8° a babor, con el servomotor inoperativo y la caña cerrada a estribor, con abolladuras de más o menos 23 metros y con posible debilitamiento de planchaje en bodegas 1 y 2 en la banda de babor producto del oleaje y sin inundación en sala de máquinas.

Bajo estas condiciones estructurales y con la presión de mantener el buque sometido a los esfuerzos de soportar el fuerte y constante oleaje que se presenta en la playa de Llo-Lleo y considerando además, los periodos de marejadas que se presentan en el litoral central, se intentaron las siguientes maniobras para el salvataje que se extendieron hasta el mes de octubre del 2012:

A. Intento de retiro petróleo mediante alije⁶ a otro buque que se fondearía en las cercanías y,

con apoyo de la bomba del "Ocean Breeze" y flexibles, traspasar el combustible. Esta maniobra fue desechada por el alto riesgo, la poca sonda en el área cercana y las desfavorables condiciones de la rompiente que existe en ese sector.

B. Debido a los escasos 320 metros que habían entre la costa y el buque, se intentó retirar las mezclas oleosas y cargas mediante flexibles y bombas de succión, resultando infructuoso por la poca capacidad de las bombas disponibles y el bajo rendimiento.

C. Retiro de carga y combustible a través del Ferry "Bertina", el que por las condiciones de profundidad pudo atracarse al costado de estribor de la nave, retirando una cantidad menor de carga y prácticamente el 90 % de los combustibles, debiendo posteriormente abortar las maniobras por el paulatino embancamiento del fondo del mar cercano al "Ocean Breeze", lo que provocó una nueva configuración de la playa que obedecía a los movimientos de arena aportados por el río Maipo (cuya desembocadura se ubicaba aproximadamente 1.000 metros al sur) y a esta nueva barrera artificial que formó la nave varada.

LA DECLARACIÓN DE PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA⁷

Luego de los infructuosos primeros intentos de la desvarada de la nave, el 3 de octubre del 2012 el armador comunicó a la Autoridad Marítima que el Seguro de Casco y Maquinaria declaró al "Ocean Breeze" como "pérdida total constructiva".

Ante esta situación y con el objeto de evitar el abandono de la nave, la Autoridad Marítima exigió al armador que se continuaran efectuando nuevos y más potentes esfuerzos para concretar el retiro de la carga y desvarada de la nave.

En el negocio naviero los seguros operan y actúan en favor del armador; sin embargo, el bien asegurado sigue siendo de responsabilidad y propiedad del dueño (a diferencia del resto de los seguros),

⁶ Hacer más ligera la carga de un barco o desembarcarla toda.

⁷ Es aquella que se produce cuando el objeto asegurado es abandonado debido a que su pérdida total real parece inevitable, o a que evitar su pérdida supondría mayores gastos que su propio valor.

independientemente del pago efectuado; por lo tanto, se inició un nuevo proceso, esta vez bajo la responsabilidad del seguro P&I y que correspondía a la empresa "Britannia Steamship Insurance Association", cuyo corresponsal en Chile seguía siendo la Compañía "Cave & Cía. Ltda."

Esta nueva etapa, requirió de un largo proceso de licitaciones a nivel internacional para determinar qué empresa de salvataje se adjudicaría los trabajos de desvarado, que incluían el retiro del combustible y de carga. Mientras tanto, en San Antonio, el cuidado de la nave continuaba siendo ejecutado por la empresa "Nippon Salvage", cuya responsabilidad era la mantención estructural del buque varado, la custodia de la carga y evitar cualquier contaminación al medio ambiente.

EL RETIRO DE LA CARGA

Luego de cumplidas las formalidades administrativas en Londres en las oficinas de "Britannia Steamship Insurance Association", el 9 de noviembre del 2012 se adjudicó la licitación la empresa "Titán Maritime (UK) Ltd."⁸, concurriendo sus expertos para analizar las alternativas del cumplimiento de lo demandado. Posteriormente, y luego de efectuar la evaluación, la empresa de salvataje presentó un Plan para la Remoción del Resto Náutico "Ocean Breeze", el que fue aprobado por la Gobernación Marítima de San Antonio el 29 de noviembre del 2012.

El plan consistió en el retiro paulatino de los restos de combustibles y carga mediante dos métodos: el primero de ellos era a través de un andarivel que se instaló entre el buque y la costa, que transportaría inicialmente un contenedor de 20 pies con carga, que finalmente fue reemplazado por un chute de aluminio; mientras que el segundo método consistía en la construcción de una balsa que podría llevar hasta 4 contenedores de 20 pies (open top).

El 11 de diciembre, la empresa "Titán Maritime (UK) Ltd." asumió el control de resto náutico (re-

levando a la empresa "Nippon Salvage"), iniciando inmediatamente los trabajos de montaje, pruebas y retiro de la carga.

El 23 de enero del 2013 se produce el primer retiro de carga a modo de prueba desde la bodega N°2, por medio de la balsa que unida por un cable guía al resto náutico, era tractada desde tierra por un sistema de winches de alto poder. Las pruebas fueron suspendidas por la Autoridad Marítima el 25 de enero debido a un accidente que hirió de gravedad a dos trabajadores (uno chileno y el otro estadounidense), al cortarse uno de los cables de la maniobra de traslado después de llegar a la playa. La operación con este sistema de descarga se reinició, luego de que se aprobó la adenda con los nuevos cálculos de ingeniería al Plan de Remoción del Resto Náutico, el 4 de febrero del 2013.

Este sistema fue usado hasta prácticamente el término del retiro de la carga, a pesar que presentaba limitaciones asociadas a las mareas, al oleaje y principalmente al embancamiento paulatino que fue sufriendo el sector de varada por el cambio constante de la desembocadura del río Maipo, que inicialmente estaba a 1.000 metros al sur del naufragio y en los días finales se ubicó prácticamente frente al "Ocean Breeze".

Por otra parte, el sistema del teleférico empezó a funcionar a modo de prueba el 06 de febrero del 2013 y en forma continua el 14 del mismo mes, mediante un contenedor open top⁹ de 20 pies que colgaba del cable entre el buque y una torre instalada en tierra a una distancia de 350 metros; posteriormente y para hacer más rápida la carga-descarga, fue reemplazado el contenedor por un chute de aluminio con forma de embudo, el cual fue muy eficiente hasta que se inició el retiro de la carga en mal estado y húmeda.

Con ambos métodos en funcionamiento y sobreponiéndose a todos los inconvenientes (administrativos o provocados por la naturaleza), la descarga del resto náutico "Ocean Breeze" finalizó el 1 de abril,

⁸ Misma empresa que desvaró el crucero "Costa Concordia", en Italia el año 2014

⁹ Es un contenedor de 20 o 40 pies con la particularidad de que está abierto por arriba y se cubre con una lona en caso de ser necesario.



retirándose el 99,3 % de la carga de sus bodegas y prácticamente el 100 % del combustible que llevaba al momento de su varada.

EL DESVARADO Y VERTIMIENTO¹⁰

Durante las últimas semanas y en forma simultánea al proceso de descarga se inició el retiro de todos los elementos que podían ser contaminantes o perjudiciales para el medio ambiente, debido a que los informes técnicos indicaban que el buque estaba próximo a sufrir un colapso estructural.

Para la etapa de desvarada, los trabajos se iniciaron en el mes de marzo con el arribo al puerto de San Antonio del remolcador "Rhea" desde Estados Unidos de América. Esta nave fue la encargada de fondear las 6 anclas y tender las cadenas hasta el "Ocean Breeze" que se unieron a unos pullers o tiradores que se soldaron a la cubierta, en la proa y amura¹¹ de babor del resto náufrago.

El 24 de abril y con el buque en rosca¹², se inició la descarga del agua de lastre, la que sirvió para mantener fijo al buque en su camada natural de arena, objeto evitar movimientos involuntarios del casco que pudieran dañarlo mientras se esperaba que se produjeran buenas condiciones meteorológicas y la mejor altura de pleamar.

Terminado el deslastrado del agua, se continuó con la desvarada para retirarlo de su camada de arena, donde había permanecido depositado por prácticamente 8 meses; esta tarea empezó el 26 de abril a las 18:00 horas con el lento proceso de tracción con el ancla que se encontraba más al norte y pegada a costa para vencer una barra de arena que se encontraba ubicada justo hacia su proa, siguiendo posteriormente en forma secuencial con el resto de anclas que se encontraban fondeadas más lejanas a la costa y formando un semicírculo con dirección SW.

¹⁰ Es el hundimiento o disposición controlada de un buque, con el que se busca provocar el mínimo impacto o daño ambiental.

¹¹ Es la parte de los costados del buque, donde se estrechan para formar la proa.

¹² Es el peso real de un buque cuando está terminado y listo para servicio, pero se encuentra vacío.

Después de aproximadamente 9 horas de tracción, el buque llegó a una condición tal que la popa se encontraba flotando, pero la proa no estaba rompiendo el banco de arena a pesar del trabajo de los pulleres y anclas. Ante esta situación, el Capitán de Salvataje fuera de toda planificación, solicitó al Gobernador Marítimo la autorización para intentar tractar la nave hacia el W desde la popa con el remolcador "Rhea"; luego de analizar rápidamente la viabilidad de la petición con los asesores, se accedió y a las 04:50 horas el buque se alejó de la costa hasta alcanzar fondo suficiente para flotar completamente, quedando perpendicular a la playa de Llo-Lleo, pero aún fondeado con 4 anclas que no se alcanzaron a utilizar, manteniéndose en esta posición con ayuda del remolcador, hasta que con luz día se pudo inspeccionar las posibles averías e ingreso de agua.

Al día siguiente se efectuó una inspección visual desde el interior, en busca de vías de agua, detectándose solamente unos ingresos menores en las bodegas 2 y 4, que fueron las más afectadas, pudiendo ser controladas perfectamente con las bombas de achique que se habían instalado a bordo.

Con este diagnóstico, se autorizó que la nave fuera movida con apoyo de 2 remolcadores a un punto de fondeo asignado por la Capitanía de Puerto, objeto poder realizar una inspección más detallada de las condiciones estructurales. Esta inspección fue realizada por personal dependiente de la Comisión Local de Inspección de Naves de San Antonio, apoyado por el Servicio de Inspecciones Marítimas y, además, por una empresa externa provista por el representante del Armador, cuyos resultados coincidieron en que las condiciones estructurales eran deficientes, existiendo una alta probabilidad de la ocurrencia de un colapso del casco al ser sometido a esfuerzos de flotabilidad y tracción.

Ante este escenario, la empresa sugirió y solicitó autorización para realizar el vertimiento del resto náutico "Ocean Breeze" al Director General del Territorio

Marítimo y de Marina Mercante, lo que fue autorizado en el marco del Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias, 1972, procediéndose al retiro de a bordo de todos los elementos contaminantes posibles, lo que se llevó a cabo con apoyo de 2 remolcadores ("Rhea" y "Caballo de Trabajo") y un helicóptero provistos por la empresa "Cave y Cía. Ltda".

Una vez cumplido lo anterior a satisfacción de la Autoridad Marítima, se autorizó a efectuar el remolque para proceder al vertimiento del buque, el que se concretó el 03 de mayo a las 08:00 horas en una profundidad de aproximadamente 2000 metros y a 85 kilómetros del puerto de San Antonio, por medio de un proceso de inundación controlada, iniciada en la sala de máquinas la cual posteriormente alcanzó las bodegas en forma secuencial desde popa hacia proa.

LA TAREAS ANEXAS

Durante prácticamente los ocho meses que se extendieron los diferentes trabajos de salvataje, existió una variada gama de inconvenientes que la Autoridad Marítima debió enfrentar, aun cuando no fueran de su ámbito de competencia, buscando contribuir al objetivo de desvarar la nave sin pérdida de vidas ni daños medioambientales; a continuación se describen brevemente algunos de ellos:

- El deterioro estructural constante de la motonave producto de la fuerza de los azotes del mar en su banda de babor, que se inició con el debilitamiento de las cuadernas¹³ y planchaje en las bodegas 2 y 4, continuando con la sala de máquinas (incluido daños en las bulárcamas¹⁴) y, finalmente, la aparición de trizaduras en la cubierta principal, específicamente en las separaciones entre las bodegas (islas).

Todos estos daños fueron evaluados por la Comisión Local de Inspección de Naves y se dispuso la reparación, en la medida que sea posible, a la empresa de Salvataje.

¹³ Piezas curvas que afirman y dan forma al esqueleto del buque y, sobre ellas se remachan o sueldan las planchas o tablas que forman el casco.

¹⁴ Elementos de resistencia transversal, que forman secciones reforzadas en la parte alta y baja de una cuaderna.

- La interacción con Grupos Ambientalistas, los cuales desde que ocurrió el accidente hicieron sentir su molestia por los hechos acaecidos y su temor por las consecuencias si se llegara a contaminar el sector. Sumado a lo anterior, los sindicatos de pescadores artesanales y recolectores de orilla manifestaron las pérdidas económicas que le provocaba este evento, puesto que la playa de Llo-Lleo era parte de su lugar histórico de trabajo.

Para contener esta situación se determinó mantener informado, en términos generales, a estos grupos sociales de los alcances y avances de la operación de salvataje.

Además, se discutió con la empresa "Titán Maritime Ltd". la factibilidad de incluir a los pescadores

artesanales en todas las tareas que requieran contratar mano de obra, disminuyendo de esta forma los perjuicios económicos que podrían sufrir; esto incluyó a los ambientalistas, quienes durante la etapa final de desvarado solicitaron participar en las inspecciones de la playa.

- Las Autoridades, permanentemente, requerían antecedentes respecto a los avances de las tareas, ante lo cual se determinó comunicar a las Autoridades Provinciales y Comunales de los aspectos generales de las labores de salvataje, remitiéndoles quincenalmente un informe consolidado de los trabajos y mensualmente se les solicitaba una reunión donde se les explicaba con mayor detalle los trabajos; de esta forma se les mantenía al tanto e involucrados en la situación, en caso de requerir



Durante ocho meses se extendieron los diferentes trabajos de salvataje, buscando contribuir al objetivo de desvarar la nave sin pérdida de vidas ni daños medioambientales.

su apoyo o cooperación para solucionar conflictos que podrían ser de su competencia (visas de trabajadores, cierres de acceso vehiculares, etc.).

Otro canal de comunicación que se mantuvo abierto, en la forma más cordial posible, fue con los representantes de Servicios Públicos que tenían injerencia ya sea con el buque, la carga, dotación y el medio ambiente (Aduanas, Servicio de Salud, Inspección del Trabajo y Consejo de Defensa del Estado, entre otros), a quienes se les requería apoyo para la fiscalización e inspección de todas actividades que involucró el salvataje y no necesariamente relacionadas con el área jurisdiccional de la Autoridad Marítima.

- Al inicio y durante el curso de la operación de salvataje, la empresa "Titán Maritime Ltd.", debió ingresar al país equipamiento, insumos y materiales requeridos para la materialización del Plan de Salvataje, el cual de acuerdo a su carta Gantt debía concretarse en el más breve plazo.

Ante lo anterior se cooperó, en todos los niveles de la Institución, para requerir la sensibilización y participación de otras organizaciones del Estado y privadas, involucradas en esta tramitación, a las cuales se les presentó el plan y explicó las consecuencias del éxito o fracaso de la operación, solicitándoles la agilización de los trámites administrativos e inspectivos, de acuerdo a las facultades particulares que les otorga la reglamentación, para así evitar atrasos que pudieran haber hecho fracasar la descarga y reflotamiento del resto náufrago.

- La readecuación de Plan de Reflotamiento por la evolución del cambio de la configuración de la costa, provocada por la desembocadura del río Maipo, que desde la fecha de la varada hasta que se logró el reflotamiento provocó una amenaza constante a las operaciones de Salvataje, puesto que en agosto del año 2012 estaba ubicada 1000 metros al Sur del lugar de varada y en abril del 2013, ésta se había movido naturalmente hasta frente al resto náufrago.

- El cambio en la desembocadura, inicialmente, aumentó la sedimentación y embancamiento, pero al moverse hacia al norte, la corriente provocaba un

debilitamiento de la camada natural donde se depositó el "Ocean Breeze", afectando severamente el retiro de las últimas toneladas de carga al quedar prácticamente inoperativas las instalaciones ubicadas en tierra por el nuevo curso que adquirió el río.

REFLEXIONES FINALES

Con el vertimiento del resto náufrago "Ocean Breeze", se dio término a una de las operaciones más importantes de rescate inicialmente, y finalmente de salvataje, que se han ejecutado en los últimos años en nuestro país, evitándose un eventual desastre ecológico, que de haberse producido habría afectado gravemente las costas del litoral central y consecuentemente el prestigio de Chile, como una nación que avanza hacia el desarrollo y capacitada para resguardar sus intereses marítimos, de acuerdo a los estándares internacionales que impulsan el desarrollo sustentable de las economías del mundo, incluida la de los servicios marítimos y navieros.

Esta operación calificada como exitosa por la minimización de los impactos en los diferentes ámbitos que pudieron verse afectados, ha cumplido un ciclo predecible en la historia marítima reciente de nuestro país, pasando prácticamente olvidado. Sin embargo, he estimado conveniente reconocer al equipo multidisciplinario que enfrentó los desafíos y trabajó arduamente en culminar el Salvamento, Descarga, Desvarada y Vertimiento durante las diferentes fases de esta operación, la cual en algún momento fue denominada, por los mismos participantes como el "Salvataje de Babel", por la gran cantidad de nacionalidades e idiomas que podían escucharse en las tareas desarrolladas a diario, bajo el ondear de sus banderas que se autorizó a izar en el palo de señales de la ex motonave "Ocean Breeze", coronadas por nuestro pabellón patrio... vayan para todos ellos, extranjeros, compatriotas y, por supuesto, a nuestros "Hombres Bravos del Litoral", un sencillo pero significativo reconocimiento en un lenguaje que es común para los hombres de mar, sin importar el idioma que hablen:

¡Bravo Zulú!

Colaboración: Litoral Sr. César A. CRUZAT Zúñiga

ESTRATEGIA “LA CLAVE DEL ÉXITO”

DEL LEGADO ESTRATÉGICO DE SUN TZU A LA VICTORIA DE CONDELL EN EL PACÍFICO



“Cuando se tiene magníficos factores estratégicos a favor, a un general se le puede considerar victorioso en su propio cuartel. Pero aquel que en el lugar de comando cree que no podrá vencer, tiene muy pocos factores estratégicos para su éxito. Uno gana otro pierde. Mirando las cosas desde este punto de vista, puedo pronosticar quién gana”.

Sun Tzu, El arte de la Guerra .- 500 a.C.

En la actualidad existen pocas palabras más utilizadas que la palabra estrategia en la planificación y administración, llegando a ser un término prácticamente acuñado por todos. Este concepto deriva del griego¹ y desciende del campo militar, especialmente al librarse guerras, donde había que guiar grandes grupos humanos y para lo que se demandaba una gran capacidad de dirección y destreza. En ese contexto, se le precisa como la ciencia y el arte del mando militar aplicados a la planeación y conducción de operaciones de combate en gran escala². Concretándose la estrategia en sus principios, como el arte de dirigir las operaciones militares.

EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO

Antes de profundizar en la definición contemporánea de estrategia, es sustancial hacer un breve recorrido histórico de lo que se ha entendido en el transcurso del tiempo. La historia reconoce a grandes estrategias, partiendo por militares. Aproximadamente, en el año 500 a.C., un osado general y filósofo de la antigua China —Sun Tzu— es conocido como el primero en formular una base racional para el planeamiento y conducción de operaciones militares,

¹ Del griego stratos: “ejército” y aigen: “conducir”, es decir estrategia: “conducción militar”.

² Wany Halberthal, La estrategia empresarial, Ed. Ateneo, 1975.

plasmando estos grandes postulados estratégicos en su obra magna “El arte de la Guerra”.

En su influyente tratado, Sun Tzu presenta una filosofía de la guerra para la gestión de los conflictos y lograr el éxito, enseñando además, la estrategia suprema de aplicar con sabiduría el conocimiento de la naturaleza humana en los momentos de confrontación, en base a dos principios estratégicos fundamentales que plasma en su obra. El primero: *todo el Arte de la Guerra se basa en el engaño*³, y el segundo: *el supremo Arte de la Guerra es someter al enemigo sin luchar*⁴.

El padre de la estrategia militar moderna, el Mayor General prusiano Carl von Clausewitz, en su postulado filosófico sobre la naturaleza de la guerra, elaboró una definición de la estrategia, hoy, aún legítima: *la táctica es la teoría del uso de las fuerzas armadas en el combate y que la estrategia es la teoría del uso de los combates para el propósito de la guerra*⁵. Considerando esta definición, se podría precisar que las Fuerzas Armadas se han constituido como un medio para lograr lo evidente, la victoria en la guerra; de este medio nace una simple, pero fundamental pregunta: ¿cuál es el propósito definitivo de su estrategia? Es lo oculto: LA PAZ. Por tanto, se podría afirmar que la estrategia superior se aproxima cada vez más a la política para, finalmente, convertirse en ella.

En los inicios de la revolución industrial, el concepto de estrategia, solamente conservó un significado prácticamente militar. Una vez finalizada la revolución, se extendió la aplicación del concepto, considerando la dirección de grandes conjuntos humanos en el área económica; conociéndose esta variación como estrategia empresarial, acuñada para la administración y conducción planificada de recursos humanos y materiales en empresas.

La historia de la estrategia empresarial se puede dividir en cuatro etapas comenzando el primer período en 1920, donde la estrategia se traducía en la elaboración de distintos tipos de presupuestos, buscando dar dirección y evaluar las metas logradas, con base en el cumplimiento o incumplimiento de los presupuestos. La segunda etapa es la planificación financiera a largo plazo y comienza alrededor de 1950, se basa en la búsqueda de la predicción del futuro, situándose en diferentes escenarios (optimista, neutral y pesimista).

La tercera etapa nace cerca de la época de los sesenta, como la evolución del pensamiento estratégico, que tiene como principal característica el mirar a la empresa desde una perspectiva más global y analizar el mercado. La cuarta etapa considera el aprendizaje organizacional y el

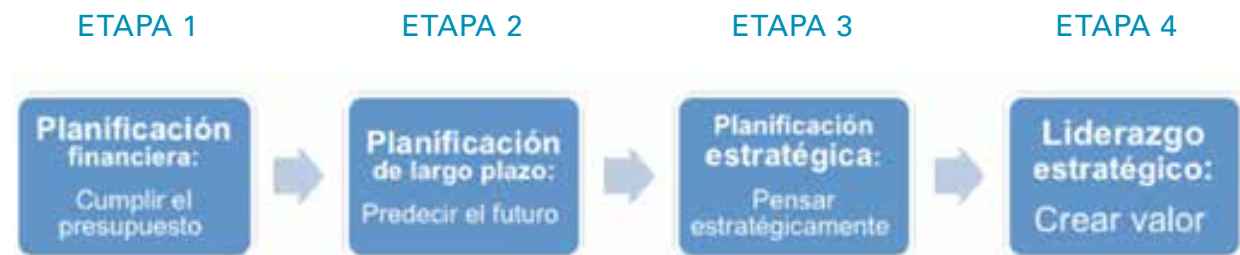


Figura 1: Flow Sheet de la evolución del pensamiento estratégico en la historia empresarial.

³ Sun Tzu. El Arte de la Guerra. Capítulo I. Valoraciones.

⁴ Sun Tzu. El Arte de la Guerra. Capítulo III. Estrategia del ataque.

⁵ Carl von Clausewitz. “De la guerra” ed. 1832-1837, tomos 1-3.

análisis del entorno de los negocios dentro de la formulación de la estrategia.

Con el transcurso del tiempo, la estrategia fue incluyendo cada vez más sectores de la sociedad y refinándose; logrando llegar de un plano militar a uno empresarial, teniendo que lidiar con el problema de la incertidumbre tanto en la guerra como en los negocios.

LA ESTRATEGIA Y SU APLICACIÓN EN LA HISTORIA NAVAL CHILENA

A lo largo de la evolución y desarrollo de la estrategia, sobresalieron grandes autores que instauraron postulados ampliamente conocidos y utilizados en la historia, especialmente en la actualidad. Si bien, muchos conceptos de la estrategia militar fueron empleados en el campo empresarial⁶, ese traspaso de principios se ha transformado en un complemento recíproco, entregando la estrategia empresarial una diversa gama de herramientas que se han usado instintivamente en la historia militar, análisis que han sido un sustancial aporte para lograr el cumplimiento de los objetivos de la guerra.

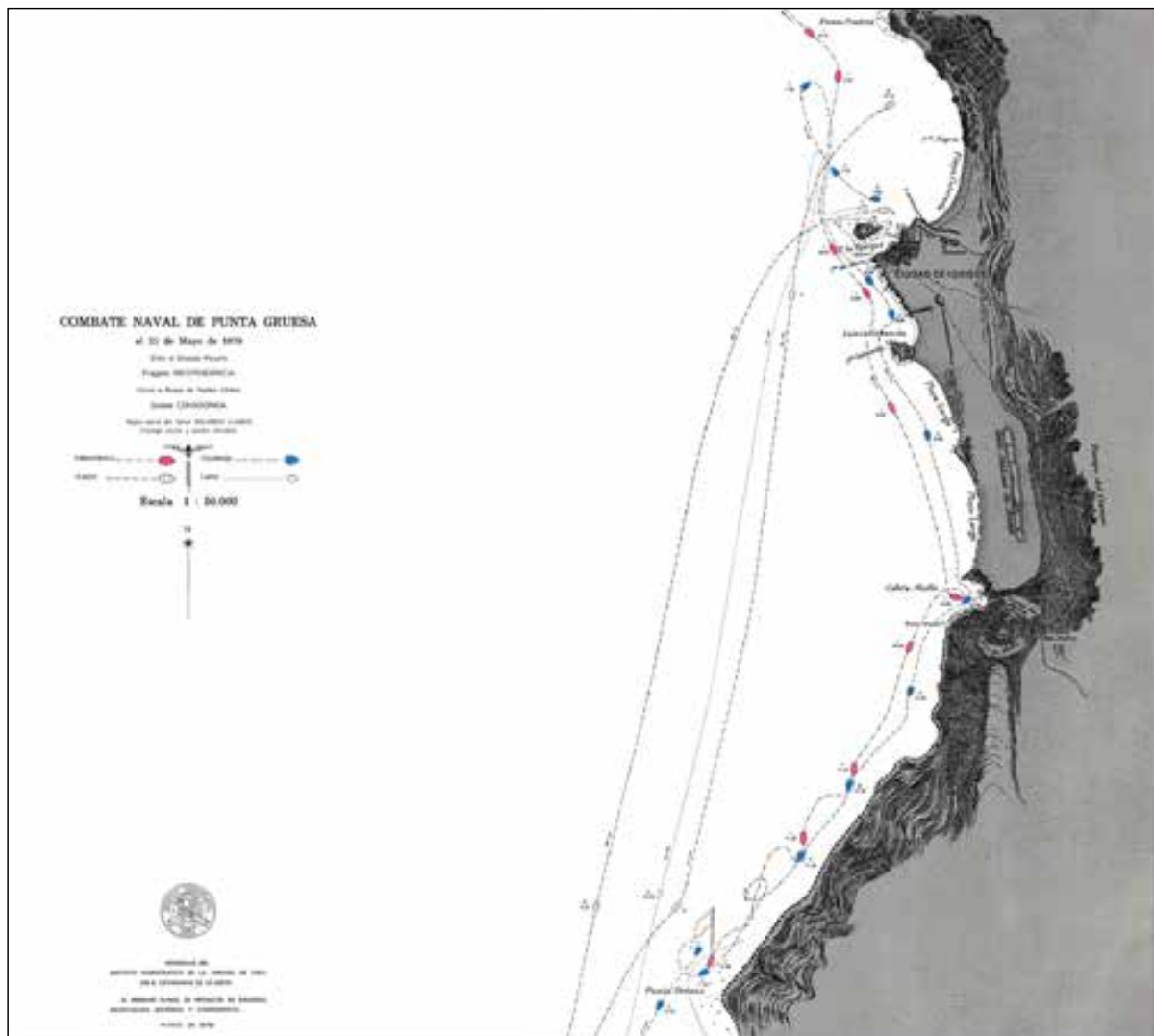
Dentro de estas herramientas se destaca el análisis FODA, acrónimo de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, fundado por el destacado catedrático de la Harvard Business School, Kenneth Andrews. Este análisis busca determinar la situación actual en la que un sistema está inmerso, a través factores externos que otorgan las oportunidades y amenazas del entorno (escenario) frente a las capacidades (fuerzas) que posee una organización por medio de sus fortalezas y debilidades.

Un importante aporte de este análisis es que no solamente se enfoca en lo que pasa internamente, sino que le da un mayor realce a lo externo, al entorno en el que se está sumido, evitando las comunes reacciones instintivas. Si bien el FODA es una herramienta que ayuda a pensar pro-activamente en la toma de decisiones y a identificar las ventajas competitivas o comparativas de la organización, su carencia está en asumir que se puede predecir el entorno donde se desarrollaran las acciones, porque por más que se estudien los factores externos solamente se disminuirá el grado de incertidumbre, debido a que al igual que el riesgo siempre estarán presentes.



Figura 2: Análisis FODA de Kenneth Andrews.

⁶ Lázaro Droznes. "El arte de la guerra, guía de aplicación de los principios básicos de la guerra a las realidades de los mercados competitivos contemporáneos". www.autodesarrollo.com.



Plano editado en mayo de 1979 por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, con motivo del Centenario de la Gesta de Punta Gruesa. Es propiedad.

Un claro ejemplo de lo intrínseco que han estado en la historia estos análisis estratégicos, se puede apreciar con uno de los estrategas militares más referentes para Chile, el héroe naval que comandó la goleta "Covadonga", el Contraalmirante Sr. Carlos CONDELL de la Haza, quien el día miércoles 21 de mayo de 1879, en su grado de Capitán de Corbeta, demostró sus dotes estratégico-tácticos en el Combate Naval de Punta Gruesa.

Si bien las condiciones (escenario y fuerza) no favorecían a los dos antiguos buques chilenos que bloqueaban el puerto de Iquique, la corbeta "Esmeralda" y la goleta "Covadonga", debido a

que se enfrentarían a dos blindados peruanos de superiores capacidades armamentistas, el monitor "Huáscar" y la fragata blindada "Independencia".

Frente a ese contexto, CONDELL rápidamente debió hacer un análisis del panorama de superficie (análisis del entorno), para identificar las oportunidades que le entregaba la bahía de Chiquinata para contrarrestar sus debilidades de armamento y defensa frente a la amenaza inminente que se avecinaba, lo que se vio complementado positivamente gracias a las fortalezas de maniobra que poseía su goleta y su experimentada dotación (análisis interno).

El resultado de estos análisis fue una decisión estratégica, que materializó en una maniobra táctica que lograría asegurar el propósito de la Guerra del Pacífico.

La maniobra que realizó el Comandante de la goleta chilena, consistió en acercar su nave lo máximo posible hacia la costa, objeto mantenerse fuera del alcance de fuego y capacidad de espionaje de la “Independencia”. Gracias a esta hábil estratagema, en el tercer intento de espionaje del blindado peruano en contra del buque chileno, su casco encalló en los roqueríos de Punta Gruesa a 10 millas al sur del puerto de Iquique.

Durante este combate naval, el Contraalmirante CONDELL, demostró ser un audaz estratega, aplicando decisiones claves para obtener la victoria. Cabe destacar, que el propio Sun Tzu en sus memorias, considera como esencial para alcanzar la victoria, acciones como las que realizó el marino chileno en Punta Gruesa.

De estas acciones se destacan cinco:

- 1 * Evitarle durante un tiempo cuando es más fuerte.
- 2 * Si están unidas, siempre la disensión entre sus filas.
- 3 * Prepararse contra él cuando está seguro en todas partes.
- 4 * Golpear al enemigo cuando está desordenado.
- 5 * Ataca al enemigo cuando no está preparado, y aparece cuando no te espera.

Estas cinco acciones, Sun Tzu las considera en su primer principio, como claves para obtener la victoria. Acciones que fueron realizadas estratégicamente por el comandante de la “Covadonga”, el cual al verse abruptamente amenazado por un poderío naval enemigo superior, decidió evitarlo, logrando separar a los dos buques de la Armada del Perú.

Posteriormente, la goleta “Covadonga” fue perseguida por la fragata brindada “Independencia”, por ende, preparó a cabalidad una maniobra



Retrato de Carlos Arnaldo CONDELL de la Haza
(* Valparaíso, 14 de agosto de 1843 -
† Quilpué, 24 de noviembre de 1887).

estratégica, la que consistió en navegar apegado a la costa en aguas poco profundas, aprovechando su menor calado como fortaleza y las rocas submarinas de las costas como una oportunidad, finalizando su accionar golpeando y atacando a su enemigo repentinamente, en el momento más oportuno, que fue cuando se encontraba varada la “Independencia” en las rocas sumergidas con su quilla destrozada, fue ahí donde CONDELL aprovechó el pánico y desorden que estimuló ese instante crucial en la tripulación peruana (oportunidad), para alcanzar la victoria.

CONCLUSIÓN

Como síntesis del histórico combate de Punta Gruesa, el comandante chileno, gracias al análisis estratégico del panorama de superficie, logró aprovechar el imponente ataque adversario, no luchando contra los dos blindados peruanos, sino que estableció y ejecutó una maniobra táctica para separar las fuerzas, logrando confundirlos y llenarlos de incertidumbre, lo que concluyó con un pundonoroso éxito naval chileno en Punta Gruesa y un golpe irreparable para la Armada enemiga, que posteriormente se transformaría en ganar la guerra en el mar.

Tanto los sabios patrones de comportamiento que ofrece Sun Tzu como la evolución y desarrollo del pensamiento estratégico en las diferentes áreas, demuestran que la victoria chilena en el Pacífico, es un claro ejemplo de que la estrategia es la guía clave en las elecciones que determinan el cómo dirigir de forma eficiente y eficaz las organizaciones para lograr el cumplimiento de sus objetivos a través de una sinergia efectiva, es decir, alcanzar el ÉXITO.

BIBLIOGRAFÍA

1. Frances, A. (2006) "Estrategia y Planes para la empresa con el cuadro de Mundo Integral".
2. Andrews, K. (1971) "The Concept of Corporate Strategy". Irwin.
3. Tarziján, J. (2008) "Fundamentos de Estrategia Empresarial". Editorial Ediciones UC, Segunda Edición.
4. Porter, M. (1985) "Ventaja Competitiva". Capítulo 2.
5. Sun Tzu. (2004) "El Arte de la Guerra". Editorial Edaf. S.A.
6. Clausewitz, C. (1832-1837) "De la guerra" Tomos 1-3.
7. Tregoe, B. y Zimmerman, J. (1980) "Top Management Strategy". Simon and Shuster.

*Colaboración: Litoral Sr. Sebastián REYES Aedo
Teniente Segundo litoral,
Magíster en Dirección de Operaciones,
Logística y Distribución de la
Universidad Gabriela Mistral.*



SALVAGUARDAR LA VIDA HUMANA EN EL MAR

...ES CUMPLIR CON LA MISIÓN



El miércoles 25 de marzo del año en curso, la III Región de Atacama fue violentamente golpeada por lluvias que trajeron como consecuencias una serie de aludes y crecidas de ríos alrededor de la gran mayoría de sus ciudades y pueblos.

Chañaral no corrió mejor suerte. Al contrario, se desbordó el río Salado, provocando la destrucción de la Ruta 5 Norte, del centro de la ciudad y más de un centenar de casas construidas alrededor del lecho del río.

A la Capitanía de Puerto de Chañaral le cupo una especial participación en esta emergencia. Dentro de las más importantes, sobresale el salvamento de un menor por parte de una patrulla de la Capitanía de Puerto, con la ayuda de personal de Carabineros y civiles y que paso a relatar a continuación:

Siendo alrededor de las 13:20 hrs. del día 26, en circunstancias que me encontraba observando el estado del mar desde la oficina de Operaciones de la Capitanía, se hace presente un Carabinero a bordo

de una camioneta civil, informando que en el borde costero había un niño que había sido arrastrado por el alud de agua y tierra hasta el mar, en evidente situación de peligro para su vida.

Inmediatamente concurrimos al lugar señalado. Al llegar, nos encontramos con una gran cantidad de escombros que habían sido arrastrados junto al caudal del río Salado. En el medio de un roquerío sobresaliente del mar y a una distancia aproximada de 20 metros a tierra, se encontraba el menor, que estaba siendo asistido por el Cabo 2° de Carabineros Javier SILVA Poblete, perteneciente a la SIP de Carabineros de Chile.

Había muchas personas expectantes. Cada cual daba indicaciones respecto de qué hacer. Con esfuerzo habían logrado traspasar un cabo, de pequeña mena, al lugar en que se encontraban ambas personas.

Al apreciar el peligro en que se encontraban, traté de imponer orden en el área, impartiendo a viva voz algunas instrucciones al Carabinero; sin embargo, el paso del tiempo, el esfuerzo desplegado en el cruce, la contención del menor y la tensión del momento, dificultaban la acción de este valeroso rescatista que casi no podía asimilar lo que se le instruía.

Ante esa situación, estimé de extrema urgencia dirigirme hasta la ruta 5 norte, principal vía del tránsito terrestre, lugar donde detuve una camio-



En la fotografía, el menor junto al Cabo 2° L (Com) Y. ANCAR L. en plena maniobra de rescate.

neta particular solicitándole al conductor si podía desviar su trayectoria hacia el Puerto de Barquito, poniéndolo al tanto de la emergencia que se estaba viviendo.

La persona que me escuchaba estaba impactada. No podía imaginar que pudiera estar viviendo algo igual. Me indica que suba y que le guíe por la

ruta a seguir, ya que se trataba de alguien de paso por la ciudad y por lógica no conocía la ruta.

Durante el trayecto, lo fui interiorizando sobre las implicancias que tenía su gesto solidario y los riesgos que ello involucraba.

Mi intención de dirigirme al puerto, era para verificar en las instalaciones existentes la disponibilidad de alguna jarcía, con la cual poder realizar una maniobra más segura entre las rocas y el borde, para recuperar a ambas personas.

Al ingresar a la zona portuaria, encontré al Capitán del Remolcador de Alta Mar "Manutara", quien se puso a disposición, junto a su dotación y medios materiales necesarios para colaborar.

Junto con agradecerle su gesto solidario, le pedí me facilitara una espía apropiada para la maniobra de rescate. A través de su equipo radial dispuso que la tripulación bajara la espía requerida hasta el muelle, para así embarcarla en la camioneta particular.

Era una espía de 120 metros de largo, la que fue embarcada por solo cinco personas. Fue un trabajo agotador pero, sin embargo, era una luz de esperanza para poder llegar a tiempo a socorrer a quienes defendían sus vidas de los rigores del mar, el viento y el fuerte oleaje reinantes.

Una vez embarcado este preciado elemento, le solicité al conductor que me llevara hasta el lugar donde me había recogido. Me comentó que él estaba plenamente a disposición de la autoridad, así es que podía disponer de sus servicios sin ningún tipo de limitaciones.

De vuelta al lugar, observé que el carabinero y el niño se encontraban aferrados al roquerío, sin ninguna posibilidad de salir de la emergencia por sus propios medios.

Las numerosas personas que se mantenían en el lugar, se mostraban expectantes y ansiosas, esperando que se hiciera algo para permitir que el niño y su eventual rescatista pudieran ser auxiliados y llevados a tierra firme.

El griterío y el nerviosismo complicaban aún más las cosas. Muchos opinaban y daban instrucciones al cabo SILVA, quien se mantenía auxiliando al pequeño.

Frente a esta situación, no dudé en gritar un PONER ATENCIÓN, al igual que años antes frente a mi Séptima División, cuando en mi condición de Brigadier de la Escuela Naval, debía darles instrucciones a los cadetes. En todo caso, la realidad que estaba enfrentando distaba mucho de mis vivencias del año 2008.

Mi voz fue escuchada y se produjo un profundo silencio. Todas las miradas se dirigieron a este marino empeñado en poner orden y asumir el control de la situación. Mis siguientes palabras fueron para indicar que el rescate aún no se podía realizar, debido a la carencia de los más elementales implementos de seguridad.

Posteriormente, les expliqué que requería de su importante ayuda para trasladar la espía hasta el lugar. Ello provocó desconcierto en este improvisado auditorio civil y miraban con cara de confusión. Quizás al escuchar la palabra espía, les llevó a pensar en el agente 007 o a los de más avanzada edad, en el inspector Gadget.

Como entendí el mensaje de interrogación, especifiqué que había un cordel más grande y grueso y que para poder emplearlo necesitaba ayuda, en vista de su peso. Todos rieron, comprendiendo que les habían hablado con términos familiares para los hombres del mar. Inmediatamente todos nos pusimos en marcha, bajamos la espía desde la camioneta y la dejamos en el borde de la costa.

El primer cabo (cordel para ellos) que habían podido pasar y que haría las veces de nivel, fue amarrado al chicote de la espía indicándole al cabo SILVA que debía tirar el cabo hasta que la espía llegara a él.

En término poco marino, le indiqué que una vez que tuviera el chicote en su poder, lo encapillara justo en el extremo sobresaliente de una roca. De

esta forma, hecha firme la espía, la maniobra empezaba a adquirir mayor confiabilidad y generaba mayores expectativas de éxito en el salvamento en que estábamos empeñados.

Justo en ese instante, el mar empezó a jugar en contra de nuestros esfuerzos. La ola comenzó a romper con mayor intensidad por detrás de la roca donde se encontraban las dos personas.

Ante este nuevo imponderable y de forma espontánea, el Cabo 2° L (Com) Yimmy ANCAR Luarte me pide autorización para atravesar desde el lugar en que nos encontrábamos hasta el roquerío en que se aferraban los dos náufragos, utilizando la espía para desplazarse.

Vislumbrando el riesgo que ello implicaba, en una primera instancia le dije que no lo intentara. Al otro lado, el cabo SILVA no estaba en muy buenas condiciones para realizar el rescate apoyado en la espía proporcionada. El factor psicológico podía jugar en contra. Todo se veía más complicado.

Analiqué rápidamente la situación y concluí, sin expresarlo en palabras, que la única forma para concretar con éxito el rescate, era accediendo a la proposición del cabo ANCAR. Por su parte el cabo ANCAR me insiste y me asegura estar en condiciones físicas para poder asistir el rescate. Le recalco que su seguridad y el éxito de la maniobra de rescate sin exponer a más personas, es lo primordial.

Finalmente accedo a la proposición del cabo Ancar y le hago un briefing de seguridad, instruyéndolo sobre la forma como se realizaría la operación. Una vez terminado, le ordené al cabo ANCAR repetir todas las indicaciones que recibió, hasta el más mínimo detalle.

Una vez que tuve la certeza que tenía absolutamente claro lo que debía hacer, autoricé la operación, deslizándose raudamente a través de la espía en demanda de quienes estaban en la roca.

Para su desplazamiento, el cabo ANCAR estaba provisto solamente de un arnés de seguridad, que

se hizo firme a la espía, iniciando su travesía sólo con el impulso de sus pies y manos. El silencio y la expectación se apoderaron del lugar. Por unos minutos todo indicaba que se produciría pronto el rescate, tanto del menor como del Carabinero.

Este último estaba haciendo realidad lo que tantas veces había cantado: "...somos del débil el protector...", aunque en un medio que no le era habitual y en circunstancias muy distintas a las que le son propias.

Gran parte del recorrido había sido cubierto; sin embargo, este rescatista de fortuna se detiene un momento para descansar. El silencio se quebró con un fuerte y alentador "Vamos Naval", que fue seguido por todos los testigos de su acción, continuando con variadas y entusiastas consignas de aliento, que le dieron la dosis de ánimo y valor para enfrentar el trecho final de la misión.

Al retomar su desplazamiento, se empezaron a escuchar las palmas, seguidas de más vítores. De improviso, una ola levanta unos maderos flotantes en el mar provenientes de alguna vivienda destrozada, protagonistas del desastre que se estaba produciendo en la ciudad. Ellos golpean en la espalda al cabo ANCAR, el que no titubeó en seguir adelante para cumplir con su cometido. Al llegar al otro lado, lo primero que hizo fue abrazar al menor entregándole esperanzas de su salvación y decirle que cada vez faltaba menos para volver a la orilla.

El primero en ser evacuado fue el cabo SILVA, con el propósito de permitir que el niño viera el modo en que se realizaría su rescate y consiguiera un poco más de tranquilidad. Estaba en un evidente estado de shock.

Si bien la maniobra para realizar el salvamento fue artesanal, contempló los aspectos básicos de seguridad disponible, dejando en evidencia las excelentes condiciones físicas y de resistencia del rescatista naval.

Debimos recurrir al tan conocido y famoso ingenio del chileno. En efecto, se hizo pasar un salvavidas circular, más conocido como "pícarón", a



Instantes en que el menor, de nombre Guillermo, es rescatado.

través de la espía sirviendo como silla. El salvavidas fue amarrado en ambos extremos, a la manera de una maniobra logotarga liviana, entre la roca y el borde de la costa.

El cabo SILVA recibió y acató las indicaciones del cabo ANCAR. Se puso el arnés de seguridad, se amarró al picarón y se sentó en él. Luego fue halado por las personas que se encontraban en tierra, logrando completar su trayecto y ser salvado.

Restaba la evacuación del menor. Esta vez requeríamos de otro salvavidas circular, con el propósito de evacuar de una sola vez al cabo ANCAR y al niño, como se había planificado previamente.

Una vez que ambos picarones estuvieron instalados, el cabo ANCAR colocó a su rescatado sentado en el salvavidas y lo hizo firme, para luego

acomodarse frente a él, mirándolo y hablándole en todo momento diciéndole que todo estaba bien y que muy pronto lo sacaría del lugar donde se encontraba. De esa forma estaba logrando que el menor no se asustara por el paso y golpe de las olas.

Cuando ambos estuvieron listos y asegurados, se inició esta nueva labor de evacuación. Con la señal de conformidad del cabo ANCAR y la reacción del personal de tierra que permitió el rescate, la operación resultó exitosa y muy breve.

Al llegar ambos a zona segura, estallaron espontáneamente los aplausos y manifestaciones de apoyo por parte de las personas que observaban la operación. La alegría de tener en tierra firme al menor es difícil de describir. Ahí supimos que se trataba de Guillermo. Inmediatamente fue derivado hasta el Hospital de Chañaral junto al cabo SILVA, debido a su estado de hipotermia.

Lo vivido en esas horas de angustia, pero con un resultado positivo, es el producto de tantas jornadas de formación en el ámbito tanto personal como profesional, y gracias al desvelo que tuvieron para con nosotros los instructores que en las aulas de nuestras Almas Mater, en la Escuela Naval y en la Escuela de Grumetes, reforzada por la etapa de especialización cumplida en la Escuela de Litoral y Faros, nos inculcaron que el salvar vidas es la motivación fundamental de nuestra vida de marinos, especialistas Litoral.

El cabo ANCAR permitió materializar todo un trabajo hecho en equipo. No fue un caso aislado, pero sí fue generado de manera fortuita por obra del azar. Es algo forjado y cultivado día a día en el cumplimiento del trabajo que la Institución y su especialidad le demandan, en el compartir de un cuarto de guardia, en la hora de rancho o descanso en la cámara de su Repartición, en las horas de

deporte o en las múltiples actividades que el deber nos impone a diario.

Una ocasión como ésta, en que una patrulla de cuatro marinos, miembros de la especialidad de Litoral, conformada por dos cabos, junto al Subjefe y al Capitán de Puerto, no dudaron en entregar el máximo de sus capacidades y de arriesgar sus propias vidas, como un día lo juramos si la ocasión lo ameritaba, en el cumplimiento del deber, por el fin más noble que tiene nuestra carrera, que es la de salvaguardar la vida humana en el mar, propósito fundamental de todo Hombre Bravo del Litoral.

*Colaboración: Litoral Sr. David SIERRA Farías
Capuerto Chañaral*

Nota del Autor: Este artículo corresponde a un extracto de un trabajo de su autoría, enviado al Concurso Revista de Marina en sus 130 años.



“CONSISTORIO” MARÍTIMO EN TALCAHUANO, 2014

La acepción más conocida es: "Junta o consejo que celebra el Papa con asistencia de los cardenales de la Iglesia Católica".



Litorales asistentes al Consistorio con ejecutivos del puerto Lirquén.

Se iniciaba agosto del año 2014, mes que sin duda no pasa desapercibido para los Oficiales de la Armada en general, por cuanto históricamente es el período en que pasa el temido “Viejo del Saco”; pero muy en particular para quienes orgullosamente elegimos como profesión la especialidad del Litoral, pues el 30 de agosto de 1848 se funda lo que es hoy la Dirección General del Territorio Marítimo y de M.M. y más tarde se crea la Especialidad Litoral. Posteriormente, el 30 de agosto de 1994 se funda la Cofradía Hombres del

Litoral y, finalmente, el 30 de agosto de 1996, nace a la vida la primera edición del “Boletín Informativo Bonanza de la Cofradía Hombres del Litoral”, que hoy en día corresponde a la Revista “Bonanza”.

Pero retomando el propósito de esta reseña, me remontaba a los inicios del mes de agosto de 2014, pues todos quienes nos cobijamos bajo el alero de la “Cofradía Hombres del Litoral”, recibimos una cordial invitación de nuestro Litoral Presidente en que se nos convocaba a participar en un Seminario

de índole profesional, matizado con actividades de camaradería, a efectuarse en Puerto Montt, entre el 16 y el 18 de octubre de ese año.

En honor a la verdad, el CBLT a que hago mención, y así lo dejaba en claro nuestro Litoral Presidente, lo que hacía, era transmitir a los Cofrades una gentil invitación extendida por el Sr. Director General, el entonces V.A. Don Humberto RAMÍREZ Navarro, a los integrantes de la Capitanía Marítima, y a un número determinado de cofrades, por orden de inscripción.

Es de justicia señalar y recordar que esta ha sido la primera oportunidad en que un Director General, formulara una invitación de esta connotación a los miembros de la Cofradía, deferencia que hasta hoy es reconocida y que fue agradecida en su oportunidad.

Aceptada y oficializada la invitación, la Capitanía Marítima, y en particular su Presidente, Cofrade Ricardo BÖKE Friederichs, se abocaron a la tarea de planificación, difusión, reserva de alojamiento, inscripción de Cofrades interesados, reserva y compra de pasajes con cargo a cada participante y detalles anexos.

Producto de esta gestión preliminar obtuvo como resultado la inscripción de 21 cofrades, entre miembros de la Capitanía Marítima y cofrades voluntarios.

Hasta ahí todo perfecto. No obstante, como es habitual en toda planificación, se interpuso un personaje no convocado, Edward A. Murphy Jr., más conocido en nuestros tiempos por la homónima Ley de Murphy, que predica: Si hay varias maneras de hacer una tarea, y uno de estos caminos conduce al desastre, entonces alguien utilizará ese camino.

El Sr. Murphy, frustrado y dolido por no haber sido invitado, ejerció su derecho a réplica, y aplicando arbitrariamente su propia ley, resolvió que el Seminario no se realizara en Puerto Montt y que su principal gestor, el entonces Sr. Director General, no pudiera ser partícipe de este inédito evento.

Como nuestra formación naval nos impide deliberar, nuestro estimado Director General, acató la Ley de Murphy, pero retuvo estoicamente la boza y resolvió en definitiva, que el Seminario, que a partir

de este instante pasó a denominarse “Consistorio”, se realizaría en Talcahuano, manteniendo la fecha de inicio y término, adecuando el programa a este nuevo punto geográfico.

Lo más lamentable es que debido a razones propias de su cargo, en definitiva el Sr. Director General no pudo participar, delegando en el Sr. Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Cofrade y Olma, C.A. LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne, quien lideró cada una de las actividades contempladas en la planificación.

Pese al cambio de escenario, 16 de los 21 Cofrades inscritos originalmente, entre los cuales me cuento, mantuvimos a firme nuestra inscripción. Debo ser honesto, y reconocer mi ingenuidad, al pensar que mi actual régimen de “diana gorda”, ducha relajada y tranquilo quehacer diario no se verían alterados.

Fue así, que el miércoles 15 de octubre nos desplazamos vía aérea a Talcahuano, todos con un excelente ánimo no exento de bromas, chascarros y reencuentros, recalando a las 19.00 horas al Aeropuerto Carriel Sur. En dicho terminal aéreo fuimos cordialmente recibidos por nuestro principal anfitrión, el Sr. Gobernador Marítimo y Cofrade, C.N. LT Don Manuel COFRÉ Lizama, quien nos dio la bienvenida y nos acompañó a los centros reservados como habitabilidad. Hasta ahí todo perfecto.

Hecho lo anterior, nos expuso brevemente la programación y ahí “atterricé”. Las actividades se iniciaban a las 08.30 horas, igual que en mi querida Marina, lo que significaba diana a las 07.00 horas (la cabaña era para 4 personas y 1 baño), ducha corta y desayuno rápido para no perder el vehículo de régimen.

Debo reconocer que tuve mucha suerte en la distribución de las cabañas. La compartí con un CN. LT, hoy “viejo minero nortino y además con plata” y dos T2° LT de lujo. Educados, caballeros, deferentes y leales a muerte. Los tengo siempre presente como referentes de las nuevas generaciones y ojalá que sus respectivas carreras en la Institución, sean brillantes.



Litorales Pincheira, Ponce, Burgos y Ríos en el aeropuerto.

De esta forma iniciamos esta inolvidable y riquísima experiencia profesional y de vida. Esa primera noche no hubo actividades oficiales y se decretó “libre disposición”. Algunos de los integrantes de la comitiva decidieron efectuar una revista de fondeo a las nostálgicas caletas y fondeaderos “chutenses”, rememorando viejas y sacrificadas tertulias nocturnas.

Otros, optamos por probar la carta que nos ofrecía el Club Naval de Campo Punta Tumbes, disfrutando de una excelente conversa, anécdotas y recuerdos y de un abundante lastrado, incluyendo un reiterado acopio de combustible y aguada más

que suficiente para luego intentar conciliar el sueño, tarea que en definitiva no resultó fácil.

En los días siguientes, es decir, jueves y viernes, cumplimos una nutrida e intensa agenda de actividades, que como ya dije se inició siempre a las 08.30 horas, según se describe a continuación:

Jueves 16:

08.30 Apertura del Consistorio Marítimo por parte del Sr. Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, en la Cámara de Oficiales de la Gobernación Marítima.



Asistentes al Consistorio durante la exposición.

10.00 El Sr. Jefe del Estado Mayor de la II Zona Naval y actual Subdirector de la Dirección General, Capitán de Navío Don. Jorge DE LA FUENTE Miranda, junto con hacernos llegar los saludos de su Comandante en Jefe, que se encontraba fuera de la región, nos brindó una clara e interesante y detallada exposición referida al proceso de recuperación de las instalaciones de la Base Naval (T.), la que fue complementada con una visita a terreno guiados por el Sr. Jefe de Recuperación de la Base.

11.45 Exposición de la orgánica, actividades y planificación de la Planta de Asmar Talcahuano, a cargo de su Administrador, Capitán de Navío don Harold KAUER Tapia. Posteriormente fuimos invitados a un recorrido por las instalaciones principales de la Planta y en particular del OPV 83 "MARINERO FUENTEALBA".

13.30 Desplazamiento a la Escuela de Grumetes, a bordo de dos unidades del tipo Arcángel.

13.55 Recalada a la Isla Quiriquina. Honores de reglamento al Sr. DIRSOMAR. Bienvenida por parte del Director de la ESGRUM, Capitán de Navío Sr. Juan LERDÓN Parra.

14.15 Almuerzo de camaradería en el casino de Oficiales de la Escuela.

16.00 Recorrido por las dependencias de la Escuela, acompañados por su Director.

17.30 Regreso a Base Naval. Libre disposición.

21.00 Faena de Rancho (Cena oficial) en el surgidero del Club de Oficiales de la Base Naval (T.), buen rancho, suficiente aguada y combustible, en un ambiente de grata camaradería con participación de todos los Cofrades de la Subdelegación Marítima de Talcahuano.



Visita al OPV 83 "Marinero Fuentealba"



Almorzando en la
Escuela de Grumetes.



Presidente Cofradía Sr. Ricardo BÖKE y el Olma, CA LT don Iván VALENZUELA Bosne, a la
recalada a Talcahuano procedentes de Isla Quiriquina

Viernes 17:

09.00 Zarpe a bordo de unidades Arcángel con destino al Puerto de Lirquén.

09.30 Exposición a cargo del Gerente de Equipos e Infraestructura del Puerto de Lirquén, Sr. Fernando MEDINA Geiger. Recorrido por las instalaciones principales, acompañados por el Gerente.

10.30 Visita a las dependencias de la Capitanía de Puerto. Exposición a cargo del Capitán de Puerto.

11.30 Regreso a la Base Naval (T.)

12.00 Exposición del ámbito marítimo regional, por parte del Sr. Gobernador Marítimo de Talcahuano, Capitán de Navío LT y Cofrade Don Manuel COFRÉ Lizama.

13.30 Rancho en el Casino de Oficiales de la Gobernación Marítima con participación de los Cofrades y Oficiales de dotación.

16.00 Visita a las instalaciones de la Capitanía de Puerto de San Vicente. Exposición a cargo del Capitán de Puerto.

21.00 Recalada en el surgidero del Club Naval de Campo "Punta Tumbes", con participación de todos los Cofrades integrantes de la Comitativa y de los residentes en la Octava Región, cumpliéndose el siguiente programa:

- Basado en el Acta de Protocolo N° 010 de fecha 22 de agosto de 2013, el Litoral Presidente procede a dar lectura al Decreto que crea la Subdelegación Marítima de Talcahuano, haciendo entrega de una copia de dicho documento, debidamente enmarcado y de la campana distintiva, al recién



Presidente de la Cofradía hace entrega del Decreto y Campana de constitución de la Subdelegación Marítima (T) al CN LT Sr. Daniel SARZOSA Bustos.



Imposición de insignia a los nuevos Litorales.

nombrado Presidente de la Subdelegación Marítima, Litoral Daniel SARZOSA Bustos y al Litoral Secretario Raúl MELO Moltedo.

- Imposición de insignia a los Litorales que no la habían recibido.
- El Litoral Presidente hizo uso de la palabra fundamentando la recalada y agradeciendo al Sr. Gobernador Marítimo de Talcahuano por la excelente programación y realización de cada una de las actividades cumplidas puntualmente durante el desarrollo del Consistorio.
- Posteriormente, se realizó el tradicional brindis para dar inicio a la Faena de Rancho, dentro de un ambiente de alegría, risas espontáneas, mucha camaradería matizada con sabrosas anécdotas,

recuerdos, relatos de vivencias y experiencias no exentos de algunos "zorros", que no pasaron desapercibidos y debieron ser aclarados al instante.

- Antes de los postres se hizo un breve alto para cantar el tradicional "Cumpleaños Feliz" y homenajear al Litoral Secretario Hernán PAREDES Benavides, quien ese día incrementó sus millas de navegación. El "Happy Birthday" se caracterizó por el buen ambiente y sanas bromas de carácter felino al festejado.
- La Faena de Rancho finalizó con el ofrecimiento de un bondadoso bajativo dotado de abundante aguada y combustible, tras lo cual se decretó "Portalón Abierto", dando por clausuradas las actividades oficiales programadas para este primer Consistorio Marítimo.

- *Sábado 18 AM:*

Regreso vía aérea a Santiago y posteriormente por tierra a Viña del Mar.

Como se puede apreciar, la agenda fue intensa, pero tremendamente profesional y lo principal, y en esto creo interpretar a cada uno de los cofrades participantes, fue una experiencia inolvidable por la calidad humana de cada uno, lo que permitió disfrutar de sanas e hilarantes bromas en cada uno de los desplazamientos, sin perder en ningún momento la compostura que caracteriza a los hombres bravos del litoral.

Antes de finalizar este relato, deseo expresar nuestros más sinceros agradecimientos y merecido reconocimiento al Sr. Director General de la época, V.A. Don Humberto RAMÍREZ Navarro, al Sr. Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Cofrade y Olma, CA LT don Iván VALENZUELA Bosne, quien presidió cada una de las actividades realizadas, al Sr. Gobernador Marítimo de Talcahuano, CN LT y Cofrade don Manuel COFRÉ Lizama, gracias a cuyo profesionalismo, excelente predisposición y espíritu de amis-

tad pudimos cumplir exitosamente cada una de las actividades contempladas en la agenda programada.

No puedo dejar de lado la extraordinaria participación de nuestro Litoral Presidente, CA LT don Ricardo BÖKE Friederich, quien tuvo a su cargo la planificación y posterior ejecución de esta inolvidable experiencia de tipo profesional, no exenta de un ambiente de grata convivencia, liderando un grupo de Litorales de edades dispares, en que por momentos volvimos a revivir épocas juveniles con espíritu de chacoteo, desorden y “subidas al columpio”, pero siempre fieles a los conceptos de respeto y sana camaradería. A todos un más que merecido... ¡BZ!

Finalmente debo reconocer que mantengo latente la interrogante de la expresión “Consistorio” utilizada para dar nombre a este seminario, concluyendo que el Litoral Presidente representó dignamente a S.S. el Papa y los Litorales participantes hicimos lo propio con la honorífica investidura de Cardenales. ¡Hasta una próxima!

NÓMINA DE PARTICIPANTES RESIDENTES EN LA QUINTA REGIÓN AL PRIMER CONSISTORIO MARÍTIMO, REALIZADO EN TALCAHUANO, ENTRE EL 15 Y EL 18 DE OCTUBRE DE 2014

1.- Litoral Iván Valenzuela Bosne	2.- Litoral Ricardo Böke Friederichs
3.- Litoral Manuel Cofré Muñoz	4.- Litoral Bernel Badilla Grillo
5.- Litoral Alberto Ponce Godoy	6.- Litoral Carlos Ríos Varela
7.- Litoral Hernán Paredes Benavides	8.- Litoral Eduardo Olea Peña
9.- Litoral Luis Burgos Velásquez	10. Litoral Manuel Moreno Chávez
11. Litoral Wiliams Miranda Leyton	12 Litoral Germán Valdivia Ibarra
13. Litoral Jorge Sobenes Muñoz	14. Litoral Fredy Pincheira Ibáñez
15. Litoral Jorge Egaña Polhwein	16. Litoral David Sierra Farías
17. Litoral Sebastián Reyes Aedo	

Colaboración: Litoral Sr. Alberto M. PONCE Godoy

PESCADORES DE HOMBRES



Pasada las cinco de la tarde de enero de 2012, después de cuatro vuelos de rescate realizados en el mismo día, nuevamente suena la alarma en el Faro Panul, por lo que de un salto salen corriendo el piloto con su mecánico en dirección a su aeronave que se encontraba en el helipuerto. Mientras corrían, se abrochaban sus chalecos de supervivencia para llegar al helicóptero listo a conectar poder externo y realizar la puesta en marcha.

En menos de un minuto, la turbina de un veterano “Jet Ranger”, comienza a quemar JP-1¹, las NR² comienzan a aumentar junto a N1³ y N2⁴. Al llevar

el rotor al 100 %, los dos nadadores de rescate reportan, por comunicaciones internas, que están a bordo, equipados y trincados; el mecánico indica que la ronda exterior está sin novedad, se embarca y al estar sentado con puerta cerrada, el rangerito despegue a hover⁵, a dos minutos de haber sonado la alarma. Ya en vuelo traslacional, con más de 45° de nariz abajo hacia el mar, en canal VHF/FM establecido con la Gobernación Marítima de San Antonio, se informa que la emergencia es en la playa Chépica, en donde un menor y posteriormente su padre fueron arrastrados por la corriente. Se activó plan de vuelo SAR⁶ con “Santo Domingo Torre”, quienes

¹ Combustible de aviación.

² Revoluciones del rotor principal.

³ Turbina generadora de gases.

⁴ Turbina generadora de potencia.

⁵ Vuelo estacionario en inglés.

⁶ “Search And Rescue” en inglés, significando Búsqueda y Rescate.



T1° Benjamín PARDES B., oficial especialista en Aviación Naval y su dotación

informan que no hay tráficos reportados bajo nivel en línea de costa.

La adrenalina fluye en cada integrante de la dotación de vuelo del Naval 33. En sólo una semana ya han rescatado a nueve personas, todas ellas por imprudentes, pero en esta oportunidad se aprenderá algo muy importante.

Los rescates anteriores fueron efectuados con éxito según el procedimiento establecido por el Escuadrón de Helicópteros HU-1⁷, en el cual se vuela por sobre la víctima, continuando paralelo a línea de costa por unos segundos, para luego virar casi 270° en descenso hacia tierra, quedando con el viento por la proa y así llegar a hacer "hover" a metros de la víctima, para que los nadadores de rescate salten del helicóptero al agua tomando el control de la situación.

Luego, el helicóptero se eleva a vuelo traslacional para permitir el trabajo de los nadadores, en espera de la señal de extracción, volviendo a aproximar, pero esta vez arriando la pera de rescate para extraer a un nadador con una víctima, siendo llevados a la playa colgando bajo el helicóptero (estilo bolsa de té), así cuantas veces sea necesario por la cantidad de víctimas, hasta recuperar a los nadadores.

Entre Las Cruces y El Tabo, está una de las playas más complejas para realizar un rescate, debido a su extenso tren de olas, corrientes submarinas y profundidades variables por los bancos de arena.

Al notificar Las Cruces, la playa Chépica ya está en visual, con extensos trenes de olas que revientan a más de 200 metros de la playa y un viento de componente SSW de 10 nudos. Las cuatro almas a

⁷Helicóptero Utilitario, modelo 57, versión B.



HH-65 Polmar Oceánico

bordo del viejo, pero fiel, UH-57B comienzan a buscar algún punto negro sobre las olas blancas. El piloto ve a los salvavidas nadando contra las olas en una dirección, que proyectando el rumbo de ellos logra ver dos puntos negros que desaparecían una y otra vez bajo las olas.

El joven Comandante de Aeronave con apenas 120 horas de vuelo en el modelo (con un total de casi 300 horas de vuelo en su naciente carrera naval), decide aproximar directo al punto por la urgencia de la situación, sabiendo que tiene el viento por la cola; el viraje fue con exceso de razón de descenso y velocidad, ordenándose por comunicaciones internas a los nadadores de rescate que pasen a los patines y se preparen a saltar. Fue todo tan rápido que el mecánico y el piloto quedaron helados. Los nadadores de rescate ya estaban en el agua nadando hacia las víctimas.

El helicóptero aproximó con el viento por la cola perdiendo sustentación, provocando que descendiera más rápido de lo normal, al estabilizarlo de forma hori-

zontal a la vez de aplicar colectivo⁹; el mismo flujo de aire generado por el rotor principal, generó un colchón de aire que permitió aguantar al helicóptero, logrando mantener los patines a centímetros de tocar el agua. La visión del piloto y del mecánico fue interrumpida por un color verde transparente que se interpuso entre el helicóptero y el cielo, el cual desapareció al reventar una ola a metros por la proa de su aeronave.

La operación continuó con mayor precaución, pudiendo rescatar al padre y a su hijo, extrayendo posteriormente a los dos salvavidas que ya estaban exhaustos fuera de la zona de olas.

La enseñanza de aquel rescate que fue registrada como experiencia en el PARTE "A" del bitácora de vuelo señalaba: nunca arriesgues la vida de los tuyos, por salvar la vida de algún imprudente.

Unos días después, volvió a sonar la alarma en el Faro Panul, esta vez era un yate que perdió su mástil a 9 millas náuticas de Algarrobo (la máxima distancia

⁹ Mando de potencia y control ángulo de ataque rotor principal.

fuera de costa para un UH-57B por Manual de Operación de Helicópteros de la Armada es de 10 millas náuticas). La misma dotación salió a vuelo en menos de tres minutos, recibiendo instrucciones por radio de apoyar a una LPM¹⁰ tipo Arcángel que se dirigía en auxilio del velero. El helicóptero por diseño y velocidad llegó mucho más rápido que la Arcángel, pudiendo actualizar la posición para vectorear a la nave auxiliadora. Las condiciones meteorológicas en el área de operación, eran viento sobre 15 nudos y olas sobre los 3 metros por marejada en la zona.

Los minutos pasaban, el combustible disminuía y la LPM llegaría en cinco minutos más. Mientras se orbitaba sobre el yate, uno de los nadadores de rescate ve que alguien salta al agua desde la frágil embarcación y comienza a nadar hacia el mástil que se estaba sumergiendo y en algunas oportunidades esta persona quedaba sumergida y bajo la vela. El piloto decide aproximar contra el viento para quedar en hover cerca del yate e insertar a ambos nadadores de rescate, dejándolos a metros del tripulante temerario al que sacaron del agua, tomando el con-

trol a bordo del yate. La LPM arribó y asumió de Jefe de Escena y aproximó para iniciar el remolque de la nave siniestrada junto a su tripulación a puerto seguro, con apoyo de los nadadores de rescate.

Los nadadores saltaron nuevamente al agua e indicaron que se encontraban listos para ser extraídos. El helicóptero se volvió a aproximar en las cercanías del yate para recuperar a sus dos nadadores rescatistas por medio de su grúa de rescate. Con ambos nadadores a bordo, la aeronave abandonó el área para dirigirse a su nido en el Faro Panul, reabastecerse de combustible y quedar en condición listo al despegue para su próxima misión de salvamento.

Mientras el Naval 33 montaba a su altitud cruce-ro de 500 Ft¹¹, a 08 millas náuticas de Punta Tralca, se encendió en el panel de advertencia la luz "FUEL PUMP", que significaba que una o ambas bombas booster (impulsoras) de combustible dejaron de funcionar, no pudiendo aspirar 10 US GAL¹² del estanque de combustible; el instrumento indicaba en ese momento 17 US GAL, quedando ahora sólo

Instalaciones del faro Panul, asignado como "nido" del helicóptero.



¹⁰ Lancha de Policía Marítima.

¹¹ "Feet" en inglés, significando la unidad de medida "pies" en español, que determina la altitud sobre el nivel medio del mar.

¹² Unidad de medida de volumen, Galones Americanos en español.

07 US GAL (aproximadamente 15 minutos de vuelo) para aterrizar en el Faro Panul. El viento del SSW aumento a 20 nudos y el GPS¹³ indicaba que en 18 minutos sería la ETA¹⁴ a destino. Si se aplicaba aritmética pura, el veterano Ranger no llegaría a destino. Por comunicaciones internas el piloto con su mecánico evaluaron la emergencia, confirmando que todas las indicaciones correspondían a la alarma, procediendo a declarar emergencia con “Santo Domingo Torre”, adoptando vuelo directo al punto en tierra más cercano (Punta Tralca), ascendiendo a 1.500 Ft para tener más tiempo y mayor distancia para autorrotar.

El piloto realizó un briefing de la emergencia a su dotación, indicando que se prepararan para una autorrotación (descenso sin poder) para amarizar o aterrizar en algún punto en tierra. Sólo uno de los nadadores de rescate (Oficial sólo dos años más antiguo que el piloto) iba con sus fonos de comunicaciones puestos enterándose de todo, ajustó su cinturón y se preparó para lo peor; el otro nadador de rescate (Sargento 2° de especialidad Maniobra) no iba con sus fonos puestos no escuchando el

briefing, y al ver que su nadador líder se abrochaba el cinturón con cara de preocupación y que el helicóptero montaba en dirección a Algarrobo y no al Faro Panul, le pregunta por señas a su líder de “qué pasa”, teniendo como respuesta otra seña “estamos mal”, cambiando su cara de un viejo lobo de mar (choro maniobra) por la de preocupación e incertidumbre. El chequeo de instrumentos se centraba en el indicador de combustible, teniendo como orden el mecánico de informar por las comunicaciones internas cada vez que la aguja bajara una indicación.

El helicóptero alcanzó Punta Tralca a 1.500 Ft, continuando en vuelo vertical línea de costa con rumbo sur. Por tiempo de vuelo y combustible, el helicóptero perdería la turbina vertical a El Tabo, teniendo una extensa playa para autorrotar. Al estar vertical a El Tabo, se veía la playa Chépica con sus olas características, viniéndose a la memoria lo ocurrido hace unos días. El mecánico rompe el hielo en la cabina al informar que el indicador bajó a 12 US GAL y el piloto calculó rápidamente con apoyo del GPS que el helicóptero podría alcanzar a



¹³ “Global Position System” en inglés, significando Sistema de Posicionamiento Global, compuesto por una red de 24 satélites en órbita sobre nuestro planeta.

¹⁴ “Estimate Time of Arrival” en inglés, significando Tiempo Estimado de Arribo.

volar hasta Cartagena, teniendo otra playa de gran longitud para autorrotar. Al notificar Las Cruces con 1.500 Ft, "Santo Domingo Torre" consulta el estado de la emergencia y curso de acción a seguir, dando respuesta el piloto que el helicóptero se encontraba con el mínimo de combustible pero con el nuevo cálculo mental de distancia, velocidad, tiempo, combustible (11 US GAL) y factor "Q" (suerte), el arribo sería en Faro Panul.

Con el helipuerto a la vista y el punto asegurado en caso de autorrotar, el descenso comenzó con una gran razón de pies por minutos, debiendo bajar el colectivo para generar menor poder en la turbina, junto al menor consumo de combustible. El Naval 33 llegó a hover en el helipuerto, aterrizó y cortó rotores con sólo 10 US GAL. Los nadadores de rescate no se bajaron inmediatamente y no se reían por nada como era de costumbre y el mecánico se bajó un poco pálido, sin hablar. El Oficial nadador de rescate se acercó y le preguntó al piloto si lo que ocurrió fue real o un simulacro, obteniendo como respuesta que todo lo que ocurrió fue real y la dotación tuvo mucha suerte (suerte = oportunidad + preparación), trabajando en equipo para salvar a otros, enfrentando la emergencia de excelente forma y disciplina de vuelo.

Para asombro del piloto, sus padres y hermana estaban en el Faro Panul con una torta, ¡oh sorpresa del marino!, era su cumpleaños número 27.

Los UH-57B "Jet Ranger" de la Armada de Chile, son helicópteros monomotor, de alcance y capacidades limitadas, que se encuentran en vuelo desde la década de 1960, siendo conocidos por muchos Oficiales especialistas Litorales y por miembros de la Cofradía "Hombres del Litoral" en diferentes ámbitos de acción. Principalmente estas aeronaves se lucen en las guardias de playa durante el período estival en misiones de apoyo SAR a las Gobernaciones Marítimas de Coquimbo, Valparaíso y San Antonio.

Los verdaderos Aviadores Navales, comienzan a adquirir experiencia de vuelo en misiones reales de rescate en los UH-57B, para posteriormente evolucionar al UH-05¹⁵ o al HH-65¹⁶.

Posterior al grave siniestro que afectó a la motonave "Porvenir I" en el año 2005, la Armada de Chile, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, se vio obligada a acelerar la materialización del proyecto "Spica", junto con la incorporación de la nueva especialidad complementaria de Nadadores de Rescate.

Con el pasar de los años se adquirieron cuatro helicópteros AS-365 N2 "Dauphin" de segunda mano, de principios de la década de 1990, a diferentes operadores en el mundo, arribando un helicóptero desde Japón, otros de México y Brasil y uno con matrícula nacional. Estas aeronaves fueron navalizadas por la empresa "Eurocopter" en Chile, desde un helicóptero VIP a un helicóptero de rescate marítimo, adquiriendo la denominación militar de HH-65 N2 "Dauphin"¹⁷, los que sólo pueden realizar operaciones de rescate diurno. Al existir la real necesidad por parte de la Armada de Chile de contar con aeronaves especializadas en diseño para realizar operaciones de rescate diurnas y nocturnas, se adquirieron otros cuatro helicópteros usados; estos correspondían a cuatro AS-365 FI¹⁸ "Dauphin" que brindaron servicio en el Cuerpo Aéreo Irlandés entre los años 1983 y 2005. Finalmente, en el año 2011 se concretó el proyecto "Spica" con la incorporación del último HH-65 FI "Dauphin", siendo designado Naval 53. Con el término del proyecto, la Armada de Chile cuenta con ocho helicópteros medianos "modernos y equipados" para cumplir con el rol de salvaguardar la vida humana en el mar en todos los distritos del MRCC CHILE, brindando un "servicio de excelencia".

La Aviación Naval, a través del Escuadrón de Helicópteros HU-1, mantiene desplegado en cada Zona Naval un HH-65, con dotaciones de vuelo capaces de realizar operaciones SAR de mediano

¹⁵ Helicóptero Utilitario, modelo 05, siendo su designación civil BO-105, adquiridos por la Armada a principios de 1990.

¹⁶ Helicóptero de Rescate, modelo 65, siendo su designación civil AS-365.

¹⁷ Versión N2, nombre "Dauphin", de la empresa Aerospatiale francesa, actual Airbus Helicopter.

¹⁸ Versión FI, exclusivamente construidos para el Cuerpo Aéreo Irlandés.



UH-57B seguridad de playas.

alcance y capacidad. Estas dotaciones de vuelo son conformadas por pilotos, mecánicos, nadadores de rescate y enfermeros en aviación, quienes cumplen transbordos en el Escuadrón HU-1 con base en Concón, Grupo Aeronaval Norte en Iquique, Grupo Aeronaval Sur en Punta Arenas y en los Destacamentos Aeronavales de Talcahuano y Puerto Montt.

Las capacidades de operación de estas aeronaves, han sido adquiridas por los mismos pilotos en base a su iniciativa por experiencia en modelos anteriores, ejercicios internacionales y en los entrenamientos anuales de emergencias y vuelos SAR, efectuados en la empresa "HELISIM" de "Airbus Helicopter" en Marsella, Francia, en donde los instructores de vuelo de dicha empresa, traspasan su experiencia en base a operaciones reales de su carrera militar o civil, destacando los instructores ex Aviadores Navales y de la Fuerza Aérea de Francia.

Las cinco dotaciones SAR de HH-65 que están de servicio permanente por Zona Naval o distrito del MRCC¹⁹ CHILE, se encuentran listas a reaccionar en todo momento y condición, para lo cual deben estar entrenadas en vuelo por instrumento, visual nocturno, operación a bordo con Unidades Navales y Marítimas y en la totalidad de las técnicas de rescate a emplear en el mar con los nadadores de rescate y enfermeros en aviación. En un rescate no existe un procedimiento único como receta, todas las operaciones SAR son diferentes, algunas de poca complejidad y otras muy complejas en su ejecución por diferentes factores, pudiendo nombrar el rescate del "Rosita V" en el 2011 y el "Ocean Breeze" en el 2013, junto a otras operaciones de rescate realizadas a lo largo de todo el país.

Una de las operaciones de HH-65 más recientes, fue la evacuación aero médica de un tripulante filipino a bordo de la motonave "Kristina", a 105

¹⁹ Maritime Rescue Coordination Center" en inglés, significando Centro de Coordinación de Rescate Marítimo. Dicho centro es parte de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas.



Maniobras de evacuación aero médica de tripulante del "Kristina"

millas de costa al través de Antofagasta. En esta operación, se destacó al Naval 54 del Grupo Aeronaval Norte para que se desplazase desde Iquique a Antofagasta en versión MEDEVAC, integrando la dotación de vuelo dos pilotos, un mecánico como operador grúa, un enfermero en aviación y una Oficial Sanidad Naval, para extraer a un tripulante que presentaba problemas de salud. La alerta fue recibida por el Comandante del Grupo Aeronaval a las 06:35 horas del día viernes 08 de mayo de 2015, quien a la vez era el Comandante de Aeronave de servicio del helicóptero.

La motonave "Kristina" que navegaba con destino a Colombia, se comunicó con el MRCC CHILE requiriendo la extracción vía helicóptero de uno de sus tripulantes que presentaba un problema cardíaco, encontrándose al través de Antofagasta a 275

millas náuticas, adoptando inmediatamente rumbo al puerto más cercano a 21 nudos.

A las 14:20 horas el helicóptero obtuvo un contacto de radar a 60 millas náuticas de su posición, procediendo a establecer comunicaciones con el Capitán del mercante a quién el Comandante de Aeronave le realizó un briefing de la maniobra a realizar; a las 14:50 horas el HH-65 N2 inició la aproximación al alerón de babor del puente de mando de la motonave porta contenedores, para mantener 200 Ft AGL, con un viento relativo del rojo 05 con 35 nudos (abierto por babor 5°); para insertar al enfermero en aviación y a la médico por medio de la maniobra Hi-Line, recuperando la línea para mantenerse orbitando el mercante en espera de que el equipo médico diera la luz verde para la extracción de la misma forma que la inserción.

²⁰ "Medical Evacuation" en inglés, significando Evacuación Médica.



Personal médico que prestó atención inicial, a bordo de la aeronave, al tripulante del "Kristina"

Siendo las 15:07 horas el Naval 54 se encontraba con puerta cerrada y en vuelo traslacional con rumbo a la ciudad de Antofagasta, para poder derivar al centro asistencial de esa ciudad al tripulante con síntomas de un pre infarto al miocardio. Cabe destacar la participación de la Oficial de Sanidad Naval que estaba en comisión en el Policlínico Naval de Iquique, quien no se encontraba entrenada en operaciones aeronavales de salvamento, siendo ésta la primera vez que realizaba una operación de esa envergadura a bordo de una aeronave a más de 100 millas náuticas costa afuera, descendiendo por una grúa de rescate a 60 metros sobre el mar, a un buque mercante porta contenedores de 270 metros de eslora que se encontraba navegando a 20 nudos.

Finalmente, la responsabilidad del éxito en la intervención de los medios aéreos de búsqueda y

rescate, en procedimientos, operación, equipamiento y entrenamiento es la D.G.T.M. y M.M., a través del MRCC CHILE y sus distritos subordinados que poseen helicópteros para ejecutar misiones SAR costeras y oceánicas.

Los Aviadores Navales, específicamente los "pescadores de hombre", siempre estarán dispuestos a despegar con rumbo a salvaguardar la vida humana en el mar dónde y cuándo se les ordene sin esperar una felicitación o un gracias por parte de las víctimas. El único agradecimiento que queremos ver, es un rostro con esperanza de vida en nuestras aeronaves, para que pueda volver a pies secos a reencontrarse con sus seres queridos.

*Colaboración: Teniente 1° Benjamín PAREDES B.
Comandante de Aeronave de HH-65 N2 "Dauphin"
Grupo Aeronaval Norte*

EL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO (MLC 2006)

SU ENTRADA EN VIGOR Y SU IMPACTO EN
LA INDUSTRIA MARÍTIMA INTERNACIONAL



Entre el 13 y 24 de septiembre de 2004, en la ciudad de Ginebra, Suiza, una Delegación Chilena integrada por la abogada Sra. Claudia Donaire del Ministerio del Trabajo, el sociólogo Sr. Manuel Barrera y el Secretario Sr. Bernardo Del Picó, ambos integrantes de la Misión Permanente de Chile ante la OIT en Ginebra, con la Asesoría Técnica del autor de este artículo, participaron en la Conferencia Marítima Preparatoria para el Convenio Refundido sobre el Trabajo Marítimo.

Este proceso se había iniciado el año 2001, cuando la Comisión Conjunta Marítima aprobó el Acuerdo de Ginebra, en donde se recomendaba como una prioridad inexcusable la revisión y actualización de la normativa laboral marítima, contenida en más de 68 Convenios y Recomendaciones Laborales Marítimas, aprobados en el seno de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), desde el año 1920 hasta esa fecha.

Durante la Conferencia Marítima Preparatoria participaron unos 500 delegados, representantes de la gente de mar, gobiernos y armadores, provenientes de 88 países, organizados de la siguiente forma:

- a) una Mesa de la Conferencia
- b) una Comisión de Organización de Labores
- c) tres Comisiones Técnicas.

Los temas de mayor interés para la Autoridad Marítima de Chile, estaban concentrados en la Comisión Técnica N°2, donde participó el Litoral que suscribe, siendo elegido como Vicepresidente de la misma.

Posteriormente, en febrero del 2006, cerca de 1.000 Delegados, procedentes de 106 países, adoptaron por votación unánime este Convenio, du-

rante la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94° reunión (marítima), lográndose el tan anhelado sueño de consolidar y actualizar en un texto único una gran cantidad de instrumentos existentes a la fecha, relativos al trabajo a bordo de los buques, con la finalidad de asegurar las condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo de los buques para la gente de mar.

OBJETIVOS DEL CONVENIO

El Convenio tiene tres objetivos principales:

- 1° Establecer un conjunto sólido de principios y derechos.
- 2° Permitir que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos.
- 3° Asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada.

ESTRUCTURA DEL CONVENIO

El Convenio presenta una integración vertical a tres niveles:

- El Convenio y su articulado (16 artículos).
- El Reglamento y sus reglas.
- El Código y sus disposiciones.

Los artículos del Convenio y el Reglamento, establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del presente Convenio.

En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. En forma similar que el Código PBIP o que el Código STCW, el Código MLC está compuesto de una Parte A, con un conjunto de normas obligatorias, y de una Parte B, con pautas no obligatorias u orientativas.

El Reglamento y el Código del Convenio están organizados, por temas generales, en cinco Títulos:

- Título 1: Requisitos Mínimos para trabajar a bordo de los buques, que comprende las siguientes normas:
 - o Edad Mínima,
 - o Certificado Médico,
 - o Formación y Calificaciones, y
 - o Contratación y Colocación.
- Título 2: Condiciones de Empleo, y las siguientes normas:
 - o Acuerdos de empleo de la gente de mar,
 - o Salarios,
 - o Horas de trabajo y de descanso,
 - o Derecho a vacaciones,
 - o Repatriación,
 - o Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o naufragio,
 - o Niveles de Dotación, y
 - o Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar.
- Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda y sus normas:
 - o Alojamiento y servicios de esparcimiento y
 - o Alimentación y servicio de fonda.

- Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social, con las normas relativas a:
 - o Atención médica a bordo de buques y en tierra,
 - o Responsabilidad del Armador,
 - o Protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes,
 - o Acceso a instalaciones de bienestar en tierra y Seguridad Social.
- Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación, con las Reglas y normas siguientes:
 - o Responsabilidades del Estado del Pabellón: Principios generales,
 - o Autorización de las organizaciones reconocidas,
 - o Certificado de Trabajo Marítimo y declaración de conformidad laboral Marítima;
 - o Inspección y control de aplicación,
 - o Procedimiento de tramitación de quejas a bordo y Siniestros Marítimos,
 - o Responsabilidades del Estado Rector de Puerto: Inspecciones en los puertos y Procedimientos de tramitación de quejas en tierra.
 - o Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.

El Convenio se complementa con una Nota Explicativa, que no forma parte del mismo y con Pautas para los Inspectores, tanto de bandera como del Estado Rector del Puerto, desarrolladas por una Comisión Tripartita bajo los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT/ILO).

DESAFÍOS QUE PRESENTA EL CONVENIO

¿A quién se dirige el Convenio?

Está dirigido principalmente a los Estados miembros de la OIT/ILO que lo ratifiquen y el Artículo 1 establece el compromiso que asumen cuando actúen en cualquiera de las siguientes situaciones:

- Como Estado de Pabellón.
- Como Estado Rector del Puerto.
- Como país suministrador de Gente de mar.

En otras palabras, los Estados deberán dar pleno efecto a las disposiciones del Convenio y cooperar en la aplicación y el control de la aplicación, por supuesto que en directa concordancia con la legislación marítima nacional.

Esto implica para cada Estado, la responsabilidad y la obligación de establecer un sistema eficiente de inspección de los buques y un sistema de control de las Agencias de Colocación.

¿A QUIÉN Y A QUÉ SE APLICA EL CONVENIO?

El Convenio tiene la finalidad de asegurar las condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo de los buques para la gente de mar. En este contexto, el Convenio establece definiciones muy claras y específicas, tales como:

- Marino: Todas las personas que trabajan en cualquier puesto en un buque al que aplique el Convenio.
- Buque: Toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

RATIFICACIÓN DEL CONVENIO

De acuerdo con las normas del Convenio, este entraría en vigor 12 meses a partir de la fecha de ratificación de por menos 30 países, que en conjunto representarían el 33 % del arqueo bruto (AB o GT) de la flota mercante mundial. El requisito de tonelaje de la flota mundial se cumplió durante el año 2009. Por su parte, el día 20 de agosto de 2012, la Federación Rusa y Filipinas se constituyeron como los números 29 y 30 respectivamente, determinando en consecuencia que el Convenio entrara en vigor internacional el 20 de agosto de 2013.

CERTIFICACIÓN DE LOS BUQUES

De acuerdo con las estipulaciones del Convenio, la certificación inicial de los buques quedó establecida, específicamente, para el día de la entrada en vigor del Convenio, es decir, el 20 de agosto de 2013.

En ese contexto, la OIT/ILO presentó a los Estados ratificantes una propuesta para la certificación progresiva de la flota, la cual establece la certificación obligatoria para la fecha de entrada en vigor del Convenio (20 agosto 2013) solamente para los buques Bulk Carrier y de Pasaje, en tanto que la certificación obligatoria para el resto de la flota, quedaría pospuesta para 12 meses después de la entrada en vigor, es decir el 20 de agosto de 2014, fecha desde la cual se iniciarían las inspecciones del Estado Rector del Puerto.

DOCUMENTOS

Los documentos emitidos por el Estado del Pabellón o por una organización reconocida (OR) que actúe en su nombre, debidamente autorizada para ello, son: el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

La Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) consta de dos partes. La Parte I debe rellenarla el Estado del Pabellón y se refiere a los requisitos nacionales pertinentes cuyo cumplimiento ha de certificarse.

De la Parte II debe encargarse el Armador, y en ella se esbozan las medidas que el armador ha adoptado para asegurar el cumplimiento continuo en el buque, de los requisitos establecidos por el Estado del Pabellón.

RESPONSABILIDADES DEL ESTADO DEL PABELLÓN

Los Estados del Pabellón deben establecer un sistema efectivo para la inspección y certificación de las condiciones laborales marítimas, que permita extender el Certificado de Trabajo Marítimo, complementado con una Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

Asimismo, deben recibir y tramitar las quejas debidamente fundadas que se presenten, asegurándose que sus buques dispongan de procedimientos justos, efectivos y al alcance de los marinos para sus reclamaciones y quejas, como asimismo velar porque se penalicen las actitudes de represalia (hostigamiento) contra el que las realiza.

Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas son las siguientes:

- Edad Mínima.
- Certificado Médico.
- Calificaciones de los Marineros o gentes de mar.
- Acuerdos de empleo.
- Utilización de un servicio privado de contratación y colocación aprobado, certificado o autorizado.
- Horas de trabajo y de descanso.
- Niveles de Alimentación y servicio de fonda.
- Salud, seguridad y prevención de accidentes.
- Procedimiento de tramitación de quejas a bordo.
- Pago de los Salarios.

RESPONSABILIDADES DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Todo buque extranjero que haga escala en un puerto de un Estado Miembro puede ser objeto de una Inspección: el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima son la evidencia del cumplimiento del Convenio, a menos que existan indicios claros para creer que no se cumplen las condiciones de trabajo y vida requeridos en el mismo.

La gente de mar podrá tramitar sus quejas en puerto extranjero ante las autoridades habilitadas por el Estado Rector del puerto.

CONSIDERACIONES FINALES

En mi Informe de Comisión del año 2004, presentado a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y posteriormente elevado al Ministerio del Trabajo, señalé expresamente que este Convenio constituía una oportunidad histórica para un País Marítimo como Chile, pues le permitiría ponerse al día con las normas

internacionales de Protección Social de la Gente de Mar, en concordancia con su imagen de país moderno, integrado al mundo, con pleno respeto por los compromisos internacionales, en especial los que dicen relación con el Capital Humano.

Cabe señalar que a esa fecha de febrero 2004, de los 87 Convenios y Recomendaciones Marítimas de la OIT, Chile solamente había ratificado 10, el último de ellos en el año 1970.

Al momento de escribir este artículo, el reloj de control de la OIT indica que con las ratificaciones de Montenegro, el 3 de febrero, y Curazao, el 14 de abril, ya suman 70 los Estados que han ratificado el Convenio, lo que representa más del 80 % de la flota mundial, y la cifra sigue aumentando. Una vez más, Chile se queda sólo en la intención, demostrando que nuestro estamento político carece de una clara conciencia marítima y que todavía estamos lejos, muy lejos, de ser realmente un país desarrollado.

Una pena realmente, sobre todo considerando que en este proceso, entre muchos personajes,



destaca nítidamente la figura de un chileno a quien le cupo un rol de primera magnitud. En efecto, el distinguido diplomático don Juan Somavía Altamirano, quien hizo precisamente de este Convenio uno de los principales objetivos de su extenso mandato (marzo 1999-septiembre 2012) como Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

El 20 de agosto de 2012, en su discurso de aprobación del Convenio, reflejando la gran satisfacción que le embargaba, Don Juan Somavía expresó que:

"...estamos hablando de aproximadamente 1,2 millones de marinos y de unos 70.000 buques de la flota mercante mundial y de allí podemos inferir la importancia de este Convenio. Esto es sólo el comienzo. Un día, quedará grabado en la historia que el diálogo permitió no sólo superar las dificultades de la vida, el trabajo y las actividades en el contexto del transporte marítimo, sino también definir

un nuevo paradigma para afrontar los retos de una globalización justa".

Por su parte, el Secretario General de la OMI, Mr. Koji SEKIMIZU, celebró la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC 2006), adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), expresando que:

"La entrada en vigor del Convenio MLC supone un avance significativo en el reconocimiento de los roles de la gente de mar y la necesidad de salvaguardar su bienestar y sus condiciones de trabajo. Este es un hito realmente importante para la gente de mar y para el transporte marítimo, en el que se basa la economía global."

El MLC viene a considerarse como el "cuarto pilar" de las normas marítimas más importantes que se refieren al transporte marítimo internacional, complementando los tres convenios más importantes adoptados por la OMI: el Convenio Internacional



para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación). Estos tres tratados de la OMI se adoptaron por primera vez en la década de 1970 y ya han sido ratificados por más de 150 países, representando más del 99 por ciento de la flota mercante mundial.

El 20 de agosto de 2013, hace casi 2 años, se produjo la entrada en vigor del MLC 2006 a nivel mundial. Muy a mi pesar, me veo obligado a escribir que Chile todavía no lo ratifica. A la fecha, los representantes del Continente Americano en este Convenio son Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Nicaragua, Panamá, San Vicente y Granadinas.

Recientemente, con fecha 11 de abril de 2014, como producto de las experiencias obtenidas en la aplicación del Convenio MLC 2006, el Comité Tripartito Especial (CTE) aprobó las primeras enmiendas al Código, que se relacionan con la aplicación de la Regla 2.5 Repatriación, y de la Regla 4.2 Responsabilidad del Armador, respectivamente.

Asimismo, en febrero del presente año, la Comisión de Expertos para la aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEARCR) acaba de publicar su Informe 2015, en donde por primera vez este organismo ha analizado varias primeras memorias de los Estados miembros de la OIT que han ratificado el MLC 2006 y ha formulado comentarios sobre la aplicación del MLC por estos Estados miembros.

Debido a que el tema me interesa, por la oportunidad que tuve de participar en su etapa de revisión y porque además he tenido la oportunidad de exponer sobre sus alcances en el IV Foro sobre Formación y Colocación de Marineros “Hazte

a la Mar”, realizado en Guatemala, en Noviembre 2012 y en la Conferencia Regional de Autoridades Marítimas de ROCRAM-CA, realizada en República Dominicana, en febrero 2013, he seguido muy de cerca el proceso y me consta que la Autoridad Marítima de Chile, representada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, ha manifestado al Ministerio del Trabajo, en reiteradas ocasiones y por múltiples canales, su permanente disposición a colaborar para el buen éxito en la ratificación y aplicación de este Convenio.

Esperemos entonces, que las actuales autoridades del Gobierno de Chile, a través del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, y del Ministerio de Relaciones Exteriores, con la colaboración técnica de la Autoridad Marítima, se hagan parte a la brevedad de este importante Convenio, incorporando a la gente de mar de nuestro país a los más altos estándares internacionales del trabajo marítimo, en el contexto de la promoción del Trabajo Decente y de la Protección Social, que son los objetivos fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo.

NOTAS:

- Código P.B.I.P.: Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.
- Convenio STCW 1978: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.
- OIT/ILO: Organización Internacional del Trabajo.
- Bulk Carrier: Buque transporte de granos (granelero).

Colaboración: Litoral Sr. Manuel MORENO Chávez

PUERTO NATALES, AYER Y HOY



Transcurría el mes de noviembre de 2014, cuando por razones de trabajo, viajé a la región de Magallanes con el objeto de dictar cursos de capacitación del área marítima. El itinerario programado con antelación, incluía visitar diversos lugares distantes entre sí. Uno de ellos era Puerto Natales.

Al recalar a esa austral y bella ciudad, en la que jamás había estado, me envolvió un extraño sentimiento de nostalgia que sin desearlo invadió gran parte de mi historia de vida, que ya supera los setenta años, experimentando en mi corazón una sensación de alivio como si se hubiera cerrado una



Barcaza "Pincoya".

gran pena que se venía arrastrado por casi cuatro décadas.

Aunque parezca exagerado, temí por un momento que algunas lágrimas brotarían instantáneamente de mis ojos, al conocer y presenciar de cuerpo presente esa hermosa y lejana ciudad, que por alguna extraña razón me parecía familiar aunque reitero, nunca la había conocido y tampoco estaba en mis planes hacerlo.

Para que mi relato resulte coherente para los lectores, especialmente para los que peinamos canas, los invito a retrotraerse a octubre de 1973, es decir, a un mes de haberse producido el Pronunciamiento Militar, fecha en la cual yo ostentaba el grado de Teniente 2° LT y pertenecía a la dotación de la Gobernación Marítima de Talcahuano.

En esas especiales circunstancias el Gobernador Provincial de la época —que por razones obvias, había asumido recientemente el cargo— le solicitó al Gobernador Marítimo, la posibilidad de nombrarme como Delegado ante las Cooperativas Pesqueras de la Octava Región para ayudar a solucionar el grave problema de abastecimiento en esa área, proposición a la cual mi mando accedió.

Paralelamente, es decir sin perjuicio de mis funciones como Delegado, se me designó como Gerente de la Cooperativa de Pescadores de Concepción y Arauco, que congregaba prácticamente a todos los pescadores artesanales.

A medida que me imbuía del cargo, detecté una enorme cantidad de problemas que nadie solucionaba a nivel local, por lo que en reiteradas ocasiones intenté comunicarme con autoridades del gobierno central, sin resultados positivos.

En estas complicadas circunstancias tuve conocimiento que el entonces Ministro de Economía, Señor Fernando LÉNIZ, visitaría Concepción.

En realidad, mi primera prioridad era hablar con el Ministro de Agricultura, autoridad que a esa fecha estaba a cargo del sector pesquero; pero como no logré contactarlo, pensé que el Ministro de Economía podría ser una buena alternativa, y a eso aboqué mis esfuerzos.

Al enterarme que el Ministro de Economía había llegado a Concepción, me dirigí en tenida de uniforme a la Intendencia Regional y esperé hasta que salió de una reunión.

Patudamente lo abordé en uno de los pasillos; me identifiqué y le expliqué en forma muy breve que quería reunirme con él. Me atendió de inmediato y me citó en el aeropuerto, ya que tenía su tiempo acotado. Ahí me escuchó casi una hora, pero

no me dio respuesta alguna, lo que me dejó con un sabor amargo y un sentimiento de frustración.

Vivíamos el año 1974; había transcurrido una semana desde mi conversación con el Ministro de Economía y perteneciendo aún a la dotación de la Gobernación Marítima de Talcahuano, de forma inesperada y seguramente basado en la experiencia que había obtenido como Delegado ante las Cooperativas Pesqueras, fui designado para cumplir exclusivamente labores extrainstitucionales al ser nombrado oficialmente como Asesor de Pesca del Ministerio de Economía con sede en Santiago, lo que me obligó a radicarme en la capital junto a mi familia en una Población Naval ubicada en Quinta Normal. Allí, y previo cumplimiento de los requisitos reglamentarios, fui ascendido a Teniente 1° LT.

En ese cargo me desempeñé durante un año y, pese al corto tiempo, fue una actividad excesivamente dinámica, ya que además me desempeñé



como Director de la Sociedad de Terminales Pesqueros y Asesor del INDAP Pesquero.

Lo más productivo de esa estadía es que creo haber sentado las bases tendientes a la creación de una Subsecretaría de Pesca, basado a que en la época no había en Chile un organismo estatal que pudiera tomar el control de la actividad pesquera artesanal e industrial.

A fines de 1975, le solicité al entonces nuevo Ministro de Economía don Sergio DE CASTRO —quien desde abril de ese año había reemplazado al Ministro LÉNIZ— retornar a mis actividades como Oficial de Marina, especialista Litoral, porque pensaba que ya se había hecho todo lo que pretendía lograr para la pesca artesanal y, además, como era lógico, me interesaba retomar, a la brevedad, mi carrera de Oficial de Marina.

Conversando sobre mi petición y con unos cafecitos ofrecidos por el Ministro, se interesó en saber más de mí y de la rama Litoral de la Marina. Al final de esa amena reunión, me preguntó a qué lugar de Chile me interesaría ser destinado, manifestándole mi predilección por la Isla Grande de Chiloé.

Esta conversación, que parecía tener un carácter meramente informal, no lo fue tanto, ya que el Ministro influyó positivamente para que pudiese cumplir mi deseo.

En efecto, pocos días después me llegó la notificación de trasbordo a Chiloé en calidad de Gobernador Marítimo.

Como ya lo dije, a esa fecha yo ostentaba el grado de Teniente 1° LT, motivo por el cual la designación como Gobernador Marítimo fue una enorme sorpresa y un mayor desafío. Normalmente, las designaciones para desempeñarse como Gobernador Marítimo, recaían en Capitanes de Navío, Fragata y excepcionalmente Capitanes de Corbeta antiguos.

Según supe después, el Ministro habría hablado con el Almirante MERINO, quien simplemente dio la orden.

Lo anterior no me consta de manera empírica, pero lo concreto es que pude acceder al mencionado cargo, sin ninguna oposición del entonces Director del Litoral.

Así las cosas, durante 1976 viví en la ciudad de Ancud, ya que la sede de la Gobernación Marítima había sido asignada a esa ciudad, medida que al año siguiente se modificó en favor del puerto de Castro.

Al asumir el cargo, como es tradicional y lógico, mi primera audiencia fue con la Autoridad máxima de la Provincia, es decir, el Gobernador Provincial, a quien le presenté los saludos protocolares de rigor.

Durante la entrevista y habiéndose enterado parcialmente de mi currículo, me pidió que sin perjuicio de mis funciones institucionales, asumiera como Gerente Delegado de la Empresa de Transportes Marítimos Chiloé y Aysén, "Transmarchilay", empresa de CORFO que administraba un transbordador y una barcaza que atendían el cruce del Canal Chacao: "El Trauco" y "La Pincoya".

A la fecha, la empresa "Transmarchilay" estaba siendo ya administrada por el entonces Capitán de Puerto de Ancud, Teniente 1° LT Señor Manuel COFRÉ Muñoz, quien estaba con transbordo pendiente a otro puerto del litoral.

Este nuevo desafío extrainstitucional, como Gerente Delegado de "Transmarchilay", resultó una actividad muy interesante, ya que me introdujo en un mundo distinto, aunque me obligaba a trabajar doble jornada y no sólo en las tareas de la Gobernación Marítima misma, que suponían bastante trabajo.

"Transmarchilay" tenía sus oficinas en Ancud y su personal se componía de un Capitán Mercante como Jefe de Flota, dos Contadores y un junior, además de la dotación de ambas naves.

En este contexto es interesante recordar que al cumplir transbordo el Teniente COFRÉ, el único Oficial de la Armada en Chiloé, con excepción de la dotación del BMD "Cirujano Videla" con base en Castro, era el Gobernador Marítimo de Chiloé, lo



Torres del Paine

cual se puede constatar en los Estados de Fuerza de la época. Esta situación incidía en que cada vez que el "Videla" zarpaba y yo debía desplazarme a Ancud y ocasionalmente a Puerto Montt, para participar en reuniones de trabajo de "Transmarchilay", mi segundo en el mando de la Gobernación Marítima, era un Sargento 1° (Mn.) y la dotación estaba compuesta por un Sargento 2° (Art), dos Sargentos FAZ, un Cabo 1° (Ec.), un Cabo 2° RN, un Radio operador de la Radio costera, un obrero a trato como cocinero y alrededor de diez Marineros, entre RN y SMO.

Las Capitanías de Puerto dependientes, incluido Ancud, en su totalidad estaban a cargo de un Suboficial o Sargento. Hay que recordar que a esa fecha el escalafón de Gente de Mar Litoral era incipiente y muy reducido. No voy a hacer énfasis en la "pobreza franciscana" que vivía nuestro

servicio en lo que a infraestructura, patrulleras y material se refería.

Como es fácil de comprender, mi dotación era exigua y mi itinerario de trabajo era complejo y me obligaba a permanentes desplazamientos entre Castro y Ancud, sedes de cada uno de los cargos.

En esos años, el cruce del Canal Chacao requería sólo de una nave para cubrir la demanda. A mi juicio, este tráfico podía ser perfectamente cubierto sólo por una nave y mi opción era el transbordador "El Trauco", quedando la barcaza "La Pincoya" sin una actividad rentable.

De hecho, el Teniente COFRÉ había efectuado recientemente con esa nave un transporte de maquinaria pesada a Chaitén, experiencia que había resultado operativamente exitosa y rentable.

Poco tiempo después, me reuní con un grupo de camioneros que en la época viajaban a Aysén por rutas terrestres argentinas y concluí que los camiones podrían transportarse en la Barcaza "Pincoya," proyecto que se concretó unos pocos meses después con un resultado espectacular, en todo aspecto, sin desmerecer el estratégico, al abandonar el tráfico obligado de los camiones y su carga, por territorio argentino.

A partir de esa fecha nunca más los camiones tuvieron que viajar por territorio argentino, con todas las dificultades que suponía esa ruta. Hasta el día de hoy existe un tráfico regular de naves para cubrir esa ruta.

A estas alturas los estimados lectores se preguntarán y ¿qué tiene que ver el título de este artículo con lo relatado hasta ahora? Tienen razón, fuera de mencionar en sus inicios mi primer viaje a Puerto Natales, nada más se ha dicho de esta austral ciudad.

Pues bien, un año después de asumir el cargo en la empresa "Transmarchilay", un día viernes, no lo he olvidado y no lo olvidaré jamás, me llamó telefónicamente el Seremi de Transportes con asiento en Puerto Montt, un coronel de la Fuerza Aérea, quien me informó que el miércoles siguiente llegaría a Puerto Montt S.E. el Presidente de la República, General Augusto PINOCHET, quien quería que se le diese a conocer "algún proyecto marítimo novedoso". "Mire Verbal" —me dijo el Coronel— "sólo usted puede hacerlo, yo no entiendo nada del tema".

Reconozco honestamente, que en un comienzo no supe qué hacer, por dónde comenzar. Sólo sabía que debía cumplir la orden.

Después de pensarlo mucho, y dándole vueltas a proyectos poco relevantes, me acordé del transporte de camiones y pasajeros con destino a Puerto Aysén en la barcaza "Pincoya". Ahí me surgió la interrogante: ¿y si eso mismo lo aplicamos al transporte de camiones a Punta Arenas?, idea que me siguió rondando en la cabeza y esbocé mentalmente algunas proyecciones preliminares.

Yo sabía que la ruta hacia Punta Arenas constituía un grave problema que afectaba no sólo a los transportistas, sino principalmente al Estado por razones estratégicas, pues los camiones tenían que cruzar la cordillera y luego, durante alrededor de cinco días, recorrer la pampa Argentina. No hay que olvidar que durante ese tiempo Chile y Argentina vivían en tensión latente, lo que alcanzó su punto más álgido en 1978.

Después de averiguar con algunos transportistas el costo total de la ruta anterior, puse manos a la obra. Diseñé un proyecto que contemplaba llevar y embarcar los camiones en Quellón, último punto de la carretera de la isla de Chiloé.

De hecho, en Quellón ya teníamos una rampa de cemento y el embarque tenía condiciones de viabilidad. Pero el problema era la ruta y el destino final. Con el costo total averiguado, incluido el monto que significaba comprar las nuevas naves que se requerían, no alcanzaba para llegar a Punta Arenas.

Designar Punta Arenas como puerto de destino, no era rentable y el costo final era bastante mayor que lo que les costaba a los transportistas viajar por Argentina y, evidentemente, ellos podrían preferir irse por tierra. ¿Qué hacer?

Asocié el costo a la distancia, y utilizando una carta y un compás de colegio, dibujé el círculo del punto más distante. Apareció Melinka, pero lo descarté. Estaba rodeado de islas.

Sin embargo, con gran sorpresa y después de mucho observar la carta, apareció un pueblito en tierra continental: Puerto Natales.

Nunca antes, en toda mi vida, había sabido de su existencia. Busqué la ruta de navegación y me encontré con un paso complicado para las naves. ¡Caramba!, me preguntaba si podrían pasar realmente naves medianas por ese paso. Se me ocurrió consultarle a mi jefe de flota en Transmarchilay, quien era un oficial regional de gran experiencia:

—Puerto Natales —me dijo— es un pueblo muy pequeño, pero tiene suficiente profundidad para esas naves y, lo más importante, está conectado con Punta Arenas por un camino de tierra. La dificultad —agregó— está en el paso Kirke que tiene un claro de sólo 50 metros para navegar, con fuertes corrientes y vientos. Pero ya han pasado muchas naves regionales por ese paso y hay bastante experiencia.

Viendo que mi proyecto constituía sólo una posibilidad, pero realizable, lo adopté para cumplir la orden recibida del Seremi de Transportes de Puerto Montt y consideré que era realmente importante como para exponérselo al Presidente, más allá de su viabilidad real, lo que ya resultaba temerario.

Terminé mi proyecto y “volé” a Puerto Montt en la camioneta de la Gobernación Marítima, para participar en la reunión con el mismísimo General Pinochet.

Apenas ingresé a la Intendencia Regional escuché al Seremi de Transportes que me decía incluso antes de saludarme: “¿Trajo el proyecto Teniente Verbal?”

Con hidalguía reconozco que el trato del Seremi fue siempre amable y amistoso. Obviamente que el momento no era para estar relajadito ni mucho menos. Acto seguido le entregué un “proyectito” de seis páginas con un anexo de las cartas náuticas respectivas.

La reunión con el General Pinochet comenzó refiriéndose a la carretera austral, que ya se encontraba en construcción. Después de algunas horas, el primer mandatario miró al Seremi y señaló: —¿Qué hay del proyecto que le pedí?— El Seremi le entregó el documento, dándole crédito a mi autoría. —Qué mejor me lo explique directamente el Teniente—, respondió el General Pinochet.

Con el natural respeto, no exento del nerviosismo que supone estar frente a tan alta autoridad, y además porque se trataba de un proyecto muy

preliminar y elaborado a la rápida, le expuse al General la idea básica.

Luego de escucharme, el Presidente giró la cabeza hacia los jefes de Odeplán y Corfo ahí presentes y les señaló: —Que se estudie, lo quiero operando a la brevedad—.

Al año siguiente, es decir, 1978, fui destinado a la Dirección del Litoral como Secretario del Director. Cumpliendo mis nuevas obligaciones, un día cualquiera me llamó el Almirante y me informó que la Empresa “Navimag” necesitaba de mi asesoría para presentarse a la licitación del Gobierno para asignar a privados el proyecto de transporte de camiones y pasajeros de Puerto Montt a Puerto Natales.

Me autorizó para trabajar en esa empresa durante las tardes, lo que hice durante un par de meses. De inmediato me percaté que finalmente “Navimag”, tenía un verdadero interés en esa nueva actividad empresarial de transporte por vía marítima y ganó la licitación, la que se efectúa hasta el día de hoy.

Puerto Natales creció bastante y hoy dispone de una hermosa carretera hasta Punta Arenas, siendo un puerto moderno y con mucho turismo en sus calles, en buena medida gracias a la difusión del patrimonio natural que suponen las Torres del Paine.

Una gran noticia, de la que me enteré en el viaje de noviembre pasado, es que ahora se está estudiando un proyecto destinado a ampliar el paso Kirke con el objeto de que puedan pasar por él cruceros de turismo.

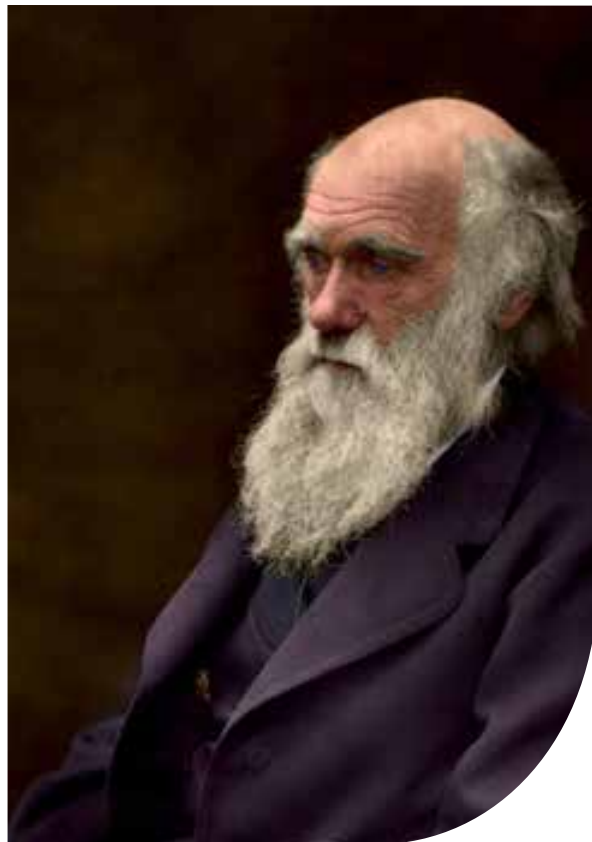
Después de este relato, creo que queda más clara la razón de mi emoción al conocer Puerto Natales y ver que, de la mano de Dios, seis pequeñas hojas de un borrador, seguidas después por los estudios detallados de terceros, ayudaron a convertir a Puerto Natales en la ciudad que es hoy y con un futuro prominente por delante.

Colaboración: Litoral Sr. Gonzalo VERBAL Hewstone

TERREMOTO DE VALDIVIA, CONCEPCIÓN Y TALCAHUANO

RELATO DEL NATURALISTA CHARLES DARWIN

Charles Robert Darwin, connotado naturalista inglés.



INTRODUCCIÓN:

Los antecedentes que se expondrán a continuación, muy resumidos, fueron experimentados por Charles DARWIN cuando tenía 22 años y viajaba a bordo del HMS "BEAGLE", al mando del Capitán Robert FITZ ROY en un recorrido mundial que duró cinco años (1831-1836). Su pasada por Chile fue entre diciembre de 1834 y julio de 1835 y se encuentran relatados en el "Diario del viaje de un naturalista alrededor del mundo", publicado en Londres a su regreso del viaje en el año 1836.

VALDIVIA: 20 de febrero

"El día de hoy ha sido memorable en los anales de Valdivia por el terremoto más terrible de cuantos han visto los habitantes más ancianos. Por casualidad me hallaba en tierra tendido en el bosque descansando, cuando ocurrió el horroroso cataclismo. Se presentó de repente y duró dos minutos que se hicieron larguísimos. La oscilación del suelo fue muy sensible. A mi compañero y a mí nos pareció que las ondulaciones habían seguido exactamente la dirección este-oeste, pero

otros creyeron que había procedido del sudoeste. Por aquí se ve lo difícil que es a veces precisar con certeza la orientación de las vibraciones. Sin grandes esfuerzos logré mantenerme de pie, pero el movimiento me trastornó casi la cabeza; fue algo parecido al bambolearse de un barco de babor a estribor cuando choca de costado con una pequeña ola o, mejor aún, la impresión fue como la que se siente al patinar sobre hielo delgado cuando este cede al peso del cuerpo.

Un terremoto fuerte destruye en un instante nuestras asociaciones más inveteradas; la tierra, verdaderamente emblema de solidez se mueve bajo nuestros pies como una delgada costra sobre un fluido; un segundo de tiempo ha engendrado en el ánimo una extraña idea de inseguridad, que no hubieran producido largas horas de reflexión. En el bosque como la brisa movía los árboles, solo sentí temblar la tierra, pero no vi los demás efectos. El Capitán FITZ ROY y algunos oficiales estaban en la ciudad al ocurrir la sacudida y allí la escena fue más emocionante, porque aún las casas, por ser de madera, no cayeron y oscilaron con brusco y violento vaivén, crujiendo las tablas y chocando unas con otras. La gente se precipitó a buscar la salida dando gritos de suprema alarma.

Todos estos pormenores concomitantes son los que engendran el horror del terremoto, sentido por cuantos le han presenciado sufriendo sus efectos. En el interior del bosque fue, sin duda, un fenómeno interesante, pero de ningún modo terrorífico. El flujo del mar fue afectado muy curiosamente. La gran sacudida ocurrió en la hora de bajamar, y una vieja que estaba en la playa me dijo que el agua subió en breves instantes, pero no en grandes olas, a la altura de la pleamar, volviendo luego al punto de recobrar su propio nivel; así podía verse patentemente en la línea de arena mojada. Esta misma clase de rápido y tranquilo movimiento de la marea, ocurrió pocos años antes en Chiloé durante un ligero temblor de tierra, produciendo gran alarma que resultó infundada. Durante la tarde entera se sintieron muchas débiles sacudidas, que parecieron originar en el puerto, corrientes complicadísimas y algunas de gran energía."

TALCAHUANO Y CONCEPCIÓN: 4 de marzo

"Hemos entrado en el puerto de Concepción. Mientras el barco ganaba el fondeadero, desembarqué en la isla de Quiriquina. El mayordomo de la finca vino corriendo a caballo a darme la noticia terrible del gran terremoto del 20 que ni una casa había quedado en pie ni en Concepción ni Talcahuano; que 70 aldeas habían sido destruidas y que una gran ola había arrasado las ruinas de Talcahuano. De esta última afirmación tuve luego abundantes pruebas, pues toda la costa estaba sembrada de maderas y muebles, como si allí hubieran naufragado mil navíos. Además de las sillas, mesas, estantes, etc., que había en gran número, veíanse varias techumbres de casas transportadas casi enteras. Los almacenes de Talcahuano habían sido abiertos violentamente y grandes pacas de algodón, hierba mate y otras mercancías de valor yacían esparcidas por la playa.

Al día siguiente desembarqué en Talcahuano y después fui a caballo a Concepción. Ambas ciudades presentaban el más espantoso aspecto y, a la vez, el espectáculo más interesante que en mi vida he contemplado. El que las hubiere conocido antes de la catástrofe, no podría menos de sentirse profundamente conmovido, porque las ruinas estaban tan entremezcladas unas con otras y la escena toda tenía tan pocas apariencias de lugar habitable, que apenas era dable imaginar su antigua condición. El terremoto comenzó a las once y media de la mañana. Si hubiera ocurrido a medianoche habría perecido el mayor número de habitantes, que en esta provincia suben a muchos millares, en lugar de los cientos escasos que murieron; así y todo, lo único que los salvó, fue la costumbre tradicional de salir corriendo de las casas al sentir el primer estremecimiento del suelo.

En Concepción, cada casa y cada fila de casas formaban un montón o una línea de ruinas, pero en Talcahuano, a causa de la gran ola, no podía distinguirse apenas más que una capa de ladrillos, tejas y vigas, con tal o cual parte de pared que continuaba en pie. Por esta circunstancia, Concepción aunque no tan completamente derruida, presentaba una vista más terrible y, si se me permite la expresión, más pintoresca.

El primer choque fue súbito. El mayordomo de la Quiriquina me dijo que la primera impresión que recibió, fue hallarse rodando por el suelo con el caballo. Se levantó y volvió a ser derribado. También me contó que algunas vacas habían sido precipitadas al mar, adonde la gran ola mató mucho ganado. En una isla baja cerca de la zona más abrigada de la bahía el mar arrebató 70 animales que se ahogaron. Se cree generalmente que este ha sido el peor terremoto de que hay memoria en Chile, pero como los más fuertes ocurren tras largos intervalos no puede saberse fácilmente. En realidad cualquier otro trastorno sísmico de mayor intensidad no hubiera causado más estragos en esta localidad, porque la ruina era completa.

Innumerables temblores de escasa importancia siguieron y en los primeros doce días se contaron nada menos que trescientos. Cuando vi el estado en que se hallaba Concepción, no acierto a explicar cómo pudo escapar ileso el mayor número de habitantes. Las casas en muchas partes se desplomaron hacia fuera, de modo que formaron en el centro de las calles montículos de ladrillos y escombros. Como los choques se sucedían con intervalos de pocos minutos, nadie se atrevía a acercarse a las desechas ruinas, aún ignorando si algunos de sus más caros amigos y parientes se hallaría a punto de perecer por falta de auxilio. Los que habían salvado algunos bienes, se veían obligados a vigilarlos constantemente porque los ladrones merodeaban de un sitio a otro, y cada pequeño temblor del suelo, mientras con una mano se golpeaban el pecho clamando misericordia, con la otra hurtaban de las ruinas lo que podían. Los techos de las bardas cayeron sobre los hogares y estallaron incendios en todas partes. Las familias que quedaron arruinadas se contaban por centenares, y pocos tuvieron medios con que procurarse el sustento del día.

Poco después del choque se vio una gran ola que, desde la distancia de tres o cuatro millas, avanzaba hacia la bahía con un perfil alisado, y todo a lo largo de la costa arrancó de cuajo viviendas y árboles, mientras seguía su camino con arrollador empuje. Al fondo de la bahía se desató una espantosa línea de blancos rompientes que subieron a

la altura de 23 pies verticales sobre las mayores mareas del equinoccio. Su fuerza debió ser prodigiosa, porque en el fuerte hizo retroceder 15 pies un cañón con su cureña, cuyo peso se calculaba en cuatro toneladas. Una goleta fue trasladada en medio de las ruinas, a unos 200 metros de la playa. A la primera ola siguieron otras dos, que en su retirada barrieron una infinidad de objetos que quedaron flotando.

En cierto sitio de la bahía esas olas levantaron en alto una embarcación y la sacaron a tierra, dejándola en seco; la llevaron nuevamente para volver a arrojarla a la playa, y por fin la arrastraron al mar. En otra parte, dos navíos que estaban anclados uno junto al otro, dieron vueltas todo alrededor y sus cables se engancharon y retorcieron por tres veces; aunque tenían las máncoras a 36 pies de profundidad, estuvieron tocando el fondo por algunos minutos. La gran ola debió avanzar lentamente, porque los habitantes de Talcahuano tuvieron tiempo de huir a la altura allende de la ciudad.

En la excelente descripción que el Capitán FITZ ROY hizo de este terremoto, se dice que en la bahía hubo dos explosiones: una semejante a una columna de humo y otra como el ruido que hace una gran ballena al lanzar su surtidor. El agua parecía, además, hervir por todas partes, se puso negra y exhalaba un olor a azufre muy desagradable. Esta última circunstancia se dio en la bahía de Valparaíso, durante el terremoto de 1822; a mi juicio, puede explicarse por el hecho de revolverse en el fondo del mar el cieno que contiene materias orgánicas en descomposición. La clase pobre y menos instruida de Talcahuano, atribuía el terremoto al maleficio de unas viejas indias que dos años antes, en venganza de una ofensa recibida, habían tapado el volcán de Antuco.

Esta necia superstición es curiosa, por demostrar que la experiencia ha hecho observar al pueblo indígena cierta relación entre la suprimida actividad de los volcanes y los temblores de tierra. Fue preciso invocar la magia para suplir el desconocimiento de la relación causa y efecto y, así, se recurrió al cierre de los respiraderos de los volcanes. Dicha creencia es más curiosa en este caso particular,

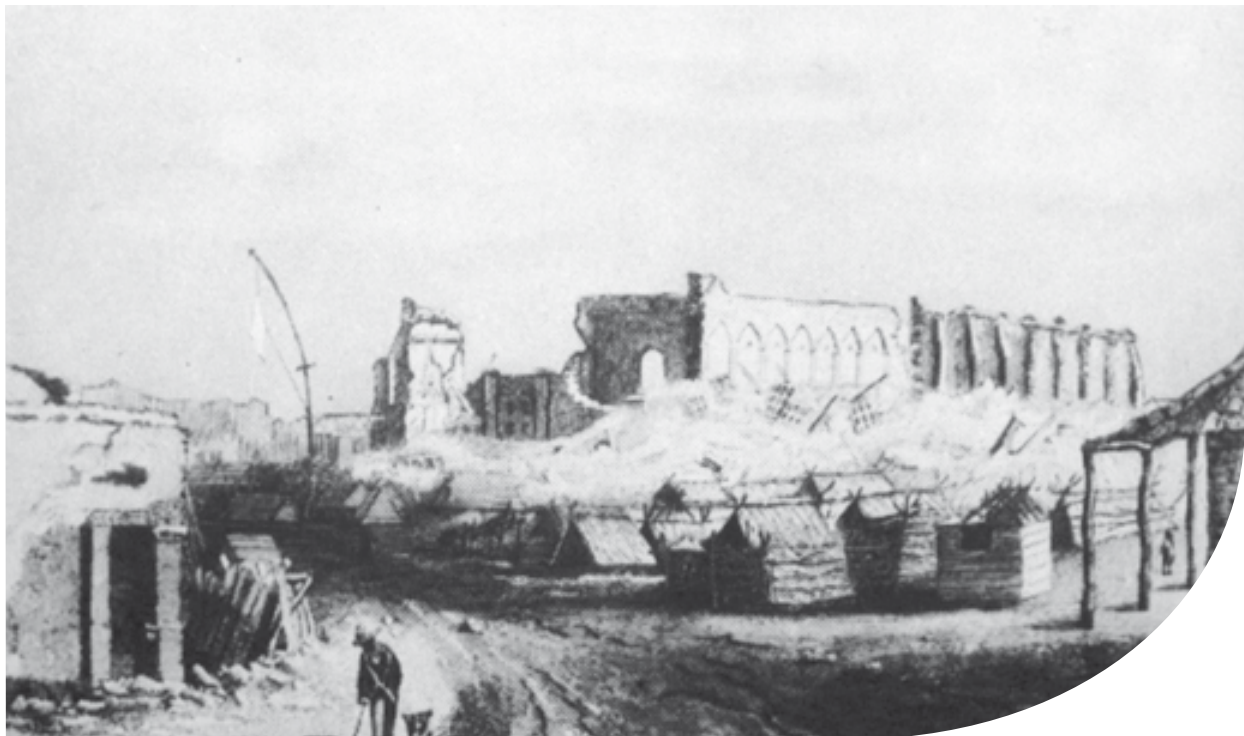
porque según el Capitán FITZ ROY, hay fundamento para dar por cierto que Antuco no experimentó la menor alteración.

La ciudad de Concepción estaba construida al antiguo estilo español, con las calles trazadas en cuadrícula rectangular y una de las series iba de SO a O y la otra de NO a N. Las paredes que seguían la primera dirección se sostuvieron mejor que las de la segunda; el mayor número de bloques de ladrillo fueron arrojados hacia el NE. Ambas circunstancias concuerdan perfectamente con la idea general que las ondulaciones habían procedido del SO y, en la dirección de este mismo cuadrante, se oyeron también los ruidos subterráneos porque es evidente que los muros que seguían la dirección SO y NO, presentando sus extremos hacia el punto de donde venían, tenían mucho menos probabilidades de caer que los orientados en las líneas del NO y SE, pues éstas en toda su longitud, debieron ser sacadas de nivel a un mismo tiempo ya que las ondulaciones venidas del SO hubieron de extenderse en a las NO y SE al pasar por debajo de los cimientos.

Las grietas del terreno por regla general, aunque no de un modo uniforme, se extendían en las direcciones SE y NO y, por tanto, correspondían a las líneas de ondulación o de flexión principal. Teniendo presente todas estas circunstancias que tan claramente señalan el SO como principal foco de perturbación, es interesantísimo el hecho de que la isla Santa María, situada en ese cuadrante durante la general elevación del suelo, subiera a una altura tres veces mayor que cualquiera otra parte de la costa.

Se dice que en casi todos los grandes terremotos se ha notado una gran agitación de las vecinas aguas del mar. El movimiento parece haber sido, en general, de dos clases, como en el caso de Concepción: primeramente, en el momento del choque, el agua sube e invade la playa en una crecida suave y después se retira tranquilamente; en segundo lugar, algún tiempo después, la masa total del mar se retira de la costa y vuelve luego en olas de empuje irresistible. El primer movimiento parece ser de una consecuencia inmediata del terremoto, que afecta a la parte sólida de la tierra diversamente que a la masa líquida del mar, alterando un poco sus respec-

Ruinas de la Catedral de Concepción, 1835. Archivo Fotográfico A. Mihovilovich (Fuente: www.arquitectosdeconcepción.cl)



tivos niveles; pero el segundo caso constituye un fenómeno más importante.

En la mayoría de los terremotos y especialmente en los ocurridos en la parte occidental de América, es cierto que el gran primer movimiento de las aguas ha sido de retirada. Algunos autores han intentado explicarlo suponiendo que el agua conserva su nivel mientras la tierra oscila hacia arriba; pero seguramente el agua cercana a la tierra, aún en una costa algo escarpada, debería participar del movimiento del fondo y, aparte esto, según ha observado Mister Lyell, tales movimientos del mar han ocurrido en islas muy distintas de la línea principal de perturbación, como sucedió en la de Juan Fernández durante este terremoto y en la isla de Madeira.

Durante el famoso de Lisboa sospecho (pero el asunto es de los más oscuros) que las olas grandes de invasión, aunque engendradas por la sacudida, atraen en el primer momento el agua a la costa, haciéndola retirarse y a la vez avanzan hacia tierra para romper; así he observado que sucede en las pequeñas ondas producidas por las ruedas de paletas de los remolcadores.

Es notable que mientras Talcahuano y el Callao (cerca de Lima), situados ambos en grandes bahías superficiales, han sufrido en los terremotos fuertes las consecuencias de las grandes olas, Valparaíso, que se halla junto al borde de un mar muy profundo, nunca ha sido anegado no obstante haber recibido los choques de durísimas sacudidas.

Del hecho de no aparecer la gran ola en el momento de sobrevenir el terremoto, sino mucho después, a veces hasta pasada media hora, y del ser afectadas islas distantes, análogamente a las costas inmediatas al foco de perturbación, parece deducirse que dicha ola se forma primeramente en altamar; y como así sucede de ordinario, la causa debe de ser general. Presumo que el punto de origen de la mencionada ola se halla en la línea en que las aguas menos perturbadas del profundo océano se unen a las más cercanas a la costa, que han participado de la sacudida de la tierra. De aquí se seguiría que la ola será mayor o menor según la extensión del

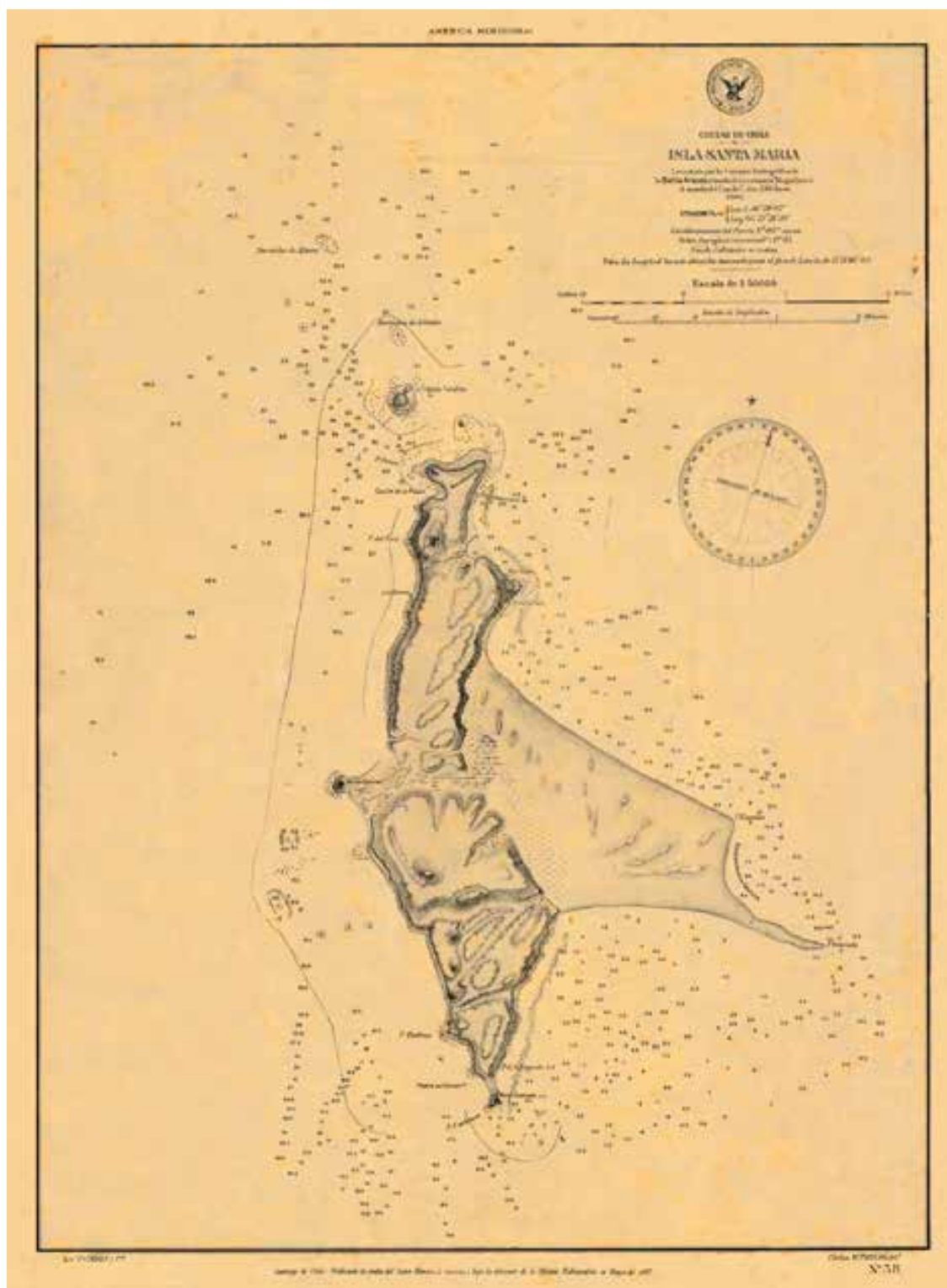
agua superficial que haya sido agitada, a la vez que el fondo en que descansaba.

El efecto más importante de este terremoto fue la elevación permanente de la tierra: acaso fuera más correcto hablar de ella como de la causa del fenómeno. No cabe duda que todo el terreno alrededor de la bahía de Concepción se elevó de dos a tres pies; pero merece notarse que, a causa de haber sido borradas por la ola todas las antiguas líneas de la acción de las mareas sobre las inclinadas playas arenosas, no pude describir pruebas de este hecho más que en el testimonio unánime de los habitantes, quienes aseguraron que un pequeño bajío rocoso, ahora visible, estaba anteriormente cubierto de agua.

En la isla de Santa María (a unas treinta millas de distancia) la elevación fue mayor; en cierto sitio el Capitán FITZ ROY halló bancos de mejillones pútridos adheridos aún a las rocas a la altura de 10 pies sobre la de pleamar donde los naturales de la isla habían buceado en otro tiempo, durante las bajas mareas equinocciales en busca de las citadas conchas. La elevación de esta comarca encierra un interés particularísimo, por haber sido teatro de varios otros terremotos violentos y por la enorme cantidad de conchas esparcidas sobre el terreno, hasta una altura de 180 metros, seguramente, y creo que hasta la de 300.

En Valparaíso, según dejo dicho, se encuentran conchas análogas a 400 metros de altura y apenas cabe dudar de que esta gran elevación se ha efectuado por sucesivos y pequeños levantamientos, como el que acompañó o causó el terremoto de este año y asimismo por un lento e insensible movimiento ascensional, que con toda certeza aumente en algunas partes de esta costa.

La isla de Juan Fernández, 360 millas al noreste, fue en la época del gran choque del día 20 violentamente sacudida, de tal suerte, que los árboles se daban unos contra otros; y apareció un volcán bajo el agua, cerca de la costa, estos hechos son notables porque la citada isla también experimentó, con mayor violencia que otros lugares a igual distancia de Concepción, las consecuencias del terremoto de



Isla Santa María, cartografía de 1886 (Gentileza del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada).

1751, y esto pone de manifiesto alguna conexión subterránea entre los dos puntos.

Chiloé, unas 340 millas al sur de Concepción, parece haber sido afectado de un modo más intenso que la región intermedia de Valdivia, donde el volcán de Villarrica no presentó la menor señal de alteración, mientras en la Cordillera frente a Chiloé, dos de los volcanes entraron al mismo tiempo en violenta actividad. Estos dos volcanes y algunos otros cercanos continuaron por largo tiempo en erupción, y diez meses después sufrieron de nuevo la influencia de un terremoto en Concepción. Dos años y nueve meses más tarde, Valdivia y Chiloé volvieron a sentir un terremoto más violento que el del 20 y una isla del Archipiélago de los Chonos se elevó permanentemente más de ocho pies.

El área en que se efectuó la erupción de materias volcánicas el día 20, se extiende 720 millas en una dirección y 400 en otra, perpendicular a la primera; de aquí, pues, según todas las probabilidades, que haya en esta región un lago subterráneo de lava, de una extensión casi doble de la del Mar Negro. Por la íntima y complicada manera con que las fuerzas elevatorias y eruptivas se mostraron relacionadas durante la serie de los fenómenos, podemos llegar con fiabilidad a la conclusión de que las fuerzas que elevan lentamente y por pequeños impulsos los continentes y las que en períodos sucesivos arrojan materia plutónicas por orificios abiertos, son idénticas.

Tengo muchas razones para creer que los frecuentes temblores de tierra en esta línea de la costa son causados por la ruptura de los estratos, desgarrados por la tensión de las capas terrestres al ser levantadas y por la inyección de rocas en estado fluido. Estos desgarramientos e inyecciones, si se repiten con frecuencia suficiente (y sabemos que

los terremotos afectan repetidas veces a las mismas áreas y del mismo modo), forman una cadena de montañas y la isla lineal de Santa María, que ha sido elevada a triple altura del territorio circunvecino, parece estar pasando por este proceso."

NOTAS DEL TRANSCRIPTOR:

1.-Del relato presentado se excluyeron varios casos particulares y presenciales de los efectos del terremoto que, aunque interesantes, alargaban el relato al doble de su actual extensión, al igual que ciertas consideraciones sobre la formación de las montañas y otras menores y personales del autor. Si se quiere tener acceso a la versión completa, en español, de lo expresado por el autor, se debe consultar el libro "Diario del viaje de un naturalista alrededor el mundo", de Charles Darwin.

2.-El 7 de marzo de 1835 el "Beagle" zarpó de la bahía de Concepción al puerto de Valparaíso, es decir todas las observaciones se efectuaron en el transcurso de tres días, además de información que fue enviada, posteriormente, por sus contactos, la mayoría ingleses radicados en Chile.

3.-Por último, conociendo el suscrito y teniendo en cuenta, principalmente, los sismos del año 1960 y del 2010 (lo sucedido en este último terremoto es una copia de lo que pasó en 1835), que afectó la zona sur de Chile y teniendo en cuenta lo descrito por Charles Darwin en el terremoto del 20 de febrero de 1835, en Concepción, estima que la observación efectuada por él citada "y sabemos que los terremotos afectan repetidas veces a las mismas áreas y del mismo modo", se debiera tener presente como una lección preventiva a aprender por nuestros Gobiernos y nuestros ciudadanos, para que reconozcamos y nos adaptemos conscientemente a vivir en nuestro país con este tipo de contingencias.

*Colaboración: Trabajo transcrito y adaptado por
Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz*

27 AÑOS DE SERVICIO

...EN LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CHAÑARAL



Señora Priscila Díaz recibiendo distintivo por veinte años de servicio.

Aún recuerdo, como si fuera ayer, era junio del año 1988, cuando llegando a mi antiguo trabajo, prestaba servicios en un consultorio jurídico estatal, me dicen mis vecinos de oficina “la vinieron a buscar unos marinos”. Quedé muy sorprendida y extrañada, ya que no tenía ningún tipo de lazos con el mundo naval, solo los había visto para los 21 de mayo en los desfiles del Liceo.

Días después volvieron a la oficina y un señor un tanto mayor, vestido con su traje negro y su gorra blanca, preguntó mi nombre y me indicó que en la Capitanía de Puerto estaban llamando a un concurso público para ocupar un cargo y si me interesaba participar en él.

Al día siguiente me presenté en la Capitanía de Puerto, tuve una entrevista con el Jefe de la Unidad y me explicó de qué se trataba, le dije que estaba extrañada de porqué sabían de mí y me indicó que en la misma asistencia jurídica les habían dado mis referencias.

Después del proceso normal de selección (pruebas, entrevistas, presentación de documentos, etc.), me dieron la noticia de que había sido seleccionada.

En esos entonces, la Capitanía de Puerto estaba formada solamente por 6 marinos y era la primera vez que una mujer formaría parte de la dotación, lo cual sería una nueva experiencia.

Como era de suponer, en un principio no me sentí muy cómoda, nadie me hablaba o se acercaban a mí únicamente para darme alguna información laboral; era entendible, no se tenían antecedentes previos de cómo sería la convivencia laboral entre hombres y la primera mujer que prestaría servicios en la Capitanía de Puerto, más que nada porque yo provenía del ámbito civil.

En ese entonces, había un solo marino que era casi de mi edad con el cual tenía más contacto, le dije que me sentía incómoda porque tenía la sensación que a nadie le gustaba que estuviera ahí, él me explicó que el Capitán de Puerto de esa época, había prohi-

bido que me hablaran y todo contacto que no fuera el estrictamente profesional, lo que me pareció un poco exagerado; si iba a formar parte de este grupo laboral, también tenía que existir esa cercanía de compañerismo y amistad, más si todos formábamos parte de un mismo grupo.

Conversada la situación, con el paso del tiempo esto fue cambiando, demostré que podía ser una más de este grupo de marinos que con sus esfuerzo y trabajo, engrandecían en este lado del país a la Armada de Chile.

Dentro de las innumerables anécdotas que he vivido en el transcurso de estos casi 26 años en la Capitanía de Puerto, recuerdo lo difícil que fue entender la “terminología marinera” como: “carreta”, “muelle Prat y a bordo”, “chiporro”, “mote” y una que otra cuyo significado no se puede repetir.

Después de 7 años de trabajo en la Capitanía, conocí y me casé con Pedro Olmos, un civil de cuya unión nacieron mis grandes amores: Milca y Pedrito.

Recuerdo que a mi matrimonio fueron todos mis compañeros y como mi familia era pequeña, ellos se transformaron en parte de ella y compartieron junto a mí ese importante paso de mi vida personal.

He visto pasar a muchos jefes, compañeros y compañeras, muchos de ellos ya no están en servicio activo y los que en esos entonces eran Marineros o Cabos, ahora son Sargentos antiguos o Suboficiales. Me llaman y me dicen “¿aún estas ahí?, ya formas parte del inventario de la Capitanía”, ellos siempre formarán parte de mis nostálgicos recuerdos.

Cabe destacar, que años después ingresaron otras mujeres a formar parte de la dotación de la Capitanía de Puerto, las cuales por razones personales o por buscar otras alternativas, no permanecieron, pero siempre las recuerdo con cariño, no sólo fuimos compañeras de trabajo, con cada una de ellas entablamos lazos de amistad bien fuertes, que hasta el día de hoy conservamos.

Dentro de mis grandes penas, una de las que más fuerte me tocó vivir, fue cuando una de mis compa-

ñeras de labores perdió a su hija en la profundidades del mar y a la cual nunca se le encontró, a pesar de todos los esfuerzos que la institución hizo por recuperarla; años después mi querida ex-compañera y amiga falleció.

Han sido muchas anécdotas, alegrías, penas y también, porque no decirlo, rabias que me ha tocado vivir en estos 26 años, donde he visto como estructuralmente, el antiguo edificio se convirtió en el que actualmente alberga sus oficinas, las cuales “esconden” uno que otro secreto en las vidas de todos los que han pasado por aquí y que guardo en mi memoria ya que forman parte de mi propia historia.

Quizás nunca lo he comentado o a lo mejor sí, no recuerdo en estos momentos, pero mi paso por esta Institución ha sido parte de mi vida, son las cosas hermosas que ella me ha dado, junto a mi querida familia, la mitad de mi vida la he pasado entre papeles, gorras blancas y botas negras y a veces no se aprecia nuestra labor, pero cada marino, desde el que tiene más y menor grado, aportan a que nuestro país tenga una Marina profesional y de excelencia y estoy orgullosa de pertenecer a ese selecto grupo.

Muchos me preguntan hasta cuando piensas que estarás en la institución?, siempre recuerdo el dicho marinero: “Órdenes cumpliremos a los 20 llegaremos” yo adopté la misma, pero en jerga civil “Órdenes cumpliremos a los 60 llegaremos”, no me olvido que soy civil y adoptada por la Marina y claro, hasta que ella decida que necesita de mis servicios.

Finalmente debo reconocer que esta colaboración a la Revista “Bonanza”, nace producto de una cordial invitación formulada por el Sr. Capitán de Puerto de Chañaral a su dotación, y a partir de ese momento me nace la inquietud de dar a conocer a los miembros de la “Cofradía Hombres del Litoral”, las experiencias y vivencias de una mujer al servicio de la Armada de Chile, institución con la cual me identifico plenamente, durante más de 27 años.

*Colaboración: EaC. Sra. Priscilla DÍAZ García.
Capitanía de Puerto Chañaral.*

ODISEA DE UN TAMBOR

...CON 200 LITROS DE AGUA DE MAR



Con los ensayos de bombas atómicas, su lanzamiento sobre Japón, las explosiones subterráneas y más que nada en zonas marítimas, se produjo gran inquietud a nivel mundial por las consecuencias que tendría la radiación, tanto atmosférica como en el océano y por cómo afectaría a la vida en el planeta.

Entre científicos y equipos de investigadores que se formaron para el estudio de la radiación en las aguas oceánicas, estaba el Dr. Wallace S. BROECKER del Observatorio Geológico de Lamont, actual Lamont - Doherty Earth Observatory de la Universidad de Columbia, Estados Unidos de América.

Para el análisis de los elementos radiactivos en el agua de mar, el Dr. BROECKER necesitaba muestras de 200 litros, los que iba recolectando en diversos lugares del océano mundial. Faltaba uno en el Pacífico Sudoriental, es decir frente a nuestras costas.

Consultó sobre la posibilidad que se recolectara una muestra de agua, para lo cual enviaría un tambor vacío con capacidad de 200 litros, debidamente tratado y sellado para evitar posibles contaminaciones.

La Armada estuvo de acuerdo y asignó la tarea al Instituto Hidrográfico (IHA), actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), disponiendo que en cuanto un buque zarpara a Juan Fernández tomara la muestra requerida.

Así fue como a principios de la década de 1960 se recibió en Valparaíso, consignado al IHA, el susodicho tambor. Hasta aquí todo bien, pero los problemas comenzaron al iniciarse los trámites de la internación temporal del tambor en la Aduana.

En aquellos años los trámites aduaneros eran muy engorrosos y complicados, tomaban en ocasiones meses y se exigían numerosos documentos.

Para no contratar una agencia y suponiendo que el trámite podría ser simple, total se trataba de un tambor metálico vacío, le asigné la tarea a Alejandro ESPINOSA Espinosa. ESPINOSA había sido trasladado al Departamento de Oceanografía con el grado de Cabo 2° Navegante, pero pronto solicitó y le fue aprobado su cambio a Filiación Azul (FAZ).

Cumplía bien su trabajo como secretario del Departamento. Ordenado, cuidadoso, paciente, muy tranquilo, en oportunidades tal vez demasiado..., en ocasiones era difícil sacarlo de su tranco...

Sin saber había escogido a la persona adecuada para la tramitación que vendría, pues se necesitaba una gran dosis de paciencia y dones de gente para lidiar con los funcionarios de la Aduana.

“—¿Qué contiene el tambor?”

“—Nada, está vacío”

“—Como que nada, quién va enviar un tambor vacío desde Estados Unidos a Chile que lo único que contiene es aire. Ábralo.”

“—No se puede abrir pues debe ser relleno con una muestra de 200 litros de agua de mar para estudio de elementos radiactivos en el océano derivados de las explosiones atómicas y no se puede contaminar...”

“—No puede ser, no lo podemos aceptar. No se autoriza su internación aunque sea temporal.”

Y así sumaba y seguía. Que paciente había que ser para no “explotar”. ESPINOSA seguía tramitando y tratando de convencer a los Vistas de Aduana de lo importante y necesario que era que se autorizara su internación temporal. Poco a poco fue conociendo más a los vistas y convenciéndolos e incluso trabajando, hasta cierto punto, amistad con algunos de ellos.

Un buen día llegó con la buena noticia que al fin la Aduana había autorizado la importación temporal.

¡Felicitaciones! Cuanto tiempo pasó no lo sé pero fueron fácilmente algunos meses.

Aprovechando una comisión muy especial del AGS “Yelcho” a Juan Fernández, se le asignó al buque la tarea de tomar la muestra.

En aquella época Estados Unidos estaba realizando gran cantidad de ensayos con bombas atómicas bajo el nombre de “Operación Dominic”. Las explosiones eran en tierra, en la atmósfera y en el agua. Una de ellas, llamada “Swordfish”, tenía por objeto determinar el efecto de una explosión atómica bajo agua. La zona escogida estaba ubicada en el Pacífico frente a la costa de California en latitud 31,245° N y longitud 124,212° W.

Estados Unidos solicitó la cooperación de la Armada de Chile para registrar la explosión mediante hidrófonos que captarían las ondas sonoras emitidas por dicho ensayo. La tarea le fue asignada al AGS “Yelcho”.

Dicho buque al mando de su Comandante, Capitán de Corbeta Ronald Mc INTYRE Mendoza, zarpó el 7 de mayo de 1962 desde Valparaíso a Juan Fernández, transportando a cargo de Alejandro ESPINOSA el tambor vacío para la toma de la muestra de agua, además de un grupo de científicos norteamericanos con los hidrófonos para la misión de escucha. Durante toda la navegación se efectuaron observaciones batitermográficas, también a cargo de ESPINOSA.

El 9 de mayo el AGS “Yelcho” zarpó desde Cumberland hacia el punto designado (360 millas al oeste de Juan Fernández), deteniéndose a las 13.50 horas del día siguiente para tomar la muestra de agua.

Como siempre, los marinos cumplieron con eficiencia la tarea y el tambor quedó lleno con los 200 litros de agua de mar bien cerrado y sellado. Se había cumplido con la petición del Dr. BROECKER.

¡Bravo Zulú!

Posteriormente, una vez en la posición geográfica para la escucha, se arriaron los hidrófonos en espera de la explosión nuclear. Cumplida la comisión el AGS “Yelcho” regresó a Valparaíso donde recaló el 12 de mayo, desembarcándose el tambor ahora lleno de agua de mar.

Pero aunque Ud., estimado lector no lo crea, la tarea estaba lejos de estar cumplida ya que ahora había que exportar el tambor con su contenido a los Estados Unidos. La Aduana se puso nuevamente difícil.

“—¿Qué contiene el tambor?”

“—Agua de mar obtenida en la zona de Juan Fernández”

“—¿Pero como, no entiendo.... agua de mar..., para qué? Ábralo, tenemos que revisar el contenido....”

Al fin ESPINOSA los pudo convencer de que así era y finalmente la Aduana autorizó su exportación. No podría asegurar cuanto tiempo duró todo el proceso, pero me da la impresión que fácilmente podría haber pasado un año ¿o sería solamente mi impresión? En todo caso puedo asegurar que el tiempo se me hizo muy largo.

A todo esto ESPINOSA se convirtió en un experto en trámites aduaneros y comenzó a ser requerido, no solo en el IHA sino que también en otras reparticiones de la Armada para tramitar asuntos aduaneros, con la consecuencia que yo perdí a mi secretario, pero ganó la Armada y por supuesto Alejandro ESPINOSA.

*Colaboración: Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke,
M.Sc. Oceanógrafo*

Agradecimientos.

*A la Srta. Cecilia I. GUZMÁN Bastías, Conservadora y al
Sr Raimundo SILVA Labbé,
del Archivo Histórico de la Armada.*

*Al Sr. Jorge CEPEDA González,
Jefe del Archivo Histórico del
Servicio Hidrográfico y Oceanográfico
de la Armada.*



Destructor USN "Agerholm" dispara un misil torpedo con cabeza nuclear a 600 km de la costa de California, frente a San Diego. El misil estalla a unos 4 km de distancia del destructor.

ACTIVIDAD NÁUTICO DEPORTIVA

INMEJORABLES CONDICIONES PARA SU DESARROLLO
EN LA REGIÓN SUR AUSTRAL



Regata de Chiloé, 2005.

Sin duda, las particulares características de la región, por sus áreas marítimas, lacustres y fluviales, sumado a su bella y accidentada geografía, con numerosos volcanes, islas, golfos, fiordos, canales, etc., hacen que esta zona sea una de las que presenta las mejores condiciones para el desarrollo seguro de la actividad náutica a nivel nacional y del Cono Sur Austral del continente.

Al referirnos al área marítima, no podemos dejar de nombrar la protegida Bahía de Reloncaví y su Estuario, el sector de isla Calbuco, Puluqui y alrededores, el Golfo de Ancud, la mitológica zona de canales del área de Chiloé, entre otras, contando además esta zona con una adecuada infraestructura de apoyo, mencionándose a la Marina del Sur, Club Náutico Reloncaví, Marina Deportiva de Oxxean,



ubicadas todas estas en Puerto Montt y la Marina de Quinchéd, en Chiloé.

Una de las mejores muestras de las especiales características de esta zona para la práctica de la navegación deportiva, está dada por la tradicional “Regata de Chiloé”, que se inició el año 1989, siendo esta la que congrega actualmente el mayor número de embarcaciones a nivel nacional, la que se realiza cada dos años.

La particularidad de esta regata, es que está programada en seis etapas, efectuándose navegaciones diarias, prácticamente todas durante horas diurnas, recalando en las localidades de Calbuco, Quemchi, Achao, Castro y Mechuque. Al respecto se debe señalar, que en enero del año 2014 se desarrolló la versión XIII, en la que participaron más de 60 embarcaciones de diferentes categorías y nacionalidades y sobre 500 tripulantes.

En el área lacustre, no podemos dejar de mencionar a los lagos Calafquén, Panguipulli, Puyehue, Riñihue, Ranco, Rupanco, Todos Los Santos y Llanquihue, entre otros, contando este último con infraestructura de apoyo, representada por los clubes: Cofradía Náutica de Frutillar, Marina de Puerto Varas, Club de Pesca y Caza Reloncaví y el Club Deportes Náuticos Puerto Octay.

Asimismo se debe destacar, que con el objeto de facilitar el acceso de embarcaciones deportivas particulares al lago Llanquihue, la Ilustre Municipalidad de Puerto Varas con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas, remodeló el año 2009, la rampa

que se encuentra frente a la Capitanía de Puerto de esta localidad.

Por otra parte, en lo que se refiere al área fluvial, no podemos de dejar de señalar, los ríos Valdivia, Bueno, Maullín y Petrohué.

En lo que respecta a las principales actividades náuticas que se practican en las áreas antes mencionadas, está la navegación a vela y motorizada, superando actualmente las 1.200 embarcaciones de diferentes tipos debidamente matriculadas y, en menor grado de actividad, está la práctica de kayacs, winsurf, rafting y buceo deportivo.

Con el objeto de promover el normal y seguro desarrollo de la actividad náutico deportivo a nivel nacional, el Estado de Chile le entregó la responsabilidad de su regulación y control a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, la que a través del D.S.(M) N° 87 del año 1997, promulgó el “Reglamento General de Deportes Náuticos”.

Esta normativa está orientada principalmente a regular la navegación deportiva y buceo recreativo, estableciendo los requisitos de los postulantes a las diferentes licencias, las materias de examen, clasificación de las embarcaciones, equipamiento de seguridad y procedimientos administrativos para interactuar con la Autoridad Marítima, orientando estos esfuerzos a velar por la seguridad de las personas y también por el cuidado del medio ambiente acuático.

Asimismo y producto del crecimiento explosivo de la actividad náutica a nivel nacional, de la incorporación de nuevas disciplinas y el desarrollo de nuevas embarcaciones especiales y equipos, la DGTM y MM. trabajó en la actualización de un nuevo “reglamento”, proyecto que se encuentra terminado y en proceso de toma de razón en la Contraloría General de la República, para su promulgación oficial, el cual regulará mejor y con mayor fuerza, la práctica segura de estas nuevas actividades que se han ido desarrollando a través del tiempo.

Colaboración:
Litoral Sr. Alejandro ROSS Urquieta

REPRESENTANTES PERMANENTES Y ALTERNOS DE CHILE EN LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

BREVE HISTORIA Y RELACIÓN



La Organización Marítima Internacional, OMI, es una Agencia especializada de las Naciones Unidas responsable por la seguridad y protección del transporte marítimo internacional y la prevención de la contaminación marina ocasionada por los buques. Es el foro donde los Países Miembros desarrollan normas internacionales de alta exigencia aplicables a todos los buques mayores mercantes, buques de pesca y buques especiales, su carga y sus tripulaciones. Los objetivos que persigue se pueden resumir en “lograr un transporte marítimo eficiente, seguro y protegido en mares más limpios”.

La OMI se estableció por intermedio de un Convenio Constitutivo que fue adoptado en Ginebra en el año 1948, y en el año 1958 reunió las firmas necesarias para entrar en vigor. Un año después se efectuó la primera Reunión, oficialmente en Londres, Inglaterra. Chile se incorporó y se hizo parte de la OMI, a contar del año 1982.

La OMI está formada por 170 países y 3 Estados asociados y que incluyen, entre ellos, a todos los países que tienen interés en los asuntos marítimos, ya sea aquellos que están insertos en la industria marítima o países ribereños interesados en proteger su medio ambiente marino, sus buques mercantes

y flotas pesqueras o dar seguridad y asistir el tránsito inocente de buques mayores. Además intervienen en ella un gran número de Organizaciones Intergubernamentales y no Gubernamentales que representan una gran variedad de intereses desde sectores industriales, hasta Grupos ambientales, que cuentan con condición Consultiva en la Organización y pueden asistir a las Reuniones de la OMI.

La OMI opera y está compuesta por la Asamblea que la constituyen los representantes oficiales de todos los países Partes de la OMI, el Consejo constituido por la elección y representación de 40 países Miembros, Chile entre ellos, y cinco Comités principales que junto a siete subcomités (hasta 2013 fueron 9 subcomités), que en la práctica son las herramientas de trabajo de la Organización.

Este artículo pretende identificar a todas las personas que fueron nombradas como Representantes Permanentes (OMILONDON) o Alternos de Chile, ante la Organización Marítima Internacional, OMI, desde que Chile se hizo parte de dicha Organización y en qué estado ocupacional se encuentran en este momento.

Cabe hacer las salvedades que entre el año 1982 y el año 1986, el Gobierno nombró un funcionario de la Embajada para representar a Chile en la OMI, el Sr. Guillermo SANTA CRUZ, quien a su vez integraba el Comité de Pensiones de la Organización. A contar del año 1987, el Gobierno por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, MINREL, nombró a un Contraalmirante en retiro, el Sr. Víctor LARENAS Quijada como Representante Permanente y la Armada, con el MINREL, nombraron al oficial de la Armada CN. Sr. Arturo SIERRA Merino como Representante Alterno.



Desde la izq., el CJA Almirante Don Enrique LARRAÑAGA Martín, el Secretario General de la OMI, Sr. Koji SEKIMIZU, el Embajador de Chile en Reino Unido, Sr. Rolando DRAGO Rodríguez, Sra. Edith GALLARDO de Drago y el Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton.

El CN Sr. Arturo SIERRA Merino, a fines de 1987 quedó como Representante Permanente. A contar del año 1990, el oficial Armada, Representante Permanente en la OMI, fue de la especialidad Litoral, desempeñándose como tal hasta el año 2005. A contar del año 2006, el Supremo Gobierno dispuso que el Embajador de Chile en el Reino Unido fuera el Representante Permanente Oficial de Chile ante la OMI, quedando el Oficial Armada como Representante Alterno.

También tiene importancia que en el año 2001 entran en vigor las enmiendas de 1993 al Convenio Constitutivo de la OMI, las que aumentan las plazas de Miembros del Consejo, postulando Chile, entre otros, a uno de los nuevos puestos, los que son aprobados y elegidos por aclamación. Chile se posiciona del cargo un año después en 2002, por el

requerimiento de las enmiendas de entrar en vigor, doce meses después de haber sido aprobadas.

Esta nueva situación lleva consigo una mayor carga de trabajo y de representación oficial y social para el cargo de OMILONDON, por lo que la Armada y el Gobierno deciden, a contar del año 2002, nombrar un segundo oficial jefe, como apoyo del Representante Permanente. Consecuente con lo anterior, a contar del año 2006 existen en la Embajada de Chile en el Reino Unido dos oficiales de la Armada como representantes Alternos ante la Organización Marítima Internacional.

A continuación se muestra el listado de todas las personas que se han desempeñado como Representantes Permanentes y Alternos de Chile ante la Organización Marítima Internacional:

LISTADO DE REPRESENTANTES PERMANENTES DE CHILE ANTE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMILONDON)

AÑO DE OMI LONDON	GRADO Y NOMBRE	OCUPACIÓN ACTUAL	OBSERVACIONES
1982-1986	Sr. Guillermo Santa Cruz,	Fallecido	Funcionario de la Embajada. Representante Administrativo
1987	CA. Sr. Victor Larenas Quijada	En retiro	Representante Permanente
1987-1989	C.N. Sr. Arturo Sierra Merino	Gerente de la Asociación Nacional de Armadores	Representante Alterno primeros 9 meses y Representante Permanente después
1990-1991	C.N. LT Sr. Carlos Bastías Alvarado	Gerente General Empresa Gestión Integral de Proyectos S.A.	Representante Permanente
1992-1993	C.N. LT Sr. Manuel Cofré Muñoz	Coordinador MOU OMI-SECROGRAM en DIRECTEMAR. Empleado a Honorarios	Representante Permanente
1994-1995	C.N. LT Sr. Carlos Rodríguez Carl	En retiro	Representante Permanente
1996-1998	C.N. LT Sr. Sergio Wall Muñoz	Académico U. Andrés Bello de ramos profesionales, Instructor de simuladores	Representante Permanente. Estuvo un tercer año en la OMI, por ser Vicepresidente del Comité MEPC
1998-1999	C.N. LT Sr. Erwin Forsch Rojas	Integrante COMARPLES en DIRECTEMAR. Empleado a Contrata	Representante Permanente. Primer Contraalmirante de la especialidad.
2000-2001	C.N. LT Sr. Carlos Canales Guerrero	Dpto. Asuntos Internacionales en DIRECTEMAR. Empleado a Contrata	Representante Permanente
2002-2003	C.N. LT Sr. Juan Pablo Heusser Risopatrón	Integrante COMARPLES en DIRECTEMAR. Empleado a Contrata	Representante Permanente. Ascendió a Contraalmirante,
2004-2005	C.N. LT Sr. Carlos Ríos Varela	Jefe de Operaciones de Muelle de Minera Esperanza	Representante Permanente
2006-2007	C.N. LT Sr. Luis Burgos Velásquez	Asuntos internacionales en DIRECTEMAR. Empleado a Contrata	Representante Alterno
2008-2009	C.N. LT Sr. Otto Mrugalski Meiser	CA. LT. DIRINMAR. Servicio activo	Representante Alterno
2010-2011	C.N. LT Sr. Luis Gracia Tapia	C.N. LT. Jefe Dpto. Asuntos Internacionales DIRECTEMAR. Servicio Activo	Representante Alterno
2012-2013	C.N. LT Sr. Jorge Imhoff Leyton	C.N. LT. Gobernador Marítimo de Punta Arenas. Servicio Activo	Representante Alterno
2014-2015	C.F. LT Sr. Carlos Salgado Riveros	C.F. LT. Representante Alterno actual de Chile en la OMI. Servicio Activo	Representante Alterno



De izquierda a derecha los siguientes Sres. Oficiales: CF LT Javier Mardones Henricke, Director de Territorio Marítimo y de MM, VA Osvaldo Schwarzenberg Ashton, CN LT Carlos Salgado Riveros. Segunda fila, CC LT Domingo Hormazabal Figueroa y CC LT Felipe González Iturriaga.

LISTADO DE 2° OFICIALES JEFES REPRESENTANTES ALTERNOS DE CHILE ANTE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMILONDON)

AÑO SUB OMI LONDON	GRADO Y NOMBRE	GRADO Y PUESTO ACTUAL	OBSERVACIONES
2003-2004	C.C. LT. Sr. Manuel Cofré Lizana	C.N. LT. Gobernador Marítimo de Talcahuano	Representante Alterno
2005-2006	C.C. LT Sr. Carlos Salgado Riveros	CF LT. actual OMILONDON	Representante Alterno
2007-2008	C.C. LT Sr. Yuras Cárdenas Zvonimir	CF LT. Capitán de Puerto de Valparaíso	Representante Alterno
2009-2010	C.C. LT Sr. Javier Mardones Henricke	CF LT. Jefe de Dpto. Relaciones Públicas de DIRECTEMAR	Representante Alterno
2011-2012	C.C. LT Sr. Sergio Wall Olivari	CC. LT. Capitán de Puerto de Puerto Montt	Representante Alterno
2013-2014	C.C. LT Sr. Carlos Cerda Espejo	CC. LT. Acanav – Curso de Conducción y Gestión Marítima	Representante Alterno
2015	C.C. LT Sr. Felipe González Iturriaga	CC. LT. Actual SUB OMI LONDON	Representante Alterno

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz

UN AÑO DE MANDO EXTRAORDINARIO

PATRULLERO MÉDICO DENTAL "CIRUJANO VIDELA"



EL COMIENZO DE LA HISTORIA

Al comenzar estas líneas aún recuerdo con nostalgia mi último día a bordo, mi última maniobra de atraque al muelle, mis palabras en el discurso de despedida, hasta la tímida lluvia de verano que acompañó mi Ceremonia de Cambio de Mando y que ayudó a ocultar mis lágrimas tras mis anteojos, en fin, tantas emociones que me hacen reflexionar y tratar de encontrar una respuesta a una fácil interrogante... ¿qué pasó en mi año como Comandante del

Patrullero Médico Dental "Cirujano Videla" para que lo catalogue como un año extraordinario?

Todo comenzó en el mes de agosto del año 2013, siendo Capitán de Puerto en la ciudad de Iquique, recibí una notificación en la que se me informaba que estaba citado a una reunión con nuestro Comandante en Jefe en las próximas 48 horas en Valparaíso, obviamente intuía de qué se trataba, considerando que en el listado de participantes en esa cita claramente existía una equivalencia entre

los Oficiales considerados y los Buques disponibles para asignación de Mando para el año siguiente, o sea, al parecer había sido considerado para ser Comandante de Buque.

En este momento no logro recordar que emoción fue primero, la de sorpresa, de preocupación o alegría; sin embargo, las palabras del Cabo que me notificó tal vez resumen mi estado de ánimo en ese momento...

—¡Felicitaciones, mi Capitán!— me dijo y después se retiró..., obviamente lo primero que pensé hacer fue llamar a mi señora para que supiera de primera fuente la noticia...

—Mi amor parece que me dieron Mando— dije, indudablemente no me creyó..., en mi especialidad solo algunos Oficiales son considerados para comandar buques en el grado de Capitán de Corbeta..., cuando ella logró reaccionar me preguntó...

—y adónde nos vamos...?

—...no lo sé,... pero me imagino que al "Cirujano Videla" en Puerto Montt— contesté..., silencio en la línea... Hacía cuatro años que vivíamos en Iquique y haciendo un rápido cálculo mental, para llegar a Puerto Montt debíamos recorrer más de 3.000 kilómetros y mi casa también, tal vez ese era el problema, no lo sé pero cuando retomamos la conversación ella me felicitó y me dijo lo que necesitaba escuchar:

—Si realmente la reunión se trata de lo que me dices..., ¡prepárate porque lo vas a necesitar!

Acababa de darme cuenta que la amiga y compañera de toda mi vida entendía mejor que yo cómo funcionaba la Marina.

Así fue que después de informar a mi Comandante de la época inicié mi viaje al sur. Si escribo



cinco, tal vez fueron pocas las veces que corregí y arreglé mi corbata antes de salir de la casa de mis suegros hacia el edificio de la Comandancia en Jefe, realmente me conecté con mi época de Cadete, verifiqué hasta estar muy seguro el corte de mi tenida, el amantillamiento de mi gorra, mis guantes, mis zapatos lustrados, en fin, no dejé escapar ningún detalle... y llegué a la cita..., obviamente con una hora y quince minutos de adelanto, la connotación del llamado justificaba todo, era la reunión profesional más importante de mi carrera.

La presencia de otros Oficiales que también estaban considerados en el listado de asistentes a la reunión, confirmó que yo no era el único que se había tomado ese pequeño resguardo de tiempo. Con el correr de los minutos empezaron a llegar el resto de los convocados, particularmente ese año correspondía hacer Mando a mis compañeros de egreso de la Escuela Naval y también estaban otros Oficiales que había conocido a bordo y, por supuesto, mis anteriores Comandantes: seguramente sus Informes de Desempeño habían influido para que yo me encontrara precisamente en ese lugar; junto a ellos, se encontraban algunos Oficiales Generales del Alto Mando con los que había estado en distintas etapas de mi carrera, desde Cadete hasta Capitán de Corbeta.

La reunión fue muy en el estilo naval, nuestro Comandante en Jefe nos fue nombrando de más a menos antiguo indicándonos la Unidad a la que seríamos asignados, en mi caso...

—Capitán González, "Cirujano Videla"— me indicó.

—A su Orden mi Almirante— contesté.

Una vez confirmada mi presunción, miré el entorno buscando una mirada de aprobación, pero no había nadie; en ese momento en ese salón no estaba mi familia y el resto de los Oficiales estaba cada uno asumiendo su destino, o sea, en dos días me acababa de dar cuenta lo que debía hacer para iniciar mi Mando como Comandante de Buque...; primero que todo me debía preparar, y después me

tenía que comenzar a mentalizar respecto a que la mayoría del tiempo solamente sería yo y el Buque... muchos estarían cerca para acompañarme, como en esa reunión, pero el "Cirujano Videla" era mi problema y las decisiones que tomara para bien o para mal serían sólo personales.

Terminada la reunión y en viaje de regreso a mi lugar de alojamiento, me encontré casi de frente con una Iglesia y por mi formación católica sabía que primero que todo debía agradecer lo que había recibido y después, humildemente pedir un poco de ayuda, comprometiéndome a retribuir con obras o acciones las gracias o favores concedidos. Hoy me doy cuenta que debo haber estado muy preocupado o que necesitaba mucha ayuda, fueron casi dos horas en ese lugar... el valor que pagué al cobrador de parquímetro lo confirma..., suerte que andaba con efectivo.

El resto de aquel año 2013 en Iquique paso muy rápido, salvo los trámites propios ante la Aduana y una que otra dificultad con la empresa de mudanza, no recuerdo mayores contratiempos. Sin embargo, aún recuerdo las palabras del entonces Comandante en Jefe de la Zona Naval quien me dijo:

—Cuando navegue, siempre mantenga un ojo en el puente—, estas palabras nuevamente venían a reafirmar el sentido y grado de responsabilidad al que me enfrentaría.

A BORDO

Como muchas cosas en mi vida mi llegada a Puerto Montt no estuvo exenta de anécdotas, y luego de llegar al aeropuerto como primera tarea me debía presentar en la Comandancia de la Zona Naval y después embarcar en el Buque. Me había preocupado de poner en mi maleta todo lo que necesitaba, tenidas, zapatos y ropa, los que lamentablemente eran proporcionales en peso a la variedad de cosas que había llevado, sumado a que en una mano llevaba mi espada y en la otra un portatenidas y esto constituía un detalle particularmente importante si consideraba lo que debía caminar hasta mi lugar de alojamiento. Como solucionaría este pequeño



inconveniente, era un problema que obviamente debía resolver solo y como era de esperar, a todo estos inconvenientes debía agregar un poco de lluvia y viento a modo de bienvenida a la zona.

Una vez presentado junto a los otros futuros Comandantes de Buque, en nuestra primera reunión el Comandante en Jefe de la Zona Naval nos indicó cuales debían ser nuestras mayores preocupaciones con la Unidad y las dotaciones, haciendo especial énfasis en el aspecto personal, disciplinario y en el entrenamiento; sin embargo, lo que más recalcó fue que meditáramos muy bien nuestras decisiones..., en la mar no hay muchos a quienes pedir consejos, nuestra función a bordo es precisamente tomar buenas decisiones, nuestra dotación se merece nuestros aciertos, el tiempo corroboraría en más de una oportunidad aquello.

El día 13 de enero del 2014 asumí el Mando del Buque Médico Dental "Cirujano Videla". Recuerdo

que estaba tranquilo y muy contento, estaba haciendo realidad un anhelo y aspiración que sabía no era fácil de alcanzar, pero lo había logrado, teniendo también muy claro los desafíos y pruebas a los que como Comandante de este Buque sería sometido, los que en cierta medida había experimentado en mi anterior Mando como teniente 1° en la LSG "Aysén". También sentía la confianza de conocer muy bien la zona de operaciones del buque, ya que sumaba casi 6 años de desempeño en la jurisdicción, habiendo incluso estado embarcado en el antiguo "Cirujano Videla", predecesor del que me estaba recibiendo.

Toda esa confianza y tranquilidad que describo rápidamente se empezó a disipar, y como lo había visto en mis anteriores comandantes, comencé a dimensionar el peso de la responsabilidad que se me había entregado y a sentir el nerviosismo y preocupación propio de un ser humano cuando es sometido a prueba. Sin ir más lejos, ...no habiendo cumplido 24 horas como Comandante, tuve que zarpar para continuar realizando la ronda médica de aquel mes de enero del 2014.

Con esa gran lección de humildad inicié mi año de Mando, el que estuvo marcado por el plan mensual de rondas médicas y los relevos de los Faros Guafo y Raper además de la ceremonia realizada en este último junto a mi dotación en el centenario de su construcción.

Pero no solo las rondas médicas marcaron mi gestión de Mando..., desde que asumí me propuse como objetivo lograr que la comunidad reconociera y valorara el esfuerzo y compromiso de los miembros del equipo médico que me acompañaba y que mi dotación dimensionara y conociera el real significado e impacto que tiene en las comunidades aisladas cada vez que el buque recalca a una isla; fundamental para esto, era que yo bajara a tierra y acompañara al equipo médico.

De esta manera y sin darme cuenta comencé a interactuar y conocer una realidad desconocida para mí, pudiendo entender al poco tiempo que para lograr una identificación y percepción positiva de los habitantes de las comunidades aisladas con el



LO QUE ME ENTREGÓ LA COMUNIDAD

Si pudiera resumir lo vivido, solo puedo decir que gracias a los aportes que recibí, pude llegar con alegría y esperanza a aquellos que por estar aislados se sienten más al margen, a aquellos que tienen muchos talentos, pero que no han tenido nuestras oportunidades, en fin, a aquellos compatriotas como nosotros, que con simpleza y humildad siempre supieron agradecer todo lo

recibido... esa gente maravillosa que conocí me enseñó que a pesar de todas sus dificultades y carencias, siempre se puede, que mis problemas eran prácticamente insignificantes, que soy un privilegiado por lo que tengo, por mi familia, mis hijos, mi profesión, en fin..., me entregaron una lección de aprecio y cariño por lo que la vida me

buque y su dotación, debía comprender, escuchar y en la medida de lo posible atender sus reales necesidades; de esta manera se generó la iniciativa de efectuar donaciones, en forma incipiente con ropa y zapatos usados de buena calidad y, posteriormente, con útiles escolares, ajuares, apoyo religioso, materiales de construcción e indumentaria deportiva.





ha dado y, por sobre todo, me enseñaron que con fe, esperanza, caridad y amor, todo lo que hagamos por el prójimo, por muy pequeño que sea, tiene un gran valor para el alma

Es así como acuñé una frase que refleja precisamente estas sensaciones: "no se preocupe porque todo sirve"... y efectivamente así es, todo sirve para llevar alegría y esperanza a los pobladores y, en especial, a los niños de las islas; no puedo dejar de nombrar lo que estimo representa el mayor testimonio de fe, esfuerzo y perseverancia, me refiero a la construcción de la Capilla consagrada a la Inmaculada Concepción en Isla Talcán Weste, la que gracias a las donaciones de materiales y elementos de construcción, fue posible levantar siendo consagrada por el padre Obispo de Ancud el pasado 17 de diciembre del año 2014 con una solemne y emocionante Eucaristía. Personalmente, fui testigo de la alegría de esa pequeña comunidad, de mi dotación y de todos los que hicieron algo para construirla.

Un santo que admiro y al que diariamente me encomiendo decía: "soñad y os quedareis cortos"... , creo firmemente que así es, muchos de mis sueños se hicieron realidad durante mi Mando; no obstante, no puedo estar más que agradecido de aquellas personas, algunos amigos y otros subordinados, que en forma silenciosa y solidaria hicieron posible que yo pudiera materializar las obras de caridad que describo.

REFLEXIONES FINALES

Al terminar mi año de Mando y reflexionar sobre lo realizado, creo necesario primero que todo agradecer a Dios por haberme escuchado y dejar que hiciera su voluntad, a todos aquellos que contribuyeron a realizar tantas obras de caridad, estando seguro que lo que cada uno efectuó sirvió para iluminar el corazón de alguien a quien no conocía, hacer sonreír a un niño o devolver la fe y esperanza a una comunidad. Chiloé y su gente tiene una cultura y realidad propia. Una destacada profesional

me dijo un día: "Cuidado porque existe una delgada línea que separa el asistencialismo de la caridad". Siempre traté que las comunidades que apoyamos sintieran que lo nuestro no era un regalo, muy por el contrario constituía una oportunidad, en esto está la esencia de mi segunda y mayor experiencia, en toda iniciativa es bueno involucrar a la comunidad para que se sienta parte y no un espectador. La construcción de la Capilla de la Isla Talcán es eso... yo no clavé un clavo, sólo les dije: — Ustedes lo hicieron todo..., yo solamente estaba a cargo del medio que trasladó los materiales de construcción.

Al finalizar, he leído y releído lo que he escrito, mi intención no es sonar autorreferente, más bien solamente he buscado testimoniar mi experiencia profesional pero, por sobre todo, personal como Comandante del Buque "Cirujano Videla". Nuestro Jefe de Estado Mayor un día nos indicó a las dotaciones de las Unidades... la pequeña diferencia entre el término excelente y el excepcional... radica en la pasión con que enfrentamos los desafíos... es como construir una casa... los valores morales constituyen los cimientos, la experiencia profesional el piso... el conocimiento y estudio los muros y el techo... pero la pasión, la pasión son los maestros, los constructores... solamente de ellos depende el resultado...



En mi caso, y como he relatado en este ensayo, ese año como Comandante de Buque, lo he considerado como un año de Mando extraordinario.

*Colaboración: Litoral Sr. Daniel GONZÁLEZ Salinas
Capitán de Fragata LT.*



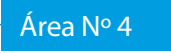
DÍA MUNDIAL DE LA HIDROGRAFÍA

"NUESTROS MARES Y VÍAS NAVEGABLES - AÚN POR CARTOGRAFIAR Y EXPLORAR TOTALMENTE"



Son innumerables las actividades que realizan los más de 300 profesionales que se desempeñan en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), todos ellos motivados por una visión en común que busca, principalmente, hacer del espacio marítimo un lugar seguro para todos quienes necesitan surcar su inmensa extensión a lo largo de la costa de nuestro país, incluyendo los

territorios insulares y la Antártica chilena. Es así, que desde 1874, año en que se funda este importante Servicio, todos los esfuerzos han estado dirigidos a la elaboración de una cartografía náutica que abarque todo el extenso y desmembrado territorio nacional, cumpliendo con los más altos estándares de calidad exigidos por los organismos internacionales, lo cual conlleva todo un proceso de revisión y



El confeccionar una carta náutica es un proceso complejo, que requiere de la planificación de un exhaustivo trabajo en terreno, muchas veces en condiciones meteorológicas particularmente adver-

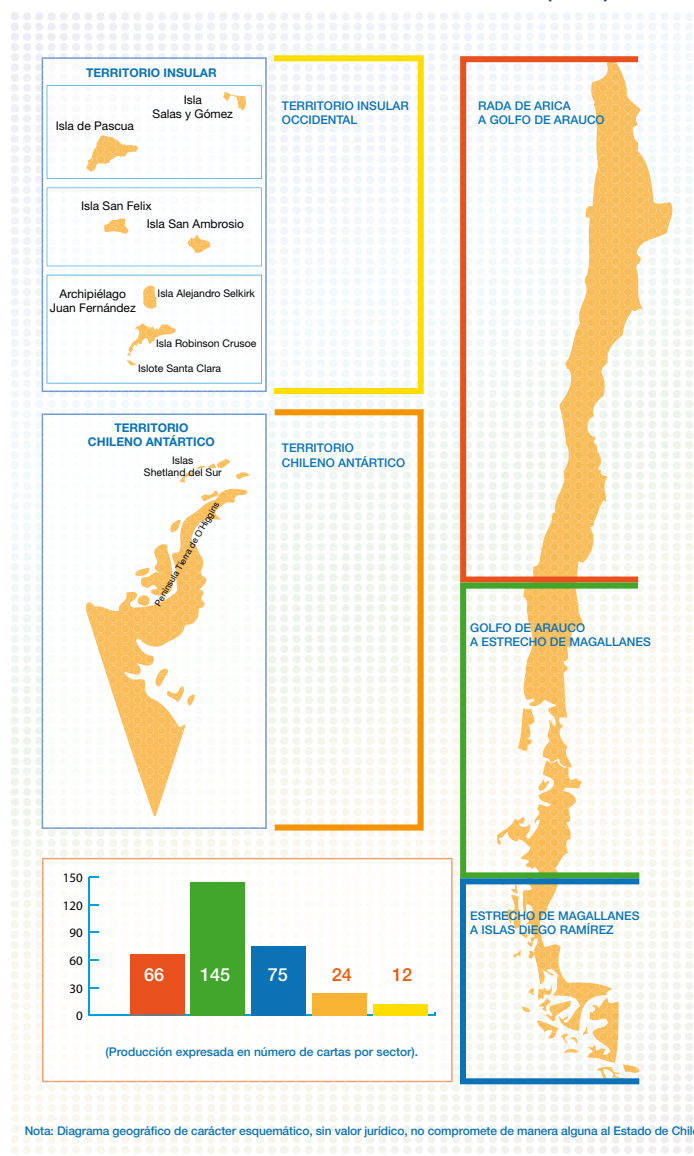
sas, y, un procesamiento y edición de datos particularmente rigurosos. Este proceso requiere de gran sentido de responsabilidad, ya que de ello depende que la cartografía preparada tenga un elevado nivel de precisión, que cubra las múltiples necesidades y requerimientos de los distintos usuarios.

Pero ¿qué tan importante puede llegar a convertirse esta herramienta para un país? La respuesta es más simple de lo que parece, más aún, teniendo en cuenta los alcances que puede llegar a tener una cartografía adecuada en términos comerciales, demográficos, logísticos, científicos o turísticos, por mencionar algunos ámbitos.

Esta influencia, hace que sea cada vez más necesario aumentar la toma de conciencia con respecto del rol vital que representa la Hidrografía

para la comunidad nacional e internacional, lo cual cobró mayor relevancia a partir del 29 de noviembre del 2005, cuando la Asamblea General de las Naciones Unidas instauró el 21 de junio como el “Día Mundial de la Hidrografía”, fecha que se adoptó, a partir de la fundación de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) en el año 1921. Es así, que desde el 2006, la OHI viene promoviendo para cada aniversario un tema donde invita a sus Estados Miembros a reflexionar sobre sus implicancias y alcances locales y globales. En

ACTUAL CUBIERTA CARTOGRÁFICA NÁUTICA NACIONAL (CCNN)



esta oportunidad, el tema es “Nuestros mares y vías navegables – aún por cartografiar y explorar totalmente”.

ÚLTIMOS LEVANTAMIENTOS HIDROGRÁFICOS

El SHOA, en su continuo análisis de las necesidades hidro-cartográficas nacionales, mantiene una clara identificación de las zonas geográficas cuyo conocimiento resulta deficitario, siendo por ende menester asignarle una alta prioridad relativa a los levantamientos hidrográficos asociados, lo que es incorporado en sus programas de trabajo anuales. En dicho sentido, el

SHOA mantiene un programa mediante el cual se va sistemáticamente dando atención a aquellas necesidades que influyen en el desarrollo nacional.

Durante el último tiempo, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada ha enfocado sus esfuerzos en el levantamiento y confección de Cartografía Náutica en el área de la ruta comercial por los Canales del Sur de Chile y a la actualización de Cartografía afectada por la zona de ruptura en la costa de la zona central, posterior al evento del 27 de febrero de 2010 (27F).

ÁREA N° 5 Entre Punta Pite a Punta Topocalma	5100	Punta Pite a Punta Topocalma
	5111	Bahía y Puerto Valparaíso
	5112	Punta Ángeles a Rada de Quintay
	5113	Rada El Algarrobo
	5114	Aproximación a Puerto San Antonio
	5115	Puerto San Antonio
	5411	Bahía Cumberland (Prod 2012 HPD)
ÁREA N° 2 Desde Rada Llco a Golfo de Arauco	5300	Cabo Carranza a Golfo de Arauco
	5311	Caletas en la Costa de Chile
ÁREA N° 1 Bahías de Concepción y San Vicente	6110	Bahías Concepción y San Vicente
	6111	Puertos Talcahuano, Lirquén y Penco
	6112	Bahía San Vicente
ÁREA N° 3 Golfo de Arauco	6120	Golfo de Arauco
	6121	Bahía Coronel
	6122	Caletas en la Costa de Chile
ÁREA N° 4 Desde Golfo de Arauco a Bahía Corral	6000	Golfo de Arauco a Bahía Corral
	6131	Puertos desde Golfo de Arauco a Isla Mocha
	6231	Isla Mocha
	6241	Bahía y Puerto Corral

Áreas de trabajo siniestradas por terremoto

HITOS DE LA CUBIERTA CARTOGRÁFICA NÁUTICA NACIONAL



SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA DE CHILE

1800

- ▶ 1834 Primer Levantamiento Hidrográfico de la Marina Nacional.
- 1863 La Marina Nacional tiene **10** Cartas Náuticas publicadas por el Gobierno y 54, en edición.
- 1866 Por Decreto Supremo la Marina publica todos los trabajos hidrográficos realizados a la fecha.
- 1873 A esta fecha existen aproximadamente **127** trabajos hidrográficos que cubren parte del territorio nacional.
- ▶ 1874 Se crea la Oficina Hidrográfica de Chile, actual SHOA.
- 1875 Se publica la primera Carta Náutica Oficial: "Río Maullín y sus Tributarios".
- 1899 A esta fecha, la Oficina lleva publicadas **115** Cartas Náuticas numeradas del territorio nacional.

1900

- ▶ 1919 Chile concurre a la Primera Conferencia Hidrográfica Internacional, constituyéndose posteriormente en miembro fundador del BHI.
- 1927 A esta fecha se han publicado **237** Cartas.
- 1992 Se inician los primeros trabajos de Cartografía Asistida por Computador.
- 1996 Se inicia el Proyecto Electrocarta, con la ruta del Estrecho de Magallanes, precursora de la Carta Náutica Electrónica (CNE).
- 1997 La Cubierta Cartográfica Náutica Nacional (CCNN) del SHOA considera la existencia de **317** Cartas Náuticas en papel publicadas.

2000

- 2000 A esta fecha, el SHOA ha logrado **56** Cartas Náuticas Electrónicas.
- 2001 Con la confección de la cartografía del área austral, se realiza la apertura de rutas marítimo-turísticas australes.
- ▶ 2003 Chile es el primer país en producir Cartografía Náutica Electrónica de la Antártica.
- 2009 Se inicia la publicación de las Cartas Náuticas de apoyo a la construcción de terminales marítimos para la importación de gas natural licuado (GNL).
- 2011 El SHOA publica cartografía que abre nuevas rutas turísticas hacia la Antártica.
- 2012 El SHOA publica la primera Carta Náutica en papel confeccionada en base de datos con Sistema HPD.
- ▶ 2015 El SHOA posee una CCNN de **213** Cartas Náuticas Electrónicas y **322** Cartas Náuticas en Papel de navegación costera publicadas.

Asimismo, la CCNN está compuesta además de 10 cartas de navegación oceánica y 26 cartas temáticas y de reglamento, que dan un total de **356** cartas náuticas.

En relación a la cartografía post terremoto 27F, se programó su actualización, en las que se han ido levantando información en los últimos 5 años, de acuerdo al siguiente desglose:

En tanto, la producción Hidro-Cartográfica del área de la ruta comercial, ha contemplado en los últimos años, la publicación de Cartas Náuticas en áreas, tales como: “Canal Baker y Puertos Adyacientes” (Carta N° 9100), “Canal Picton” (Cartas N° 9921 y 9922), “Canal Wide” (Carta N° 10320) y la nueva ruta a la Antártica por el “Acceso Oceánico a Bahía Cook” (Carta N° 12750).

Para los próximos años, se tiene planificado efectuar la producción de Cartografía al sur del Estrecho de Magallanes; en el área de los “Brazos Noroeste y Sudoeste del Canal Beagle” (Carta N° 12810), “Canales Brecknock, Cockburn y Balleneros” (Cartas N° 12600, Carta N° 12651 y N° 12700).

Además, se han mantenido los trabajos Hidro-Cartográficos en el área Antártica, con el levantamiento hidrográfico en las dos últimas campañas de la Carta N° 15340 y la producción y edición Cartográfica de las Cartas Internacionales N° 15350 (INT9104) “Islote Useful a Isla Wednesday, Carta N° 15352 “Fondeaderos en Canales Peltier y Neumayer” y Carta N° 15352 “Caleta Gloria”. Por último, se tiene considerado efectuar los trabajos batimétricos en las próximas campañas 2016-2017 de la Carta N° 14200 (INT9151) “Islas Shetland del

Sur. Isla Rey Jorge a Isla Livingston”, además de la edición de la futura Carta N° 15340 (INT9103) “Bahía Markmann a Bahía Andvord”.

Los trabajos de exploración y actualización de cartas responden, sin lugar a dudas, a las necesidades que han ido surgiendo con el paso de los años. Así, se puede ver cómo la naturaleza ha definido una línea de acción en las labores que realiza el Servicio, obligándolo a priorizar aquellas zonas afectadas por eventos sísmicos de gran magnitud como el ocurrido el año 2010. Lo mismo sucedió para el terremoto y tsunami de la zona norte de Chile en abril del 2014, ambos sectores de gran importancia para el país en términos logísticos y comerciales. Asimismo, la planificación de trabajos hidrográficos en zonas aún sin explorar, está sujeta a las prioridades que se han establecido de acuerdo a las necesidades y oportunidades que están presentes en términos de desarrollo, investigación y crecimiento económico, tanto a nivel regional como nacional.

Todo el trabajo que viene realizando el SHOA, permite contar con una cartografía que cumple con elevados estándares de calidad, entregando información precisa y confiable a quienes las usan. Chile, por lo extenso de su litoral, posee una gran cubierta cartográfica, razón por la cual, la tarea que realiza el personal del Servicio, requiere una permanente dedicación y atención, todo ello para contribuir significativamente al desarrollo del país.

Colaboración: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile

Nota: Este artículo fue enviado a la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), con motivo del Día Internacional de la Hidrografía, celebrado el 21 de junio de 2015.

LOS MOVIMIENTOS SOCIALES Y SINDICALES

...Y LAS NUEVAS FORMAS DE MANIFESTARSE EN LA JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



El descontento social que se ha instaurado a nivel mundial, el incremento de los llamados “indignados”, las nuevas y radicales formas de manifestarse, el uso de las redes sociales como medio de convocatoria para protestar, son algunos de los factores que han tomado un rol importante en la manera en que las personas hacen presente su disconformidad o desacuerdo ante determinadas materias.

Estas nuevas prácticas han obligado a que instituciones directamente relacionadas con el orden y la seguridad pública, se hayan visto obligadas a desarro-

llar nuevas estrategias y técnicas para enfrentar este nuevo escenario, que permitan restablecer el orden público quebrantado, debiendo en ciertos casos aplicar el uso de la fuerza de manera proporcional.

Considerando estos nuevos escenarios y llevándolo al plano nacional, y puntualmente al ámbito marítimo, la Autoridad Marítima no ha estado exenta a esta realidad, ya que en la ejecución de su función policial, en el último tiempo se ha visto enfrentada a diversas manifestaciones que van más allá del histórico escenario de los recintos portuarios, al que con el tiempo estábamos tan acostumbrados.



El empoderamiento por parte de los ciudadanos, el mayor conocimiento de los derechos y de las leyes, acompañado de una desencantamiento generalizado con los sectores políticos y del ámbito empresarial, han llevado a grupos laborales de diferentes rubros, tales como del sector portuario, pesquero y en general usuarios marítimos, a que ante diferentes escenarios y acontecimientos se manifiesten quebrantando el orden público con nuevos métodos, cada vez más radicales y con mayor violencia.

Entre los métodos mayormente utilizados para manifestarse en la jurisdicción de la Autoridad Marítima durante los últimos 3 años, podemos destacar la toma de diversas rampas por parte de pobladores de la zona sur del país, afectando de esta forma la conectividad entre zonas aisladas; el bloqueo de pasos de conectividad como lo ocurrido en el Piedraplén de Calbuco, en donde embarcaciones abarloadas a poca distancia de este efectuaron ata-

ques con bombas molotov al personal de FF.EE. de Carabineros; bloqueos de pasos de tránsito, como lo ocurrido en el río Valdivia; intentos de abordajes a buques fondeados por parte de pescadores artesanales con posterior ataque a unidades del tipo LSG, como lo acontecido en el puerto de Quintero en el mes de diciembre del 2014 y en los recientes hechos ocurridos el presente año en los puertos de Talcahuano y San Antonio.

Hoy en día los trabajadores de estos sectores, no tan sólo se manifiestan en las calles, lugares donde Carabineros de Chile debe, en muchas ocasiones, restablecer el orden público quebrantado, sino que han decidido manifestarse en su propio escenario laboral, el mar, en donde por las características propias de este, se torna más difícil mantener el control de numerosas embarcaciones en actitud de protesta, impidiendo en muchas ocasiones el normal desarrollo de las actividades

marítimas, con el impacto económico que para el país eso significa.

Considerando lo anterior, es posible establecer que cada vez el uso del mar es un medio más recurrente para manifestarse, en la mayoría de las veces en forma violenta, con resultado de lesiones al personal institucional y daños a la propiedad privada y fiscal. Este escenario se torna para la Autoridad Marítima cada más complejo, ya que está obligada a actuar ante dos aristas que tienen directa relación con sus roles, como lo es el ejercicio de la Policía Marítima, materializado con el restablecimiento del orden público quebrantado, ejercido a través de la aplicación de procedimientos policiales y, en lo que eventualmente pudiese derivar fácilmente, en una operación de rescate de alguno de los manifestantes, debiendo de esta forma dar cumplimiento a nuestra misión de salvaguarda de la vida humana en el mar, debiendo además, desde el punto de vista del Derecho Procesal, dar cumplimiento a la principal actuación sin orden previa de los fiscales, como lo es prestar auxilio a la víctima, actuación de carácter obligatorio para las policías, según lo establece el Artículo 83 del Código Procesal Penal.

Considerando los antecedentes expuestos en los párrafos precedentes, es necesario respondernos como especialistas en la materia varias interrogantes tales como: ¿Estamos realmente preparados para actuar en dichos escenarios? ¿Contamos con el material adecuado para restablecer el orden pú-

blico quebrantado en el mar? ¿Existen doctrinas y procedimientos especiales para este tipo de escenarios? ¿Posee nuestro personal los conocimientos y el entrenamiento para enfrentarse con seguridad a estos hechos?

Sin duda alguna el escenario es complejo y las interrogantes son muchas, lo que nos llama como Autoridad Marítima a prepararnos para este nuevo tipo de manifestaciones, que al parecer son cada día más recurrentes en nuestra jurisdicción.

Estos distintos escenarios hacen plantear la necesidad de establecer nuevos métodos, en cuanto al uso de la fuerza en cumplimiento del derecho y su aplicación en eventos que hoy en día no solo se limitan a los recintos portuarios, sino que también consideran los enfrentamientos en el mar, lo que los hace extremadamente complejo y con mayores peligros, tanto para los manifestantes como para el personal que desempeña funciones de Policía Marítima.

Uno de ellos, es la creación de una nueva doctrina para afrontar este nuevo tipo de manifestaciones, acompañada del material adecuado y de un continuo entrenamiento, siendo estas las herramientas que nos permitirán enfrentar con éxito estos nuevos desafíos y, al mismo tiempo, resguardar el Orden, la Seguridad y la Disciplina en la jurisdicción de la Autoridad Marítima, tarea que la Ley nos ha encomendado cumplir.

“Protectio Maris Sum”.

*Colaboración: Litoral Sr. Renzo CUNEO Loyola
Teniente Primero LT, Comandante LSG 1613
San Antonio*







"BITÁCORA DE LA COFRADÍA"

LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO

La presente Bitácora ha sido preparada para informar y dejar un fiel testimonio de las actividades más relevantes efectuadas por la Cofradía en el último período anual, para el conocimiento de los actuales y futuros integrantes de la especialidad Litoral. A continuación se detalla los principales eventos, reuniones y otras actividades sucedidos tanto en el ámbito de la propia Cofradía como en la DIRECTEMAR, en el período comprendido entre el 1 de julio de 2014 y 30 de junio de 2015:

1.- CAPITANÍA MARÍTIMA:

Al cumplirse dos años en ejercicio de la Capitanía Marítima elegida en agosto de 2012, y dando cumplimiento a lo establecido en los Estatutos que rigen el accionar de la Cofradía, con fecha viernes 08 de agosto de 2014, a contar de las 11:00 horas en las dependencias del CIMAR, se llevó a efecto el proceso eleccionario para elegir la nueva Directiva que regirá su destino.

En el proceso participaron 50 Cofrades, los que ordenada y disciplinadamente y con un gran espíritu, cumplieron con su deber de Litoral para elegir la Directiva que tendrá la responsabilidad de llevar la caña de nuestra Organización por los próximos dos años. A esto se sumó 18 votos electrónicos recibidos y custodiados por el Litoral Director Secretario, enviados por los cofrades que no podían hacerse presente por razones de trabajo o destinación.

Luego de haberse constituido la Comisión Receptora de Sufragios, integrada por los Litorales Otto MRUGALSKI, Cristián GÁLVEZ y Germán LLANOS, se procedió al conteo de votos, el que arrojó los siguientes resultados:

Postulantes a Presidente y Vicepresidente, resultaron elegidos los siguientes cofrades:

Presidente	Litoral Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Litoral Manuel COFRÉ Muñoz

Postulantes a Directores elegidos

Directores Titulares
Litorales Luis BURGOS Velásquez, Hernán PAREDES Benavides, Bernel BADILLA Grillo, Jorge SOBENES Muñoz y Eduardo HIDALGO Astudillo.

Postulantes a Directores suplentes

Litorales Osvaldo CASTRO Escobar, Luis TAGLE Orellana y Jorge Egaña Pohlwein

Conforme a lo señalado y acorde con lo resuelto por el Litoral Presidente en base a lo coordinado con los litorales electos, se estableció la siguiente Capitanía Marítima:

Presidente	Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
------------	--------------------------------------

Vicepresidente	Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario	Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides
Tesorero	Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz
Director	Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo
Director	Litoral Sr. Luis BURGOS Velásquez
Director (página WEB)	Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo
Director suplente	Litoral Sr. Jorge EGAÑA Polhwein
Director suplente	Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar
Director suplente	Litoral Sr. Luis TAGLE Orellana

2.- REGISTRO DE MATRÍCULAS:

a) *Litorales Inscritos:* Al 30 de junio de 2015, se registran 218 litorales matriculados activos, a los cuales debe agregarse a 155 Balandras, conformándose un total de 373 integrantes de la familia Litoral.

b) *Altas:* Durante el período considerado entre julio de 2014 y junio de 2015 han ingresado los siguientes nuevos cofrades:

CF LT	Francisco AGUIRRE Perocarpi, Rol N° 245, a/c del 22 de agosto de 2014
CN LT (R)	Fernando SAVER White, Rol N° 246, a/c del 10 de septiembre de 2014
CF LT	Eric ZAPATA Cataldo, Rol 247, a/c del 17 de octubre de 2014
CF LT	Rodrigo LEPE Zamora, Rol N° 248, a/c del 18 de noviembre de 2014
CC LT (R)	Juan ARZE Moreno, Rol N° 72, a/c del 19 de mayo de 2015
CC LT (R)	Eric PÁEZ Donoso, Rol N° 249, a/c del 19 de mayo de 2015
T2° LT (R)	Víctor TRINCADO Cerón, Rol N° 250, a/c. del 19 de mayo de 2015
T1° LT	Norman AHUMADA García, Rol N° 251, a/c del 19 de mayo de 2015
T1° LT	Rodrigo PEÑA Jara, Rol N° 252, a/c del 19 de mayo de 2015
ST LT	Francisco JELVES Echeverría, Rol N° 253, a/c del 19 de mayo de 2015
T1° LT	Jacob SILVA Pradenas, Rol N° 254, a/c del 19 de mayo de 2015
T2° LT	Mauricio CROSSLEY Ocampo, Rol N° 255, a/c del 23 de junio de 2015

c) *Bajas:* El 29 de octubre de 2014, inició su viaje al mar de la eternidad, el CF LT Sr. Raúl ZEPEDA Valdebenito (Q.E.P.D.), mientras se encontraba en su casa y luego de sufrir y batallar contra una larga y penosa enfermedad.

El Comandante ZEPEDA ingresó a la Cofradía en agosto de 1996, siendo uno de sus primeros integrantes, con el Rol N° 67.

La Capitanía Marítima además de declarar “puerto cerrado” y lamentar su partida, se hizo presente en sus exequias en representación de todos los cofrades, que se realizaron en la Parroquia Nuestra Señora de Lourdes en Agua Santa, Viña del Mar, para posteriormente ser sepultado en el Cementerio de Playa Ancha, expresando su más sincero pésame y ofreciendo el apoyo que fuera necesario a su Balandra Ximena Ramírez y su familia.

La Cofradía además de las condolencias a su familia, expresó su pesar por la pérdida de uno de sus integrantes, que entregaron su valioso aporte y apoyo a la nueva entidad creada por los litorales.

3.- ACTIVIDADES MÁS IMPORTANTES DEL PERÍODO JULIO 2014 – JUNIO 2015

Recalada del mes de julio

Con fecha 2 de julio y siendo las 20:00 horas, se llevó a efecto una recalada nocturna en el surgidero del Restaurante “Mar de Viña”, en Cochoa, Viña del Mar, la que resultó excelente según lo comentado por gran parte de los 27 Litorales que participaron en ella. Cabe destacar la participación del Litoral Jorge Ahumada, quien se encuentra trabajando en Puerto Montt y estaba de paso visitando a su familia en Viña del Mar.

La recalada se inició con un sencillo cóctel para luego cubrir los respectivos calzos para disfrutar de un muy abundante y variado rancho, con aguada y combustible. Como siempre la camaradería, los chascarros y la amistad reinaron en la mencionada actividad. En resumen, los asistentes lo pasaron muy bien.

El Litoral Presidente inició el rancho con unas breves palabras, resaltando el hecho de que Talcahuano presentó la primera solicitud para convertirse en Subdelegación Marítima, firmada por 12 Litorales activos que en breve la pondrán en funcionamiento, luego que la Asamblea de la Cofradía apruebe y ratifique su Decreto de fundación. Por lo señalado el Litoral Presidente envió un BZ Talcahuano. A continuación, el Litoral Secretario leyó el tradicional Boletín Meteorológico.

A medianoche, el evento finalizó y todos los litorales regresaron sanos y salvos a sus respectivos hogares, donde les esperaba su balandra.

Asamblea Anual Ordinaria

Conforme con lo establecido en el artículo 53 de los estatutos de la Cofradía, con fecha 8 de agosto de 2014 y una vez terminado el proceso electoral, en los mismos recintos del CIMAR, se dio inicio a la Asamblea anual ordinaria de Litorales, que contó con una asistencia de 50 cofrades.

El Litoral Presidente Sr. R. BÖKE, dio inicio a la Asamblea con breves palabras de bienvenida agra-

decando la presencia de los cofrades. De acuerdo a lo establecido en el artículo Quincuagésimo Cuarto, letra d), de los Estatutos, el Litoral Presidente procedió a proclamar al nuevo Directorio elegido, el que estará a cargo de los destinos de la Cofradía por el período 2014/2016.

En seguida el Litoral Presidente expuso la Memoria Anual y el Litoral Tesorero dio a conocer el Balance correspondiente, los que fueron aprobados sin observaciones y por aclamación de la Asamblea. El Litoral Presidente le recordó además a los cofrades que tanto la Memoria Anual y el Balance expuestos, se encuentran publicadas en la página web de la Cofradía.

Finalmente, a nombre de los nuevos integrantes del Directorio (Capitanía Marítima), el Litoral Presidente agradeció la confianza depositada en el nuevo Directorio para dirigir a la Cofradía “Hombres del Litoral” por los próximos dos años, siguiendo el rumbo que los Estatutos, Protocolos y Antecesores ya trazaron y esperando muy sinceramente lograrlo; asimismo, hizo hincapié en el esfuerzo y el espíritu Litoral siempre presente en todas las actividades, esperando que nuestra Cofradía siga siendo cada vez mejor.

Al término de la Asamblea, el Litoral Presidente invitó a los cofrades participantes a degustar un generoso cóctel con la suficiente aguada y combustible, en el “quincho” de las Direcciones Técnicas, en medio de un grato ambiente de la camaradería y amistad, para posteriormente declararse “portalón abierto”.

Aniversario de la DGTM y MM y Día del Litoral

El viernes 29 de agosto a contar de las 11:00 horas, en el recinto de las Direcciones Técnicas, en Playa Ancha, se realizó la ceremonia de aniversario, para conmemorar los 166 años de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y el día de la especialidad Litoral, ocasión a la que asistió un gran número de Litorales integrantes de la Cofradía invitados por el Director General.

La ceremonia fue presidida por el CJA Almirante Sr. E. LARRAÑAGA y estuvieron presentes diversas autoridades del ámbito civil y marítimo, además de las Autoridades Marítimas de Argentina y Paraguay y otros invitados especiales.

Hoy, los océanos constituyen el cordón umbilical del intercambio comercial, en un mundo cada vez más globalizado. Asimismo constituyen la gran reserva de recursos destinados a asegurar la sobrevivencia de la humanidad. Por tal razón, forman el escenario donde concurren los intereses, aspiraciones



Almirante Sr. E. LARRAÑAGA recibiendo honores a su llegada a la ceremonia

El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro, hizo una reseña de las diferentes actividades y tareas que realiza el Servicio del Litoral para garantizar la seguridad en las costas de Chile y salvaguardar la vida humana en el mar, entre otras muchas y múltiples funciones, haciendo presente el gran predominio que tienen los océanos en las actividades desarrolladas por la humanidad.

Además destacó en parte de su discurso:

y expresiones de la mayoría de las naciones. Con esta realidad, verificamos a nuestra nación, ubicada en una posición privilegiada, en la cuenca del mayor océano de nuestro planeta.

También hizo presente la participación de DIRECTEMAR en los diferentes organismos internacionales, destacando entre otros, la OMI, la IALA, al Memorándum de Tokio y la ROCRAM, siendo esta última la que relaciona a Chile con las Autoridades Marítimas de la Región.



Vicealmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro durante discurso de aniversario

El Director General señaló también entre las múltiples funciones que realiza, las tareas que deberá enfrentarse en el futuro con la implementación del "Código Polar", que está destinado a la protección de la vida humana en los mares polares y a la preservación de ese territorio ante los desastres ambientales, área en que Chile tiene una participación protagónica.

Al término de la ceremonia, se realizó una reunión de camaradería, con participación de los litorales invitados que sirvió, a los más antiguos, para recordar su paso por el Servicio y para compartir con las diferentes generaciones.



DIRECTEMAR, Directores Técnicos e invitados a la ceremonia

Recalada de Aniversario

El 2 de septiembre, a las 12:30 horas y en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se realizó la “recalada” más importante del año, ocasión en que la Cofradía celebraba 20 años de existencia desde su fundación.

Se dio inicio a la “recalada” con un cóctel en el Hall principal del Club Naval, participando 42 litorales además de los invitados, destacándose entre otros el DIRECTEMAR V.A. Sr. Sr. Humberto RAMÍREZ N., el DIRSOMAR C.A. LT Sr. Iván VALENZUELA B., el DIRINMAR C.A. LT Sr. Guillermo SILVA G. y el Director del SHOA C.A. Sr. Patricio CARRASCO H.

Posteriormente y en el mismo lugar, se tomó la foto oficial del evento para enseguida pasar a cubrir chazas en el salón dispuesto para el rancho, donde el Litoral Presidente dio la bienvenida e inició la celebración con el tradicional brindis de la Cofradía.

A continuación el Litoral Secretario, Litoral Sr. H. Paredes, leyó un resumido y completo Boletín Meteorológico y NURLIT, informando además del estado de algunos cofrades que estaban de “para” con algunos problemas de salud, pero en recuperación. Uno de ellos era el Litoral Ramón Velásquez Díaz con fallas en su sistema de mando y control, lo que lo mantiene en carena. Asimismo, se encuentra en tratamiento en Talcahuano el Litoral Daniel Sarzosa Bustos enfrentando una dura batalla con la enfermedad que lo aqueja, señalando que quienes lo conocen saben de su fuerza, fe y tesón, por lo que no tenían duda de que ganaría la batalla que enfrenta; a ambos Litorales les desearon una pronta y rápida mejoría. Además y en proceso de franca recuperación de su sistema de propulsión, lo que nos alegra, se encontraba el Litoral Juan Castro.

Posteriormente, el Litoral Presidente y el Litoral Mayor Sr. Jorge Martin, procedieron a entregar Diplomas por 20 años de membresía en la Cofradía a 11 Socios acreedores a tal distinción (la mayoría socios fundadores).



El Presidente de la Cofradía recibiendo al DIRECTEMAR, Vicealmirante Sr. Humberto RAMÍREZ N. a su llegada al Club.



Litoral PAREDES durante el Boletín Meteorológico



Asistentes a la celebración de la Cofradía por sus 20 años de existencia desde su fundación.



Litoral Mayor don Jorge MARTIN y Litorales Hernán PAREDES, Manuel MORENO y Manuel COFRÉ
recibiendo diploma por 20 años en la Cofradía

Luego de haberse disfrutado el "Plato de Fondo" del excelente rancho ofrecido, el Litoral Presidente procedió con la lectura del trazado de rumbo en conmemoración a los eventos que se celebraban. Resaltó en sus palabras el hecho de que la Cofradía

ya cumplió 20 años de existencia y cuya riqueza se basa en la fusión de sus miembros, que proceden de diferentes generaciones, géneros, edades, con o sin uniforme, que conviven a la perfección, en donde las historias, los chascarros y cuentos fluyen



Cofrades en faenas de "lastrado", "aguada" y "combustible".



por doquier, en este mar solidario que es la ruta de unión espiritual y profesional de sus integrantes.

Asimismo resaltó la futura creación de la "Subdelegación Marítima de Talcahuano" la que será oficializada en octubre en Talcahuano, durante el "Consistorio Marítimo" al que gentilmente invitara el Sr. DIRECTEMAR y a la que asistirían 18 Cofrades.

Finalmente agradeció el invaluable apoyo brindado por la Directiva saliente de la Cofradía

(Capitanía Marítima) en estos dos últimos años. A continuación, el Litoral Secretario dio Lectura al acta que nombra a la nueva Directiva que comenzará a sesionar dentro de los próximos 15 días.

Posteriormente el DIRECTEMAR VA Sr. Humberto RAMÍREZ N., agradeció la invitación que se le cursara para participar en ese importante evento y regaló a la Cofradía un precioso Libro, "Chile, País Oceánico", el que la Cofradía atesorará, quedando a disposición de todos los cofrades en la sede en el Recinto Faro Punta Ángeles.



CA Sr. P. CARRASCO, CA LT Sr. G. SILVA y cofrades compartiendo durante la "recalada"



Terminado el "postre", se procedió a la entrega de la Revista "Bonanza" y lamentando que en esa ocasión el Litoral VELÁSQUEZ no la distribuyera, ya que es su obra. Se informó que en los próximos días se enviaría las revistas por correo a los cofrades que no la recibieron en el Club Naval.

Finalmente, se puso término a las actividades oficiales de la "recalada" con el Himno del Litoral y con el otorgamiento de la Libre Plática, para continuar con el correspondiente bajativo, amenizado por los chascarros y cuentos a cargo de los cofrades.



Día de la Cofradía agradeciendo al DIRECTEMAR el regalo del libro "Chile, País Oceánico".

Recalada con Balandras

El viernes 24 de octubre, en el surgidero del restaurante “Stella Maris”, en el borde costero de Cochoa, se realizó la tradicional “recalada” con Balandras, ocasión en que se reunieron 54 miembros de la familia Litoral, los que disfrutaron de sanos momentos de camaradería y amistad.

La recalada se inició a las 20.00 horas, con la bienvenida del Litoral Presidente, procediendo a continuación a hacer el tradicional brindis de la Cofradía, momentos en que aprovechó la ocasión para destacar la asistencia del cofrade Ricardo Bendel con su balandra, quienes residen en Puerto Montt y estaba en comisión del servicio en Valparaíso.

Luego del brindis, los cofrades y sus balandras procedieron a ocupar sus respectivos calzos, para dar inicio al cóctel seguido por un buen rancho, amenizado por agradable música y con una vista espectacular a la bahía de Valparaíso, todo muy bien organizado por nuestro Litoral de Eventos, quien debutó cero falta en esta actividad oficial de nuestra Cofradía.

Terminado el rancho y en medio de la alegría, las risas, la camaradería, la amistad y el destacable espíritu Litoral, que fueron los invitados de honor del evento, se dio paso al baile donde más de algún cofrade hizo gala de su destreza y agilidad, hasta pasadas las 02:30 horas, momento en que el Litoral Presidente se retiró. Otros cofrades siguieron alegremente cantando “muy afinados”.



De esta forma se dio término a esa tradicional recalada con participación de las “balandras”, la que fue todo un éxito y mereció de parte del Litoral Presidente un BZ para todos los Directores que participaron en la organización de la actividad.

Consistorio Marítimo

Entre el 15 y el 18 de octubre se realizó en Talcahuano el Consistorio Marítimo, actividad en la que participaron Oficiales del Litoral, integrantes de la Cofradía, gracias a la gentileza y deferencia del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro, quien invitó a participar en ella a los integrantes de la Capitanía Marítima y a los Litorales Cofrades que pudiera asistir.

El Consistorio se realizó con gran éxito, participando cofrades, tanto en servicio activo como en retiro que residían en la Quinta y en la Octava Región, quienes pudieron apreciar los avances que ha logrado el Servicio del Litoral y, al mismo tiempo, los más antiguos (no viejos), recordar su paso por las reparticiones visitadas y parte de las tareas y actividades que realizaban cuando estaban en servicio activo.



Litoral Presidente, J.E.M. II ZN y G.M. (T).



Exposición del Sr. G.M. (T) CN LT Sr. M. COFRE L.



Cofrades durante visita a la Escuela de Grumetes.

El Sr. Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, efectuó la apertura del Consistorio en la Cámara de Oficiales de la Gobernación Marítima. A continuación participaron como expositores, entre otros, el Jefe del Estado Mayor de la II Zona Naval, Capitán de Navío don Jorge DE LA FUENTE Miranda, la que fue complementada con una visita a la Base Naval.

También efectuó una exposición el Administrador de Asmar, don Harold KAUER Tapia, para posteriormente efectuar un recorrido de sus instalaciones.

Posteriormente, se realizaron visitas a la Escuela de Grumetes, al Puerto de San Vicente y al puerto de Lirquén, siendo trasladados cuando era necesario por las LPM Arcángel basadas en la zona. Tanto en la Escuela de Grumetes como en los puertos señalados, los cofrades fueron recibidos por los respectivos jefes de repartición.

Durante el Consistorio, el 17 de octubre, el Presidente de la Cofradía, Litoral Sr. R. BÖKE F., dio

lectura al "Decreto" que crea con fecha 8 de agosto de 2014, la Subdelegación Marítima de Talcahuano, primera existente en la Cofradía.

En un artículo insertado en esta misma revista, se reseña en forma más detallada el Consistorio, sus participantes y actividades realizadas, no pudiendo más que decir como conclusión: Bravo Zulú al Almirante Ramírez y a quienes participaron.

Recalada de fin de año

El 5 de diciembre de 2014, a las 13.30 horas, se dio inicio a la última recalada del año y como ya es tradicional se llevó a cabo en el "quincho" de la Direcciones Técnicas, en Playa Ancha.

Como siempre hubo una excelente asistencia, siendo presidida por el Litoral Presidente, con la presencia del Litoral Mayor Don Jorge MARTIN y de los Litorales Ricardo BENDEL y Jorge AHUMADA, ambos procedentes de Puerto Montt, donde están destinados.



Cofradía "Hombres del Litoral"
Capitanía Marítima

ORDINARIO N° 00N/2014

DECRETO DE CONSTITUCION

"SUBDELEGACION MARITIMA DE TALCAHUANO"

VISTOS, lo indicado en artículo N° 53 de los Estatutos que rigen la Cofradía "Hombres del Litoral", el Protocolo N° 10 de conformación de "Subdelegaciones Marítimas", la solicitud presentada por los Litorales residentes en la ciudad de Talcahuano, la aprobación por parte del Directorio de la Capitanía Marítima en Acta N° 05/2014 de fecha 01 de Agosto de 2014 y la aprobación por parte de la Asamblea General, efectuada el 08 de Agosto de 2014.

RESUELVO, aceptase la solicitud presentada por los Litorales residentes en la ciudad de Talcahuano de fecha 10 de Junio de 2014, para conformar la Subdelegación Marítima en dicho Puerto, bajo la tutela de la Capitanía Marítima de la Cofradía "Hombres del Litoral", conforme a las atribuciones delegadas por la Asamblea General y Estatutos que rigen a la Cofradía.

POR TANTO, créase la "Subdelegación Marítima de Talcahuano" con fecha 08 de Agosto de 2014.

ANÓTESE en el Libro de Actas de la Cofradía, comuníquese y publíquese.

Valparaíso, 08 de Agosto de 2014



Doy Fe: Hernán PAREDES Barcondes
Litoral Secretario



Ricardo BÖKE Friederichs
Litoral Presidente

Se disfrutó de un rico asado, complementado con las correspondientes empanadas, choripán y ensaladas, amenizado con suficiente aguada y combustible, quedando con los estanques bien pertrechados, lo que ayudó a incrementar el índice de la masa corporal de los cofrades, todo ello realizado en medio de la sana camaradería, buen humor y amistad que los acompañaron.

El Litoral Presidente realizó un breve trazado de rumbo, informando de las principales actividades realizadas durante el año. Destacó además, la creación de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, logro alcanzado por la Cofradía e impulsado por los litorales que residen o se desempeñan en Talcahuano y puertos cercanos de la Octava región.

También destacó el incremento del libro de matrícula durante el período, lo que significaba alcanzar a un total de 210 cofrades activos y 151 balandras.

Después de una grata convivencia, dio por cerradas las actividades por el año 2014, agradeciendo el apoyo de los cofrades y decretó el “portalón abierto”, deseando unas felices vacaciones, retirándose los últimos comensales a las 16.00 horas.

Entrega de premios en APOLINAV

El jueves 11 de diciembre, a las 14.00 horas, se dio inicio a la ceremonia de premiación de los oficiales especialistas que egresaban de la Academia Politécnica Naval.



Tte. 2° LT Sr. Gerson GONZÁLEZ Herrera quien obtuvo el primer lugar académico de su especialidad, recibiendo las felicitaciones del C.J.A. Almirante Sr. Enrique LARRANAGA M.

Asistieron a esta ceremonia, el Litoral Presidente CA. Sr. Ricardo BÖKE F. y el Litoral Director Sr. Jorge EGAÑA P., quienes tenían la misión de entregar los premios de estímulos que entrega tradicionalmente la Cofradía a los oficiales de especialidad Litoral que obtuvieron el primer y segundo lugar académico de su especialidad.

Los premios señalados recayeron en el Tte. 2° LT Sr. Gerson GONZÁLEZ Herrera que obtuvo el

primer lugar y en el Tte. 2° LT Sr. Manuel HIDALGO Alfaro que obtuvo el segundo lugar.

El Litoral Presidente y el Litoral Director, además de entregar los estímulos señalados a estos destacados y jóvenes oficiales, los felicitaron y desearon mucho éxito en su carrera y desempeño en el Servicio del Litoral, informándoles que esperaban contar pronto con ellos en la filas de la Cofradía.



Tte. 2° LT Sr. Manuel HIDALGO Alfaro quien obtuvo el segundo lugar académico de su especialidad, recibiendo el estímulo y felicitaciones del Presidente de la Cofradía.

Entrega de premios en la Escuela de Grumetes

El 12 de diciembre, en ceremonia interna de premiación en la Escuela de Grumetes, dos integrantes de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, los Litorales Luis GUERRERO Aguilar y Raúl MELO Moltedo, en representación de la Cofradía, hicieron entrega de un premio de estímulo a los Grumetes, orientados al Litoral, que se habían destacado durante su período de estudios en esa Escuela.

Los premios señalados, recayeron en el Grumete LT (Mn.) Patricio TORRES Alarcón, que ocupó el Segundo lugar y al Grumete LT (Ec.) Rodrigo MANRÍQUEZ Avendaño, que ocupó el Primer lugar.

Por lo anterior, el Litoral Presidente envió una felicitación a la recién creada Subdelegación, deseándoles pocas marejadas, un navegar tranquilo y una mejor recalada a puerto base.

La entrega de estímulos efectuada por primera vez por la Cofradía, fue muy bien acogida por la Escuela de Grumetes y fue gradecido por el Director de la Escuela.



Cofrade Litoral Sr. Luis GUERRERO Aguilar entregando premios a los grumetes destacados



Cambio de mando en DIRECTEMAR

El 15 de diciembre, a las 11.00 horas, en una concurrida ceremonia realizada en el patio de formaciones de las Direcciones Técnicas, en el recinto del Faro Punta Ángeles, se llevó a cabo la ceremonia de cambio de Mando de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

La ceremonia fue presidida por el CJA Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M. como interventor, ocasión en que el Vicealmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro hizo entrega del mando de la DIRECTEMAR, al Contraalmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton.

En su discurso de despedida, el Vicealmirante RAMÍREZ expresó entre otros conceptos, que "... es un privilegio culminar mi carrera naval en servicio activo, ejerciendo el cargo de Director General de la Rama Marítima de la Armada, cargo que honra de por vida a quienes lo ejercieron, porque contiene un

gran acopio de responsabilidades, conocimientos y diversas experiencias, cada una de las cuales, es un campo de severas exigencias. Tengo la certeza de que uno de los méritos más encomiables de DIRECTEMAR, fue su capacidad de adaptación que demostró frente al conjunto de cambios de rango planetario que se generaron, casi simultáneamente: la globalización del comercio internacional y la eclosión del Océano Pacífico como polo comercial y etnográfico del mundo".

Al término de la ceremonia, la Cofradía por intermedio de su Presidente, entregó al Vicealmirante RAMÍREZ el más sincero agradecimiento y reconocimiento por su apoyo y permanente deferencia para la Cofradía, destacando entre otros la invitación realizada a la Capitanía Marítima y los cofrades al Consistorio Marítimo en Talcahuano y al hecho de haber considerado e invitado a la Cofradía en la ceremonia de cambio de mando, nombrando en los vocativos de su discurso de despedida al Presidente de la Cofradía.



De izquierda a derecha, el Contraalmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton, el Sr. CJA Almirante don Enrique LARRAÑAGA M. como interventor y el Vicealmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro.



Autoridades presentes en Ceremonia de Cambio de Mando.



Ceremonia de Cambio de Mando de la DGTM y MM y entrega de Insignia de Mando al VA Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro.

Entrega de premios y graduación en ES-NAVAL

El lunes 15 de diciembre, a las 10:30 horas, se realizó en la Escuela Naval, la ceremonia de término de actividades y entrega de premios a las primeras antigüedades del año 2014.

La primera antigüedad del curso Litoral, recayó en el Brigadier Felipe GONZÁLEZ Concha el que recibió diversos premios entregados por representantes del ámbito marítimo y naval, incluido el que entregaba, como ya es una tradición, la Cofradía Litoral.

el curso Litoral, incluidas dos brigadieres femeninas, egresaban como Guardiamarinas.

Posteriormente, el jueves 18 de diciembre, se realizó la Ceremonia de investidura de Oficiales en el patio del buque la misma Escuela Naval, evento que fue presidido por la Presidenta de la República, Sra. Michelle BACHELET J., acompañada por el Ministro de Defensa y por el Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M., donde concurrió invitado el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F., ocasión en la que tuvo la oportunidad de presenciar la entrega de la Medalla "Escuela Naval República de Chile", otorgada por el Comandante en Jefe de la Arma-



Litoral Director Luis TAGLE, felicitando al Brigadier LT Sr. Felipe GONZÁLEZ Concha.

En su representación, concurrieron para hacer entrega del premio de estímulo, los Litorales Directores Sres. Luis TAGLE Orellana y Eduardo HIDALGO Astudillo, quienes aprovecharon la ocasión para felicitar al Brigadier GONZÁLEZ y entregarles el reconocimiento y apoyo de los especialistas Litoral, a este nuevo integrante de la familia naval, a quien esperan como futuro integrante de nuestra Cofradía.

De esa forma, se premiaba el esfuerzo realizado en su formación académica al Brigadier GONZÁLEZ, quien junto a otros 14 brigadieres que conformaban

da, a la primera antigüedad del curso Litoral, la que recayó en el antes citado Guardiamarina Sr. Felipe GONZÁLEZ Herrera.

La Promoción que egresaba, estaba compuesta por 54 Guardiamarinas del escalafón Ejecutivo e Ingenieros Navales, 12 del escalafón de Infantería de Marina, 15 del escalafón de Abastecimiento y 15 del escalafón Litoral.

Al término de la ceremonia, el Litoral Presidente entregó el reconocimiento y los fraternales saludos



de la Cofradía al Guardiamarina GONZÁLEZ, el que manifestó su intención de hacerse socio de nuestra corporación.

La Capitanía Marítima por medio de su Presidente, estimó necesario además, destacar que por segundo año consecutivo, la primera antigüedad de la Escuela Naval la obtiene un hijo de un Cofrade.

Es así que el presente año, el Gran Premio a la primera antigüedad de su promoción, la obtuvo el Guardiamarina del Curso Ejecutivo, Sr. Juan HEUSSER Killing, hijo del cofrade C.A. LT Sr. Juan Pablo HEUSSER Risopatrón y de la balandra Sra. Ana María KILLING, quienes fueron felicitados por el gran logro de su hijo, quien prácticamente arrasó con todos los premios entregados a su promoción.



El Gama Sr. Juan HEUSSER K. recibe el saludo de SE la Presidenta de la República.



El Gama Sr. Juan HEUSSER K. recibe el premio Comandante en Jefe de la Armada.

Las principales autoridades presentes en la ceremonia de graduación junto a los cuatro guardiamarinas que ocuparon la primera antigüedad de su promoción en la respectiva especialidad, siendo estos los siguientes de izquierda a derecha: El Guardiamarina Juan Pablo HEUSSER K., el Guardiamarina IM. Sergio CONTRERAS F., el C.J.A. Almirante Sr. Enrique LARRANAGA M., la Presidenta Sra. Michelle BACHELET J., el Ministro de Defensa Sr. Jorge BURGOS V., la Guardiamarina AB Javiera FERNÁNDEZ P. y el Guardiamarina LT Felipe GONZÁLEZ C.



El Gran Premio a la primera antigüedad de su promoción, la obtuvo el Guardiamarina del Curso Ejecutivo, Sr. Juan HEUSSER Killing, hijo del cofrade C.A. LT Sr. Juan Pablo HEUSSER Risopatrón y de la balandra Sra. Ana María KILLING

Subdelegación Marítima de Talcahuano

El 16 de abril, siendo las 19.30 horas, se dio inicio a la primera reunión de la COFRATALC (Subdelegación Marítima de Talcahuano), presidida por el Subdelegado Marítimo Litoral Sr. Daniel SARZOSA Bustos, en el surgidero de la Gobernación Marítima de Talcahuano.

Esta primera reunión, convocó a 14 cofrades además de 9 Oficiales LT no cofrades que fueron invitados a participar y conocer el accionar de la

Cofradía. El Litoral Sarzosa dio la bienvenida a los asistentes, para a continuación dar a conocer las actividades realizadas, siendo la primera de ellas la del Consistorio Marítimo, realizado entre el 15 y 18 de octubre y presidido por el OLMA, C.A. LT Sr. Iván VALENZUELA B.

En esta primera “recalada”, el Litoral Sarzosa confirmó al Litoral José SILVA Maldonado como tesorero, quien se presentó voluntariamente para ocupar ese puesto, lo que fue aprobado por los cofrades presentes.



Cofrades de la COFRATALC asistentes a la primera “recalada durante el tercer tiempo”



Cofrades departiendo durante la primera “recalada”

Una de las primeras actividades realizadas por la Subdelegación, fue la entrega de premios en ceremonia efectuada en la Escuela de Grumetes el 16 de diciembre. Luego el Litoral Sarzosa informó que el término de esa primera reunión, se entregarían formularios de admi-

sión a la Cofradía a los asistentes interesados en postular.

El Subdelegado Litoral Sr. D. Sarzosa puso término a esta primera reunión de la COFRATALC a las 22.30 horas.

El Rol de cofrades de la COFRATAL que la integraban a esa fecha, eran 25 litorales, siendo estos los siguientes:

- Ramón AGUILAR Alcázar; Julián AGUIRRE Perocarpí; Norman AHUMADA García; Rodrigo CARO Muñoz;

- Manuel COFRE Li-zama; Manuel FUENZALIDA López; Mario GIACAMÁN Ahues; Manuel GONZÁLEZ Anún;

- Luis GUERRERO Aguilar; Víctor GUTIÉRREZ Astorga; Francisco JELVEZ Echeverría; Héctor LAZO Mancilla;

- Raúl MELO Molledo; Pablo ORREGO Avendaño; Eric PÁEZ Donoso; Rodrigo PEÑA Jara; Luis PIÑA Riveros

- Daniel SARZOSA Bustos; Gabriel SÁEZ Millar; Daniel SARZOSA Vergara; José SILVA Maldonado

- Jacob SILVA Prade-nas; Gonzalo VERBAL Hew-son; Luis VERGARA Villegas; Eric ZAPATA Cataldo



Recalada con Gobernadores Marítimos

El 16 de abril, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se realizó la primera “recalada” del año 2015, ocasión en que fueron invitados de honor los Gobernadores Marítimos, que participaban en esos mismos días, en el Seminario Anual preparado por la DIRECTEMAR y presidido por el Director General con participación de los Directores Técnicos y sus respectivos Subdirectores y el Director del SHOA.

Esta ya tradicional “recalada” tuvo una extraordinaria asistencia, con un total de 70 participantes, siendo 23 de ellos invitados.

La recalada se inició con un cóctel en el hall del 2° piso del Club, para posteriormente cubrir calzos en el Salón Independencia, dando paso a un muy buen rancho, acompañado de suficiente aguada y combustible.



Previo al rancho, durante el cóctel se procedió a tomar las fotos necesarias para dejar testimonio de esta actividad tan relevante para la Cofradía.

Enseguida el Litoral Presidente dio la bienvenida a los asistentes realizando el tradicional brindis de la Cofradía, invitando a todos a participar en esta especial celebración, donde se agasaja a los Gobernadores Marítimos, quienes tienen a su cargo la representación de la Autoridad Marítima en todo el territorio nacional.

Posteriormente el Litoral Director Sr. Eduardo HIDALGO, efectuó la lectura del Boletín Meteorológico, informando de los acaecimientos ocurridos durante el período final del año 2014 e inicios del presente año. Informando entre otros acontecimientos, la entrega de premios en la Escuela Naval y en la Academia Politécnica Naval, los saludos protocolares al DIRECTEMAR y otras actividades realizadas en representación de la Cofradía.



Litoral Presidente efectuando el brindis de la Cofradía y Litoral Director dando lectura al Boletín Meteorológico

Se dio paso enseguida a la imposición de insignias a los cofrades ingresados durante el último período a la Cofradía. El Litoral Presidente, acompañado por el Litoral Mayor Don Jorge MARTIN, impusieron insignias a los Litorales Fernando SAVER, Horacio SAN MARTIN y Rodrigo LEPE.

Continuando la "recalada", el Litoral Presidente leyó la "carta de navegación" preparada, donde agradeció la asistencia de los Gobernadores Marítimos, quienes representaban fielmente la esencia de la autoridad marítima y al Oficial Litoral. También agradeció la asistencia y el apoyo brindado por el Director General, Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG, quien asistía por primera vez a una de nuestras actividades.

Litoral Presidente y Litoral Mayor
imponiendo insignias a los Litorales
SAVER, SAN MARTIN y LEPE







Invitados y cofrades asistentes a la "recalada"

Enseguida se dio comienzo al rancho preparado para la ocasión, momentos en que los asistentes disfrutaron del rancho con aguada y combustible, todo en el marco de un gran ambiente de camaradería y amistad, considerando además que esa reunión anual, permite a los cofrades reencontrarse

con sus amigos y colegas que se desempeñan en otras regiones del país.

Antes del término de la "recalada", el Gobernador Marítimo más antiguo, el CN LT Sr. Jorge IMHOFF L. y actual Gobernador Marítimo de Punta





CN LT Sr. Jorge IMHOFF L.

Arenas y posteriormente el Director General, agradecieron la invitación.

Terminado el rancho, se entonó el Himno del Litoral, pasando los asistentes al salón adyacente, para servir un bienvenido bajativo, declarándose “portalón abierto”.

Cabe señalar, finalmente, que el Litoral Presidente agradeció la cooperación de los Litorales Directores, lo que permitió que esta especial “recalada” fuera exitosa y donde una vez más los principales invitados fueron la camaradería, la amistad y el sobresaliente espíritu Litoral.



VA Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG



CA LT Sr. Ricardo BÖKE Friederichs

Recalada mes de Mayo

En el surgidero del Club Naval, el día 4 de junio, a las 13.00 horas, se efectuó la recalada correspondiente al mes de mayo, en homenaje a las Glorias de la Armada, postergada a esa fecha por razones del servicio, asistiendo 24 cofrades en total, entre los cuales estaba el Capitán de Puerto de Isla de Pascua, C.C. LT Sr. Ricardo ASTUDILLO Durán.

Antes del inicio de la recalada y por invitación de la Capitanía Marítima, a las 12.30 horas, en el salón CONDEL del club, el C.F. LT Sr. Milidrag DELIC Cuevas de dotación de la Academia de Guerra Naval y que se desempeña como Jefe de curso de los 10 Capitanes de Corbeta LT que se encuentran cursando el Postgrado (Magíster) "Gestión y Conducción Marítima" (curso paralelo al General de Estado Mayor), realizó una exposición relativa a ese



nuevo curso de la Academia la que nos actualizó en cuanto a la preparación profesional que están obteniendo nuestros oficiales Litoral.

Esta nueva y mayor especialización que están adquiriendo los Oficiales Litoral al realizar este Postgrado, dejó gratamente sorprendidos a los cofrades asistentes que ignoraban la existencia de ese curso, que les permitirá prepararse mejor y ob-

tener una mayor capacitación para desempeñarse en sus labores de Autoridad Marítima. Al término de la exposición el Litoral Presidente y los cofrades agradecieron la excelente conferencia, felicitando al expositor.

A continuación, se dio inicio a la “recalada” en un salón del cuarto piso del Club, momentos en que el Litoral Tesorero Sr. Jorge SOBENES apoyado por el



El Litoral Presidente y los cofrades R. ASTUDILLO, A. PONCE y R. VELÁSQUEZ junto al expositor.



Litoral Tesorero efectuando recaudación de F. y B.



Litoral Presidente dando inicio a la "recalada".

Litoral don Germán VALDIVIA aprovechó para realizar el correspondiente cobro de "faros y balizas", mientras se servía unas empanadas acompañadas por aguada y combustible, mientras los cofrades aprovecharon de ponerse al día y conocer las novedades del Servicio.

Posteriormente, en otro salón del Club, el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. comenzó la reunión con el tradicional brindis de la Cofradía, dando la bienvenida a Litorales y, en especial, al Litoral Sr. Víctor TRINCADO Cerón, quien recientemente se incorporó a la Cofradía procediendo, junto al Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN, a entregarle la insignia que simboliza el espíritu Litoral y la pertenencia a nuestra corporación.



Imposición de la insignia al Litoral TRINCADO.



Asistentes a la "recalada" al inicio del "rancho"

Posteriormente, se inició el rancho, acompañado de aguada y combustible. Mientras se degustaba el rancho, el Litoral Director Sr. Luis TAGLE dio lectura al Boletín Meteorológico, donde además de la información de las actividades realizadas por la Capitanía Marítima, informó de los cofrades que

durante el mes estaban celebrando nuevas millas navegadas y la situación de salud de dos cofrades, los Litorales Enrique ARZE y Daniel SARZOSA que estaban en "carena", pero ya recuperados en sus respectivos domicilios.



Litorales J. EGAÑA y L. TAGLE durante su intervención

Continuó la “recalada” con la lectura de una excelente Carta de Navegación en homenaje a las Glorias de la Armada y los héroes de Iquique, para lo cual el Litoral Presidente dio la palabra al Litoral Jorge EGAÑA Polhwein, quien recordó la gesta de Iquique.

Posteriormente, el Litoral Mayor dio lectura al siguiente brindis que había preparado como homenaje y en conmemoración de la Glorias Navales:

*Repiquemos el bronce de las campanas
De nuestra eterna gratitud
A la gloriosa historia de Iquique
Cobijado a nuestra genuina identidad
Os invito a brindar con patriótica solemnidad
Por los héroes de Iquique y siempre, siempre
por nuestra leal amistad*

*¡“Hombres bravos del Litoral”:
“Caballeros de océanos y de Vida”!*

¡Hurra... Hurra... Hurra ¡Salud!

El brindis terminó con los aplausos de los cofrades, continuando la recalada en medio de la camaradería y amistad y la degustación de un muy buen postre. Posteriormente, el Litoral Presidente decretó el término de la recalada, agradeciendo la asistencia de los cofrades y felicitando al Litoral Ricardo ASTUDILLO, Capitán de Puerto de Hanga Roa, por su esfuerzo y dedicación, al recibirse recientemente como Ingeniero Civil Industrial, procediendo a continuación a “abrir el portalón”.

Siendo las 15:30 horas se inició el desembarco de los cofrades.

CON ESTA ÚLTIMA CRÓNICA SE CIERRA EL LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO DEL PERÍODO JULIO 2014 HASTA JUNIO DE 2015.



GLOSARIO DE LA COFRADÍA

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BALANDRA: Esposa o cónyuge del cofrade.

BONANZA: Revista anual de la Cofradía.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.

CARTA DE NAVEGACIÓN: Discurso o alocución de homenaje.

CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.

COMBUSTIBLE: Licor.

CBLT: Mensaje a todos los litorales.

CBTB: Mensaje, saludo.

DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar).

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

FONDEAR MÁS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.

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

INCREMENTO DE MILLAS: Cumpleaños.

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

LICENCIA DE ZARPE: Autorización para retirarse antes de "Portalón abierto".

LITORAL: Denominación genérica del cofrade.

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

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

LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva litoral.

LITORAL DE PARA: Cofrade de baja por enfermedad.

LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.

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

LITORAL EN ENTREDICHO: Cofrade con su matrícula suspendida.

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

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

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

LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.

MATRÍCULA: Número de Registro del cofrade.

MATRÍCULA, (Derecho de): Cuota de Incorporación.

NOMBRADA: Lista de Litorales comisionados.

OCOTRI: Oficina de contratación de tripulantes (nuevos cofrades), dependiente de la Capitanía Marítima.

OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.

PACOTILLA: Picoteo, de todo un poco.

PASAJERO: Invitado a una Recalada.

PORTALÓN ABIERTO: Término de la "Recalada" (autorización para retirarse).

PORTALONERO: Litoral encargado de recibir a los pasajeros (visitas).

PUERTO CERRADO: Duelo.

PARTE DE VIAJE: Informaciones sobre los acaecimientos o novedades.

POLIZÓN: Asistente a la "Recalada", que no pertenece a la Cofradía.

PASAVANTE: Autorización.

Q.T.H.: Domicilio del cofrade.

RANCHO (faena de): Comida, ya sea almuerzo o cena.

RECALADA: Asamblea o Reunión de camaradería.

RECALADA FORZOSA: Asamblea o Reunión extraordinaria.

REVISTA DE CARGOS: Revisión de los inventarios y cargos de la Cofradía.

REVISTA DE FONDEO: Revisión de las cuentas de la Cofradía que efectúa el encargado de recaudaciones (tesorero).

ROL DE TRIPULACIÓN: Listado de los cofrades.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA: Filial dependiente de la Cofradía, constituida en puertos sedes de Gobernaciones Marítimas, fuera de la Quinta Región, con un mínimo de 10 Litorales activos.

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.

*La revista BONANZA
se terminó de imprimir
en agosto de 2015*

*Tiraje 300 ejemplares
Valparaíso-Chile*