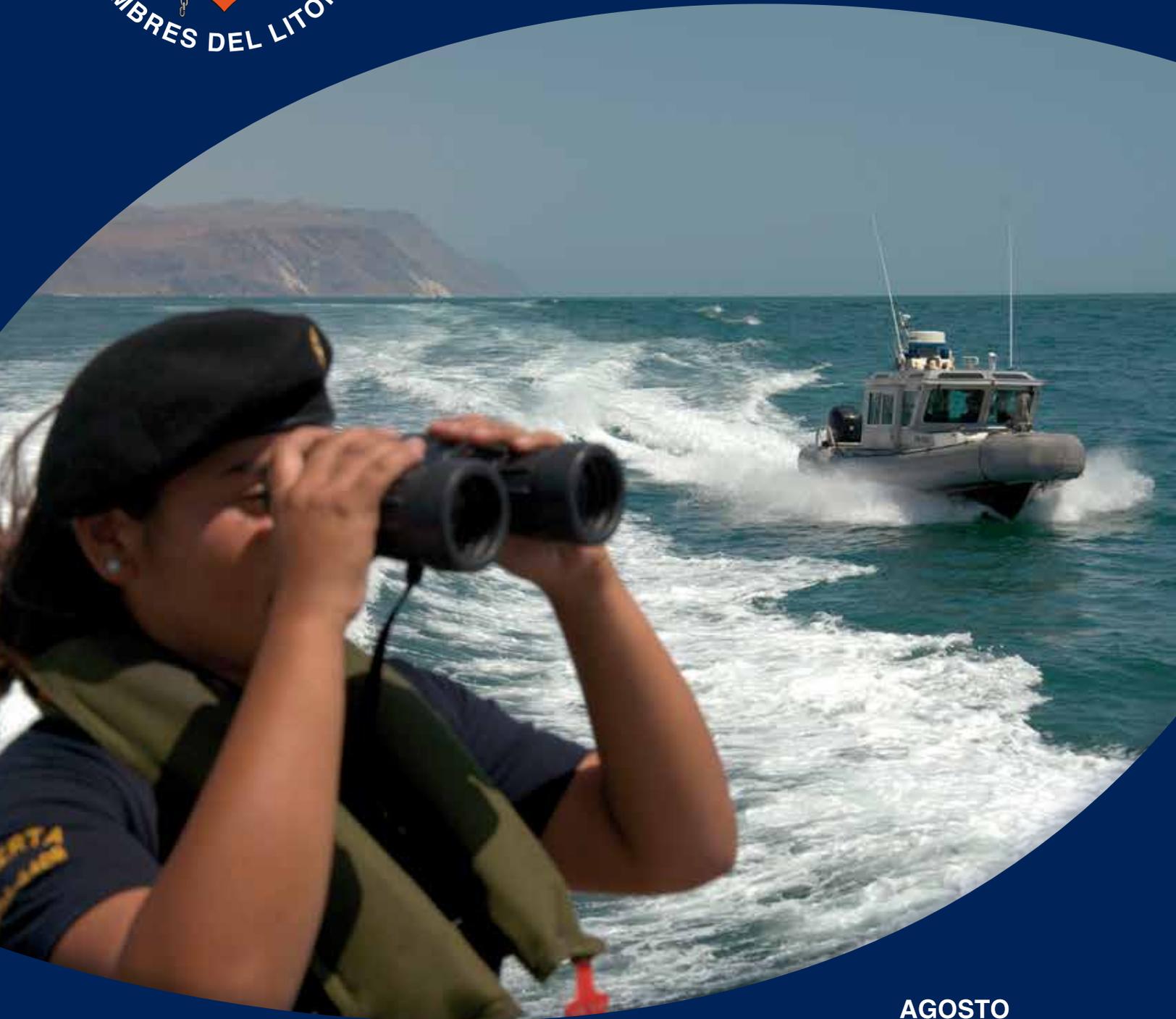


COFRADÍA

REVISTA

BONANZA

PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA



AGOSTO
2017



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.
Fotos: Banco de imágenes SHOA / RR.PP. Directemar

www.cofralit.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.

ÍNDICE BONANZA 2017

Índice	2
Octálogo de la Cofradía	4
Capitanía Marítima de la Cofradía “Hombres del litoral” (2016 – 2018)	5
Editorial	6
Medallas al Mérito “Hombres del litoral”	9
Litoral Presidente CA LT Sr. Ricardo BÖKE Friederichs	
Un paso inicial adelante, una puerta abierta para Magallanes	11
Litoral Sr. Víctor TRINCADO Cerón	
Simulación de naves, proyecto mejoramiento ruta de navegación Canal Kirke	16
Litoral Sr. Víctor TRINCADO Cerón	
Historias de faros	20
Litoral Sr. Víctor RUIZ Fernández	
La misteriosa y desconocida historia del pontón "Liffey"	25
Litoral Sr. Erick ZAPATA Cataldo	
Un trasbordo inolvidable	30
Balandra Sra. Lily REYES de Velásquez	
Nueva operación de relevos en Faro Islotes Evangelistas e Islas Diego Ramírez	34
Litoral Sr. Felipe BERRIOS Molina	
La Procastinación o crisis de la atención	39
Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz	
It's cock-tail time	42
Litoral M. Sc. Oceanógrafo Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke	

Albert PAGELS piloto del “Dresden”	45
Litoral Sr. Evaristo VILLEGAS Vidal	
Alianzas estratégicas en favor del buceo y de los deportes náuticos en el país	48
Litoral Sr. Sebastián HERRERA Kasic	
Veteranos de Lleu Lleu	53
Litoral Sr César CRUZAT Zúñiga	
La corrupción: ¿un problema de ahora?	65
Litoral Sr. César MORENO Poblete	
Estudio sobre seguridad marina para evitar futuras inundaciones	74
Litoral Sr. Arturo MARIN Villalón	
Visita Papal a la Ciudad de Puerto Montt - Parte C	76
Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides	
La Universidad Marítima Mundial	78
Litoral Sr. Jacob SILVA Pradenas	
Participación en el Directorio de la Universidad Marítima Mundial de Malmö - Suecia	85
Litoral Sr. Iván VALENZUELA Bosne	
SHOA: Extracto del discurso en conmemoración del 143° aniversario	90
CA Patricio CARRASCO Hellwig	
Bitácora de la Cofradía: Libro de Recepción y Despacho	95
Glosario de la Cofradía	130



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 2016 - 2018)



Tesorero



Vice-Presidente



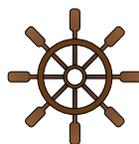
Presidente



Secretario



Directores



Presidente	Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Manuel COFRÉ Muñoz
Director Secretario/ RR. PP.	Hernán PAREDES Benavides
Director Tesorero	Jorge SOBENES Muñoz
Director Eventos	Luis BURGOS Velásquez
Director	Eduardo HIDALGO Astudillo
Director	Oswaldo CASTRO Escobar
Director Suplente	Bernel BADILLA Grillo
Director Suplente	Arturo MARÍN Villalón
Director Suplente	Manuel MORENO Chávez
Revista Bonanza	Ramón VELÁSQUEZ Díaz

EDITORIAL

Por muchos años —cuarenta tal vez— viejos Litorales en forma autónoma y posteriormente nuestra Cofradía, representada por la Capitanía Marítima, se han hecho presente cada año, en un principio en la Escuela Naval “Arturo Prat” y, más tarde, en la Academia Politécnica Naval, para entregar un estímulo material a aquellos Brigadieres u Oficiales que se destacaron académicamente en el paso por sus aulas.

Durante la Asamblea Ordinaria del año 2016, luego de expuestos los argumentos de la Capitanía Marítima, se aprobó la entrega de un reconocimiento al mérito académico reflejado en dos medallas, la de Segunda y la de Primera Clase, para el Brigadier Litoral que obtenga la Primera antigüedad de egreso de la Escuela Naval y para la primera antigüedad de egreso del curso de especialidad Litoral en la Academia Politécnica Naval, respectivamente.

La primera, denominada “Medalla al Mérito Académico de Segunda Clase CN LT Sr. Eduardo OLEA Briones”, lleva el nombre de un antiguo oficial Litoral proveniente de la Marina Mercante Nacional, que estuvo en servicio activo entre 1950 y 1976, ocupando los distintos cargos que corresponden a los oficiales subalternos y jefes en diferentes reparticiones del Litoral y en la Dirección del Litoral y de Marina Mercante Nacional (DIRECLIT), hoy DIRECTEMAR, culminando su carrera con el grado y cargo más alto al que podía optar un oficial del Litoral en esos años, Gobernador Marítimo de Valparaíso.

Este destacado oficial superior, mantuvo como iniciativa propia hasta su fallecimiento en el año 1994, la entrega de un estímulo académico a la primera antigüedad en la Escuela Naval. Su ejemplo inspiró y motivó a un grupo de oficiales especialistas del Litoral, en servicio activo y en retiro, para fundar en 1994 una corporación



de carácter privada, llamada “Cofradía Hombres del Litoral”, la que entre todas las actividades que realiza en representación de los cofrades, entrega anualmente reconocimientos a los brigadieres u oficiales más destacados en la Escuela Naval y Academia Politécnica Naval y a los Oficiales destacados en la Academia de Guerra Naval.

La segunda, designada “Medalla al Mérito Académico de Primera Clase “Teniente de Navío Juan José TORTEL Maschet”, lleva el nombre del oficial de nacionalidad francesa, que en los orígenes del Estado de Chile, el 14 de abril de 1813, recibe de la Junta de Gobierno los despachos de Teniente de Navío de la Marina de Chile, siendo posteriormente el primer Capitán de Puerto de Valparaíso. Durante su desempeño en la Armada de Chile, cumplió labores de Comandante interino de Marina, en conjunto con su cargo de Capitán de Puerto de Valparaíso.

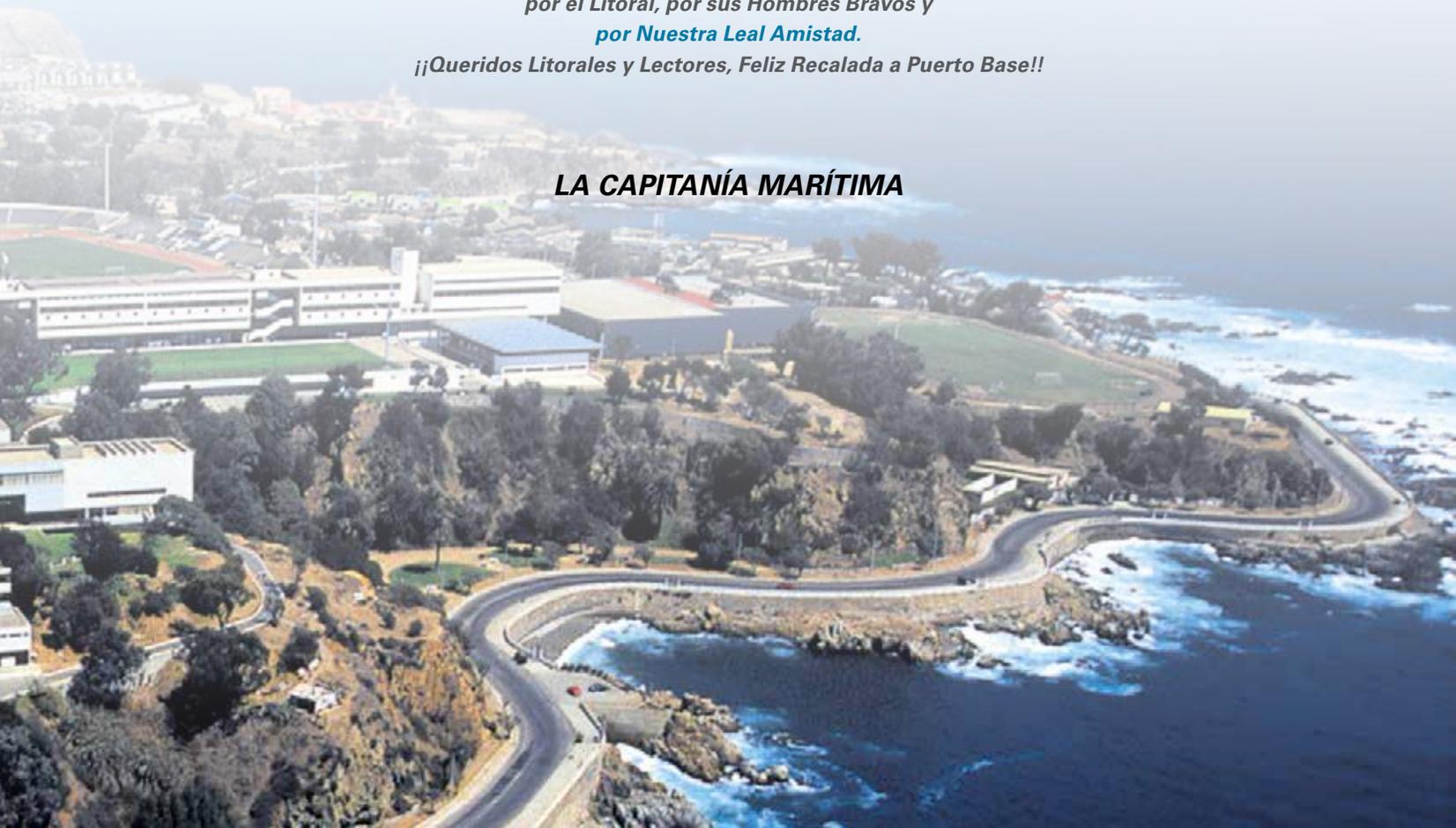
Se ha querido dar relevancia a este oficial, que dirigió, a nombre del Gobierno de Chile de aquella época, las primeras actividades marítimas en el puerto de Valparaíso.

Estos reconocimientos ahora materializados en una medalla al mérito académico, que pasan a constituir un nuevo estímulo entregado a nombre de los oficiales especialistas Litoral, tienen más valor sentimental que material, ya que lo material se pierde o destruye, en cambio, esta medalla adosada a sus uniformes, acompañará a los oficiales destacados durante toda su vida, en la que no solo se verá reflejado un premio, sino también un vínculo permanente con nuestra Corporación y todo lo que ella representa.

Por lo señalado, la Capitanía Marítima, durante las ceremonias de término de año en la Escuela Naval y en la Academia Politécnica Naval, realizadas en diciembre del año 2016, entregó en representación de todos los Litorales, las primeras dos medallas al Brigadier y al Oficial más destacados de sus promociones.

*Por la Patria y su Destino Oceánico;
por la Armada y su Alma Eterna sobre el Mar;
por el Litoral, por sus Hombres Bravos y
por Nuestra Leal Amistad.
¡¡Queridos Litorales y Lectores, Feliz Recalada a Puerto Base!!*

LA CAPITANÍA MARÍTIMA





AUTORIDAD
MARITIMA



MEDALLA AL MÉRITO "HOMBRES DEL LITORAL"

En el año 2013, el Litoral Sr. Dinson BAACK Vásquez, durante la última "recalada" del año en el Quincho de las DD.TT.MM., le propuso al Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE Friederichs la creación de una medalla para las primeras antigüedades de la Escuela Naval y Academia Politécnica Naval, al igual como lo hace la especialidad de Abastecimiento, aportando también algunos lineamientos del COFA (Círculo de Oficiales de Abastecimiento de la Armada en retiro). La idea fue acogida y el Litoral BAACK quedó con la tarea de proponer un diseño como también la descripción de estas piezas.

Este cometido fue cumplido, pero al ser esta muy parecida a la única condecoración que entregaba la Cofradía (la Medalla al Mérito Hombres del Litoral), el Directorio acordó que se modificara su diseño, por lo que el año 2015, durante el curso de Gestión y Conducción Marítima en la Academia de Guerra Naval, en el cual el Litoral Presidente era el profesor y el Litoral BAACK y el Litoral Sr. Francisco Xavier AGUIRRE Perocarpi eran alumnos, discutieron el tema y acordaron trabajar una nueva proposición de medalla con sus correspondientes descripciones.



Medallas al mérito académico.

El Litoral AGUIRRE finalmente presentó un nuevo proyecto, el que con algunas observaciones que hizo la Capitanía Marítima, respecto de los colores (resaltar el naranja internacional y el azul) y a quienes se otorgaría, llegó al resultado final, el que fue aprobado por el Directorio para ser presentado en la Asamblea Ordinaria del año 2016.

Entretanto, al Litoral Director de la época Sr. Luis TAGLE Orellana, se le encomendó investigar los aspectos reglamentarios existentes en la Armada de Chile respecto al tema medallas y al Litoral Director Sr. Bernel BADILLA Grillo se le solicitó investigar quién había sido la primera Autoridad Marítima del Chile independiente; también se solicitó al Litoral Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ Muñoz que trabajara los fundamentos de las medallas, en conjunto con el Protocolo correspondiente para ser presentado a la Asamblea.

Cumplido lo anterior y luego de algunas discusiones en la Asamblea de agosto de 2016, finalmente esta aprobó por unanimidad la proposición presentada por la Capitanía Marítima, la que incluía el Protocolo N° 11 "Medallas Académicas", donde se encuentra su descripción, los fundamentos y la figura.

Los cuños fueron encargados al Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo y la confección de las medallas al Litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES Benavides.

En definitiva, se aprobó la entrega de las Medallas de Segunda y Primera Clase, para ser conferidas como mérito académico, a Oficiales Litorales y Brigadieres navales de acuerdo a lo dispuesto a continuación:

- La Medalla de *Segunda Clase*, se denominó "**Capitán de Navío LT Eduardo OLEA Briones**", para ser entregada al brigadier Litoral que obtenga la primera antigüedad de egreso de la Escuela Naval "Arturo Prat".
- La Medalla de *Primera Clase*, se denominó "**Capitán de Puerto de Valparaíso, Teniente de Navío Juan José TORTEL Maschet**", para ser entregada al Oficial Litoral que obtenga la primera antigüedad de egreso en el curso de especialidad Litoral en la Academia Politécnica Naval.

En diciembre de 2016 se entregaron por primera vez estas medallas, a las siguientes primeras antigüedades (Véase *Libro de Recepción y Despacho*):

ESNAVAL: Brigadier Srta. Bárbara ARANEDA Herrera

APOLINAV: T2 LT Sr. Alejandro LEÓN Solari

Posteriormente, el T2 Sr. Alejandro LEÓN a solicitud del Litoral Presidente, hizo llegar a la Capitanía Marítima las disposiciones y el trámite completo que debe realizarse para finalmente poder usar, con las autorizaciones institucionales correspondientes, las medallas en comento. Esto servirá como guía para los futuros premiados.

Es probable que haya habido más participantes, entre los cuales no se puede dejar de mencionar a todo el Directorio de la singladura 2014 - 2016, pero los mencionados son los que se me vinieron a la memoria. Las disculpas a los no nombrados.

Colaboración: Litoral Presidente Contraalmirante LT Ricardo BÖKE Friederichs





UN PASO INICIAL ADELANTE, UNA PUERTA ABIERTA PARA MAGALLANES



Angostura Kirke, vista desde el SW. (Foto: SHOA)

Leer el número de Bonanza del año 2015, donde el Litoral Gonzalo VERBAL relataba como realizó el proyecto de unir a la Provincia de Última Esperanza y Magallanes a través del Paso Kirke, con naves Ro-Ro que transportan camiones, me produjo gran admiración y complacencia, pues fue un Litoral quien tuvo tan importante iniciativa para esa zona. Conocía un poco de la historia de cómo se logró sensibilizar al Gobierno de esa época, para realizar el proyecto, pero desconocía los detalles de cómo fue el inicio y el esfuerzo que hizo Gonzalo para efectuarlo.

Los esfuerzos de Gonzalo se materializaron y el Gobierno llamó a licitación para realizar un tráfico de transbordadores desde Puerto Montt-Natales-Puerto Montt que se realiza hasta el día de hoy.

Navegué por esa zona en varios transbordadores por los años 86-94 y existía el anhelo de abrir más el paso, ya que está limitado su cruce a naves de no más de 150 metros de eslora, 22 metros de manga y 6,3 metros de calado, por un estrecho canalizo de no más de 40 metros de ancho, ya que una saliente rocosa sumergida (Punta Restinga) obstaculiza en un 70% el canal. Hay corrientes muy fuertes 8-10 nudos y la estoa es muy variable, por lo cual la navegación requiere gran pericia marinera y muy pocos buques de turismo se atreven a cruzarlo (entre 2-3 naves de turismo anuales). Es por eso, que siempre ha existido el anhelo de sacar la saliente rocosa Punta Restinga y abrir el canal a naves más grandes y, con ello, permitir que gran variedad de naves de turismo ingresen a la zona.



Caponero pasando el Kirke Última Esperanza - Chile.

La historia actual de abrir el Paso Kirke comienza en los años 60, aunque quizás puede que haya sido el anhelo de muchos años antes. Existió preocupación del Gobierno y Autoridades de esa época de abrir el canal y la Illa Zona Naval efectuó estudios y estimaciones de cómo y con qué abrir el paso. Se hicieron estudios, cantidad de roca, explosivos, costos, levantamientos hidrográficos con buques navales y lamentablemente no se llevó a efecto.

Por los años 80 se volvió a la carga de nuevo y el Sr. Manuel SUÁREZ, Gobernador de Última Esperanza en esa época, trabajó con el suscrito para poder realizar el proyecto. Se realizaron múltiples reuniones con Intendencia, Autoridades de Santiago, informes técnicos, estudios hidrográficos y tampoco se logró realizarlo. Dejé de navegar en la zona e ingresé como Práctico autorizado a DIRECTEMAR y olvidé el proyecto.

En el año 2005, Manuel SUÁREZ volvió nuevamente a la carga y logró que el Ministerio de Transportes realizara un proyecto para abrir el Kirke y el diseño de un muelle de pasajeros en Puerto Natales

para naves sobre 200 metros de eslora. Don Manuel SUÁREZ es Presidente de la Cámara de Turismo de Natales, empresario, con variados proyectos realizados (construyó y fue el propietario de la Hostería "Pehoe", a los pies de las Torres del Paine), tuvo empresas salmoneras, tiene un diario electrónico / <http://www.natalesonline.cl/> muy leído actualmente, es hijo ilustre de Natales, muy conocido en todo Magallanes, es un visionario y pionero de la zona.

Tuve en mis manos los planos del muelle y era un buen proyecto. Pero nuevamente no se pudo realizar. Hay múltiples razones porque no se materializaron: financiamiento, forma de realizarlo, desinterés en Ministerios, desconocimiento y poco interés en Magallanes, centralismo, personas que no conducen la iniciativa, rotación de mandos en Ministerios y otros. Un proyecto del Gobierno pasa por muchas subsecretarías, informes, etc. y si no hay voluntad y personas que lo encabecen, no se realiza. La Empresa GUIOLF S.A. realizó un proyecto para abrir el canal en el 2010 y cobrar un peaje a las naves que lo crucen. Tampoco se materializó.

Y ocurre el milagro. Lo llamo milagro porque a veces en la vida hay situaciones en que uno está en el lugar preciso y en el momento adecuado, y ocurren sucesos que traen repercusiones muy grandes. Estaba en San Antonio como Práctico y tuve nostalgia por Natales y me embarqué en el Ro-Ro "Amadeo" en el año 2014, en un relevo por vacaciones del Capitán. Logré el tiempo para ello, efectuando guardias extras y gracias a mis colegas y Jefes tenía 1 mes de permiso. Llegamos a Puerto Natales en el transbordador, temprano en la mañana el día 2 de febrero de 2014 y atracamos al Terminal de Transbordadores. Una vez desembarcados los pasajeros y camiones, me avisan por radio que el Contraalmirante Sr. GARCÍA HUIDOBRO, Comandante en Jefe de la III Zona Naval con el Gobernador Marítimo de Pta. Arenas Capitán de Navío Sr. Eric SOLAR, actual Director de CIMAR, estaban en Natales y que el Almirante deseaba visitar la nave luego de una visita inspectora a la Capitanía de Puerto.

Le dije que no había problemas, subieron a bordo y les mostré la nave. Cuando estábamos charlando en el salón-comedor disfrutando de un café, el Almirante me dijo que deseaba abrir el paso Kirke. Cuando escuché eso me saltó el corazón y le dije que se habían realizado varios intentos y no se habían podido materializar y que podía ser su asesor en esa tarea; el Almirante se mostró muy complacido y quedamos de acuerdo en que le enviaría toda la historia y estudios. Cuando se desembarcaron, me avisan que viene un auto y que era Don Manuel SUÁREZ que venía a verme. No veía a Manuel desde hacía 20 años y fue muy grato encontrarnos nuevamente, le conté de la visita del Almirante GARCÍA HUIDOBRO y le indiqué que partiéramos nuevamente a la carga ya que teníamos el apoyo de la III Zona Naval.

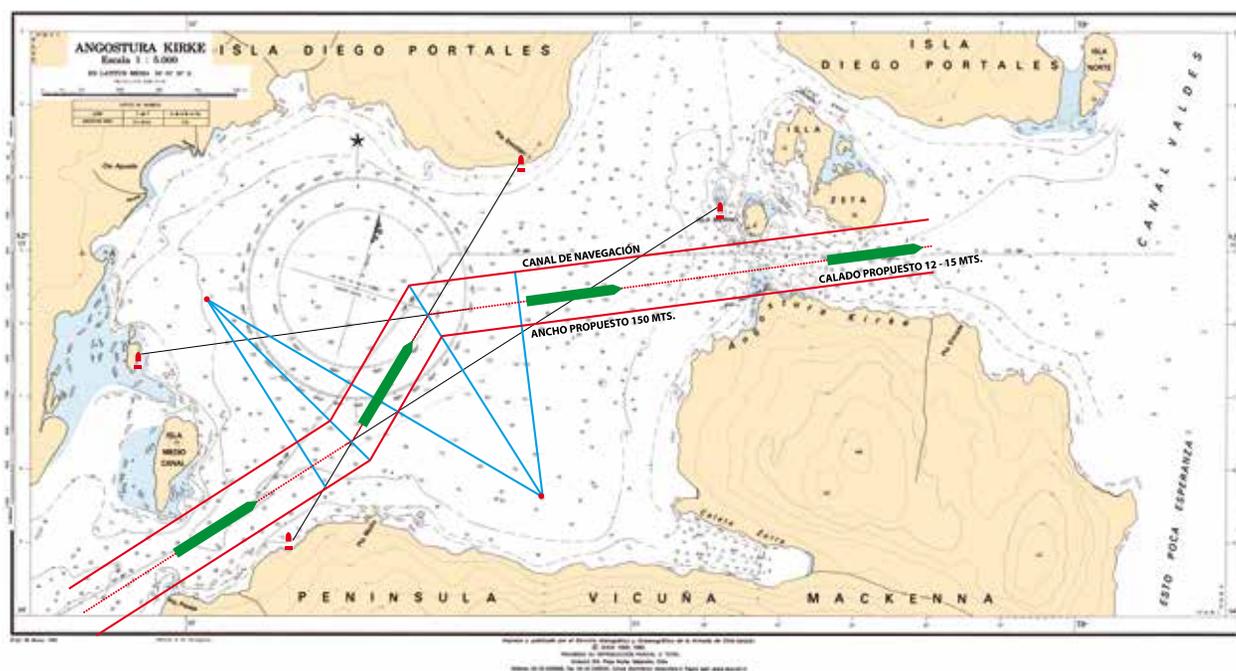
Él debía reunirse con la Intendencia, Autoridades y sensibilizar al Gobierno para poner nuevamente en carpeta el Proyecto de abrir el Kirke y visitar al Almirante en Punta Arenas para analizar este nuevo proyecto. Yo sería asesor técnico nuevamente en toda esta tarea. Gran trabajo tenía Manuel. Zarpé de Natales con el ánimo bien alto, porque había apoyo y ganas de realizar nuevamente el anhelado proyecto con el Mando y personas adecuadas y volví a mi trabajo en San Antonio.

Manuel hizo su tarea, como también el Almirante HUIDOBRO y yo hice mi parte. Hubo muchos informes, reuniones, viajes, logrando sensibilizar a los Ministerios, mandos Navales, Intendencia, Autoridades y, gracias al trabajo, habilidad y visión de ellos, se logró incluir el proyecto Kirke en el Plan de Zonas Extremas que realizó el Gobierno, dentro de los 27 proyectos autorizados a Magallanes en el año 2015, el que incluye también un estudio de pre factibilidad para construir un muelle de carga y pasaje en Natales. El Intendente de Magallanes Sr. FLIES encabezó dichos proyectos y formó un equipo multidisciplinario con la D.O.P. de Magallanes Sr. Ricardo FORETICH para que los ejecuten.

El Sr. FORETICH posee gran experiencia en proyectos de ingeniería y efectuó el anteproyecto del Kirke con las indicaciones realizadas por la III Zona Naval y las disposiciones técnicas nacionales e internacionales. Por su parte, el Intendente Sr. FLIES formó un equipo del Gobierno Regional con el Sr. Ricardo FORETICH a la cabeza, para realizar en forma exclusiva los cuatro principales proyectos del Plan de Zona Extremas para Magallanes incluyendo el paso Kirke.

Logré que el Sr. FORETICH viniera a las Direcciones Técnicas de Playa Ancha, para analizar primariamente las indicaciones que la DIRECTEMAR y la III Zona Naval habían realizado para el proyecto y, como asesor, sabía que era necesario esa visita previa por las múltiples variables a realizar: trabajo en el CIMAR en el Simulador Full Mission para navegar el paso en el nuevo escenario (150 metros de ancho) con las naves de pasajeros más grandes, enfilaciones, correntómetro, levantamiento batimétrico, carta náutica, tabla de mareas y otros.

El Sr. FORETICH visitó en abril el complejo, por 2 días, acompañado con la Srta. Mabel CISTERNAS, Ingeniera Oceánica española, contratada para el proyecto. Se reunieron con diferentes Departamentos, analizando las variables marítimas que son necesarias y efectuó exposición y análisis histórico y de viabilidad económica. Para muestra, si se lograra pasar naves de turismo sobre 220 metros de eslora en el nuevo escenario de 150 metros de ancho del paso Kirke, prácticamente un 80 % de las naves que



Extracto Carta SHOA 10641 "Canal y Angostura Kirke"

recalan a Punta Arenas irían a Natales a ver las Torres del Paine, octava maravilla de la naturaleza y todo su entorno, además de otras empresas navieras que se interesarían en venir a la zona. Es una puerta abierta que traerá gran auge comercial a todo Magallanes.

Logramos simular en esos días el paso con tres tipos de naves, 180-210 y 269 metros de eslora en el Simulador Full Mission con escenario futuro, gracias a que ya había un escenario efectuado por la Empresa GUIOLF S.A. con apertura del paso de unos 120 metros app. Efectué las maniobras con mis colegas Marcelo ARCIL ex Práctico de Canales y Kirkeros y Don Mario MULZOW, ex Práctico de Puerto, ambos Capitanes de Navío en retiro, trabajando actualmente como asesores en el Departamento Puertos y Terminales de DIRINMAR con el suscrito, en presencia de Subdirectores, SHOA y varios Oficiales Jefes de DIRINMAR y DIRSOMAR. Cruzamos satisfactoriamente el paso Kirke, sin la Punta Restinga en el escenario futuro a realizar. Era una victoria, se podía hacer y ahora había que materializarlo.

El Sr. FORETICH, el 6 de abril 2016, publicó en la "Prensa Austral" el proyecto y efectuó, en mayo

de 2016, una licitación internacional para realizar el proyecto de ingeniería con todas las variables técnicas, impacto ambiental, etc., y costos que sean necesarios para efectuarlo (solo la documentación, los estudios técnicos con plazo hasta 12 meses para realizarlo). La empresa GHD* se adjudicó el proyecto. Es una empresa con gran experiencia en ingeniería, con variados proyectos marítimos y terrestres. Una vez realizados dichos estudios se llamará a licitación internacional para efectuar el trabajo físico de eliminar la Punta Restinga y todos los elementos técnicos que sean necesarios, según lo indique el estudio técnico. Por lo anterior, en el año 2017 se realizarán los trabajos de Consultoría de Ingeniería con la empresa GHD y a fines del 2017 se llamará a Licitación Internacional, para ejecutar las obras de anchura del canal a 150 metros de ancho.

Asimismo, se deben realizar simulaciones en el CIMAR - Simulador Full Mission, con las 4 naves del proyecto con expertos Kirkeros y el representante Kirkeros de DIRECTEMAR. Dichas simulaciones ya se han efectuado con gran esfuerzo de todo el equipo del Simulador y los Capitanes Kirkeros. Habrá que entrenar a los Prácticos y Capitanes en este nuevo escenario y efectuar todas las indicaciones de segu-

ridad necesarias que establezca DIRECTEMAR. El proyecto actual que se está ejecutando, contempla todas las variables técnicas, etapas, normas internacionales, nacionales, hidrográficas, ayudas a la navegación, impacto ambiental, contratación de ingenieros, expertos técnicos, geólogos, oceanógrafos y un control riguroso del proyecto en 4 etapas, por lo cual se estima que está bien programado, con financiamiento adecuado, con personas expertas que creen e impulsan esta obra.

Los grandes proyectos se hacen con mucho trabajo y, con la visión y esfuerzos de los que dan la pelea, se materializan. Este proyecto es único en su tipo en Chile y creo que se está abriendo una gran puerta, que traerá progreso a mucha gente y prestigiará a nuestro País y a Magallanes. Gracias Gonzalo por la visión de iniciar este tráfico. Gracias

Manuel por tu esfuerzo de unir a Natales y Magallanes con el mundo y lograr que esto se materialice. No hay que olvidarse que el aeropuerto de Natales en septiembre del 2016 quedó abierto a todo tipo de naves aéreas, al extender la pista más de 2 mil metros y dotarlo con los medios técnicos necesarios para el tráfico de los modernos aviones actuales. Natales quedará unido por aire, tierra y mar.

Han pasado varios años desde la idea de Gonzalo y este 20 de mayo del 2017 fue el cumpleaños de Don Manuel SUÁREZ, que cumplió 94 años y está lúcido y al pie del cañón, trabaja diariamente en su oficina en Natales, lo cual es un ejemplo para todos. Ruego y anhelo que don Manuel pueda ver esta obra materializada en la cual ha trabajado por muchos años; las generaciones futuras se lo agradecerán.

Colaboración: Litoral Víctor TRINCADO Cerón

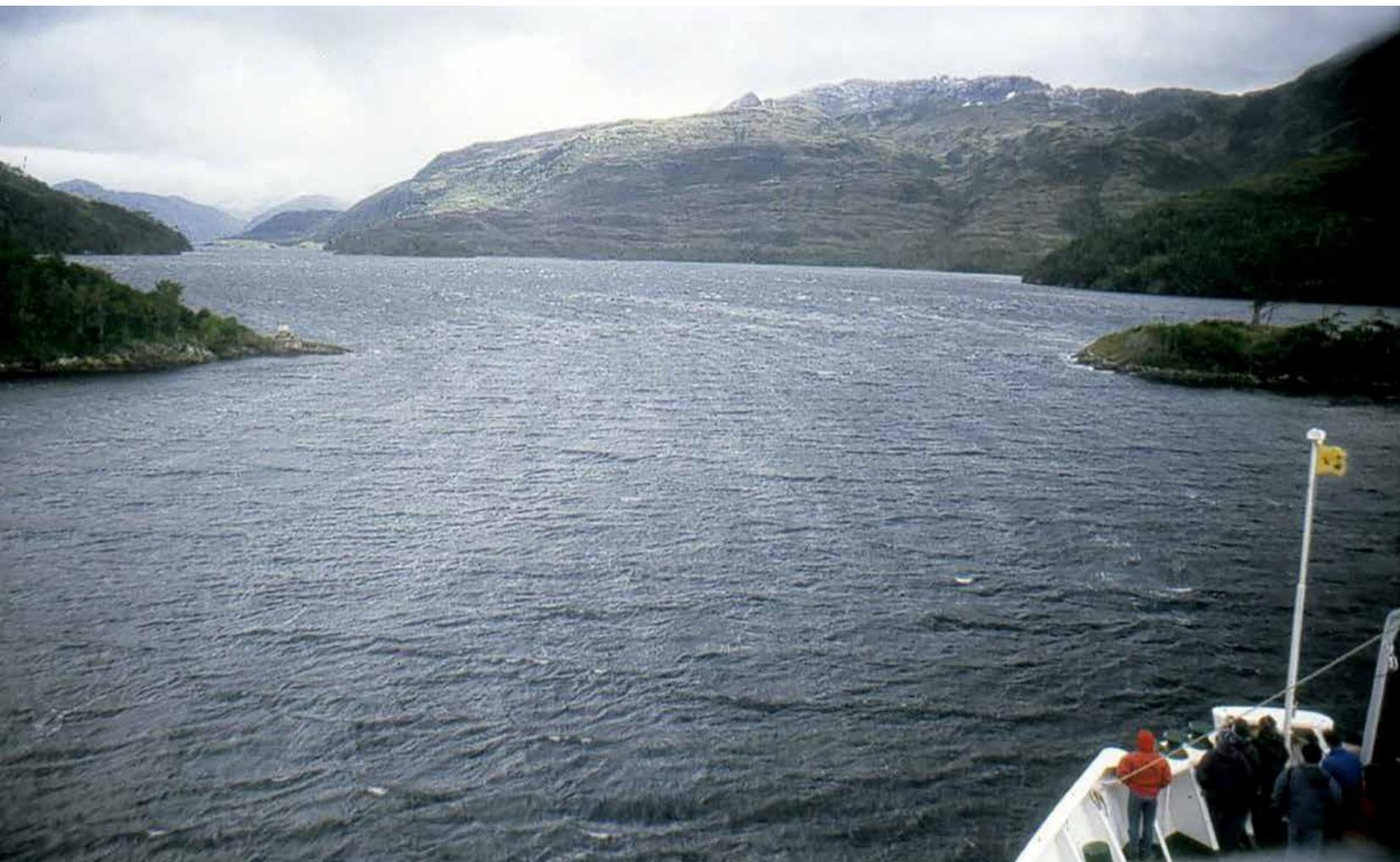


* GHD, empresa australiana de Consultoría de Ingeniería con más de 200 oficinas en el mundo y con sede en Chile. Ha participado en proyectos como Dársena Muelle de Punta Arenas, Muelle de Puerto Williams, Rampas de Chiloé, camino Seno Almirantazgo-Yendegaia y otros.

Nota del Editor: El Litoral V. Trincado es miembro de la Cofradía con el Rol N° 250. Egresó de la Escuela Naval el año 1970 y ascendió a Teniente 2° LT en 1973. Posteriormente, en 1975 inició su carrera como 3er piloto de la Marina Mercante y el año 1986 ascendió a Capitán de Alta Mar. Entre los años 1994 y 2014 se desempeñó como Práctico Autorizado en los puertos de Tocopilla y San Antonio. Actualmente, es Asesor del Departamento Puertos y Terminales de la DIRINMAR.



PROYECTO MEJORAMIENTO RUTA DE NAVEGACIÓN CANAL KIRKE



Buque navegando Canal Kirke.

SIMULACIÓN DE NAVES

Este tema estimé efectuarlo aparte de la historia del proyecto, ya que fue un trabajo de equipo y de mucho esfuerzo para los participantes. Entre abril y junio de 2017, se efectuaron las simulaciones de cuatro naves mercantes según las bases del proyecto realizado por el Gobierno Regional de Magallanes (GORE), en el Simulador de CIMAR, con las naves que posee el simulador en su base de datos.

	Nave	Eslora	Manga	Calado
1	Carguero	240 metros eslora	35 metros manga	12 metros calado
2	Crucero de Turismo	220 metros	32 metros	8 metros
3	Crucero de Turismo	240 metros	33 metros	8 metros
4	Crucero de Turismo	270 metros	34 metros	9 metros

Tabla I. Naves a simular según las bases del proyecto.

	Nave	Eslora	Manga	Calado	Obs.
1	Tanquero "Magallanes"	242,8 metros	32,2 metros	12,0 metros	
2	Containerero "Baltic"	217,5 metros	32,2 metros	11,0 metros	
3	Crucero Turismo "Zaandam"	240 metros	32,0 metros	8,0 metros	Modelado en Cimar
4	Crucero Turismo "Super Star Leo"	269,4 metros	36,2 metros	7,8 metros	
5	Pasajeros "Mecklenburg"	196,4 metros	32,2 metros	6,2 metros	Nave de inicio solo 2 pasadas completas

Tabla II. Naves a simular con "Full Mission". Naves en la base de datos del simulador CIMAR.

Las simulaciones se iniciaron en abril del 2017. Asistieron los expertos Kirkeros de GHD, Capitán Jorge SILVA y Carlos RECABARREN; el representante de DIRECTEMAR, Capitán de Corbeta PR. Marcelo SÁNCHEZ; el Representante GHD, Invitados APAC y otros que asistieron a las simulaciones y el suscrito como coordinador general.

Se trabajó intensamente con el encargado del simulador el Capitán de Navío Sr. Fernando CAMUS, el cual posee gran experiencia en estos trabajos y con todo su equipo técnico. Yo tenía experiencia en este simulador y otros que había ejecutado en mi carrera de Práctico y este desafío ha sido el mayor que he efectuado en toda mi carrera, por las variables técnicas que se presentaron, la gran cantidad de pasadas que había que efectuar y el trabajo humano.

El proyecto en el simulador se inició en noviembre 2016, ya que había que modelar el nuevo escenario de 150 metros de ancho. La empresa GHD había realizado el trabajo de sondaje preliminar y ya tenía modelado el nuevo escenario en una carta especial topográfica georreferenciada satelitalmente. Esta carta tuvo grandes problemas para adaptarla al simulador. El técnico de CIMAR Sr. Fernando BÁEZ

realizó grandes esfuerzos técnicos para modelarla y, afortunadamente, su compañero de trabajo el técnico Sr. Esteban MIRANDA, le informó que existía una carta del Instituto Geográfico Militar (IGM) del área, georreferenciada satelitalmente y era posible adaptar en ella el nuevo escenario.

La carta náutica del SHOA del canal Kirke no está georreferenciada en forma satelital y se usó solo como referencia. Fernando BÁEZ trabajó con la carta del IGM, modeló el nuevo escenario de 150 metros y colocó todas las nuevas enfilaciones, boyas y ayudas a la navegación que eran necesarias. El suscrito trabajó codo a codo con los técnicos, para modelar las ayudas a la navegación y los datos geográficos del lugar. Las ayudas a la navegación fueron indicadas preliminarmente, el 2016, por el Depto. de Señalización Marítima de la DIRSOMAR. A principios del año 2017, ya se tenía un nuevo escenario del canal Kirke, con un ancho de 150 metros con 15 metros de profundidad en el paso Kirke con las ayudas a la navegación que eran necesarias. Es un escenario ideal y muy bueno para navegar grandes naves por el paso. Se probaron unas naves preliminarmente para chequear el escenario, encontrándolo apto y seguro. Ahora había que probar las naves del proyecto.



Vista del simulador de naves "Full Mission".

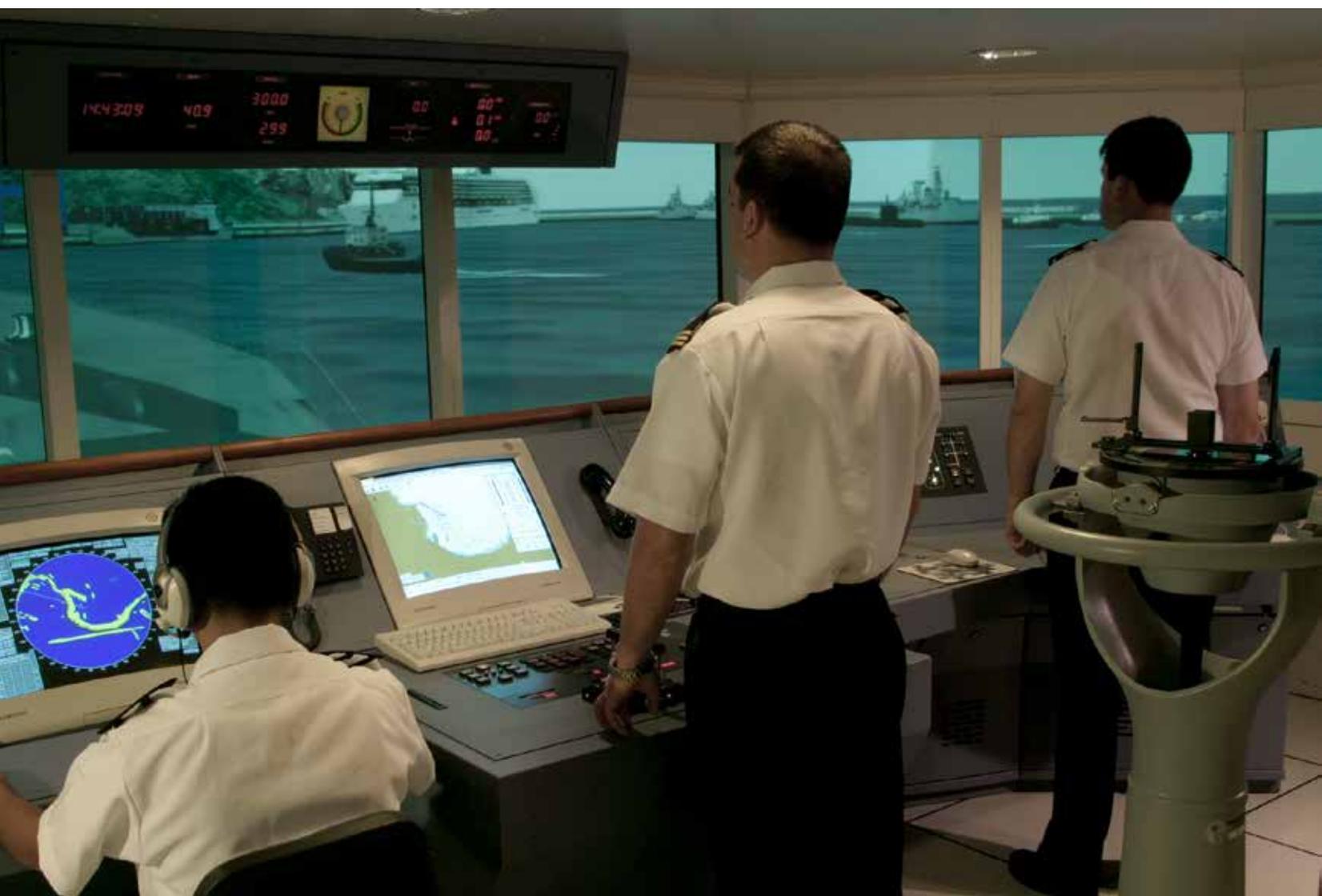
Las simulaciones se iniciaron en abril del 2017, con todo el staff de expertos Kirkeros. Se efectuaron 12 pasadas con cada nave con variedad de parámetros atmosféricos, vientos hasta 25 nudos y variadas corrientes a favor y en contra hasta 2,5 nudos. Las personas que conocen el Kirke saben que hay mucha corriente en el lugar y de variadas direcciones. Se debe instalar en el paso Kirke, en punta Restinga y punta Pasaje, un correntómetro tipo ATON² (está en el proyecto de Señalización Marítima), que indicará la corriente del lugar. Debe pasarse con poca corriente o con la estoa (parada de la corriente) por el tamaño de las naves.

Un tema bueno de mencionar es que no había en la base de datos del simulador de CIMAR, un buque de turismo de pasajeros de 240 metros de eslora. Se consultó a otros simuladores y no lo tenían. Debía simularse dicha nave ya que estaba en las bases y GHD tenía que entregar la fase del simulador al man-

dante GORE Magallanes en mayo de 2017. Me llamó por teléfono don Fernando CAMUS el 3 de abril, e informó que Esteban MIRANDA se había contactado con la agencia de naves del buque de pasajeros "ZAANDAM" que recalaba a Valparaíso el día 4 de abril, o sea, al día siguiente.

Fuimos con Esteban a la nave y logramos obtener los parámetros técnicos necesarios que se requerían para modelar la nave (Planos, 4 hojas de datos técnicos). Esteban trabajó arduamente para modelar la nave y en junio ya estaba lista para probarse. Se efectuaron en junio las 12 pasadas de la nave de pasajeros de 238 metros de eslora con los expertos Kirkeros y se terminó toda la fase del simulador. Ahora GHD las enviará al mandante GORE Magallanes, para que la remita a DIRECTEMAR y se analicen dichas pasadas, determinando cuales naves pueden pasar, con las ayudas que sean necesarias y los parámetros de seguridad que se requieran.

² Sistema ATON: U.S.A. Boyas medidoras de datos meteorológicos, hidrográficos, de posición y otros. Pueden medir también datos de corrientes, olas, viento.



Simulador de Navegación de CIMAR.

Vale hacer notar que este trabajo del simulador, no hubiera sido posible sin el esfuerzo de sus técnicos y coordinación entre todos. Fue un gran trabajo de equipo, logré conocer muy bien como es un simulador, cómo se construyen los escenarios, el gran esfuerzo técnico que se requiere y la alta preparación que posee CIMAR. Tuvimos dificultades, días muy buenos y algunos no tan buenos. Debo agradecer a todos. Al Jefe del Simulador Almirante CORTHON, que tomó el mando en marzo 2017, al Comandante Fernando CAMUS por su esfuerzo desplegado, gran cooperación y paciencia para soportar mis peticiones y, al equipo técnico de muy alto nivel que existe, Fernando BÁEZ, Esteban MIRANDA y Héctor ORELLANA. También al equipo de GHD. Gracias a todos por su cooperación.

NATALES ya tiene su nuevo paso simulado para que lleguen naves de turismo. Las Torres del Paine las esperan. Es un gran paso adelante en el progreso marítimo de Magallanes.

Colaboración: Litoral Víctor TRINCADO Cerón



HISTORIAS DE FAROS



Ilustración: Eric Uribe S.

Vivíamos el mes de septiembre de 1994 y me encontraba a cargo del Centro Zonal de Señalización Marítima de Puerto Montt, cuando se recibió la información que el Subjefe del Servicio de Señalización Marítima, concurriría a pasar una inspección al centro zonal de Puerto Montt, principalmente a los faros habitados y en especial al faro Guafo, en razón a que la última inspección había sido realizada hacía más de una década por parte de alguien externo al Centro Zonal, por lo que según el Servicio era imprescindible visitar el faro.

Considerando lo anterior y que entre el 6 y 10 de septiembre se efectuarían los relevos del personal del faro vía buque naval y, teniendo presente, que ese viaje daba el tiempo necesario para la inspección y regresar en el mismo buque, se determinó realizarla en esa fecha.

Lamentablemente, la fecha para cumplir la inspección no podía ser muy precisa como para asegurar una visita inspectora en una fecha determinada y con tiempo limitado, ya que el momento del reaprovisionamiento dependía del tiempo meteorológico y la utilización del medio naval. Tanto fue así, que efectivamente se postergó el viaje del buque por una semana, no coincidiendo con la data de la inspección.

No obstante, y pese al esfuerzo hecho para aplazar la fiscalización o eliminarla, se dispuso efectuarla de todas formas y con fecha 5 de septiembre llegó la esperada Comisión, donde además se juntarían dos compañeros de curso, el "inspeccionado y el inspector", una razón más para agotar los medios y de todas maneras concurrir al faro como fuera.

Considerando la lejanía del faro "Guafo", que como todo marino conoce, se encuentra ubicado en el islote del mismo nombre en la boca W de la entrada al golfo del Corcovado, entre la isla Grande de Chiloé y el sector de las islas Guaitecas y, además del corto tiempo que disponía el inspector, máximo tres días, era necesario recabar algún medio aéreo de ala rotatoria para concurrir al faro.

Con el fin de agotar los medios se requirió al Mando naval el apoyo de un helicóptero, pero lamentablemente no estaba disponible el Naval-42 (helicóptero naval), por lo cual se solicitó la venia al Mando para hacer coordinaciones directas con otra Institución, ocasión en que se pensó en la FACH, y tal vez en algún carreta "hecho en las cañas" de conmemoración institucional. Fue así que, efectivamente, el carreta era el segundo del "ALA", quien consultado y como gran amigo, gestionó con su propio mando la facilitación de un helicóptero.

Después de un breve tiempo sin noticias al respecto y ya pensando en olvidarse de la visita al faro e

incluso cambiarla por algo más terrenal como el faro Corona, en las últimas horas del 10 de septiembre de 1994, se recibió la mágica llamada, era el carreta de la FACH:

—Estimado, después de insistir con mi jefe, autorizó el uso de un helicóptero para el 12 de septiembre, único día, y si no se hace en esa fecha ya no podrá ser otra.

Por tal efecto no quedaba más que tirarse a la piscina, y le contesté afirmativamente.

Conversando con mi otro carreta (el inspector), le informé que se hacía el viaje el que solo podría ser suspendido por fuerza mayor; acto seguido él respondió:

—Guatón, yo tengo que regresar a más tardar mañana.

—Carreta, lo siento, pero conseguirse un "helo" de la FACH es como agarrar un ánima, así que por favor cambia el pasaje; nos vamos a Guafo el 12 y regresamos en el buque el 13, fecha que coincide con la fecha del reaprovisionamiento.

Pero el inspector retrucó:

—Guatón ¿estás seguro de que el buque hace el reaprovisionamiento y no se atrasa?, yo por ningún motivo quiero pasar el dieciocho en el faro.

—Por supuesto, carreta, yo tampoco quiero pasar el dieciocho en el faro —aseguré.

El día 12, muy temprano, nos encontrábamos en la losa de la FACH en el Aeropuerto del Tepual, con muda para un máximo de 2 días, listos para embarcarnos en un "helo Bell" de la Fuerza Aérea con un piloto del grado de teniente, acompañado de un suboficial, ambos de la azul Institución. Después de las presentaciones, saludos y agradecimientos al carreta FACH, todos a bordo, despegamos rumbo a Quellón para repostar combustible y posteriormente al faro. Durante el vuelo nos dimos cuenta lo buenos que son nuestros pilotos y nuestras aeronaves.

De partida el "helo" FACH tenía algunas filtraciones de aceite por la turbina y además lo que más nos llamó la atención, fue que durante el vuelo, después de la típica pregunta del piloto ¿están bien?, escuchamos —Viejo, anoche no dormí bien así que toma el bicho y me despiertas al llegar a Quellón... A continuación, nuestro piloto zzzzzzzz. Después de aproximadamente 1 hora con 30 minutos llegamos a Quellón donde aterrizamos en el aeródromo donde habían unas personas con dos bidones azules, los que supuestamente tenían combustible, el que fue trasvasiado al "helo" por el "Sufi" mediante una bomba manual de reloj, lo que nos sorprendió, ya que siempre nuestros pilotos hacen previamente un análisis al combustible que repostaban.

Posteriormente, seguimos nuestro vuelo vía pleno Corcovado, directo al faro, al que recalamos aproximadamente después de 25 minutos de vuelo, aterrizando en el improvisado helipuerto del faro, nos recibió la dotación de la ocasión, al mando del S.O. (F) Vera, quien como siempre tenía preparado un tremendo desayuno y por supuesto impecable su repartición, hasta los perros peinados y lavados nos saludaban. Nos dio parte e invitó a todos al recorrido de reconocimiento principalmente a nuestros pilotos FACH.

La primera sorpresa del SO fue cuando desembarcamos nuestros bolsos y el piloto comentó:

—Gracias mi "Sufi" pero no tenemos mucho tiempo, el cielo se está cerrando y no queremos quedarnos aquí, solo vinimos a dejar a los Capitanes y nos regresamos solos.

Sorprendido el jefe del faro me comentó:

—O sea que se quedan, mi Capitán. Le dije que sí hasta la llegada del buque, más o menos el 13.

—¡Será, pues!, camas hay, comida no mucha, pero también... —comentó el S.O. Vera—.

Y continuamos con la visita al faro. Después de un acucioso recorrido y con placentero asombro por parte de las visitas, entramos al comedor del faro y

podimos apreciar un desayuno con brazo de reina, huevos con jamón, queque, mermeladas caseras y el rico e infaltable pan del farero, calentito.

Asombradas nuestras visitas y después de los comentarios típicos: ¿dónde compran el pan, quién les cocina? y otros, el piloto del "helo" mira a la pared y se fija en el cuadro del Sgto. Aldea y con mucho asombro dice:

—¡Miren, no!, que impresionante encontrarme aquí en el faro una foto de RASPUTÍN, nunca me imaginaría que los fareros lo admiraran.

Casi en silencio y muy al oído, se acerca el SO Vera y le dice:

—Mi Teniente, ese es nuestro gran héroe el Sgto. Aldea, quien integró la dotación de los héroes de Iquique en la "Esmeralda".

Un silencio sepulcral reinó en la sala y, posteriormente, una gran carcajada, poniéndose rojo el piloto y disculpándose por la equivocación.

Después de un desayuno muy ameno aparte de contundente, despedimos al "helo" FACH con su dotación y nos instalamos en nuestros respectivos camarotes, para posteriormente iniciar la inspección por parte del Subjefe del Servicio. Finalizamos ese día muy cansados, terminamos con la inspección, la que sin duda había tenido pleno éxito, y nos quedamos a la espera de noticias del buque que vendría a hacer los relevos y de su recalada al otro día, aunque a esa hora no se tenía noticia alguna.

Sin embargo y tal como lo había presagiado el piloto del helo, ya el tiempo se estaba echando a perder. Fue tanto así, que a las 3 a.m. ya teníamos en el faro mucha lluvia y con un viento que no nos dejaba dormir, que alcanzaba rachas de 80 nudos, empezando la incertidumbre sobre la concurrencia del buque de relevos.

Ya al otro día, el temporal seguía y con mayor intensidad y de acuerdo a un mensaje prioridad, se



Faro Guafo

nos informaba que por condiciones de mal tiempo, el zarpe del buque quedaba suspendido hasta nuevo aviso, agrandado la incertidumbre del regreso. No obstante, la oportunidad de vivir la experiencia del aislamiento era muy buena, más aún que permitía sentir la angustia de los fareros por salir después de 6 meses en período de aislamiento, además de conocer personalmente la vida en el faro, nos permitió hacer todas las actividades de rutina y comprobar la autodisciplina y el temple de nuestro personal de faros.

Ya en la tarde del día 13 y viendo que el temporal seguía con su misma fuerza, el Inspector empezó hacer coordinaciones, indicando que no tenía fecha aún de retorno a Valparaíso, todo a través de comunicaciones radiales con Puerto Montt radio.

Durante el día 14 de septiembre, en la tarde, se comunicó con nosotros personalmente el Sr. DISNACHIL, quien nos indicó que aún no podían precisar el zarpe del buque pero que no nos preocupáramos ya que él personalmente se encargaría de avisar a nuestras familias y mandos, informándonos nuestra situación de aislamiento y que estábamos muy bien.

El día 15, aún sin noticias de la concurrencia del buque, la inquietud aumentaba y empezaban los repudios mutuos:

—Guatón, tú me aseguraste que nos sacaban.

—Carreta, cómo se le ocurre hacer una visita inspectiva a los faros aislados en esta fecha...

Y en esos momentos salió del Inspector el secreto:

—Guatón, estoy de cumpleaños el 17 y me tienen preparada una fiesta.

Lo cual alcanzó a escuchar el "Sufi", quien le dice:

—No se preocupe mi Capitán que aquí también se lo celebramos con los restos que quedan.

Así pasamos otro día más encerrados en el faro, solo con actividades dentro de la repartición, ya que el viento seguía muy fuerte y no permitía salir para afuera, realmente el temporal se hacía sentir como parte de la inspección.

El 16 de septiembre, ya teníamos vistas todas las películas VHS y también habíamos aprendido a hacer pan y queques, muchos juegos de ping pong y algunas prácticas de guardia de CTM y radio escuchas, claro que con el temporal no pasaba ni el alma, pero sí servía para escuchar las viejas historias de fantasmas que contaba el "Sufi", ayudado por las agraciadas mentiras que aportaban su dotación, lo que a pesar de eso, agregaban alguna inquietud que no nos permitía el sueño continuo (*mucho miedo*), sumado al cantar del viento y al crujido de la vieja casona del faro.

—Carretita, avise a través de Puerto Montt radio, que no llegará para la fiesta de cumpleaños y que lo pasará en compañía de todos nosotros en el faro Guafo —le dije tempranito el día 17, junto con darle un tremendo abrazo y felicitarlo por la experiencia envidiable que tendría, pero además, como regalo, le conté que habían avisado que hoy zarpaba el PSG "Morel" con ETA 180700 h faro Guafo, agregando que el dieciocho lo pasaríamos navegando o en faena de reaprovisionamiento.

Después de un rico desayuno de cumpleaños, con torta y canto, el tatita Dios mejoró el tiempo entregándonos un lindo día de sol, lo que nos permitió apreciar lo hermoso del faro y la inmensidad del océano, sumado a un considerable oleaje que azotaba la costa de la isla, lo que presagiaba una muy buena ventana,

tanto de tiempo como de mar, para materializar el reaprovisionamiento del faro el día 18 de septiembre de 1994.

Ese día no podemos negar que fue una mezcla de angustia, alegría y pena. A pesar del poco tiempo que permanecemos en el faro, sentíamos que fue la mejor revista inspectiva realizada, estaba no programada, que nos permitió conocer el trabajo, sentimiento, temple y autodisciplina de nuestro personal de faros, que resultó una revista excelente a pesar de que contribuimos a dejar los stock de alimentación casi en cero. No obstante, el Suboficial Vera con su dotación preparó una entrega como siempre, impecable.

Finalmente, llegó el esperado buque a la hora que estaba dispuesto y nosotros estábamos preparados, al igual que el personal de la dotación ya lista en el muelle recibiendo los relevos. Con gran sorpresa para mí, al mirar a la cubierta del buque, vi que como pasajero, mi amigo Reinaldo, Comandante del Buque, había traído a mi hijo Víctor, alegría que selló esta maravillosa experiencia junto a mi gran amigo y carreta, el Subjefe del Servicio de Faros de la época, estaba llena de experiencia, satisfacciones y lo mejor aún haber podido permanecer estos siete días aislados en el faro, agradeciendo sin duda al SO. Vera y a su dotación por la experiencia vivida.

Colaboración: Litoral Víctor RUIZ Fernández





LA MISTERIOSA Y DESCONOCIDA HISTORIA DEL PONTÓN "LIFFEY"



HMS "LIFFEY"

El presente ensayo, recopilado de antecedentes ya existentes, es el resultado de la investigación efectuada por el autor durante sus años en servicio activo como Capitán de Puerto de Mejillones, al que cumpliera transbordo en noviembre de 1997 y que, estando en aquel puerto, recibe como presente una fotografía histórica del HMS "LIFFEY", ya anclada en la bahía de Mejillones...

DATOS PRELIMINARES

Similar a los numerosos viajes de aquellos navegantes descubridores y conquistadores y que luego debieron ser los protectores de sus propias conquistas, los Imperios más importantes mantenían colonias en África, Asia y por supuesto en nuestra América. Ingleses, franceses, españoles, portugueses y holandeses, entre otros, debieron seguir visitando sus territorios conquistados para resguardar sus intereses.

Las flotas de guerra tuvieron que ser necesariamente modernizadas y las llevaron a realizar viajes interminables por el mundo. A fines de 1860, Gran Bretaña había alcanzado el cenit de su Imperio y necesitaba un significativo ejército y armada. La revolución industrial estaba haciendo un impacto dramático sobre la tecnología disponible, sobre todo para los ejércitos. Se comenzaron a fabricar novedosos proyectiles incendiarios, los buques mantuvieron la navegación a vela pero comenzaron de a poco a considerar motores a vapor (navegación mixta), con propulsión de tornillo de acero (aleación de gran descubrimiento); muy pronto apareció el primer buque (inglés) con casco de acero, el HMS "Warrior" construido en 1859, cuando todavía la mayor parte de las flotas mantenían buques de madera. No por ello, ninguna armada suspendería la fabricación de fragatas y corbetas de madera. En algún momento, se creyó imposible que flotaría un buque de fierro.

En el frente político inglés, la nueva administración liberal de 1868, había iniciado un ambicioso plan de reducción de sus fondos públicos disponibles para los servicios de apoyo al Imperio Británico. En el presupuesto de 1869, lord Hugh CHILDERS se vio obligado, en gran parte por la molestia del Almirantazgo, a reducir de 17.000 a 11.000 el número de hombres extranjeros en servicio apostados en las colonias. Ello provocó el inmediato regreso de muchas naves. Este mismo presupuesto, en gran parte se debió ajustar para disipar las preocupaciones mantenidas por el Imperio Británico y, a instancias del propio Almirantazgo, el mismo lord H. CHILDERS aprobó una estrategia para crear rutas por el mundo, las que inspeccionarían las colonias de su Majestad.

Es bajo este contexto, que la Cámara de los Lores del Almirantazgo, crea y organiza el llamado Escuadrón de Veleros ("Flying Squadron"), el cual se apoya en la importancia de:

- Demostrar la capacidad de los buques de madera.
- Mostrar la bandera británica en diversas partes del mundo.
- Fomentar el interés por pertenecer a la Marina Real y fortalecer la instrucción de los marineros a bordo.

Bajo el mando del almirante Geoffrey T. HORNBY, un escuadrón compuesto por cuatro fragatas y dos corbetas, zarpan de Plymouth en junio de 1869, con un plan de regresar a su país en noviembre de 1870 y consideraba una travesía por todas las colonias que poseía el Imperio en el mundo, distribuidas en 17 puertos y una ruta de navegación de 53.000 millas.

El escuadrón se componía de las cuatro fragatas de madera: el "Liverpool", con 515 hombres a bordo, la "Endimión" con 485, la "Phoebe" (desde Río de Janeiro) con 515, además de 545 hombres embarcados en el HMS "Liffey"; las corbetas eran la "Scylla" con 275 hombres y la "Barrosa" con igual dotación. En total 2.556 hombres, de los cuales 1.763 eran oficiales y el resto de la tripulación con 418 marineros y 371 infantes de marina (*esta suma no calza, pero es lo que entregan los textos originales..., estarían faltando

4 hombres pero que podrían ser los 4 capitanes de las fragatas).

El escuadrón tendría la misión de visitar colonias distantes, con excepción de las de Sudamérica, India y el Mediterráneo. También la dotación consideró 256 niños y jóvenes, embarcándose 24 en el puerto de Madeira, 70 en el Cabo, 41 en Australia y otros 121 sin especificar.

El gran crucero finalmente zarpa con las siguientes fragatas: HMS "Liverpool" (1860), **HMS "Liffey" (1856)**, HMS "Endymion" (1866) y HMS "Phoebe" (1848) reemplazada en Bahía por la fragata HMS "Bristol". Componían el gran crucero además, las corbetas: la HMS "Pearl", reemplazada en Yokohama por la HMS "Barrosa", la HMS "Charybdis" (reemplazada en la bahía de Esquimalt – Canadá - por HMS "Scylla") y por último la corbeta HMS "Satellite" (reemplazada por HMS "Charybdis" en Valparaíso). Siempre hubo dos corbetas en la navegación.

De acuerdo a su bitácora, en su recorrido por los 17 puertos, 12 marineros mueren por enfermedad o muerte natural, 16 caen por la borda durante tormentas, otros 12 mueren en accidentes a bordo y otros 36 quedan inválidos o con lesiones graves en el viaje. Otros 210 hombres desertaron durante travesía, ocurriendo la más grande en Melbourne (Australia) donde desertaron 150.

OTRAS MISIONES DEL HMS "LIFFEY"

Tres veces es destinada a misiones de guerra, la primera al Mediterráneo, la segunda dentro del Mediterráneo hasta las Indias occidentales y la tercera en Europa; sin embargo, en comisión del Almirantazgo, se le destinó a labores de inspección de las colonias, entre ellas las siguientes:

Su primer servicio fue de seis meses alrededor de la costa de Irlanda, regresando después a Inglaterra. Es equipada luego para una expedición hacia el Báltico, con una dotación al mando de Sir Charles WYKE, plenipotenciario en la Corte de su Majestad en Dinamarca, Copenhague. La "Liffey" zarpa desde Copenhague hacia Cronstadt y después regresa a Inglaterra, siendo destinada por un tiempo como parte de la Guardia de Honor de la reina en Cowes.

El 30 de septiembre de 1868 dejó Inglaterra para dirigirse hacia Panamá, con 170 tripulantes para inspeccionar colonias al occidente. Pasó a Jamaica y desde allí a las Bermudas, donde recibió órdenes de regresar a Inglaterra. En enero de 1869, llegó a Plymouth y es enviada a integrar la flota del Canal de la Mancha. A su regreso y al mando del capitán J.O. JOHNSON, se incorpora al citado escuadrón de veleros.

En sus ochenta años de vida deambuló entre continentes y mares diversos. Cientos de escaramuzas le tocaron vivir. Destinada para combatir, nunca lo hizo. Su construcción se había iniciado en 1846 y con sus 30 cañones nunca tuvo la oportunidad de participar en combate alguno.

Fue la primera que llevó un diseño mixto entre velero y buque a vapor, sirvió a la Escuadra Inglesa de Oriente en 1869, participando en la travesía del "Flying Squadron" (1869) para inspeccionar las colonias inglesas que existían en los cinco continentes y fue buque insignia del capitán Robert GIBSON. Surcó tres veces el Mediterráneo, también lo hizo por los mares de Irlanda y el oeste de Indias; no menos importante fue su navegación por el Báltico. Llegó a los mares del sur, islas Falkland ya casi al final de sus días, para ser destinada como "Buque correccional", habilitándole numerosos calabozos y otros recintos de reclusión a bordo.

Estando allí, recibe la orden de relevar a un viejo velero apostado en Coquimbo para servir de buque-hospital a la Flota del Pacífico Sur (1880). En 1891 es enajenado por la Marina Real, siendo adquirido por un naviero de Coquimbo, John Mac AULIFFE, quien lo convierte en su hogar, viviendo con su familia a bordo y además en oficina para sus negocios de proveedor y agente Marítimo hasta 1911. Esta incipiente agencia funda en 1965 la reconocida Agencia Ian Taylor & Company, año en que es adquirido por la firma Buchanan & Jones y Compañía Mejillones, con su centro de operaciones en los terrenos del actual camping sindicatos de CODELCO.

CARACTERÍSTICAS DE LA NAVE

La "Liffey" era una fragata británica de la clase Constance, al igual que sus otras cinco gemelas, las HMS "Constance", la HMS "Arethusa", la HMS "Octavia" y la HMS "Sutlej", siendo las últimas exponentes de veleros construidos para la Marina Real; sin embargo, fueron reconvertidas a propulsión a vapor con hélice.

Construida en 1855, la "LIFFEY" era por tanto la clásica fragata de tres palos y artillería dispuesta en batería, es decir, colocadas en cureñas de madera apuntando hacia los costados; su armamento principal se componía de treinta cañones, con seis de 64 libras en la cubierta superior y el resto en la cubierta inferior compuesta de cuatro cañones de 7 pulgadas de calibre y veinte de 8 pulgadas de retrocarga. Cargaban también dos cañones de 12 libras y uno de 9 para las embarcaciones menores, además de otro de 12 libras usado como cañón de desembarco. Pese a su aspecto anticuado, la "LIFFEY" cargaba también artillería transicional, mezclando antiguos cañones de ánima lisa, reformados a cañones estriados, aumentando alcance y precisión.

Este soberbio buque inglés, enteramente de madera fina – ciprés, tenía un porte de 2.654 toneladas y una fuerza de arrastre de 600 HP. La quilla fue colocada en 1805, pero no se terminó hasta 40 años después. Luego es reacondicionada en 1845. Sirvió en la Escuadra Inglesa de Oriente hasta 1869, siendo enajenada por la Marina Real en 1891.

EL HMS "LIFFEY" Y SUS ÚLTIMOS AÑOS EN MEJILLONES

Desde 1911, el HMS "LIFFEY" ancla definitivamente en la bahía de Mejillones, realizando su última navegación para servir a la compañía naviera "English Lomas". Vendida por esta última, es destinada a servir como pontón de pertrechos logísticos, administración y habitaciones para los funcionarios de la naciente compañía salitrera, salitrera "El Loa", de los socios Buchanan & Jones.



A inicios de los años 30, sobrevino la crisis salitrera y atrás quedó la imagen que adornaba la bahía con su reluciente característica de misterios y sus noches de fiestas, actividades que se realizaban a bordo y que fueran tan comentadas en la comunidad mejillonina.

Al cerrar la salitrera y como consecuencia también Buchanan & Jones, el buque es rematado a la firma Ian TAYLOR (nieta del armador Mc AULIFFE), siendo vendida en parte como leña para la fundición del ferrocarril. Sus restos tuvieron distintos destinos, que entre los más relevantes se puede mencionar los que se encuentran en las oficinas de la Agencia I. TAYLOR en Valparaíso (la rueda de gobierno doble con sus bitácoras).

Por otra parte, en un sitio destacado del Museo Marítimo Nacional, se encuentra la cabeza del mascarón de proa, la que fue donada por Don Juan Pablo BARROILHET el año 2013, este tiene la forma de una mujer coronada por tréboles, en directa alusión al río



Mascarón de proa del HMS "LIFFEY"

LIFFEY ubicado en Irlanda y probablemente fabricada en madera de alguna conífera. El mascarón fue pintado de blanco sobre sus tonos originales. Pese al paso del tiempo, conserva la belleza y delicada talla de su autor. En Mejillones... quedaron solo recuerdos.

Esta historia siempre ha sido interesante porque lleva algo de misterio en su interior. El guerrero terminó prácticamente en astillas en Mejillones. Finalmente se hundió en la década de 1930 ante el deterioro extremo de su casco.

Existe información de palabra de quienes vivieron parte de esa historia, como es el caso de don Juan ARAYA, ex empleado y jefe de la oficina técnica, quien dejó escrita su investigación, la que se encuentra actualmente en el Museo Municipal de Mejillones. Otros vestigios de la historia de quien fuera el último administrador y que le correspondió el remate y venta de los últimos restos de esta nave, fue don Juan FONTANÉS, a su vez hermano de las antiguas profesoras de la escuela N° 21, las Srtas. Eva y Guillermina FONTANÉS. La familia FONTANÉS vive en Antofagasta y posee interesantes fotografías de la nave, como también unas ventanas laterales de popa que aún se mantienen en el patio.

También en Antofagasta existen descendientes del capitán que la deja finalmente anclada en la bahía de Mejillones a principio del siglo XX, el capitán sueco George MELLINS, quienes mantienen una tela (pintura) de su abuelo y una maqueta del buque, que hizo el propio capitán.

Otros datos... El remate fue un total fracaso ya que la madera no fue muy bien apetecida por lo dura que era, no se podía cortar y además era muy pesada. Don Juan ARAYA comentó que hizo su cama matrimonial con esa madera. Las vigas más grandes fueron utilizadas por el ferrocarril para piso en los diferentes talleres. Más de algún ferroviario se acordará de que los pisos en los talleres eran de unos tablones muy gruesos.

Entre lo místico de esta historia, se cuenta que cuando se desarmó el barco, entre las vigas apareció una carta de un oficial inglés que le había escrito a su madre en Inglaterra y que por algún motivo nunca le envió, en ella le mencionaba que el barco sería trasladado desde las Falkland a Chile, donde reconocía un país inhóspito y lleno de indígenas.

La Compañía Salitrera "Loa" era dueña del barco, la que a su vez estaba asociada a los industriales B&J. Las instalaciones de esa compañía estaban un poco más poniente de lo que es hoy el camping CODELCO. El que visite los alrededores, en la playa, se podrá dar cuenta que en el lugar hay todavía algunos vestigios de lo que fueron sus muelles y algunos cimientos dispersos.

AGRADECIMIENTOS

En primer término al Sr. Pedro SUÁREZ y familia, destacado comerciante del puerto de Mejillones y Antofagasta a quien se hace el debido reconocimiento por haber sido el gestor de la entrega de la fotografía que motivó esta investigación.

Al Profesor Marco Fernández del Museo Marítimo Nacional, que aportó información relacionada con el mascarón del HMS "LIFFEY".

Finalmente, a don Eduardo VARAS, Agente de la Agencia Ian TAYLOR & Company en Valparaíso, que permitió obtener interesantes testimonios de la nave.

REFERENCIAS

Información Archivo Digital Museo Marítimo Nacional.
Blog de Mejillones (www.mejillones.bligoo.com).
www.historiando.bligoo.cl

*Colaboración: Litoral Erick ZAPATA Cataldo
Capitán de Puerto Mejillones
4 Nov. 1997 / 14 Feb. 1999*



UN TRASBORDO INOLVIDABLE



Cuando pasan los años y empezamos a recordar algunos hechos del pasado, que hoy parecen casi irreales o poco creíbles para las nuevas generaciones, nos resulta difícil contarlos o rememorarlos a la luz del presente.

En 1969, mi esposo se desempeñaba en la Gobernación Marítima con el grado de Teniente 2°, lugar donde pese a la estrechez económica, pasamos gratos momentos y compartimos con un grupo de oficiales y sus familias con quienes conformamos un grupo muy unido. A fines de ese año, nos llegó la noticia de que debíamos irnos a Chile Chico, donde mi esposo se desempeñaría como Capitán de Puerto.

En esa época los sueldos eran muy bajos y había que hacer magia para llegar a fin de mes, aún más con dos niños chicos; por lo tanto, nos alegramos con la destinación, porque el sueldo casi se duplicaría, por el porcentaje de zona que correspondía por ser un lugar alejado y aislado.

Como era lógico empezó el embalaje de nuestros enseres, los que serían embarcados en un avión de carga, llegando a Chile Chico sin inconvenientes. Recuerdo posteriormente nuestra sorpresa, al conocer la noticia de regreso a Puerto Montt, el avión sufrió una

falla cayendo al mar, aunque con la fortuna de que no hubo víctimas. Es decir, estuvimos a punto de quedar sin nuestros enseres, en un lugar donde nos habría sido imposible adquirirlos y donde además estaban todos nuestros recuerdos, fotos, entre otros.

Llegó el momento de partir desde Puerto Montt y, por supuesto, en un avión pequeño (DC-3) ya que no había otro tipo de transporte que pudiera aterrizar en ese pueblo, el que durante el vuelo se movía mucho y crujía entero.

Nuestros hijos, debido al movimiento del avión, iban muy asustados y decían “afirmame, mamita” y, en ese momento, aparecía mágicamente la maravillosa y poderosa mano que, a pesar de tener el mismo susto que los niños, para los ojos infantiles hacía desaparecer el ruido y los movimientos, amignorando su temor.

Finalmente llegamos a Balmaceda para luego, se supone, continuar el viaje a Chile Chico, pero el avión no pudo continuar debido al mal tiempo en el puerto de destino.

Desembarcamos y nos dirigimos al único hotel del pueblo para almorzar, con la esperanza de que

en cualquier momento pudiéramos continuar el viaje. Como pasaba el tiempo, pedimos una habitación y cada uno se recostó con un niño, con el propósito de calmarlos y hacerlos entrar en calor, ya que la temperatura era muy baja. Además y considerando que durante el vuelo hacia Chile Chico íbamos a sobrevolar por el sector con más turbulencias, por consejo de algunas personas, nos tomamos una pastillas para evitar marearnos lo que nos causó mucho sueño.

La pieza que ocupamos era de madera y el viento se colaba por las juntas de las tablas y algunas de ellas estaban taponeadas con diarios. Pasaba el tiempo y alrededor de las 18:00 horas nos avisaron y ofrecieron la posibilidad de tomar un jeep que había llegado desde Chile Chico, el que había venido a buscar a la hija de un médico, que al igual que nosotros estaba esperando continuar viaje.



Sin pensarlo mucho, aceptamos el ofrecimiento y estando ya en el vehículo, nos informaron que durante el trayecto —de acuerdo a la ruta existente—, había que pasar por un sector argentino (Perito Moreno) y casi al llegar a Chile Chico deberíamos cruzar un río. Como ya estábamos iniciando el viaje no lo analizamos mucho, pensando que en esos lugares era difícil que nos controlaran. A todo esto, las pastillas para el mareo estaban surtiendo efecto e íbamos muy somnolientos.

Durante el trayecto, el conductor y su acompañante nos hacían bromas nada agradables sobre la posibilidad de ser arrastrados por la corriente cuando atravesáramos el río, pero finalmente pudimos llegar “sanos y salvos” a nuestro destino, siendo ya de madrugada, alrededor de las 2 de la mañana.

Nos dejaron frente a un hotel para buscar alojamiento y nos salió a recibir una señora de edad avanzada que había quedado a cargo, porque su hija había viajado a Santiago. Nos recibió y nos dio una habitación que no era muy comfortable (no había como regodearse) y si mi memoria no falla, tuvimos que preparar las camas. Lo que si recuerdo es que teníamos mucha hambre y le pedimos algo de comer. Respuesta: lo único que tengo es un poco de pan, el que estaba añejo y duro como la piedra.

Tampoco recuerdo qué desayunamos, pero sí sé que nos fuimos rápidamente a conocer nuestra casa y a armarla con los muebles que habíamos enviado previamente. La casa estaba contigua a la Repartición y nuestra primera preocupación fue aprender a encender la cocina de leña, teniendo presente también que además servía para calentar el agua para el baño, es decir, había que olvidarse del gas y el calefón. También la electricidad la daban solo ciertas horas del día, hasta las 22:30 por lo que había que acostarse temprano.

El pueblo era hermoso y su gente muy agradable y cariñosa. Tenía cosas pintorescas como, por ejemplo, que una vez a la semana se exhibía una película, generalmente mejicana, en el gimnasio ubicado cerca de la plaza, lo que se constituía en un acontecimiento social, y asistía la casi totalidad de los habitantes. Había que llevar un cojín y un chal para sentarse en las graderías. No recuerdo si pagábamos por la entrada, pero vimos muchas películas ya que era nuestra única

entretención, considerando además que en esa época no había llegado la televisión al pueblo.

También recuerdo que próximo a Pascua de Resurrección, buscamos infructuosamente huevitos de chocolate y por lo tanto había que ingeniárselas para que el conejito se hiciera presente para nuestros niños. Es por eso que a medida que ocupábamos los huevos de gallina, los vaciábamos con una aguja para que quedaran enteros y cuando ellos se iban a dormir, los pintábamos con caricaturas de Disney, para posteriormente llenarlos con caramelos. Hasta el día de hoy, adultos ya, recuerdan que son los huevitos más lindos que recibieron en su vida.

Otra tarea que realizaba mi esposo, era el control de la leña, ya que como señalaba anteriormente, ese era prácticamente el único medio para cocinar y calefaccionarse y como la leña era muy escasa —porque el pueblo está en la pampa donde no había mucha vegetación como arbustos y árboles— era necesario traerla en lanchas por el lago General Carrera desde otros lugares como Puerto Sánchez, Puerto Guadal y otros.

Debido a esa situación, la Capitanía de Puerto controlaba la llegada de la leña y la distribuía entre las personas que se habían anotado previamente, en un registro creado para esos efectos, lo que en ese tiempo era una actividad muy importante para todo el pueblo.

Antes de viajar, fuimos advertidos que en invierno escaseaban los víveres, debido al mal tiempo, las malas condiciones de los caminos y los pocos medios de transporte. Debido a ello, nos aprovisionamos de los principales artículos de primera necesidad, no perecibles, con el propósito que nos durara a lo menos un año, los que posteriormente, durante la Unidad Popular, nos fueron de mucha ayuda cuando empezaron a escasear los víveres.

Pero todo lo que habíamos planificado y que iniciamos con mucha ilusión, se vio interrumpido por una enfermedad que afectó a mi marido, donde debimos, por consejo de los médicos, partir de urgencia rumbo al Hospital Naval de Valparaíso, y dejar todo nuestros enseres y víveres guardados en la casa cerrada.

Pasó el tiempo y luego de la hospitalización que duró dos meses, por decisión de los médicos no pudimos regresar a Chile Chico, permanecimos el resto de año en Viña del Mar en casa de familiares y luego, a fines de año, nuestro nuevo destino fue la Capitanía de Puerto de Quintero.

Por esa razón, había que regresar a Chile Chico a entregar el cargo y embalar nuestros muebles y demás bártulos para traerlos de vuelta, por lo que viajamos con mucha angustia con la esperanza de regresar en un plazo no mayor de diez días, en consideración de que nos alejaríamos por primera vez de nuestros hijos, a quienes dejamos en manos de sus abuelos.

Desafortunadamente, el relevo demoró más de lo previsto y tuvimos que esperarlo casi un mes, con gran desesperación por nuestra parte por estar tanto tiempo sin los niños.

Al fin llegó el momento de partir y aun cuando teníamos los pasajes listo para llegar a Coyhaique desde Chile Chico y luego proseguir viaje hacia Santiago, nuevamente había mal tiempo y estaban suspendidos los vuelos. En nuestra urgencia y desesperación, pensando que además perderíamos el vuelo hacia Santiago, ubicamos y nos embarcamos alrededor de la cinco de la mañana en una lancha que hacía el trayecto entre Chile Chico y Puerto Ibáñez, donde se suponía que podríamos contratar un vehículo para seguir a Coyhaique.

Nuevamente el tiempo no estaba de nuestra parte y era tan fuerte el viento, que en un sector del lago llamado “el julepe”, el patrón no pudo continuar su trayecto y se refugió en un sector abrigado del viento. A todo esto, con el movimiento de la lancha y estando terriblemente mareada, me recostaron en la que supongo sería la cama del Patrón de la lancha. Cuando desperté y miré donde había estado acostada, vi la cama tan sucia y grasienta que era casi repugnante.

Mi marido viendo la situación y sin conocer el lugar, luego de algunas consultas al Patrón, decidió caminar por la pampa, hasta llegar a un lugar para pedir ayuda y transporte. Debe haber caminado alrededor de 2 horas, hasta que llegó a una casa y

desde allí contrató a una persona que a caballo iría a Puerto Ibáñez a solicitar un vehículo que nos pudiera transportar a Coyhaique.

Mientras tanto debió regresar a buscarme y, con nuestras maletas bastante pesadas, debimos emprender el regreso hacia la casa donde nos iría a buscar el vehículo. Afortunadamente dos lugareños que viajaban en la lancha, se ofrecieron para ayudarnos con las maletas a cambio de que los lleváramos en el vehículo que nos transportaría.

Caminamos a campo traviesa por la pampa, entre arbustos y piedras, las que con el fuerte viento, prácticamente volaban y nos azotaban las piernas. Debe recordarse que en esa época no era usual para la mujeres andar con pantalones, así es que quedé con las piernas todas arañadas.

Luego del accidentado trayecto, llegamos a la casa donde esperaríamos el vehículo. Era cerca de las 3 de la tarde; teníamos mucha hambre. Al ingresar a la casa, me llevé un gran susto, salió a recibirnos una niña con síndrome de Down, la que me abrazó y apretó. Por esos años, no había mucho conocimiento de esto y las personas que tenían hijos con ese síndrome, generalmente las mantenían ocultas o alejadas de otras personas. Sin duda, con el correr de los años aprendí a conocerlos y apreciarlos mientras trabajaba en COANIL, dándome cuenta de lo cariñosos que son.

La dueña de casa nos ofreció almuerzo el que aceptamos gustosos, sirviéndonos un plato de arroz con cochayuyo, el que encontramos muy rico (estábamos con mucha hambre). No lo habíamos probado anteriormente y normalmente no ha sido parte de nuestra alimentación. ¿Quién habría pensado comer cochayuyo en un lugar tan alejado de la costa?

Al rato llegó el tan anhelado vehículo y llegamos a Coyhaique, pero debido a la hora las oficinas del aeropuerto ya estaban cerradas. Fuimos a la hostería para alojarnos. Al día siguiente, partimos al aeropuerto para consultar por nuestro vuelo. El encargado de la compañía aérea nos preguntó cómo habíamos llegado desde Chile Chico, no pudiendo creer lo que le narramos. Finalmente, nos informó que el vuelo del día anterior al que no llegamos ¡¡había sido suspendido por mal tiempo!!



Por último nos embarcamos y pudimos continuar nuestro viaje, pero la historia no termina aquí, tuvimos que esperar más de un mes nuestras cosas, porque esta vez venían en camión que tenía que cruzar por Argentina y el paso estaba cerrado por fiebre aftosa, quedando detenido en Chile Chico.

Rememorando el pasado y lo sacrificado de aquellos momentos, las condiciones de la vida actual lo hacen difícil de creer, yo lo miro como una experiencia más de la vida, que para nuestra familia, sin duda, fue tremendamente enriquecedora.

Colaboración: Balandra Sra. Lily REYES de Velásquez



NUEVA OPERACIÓN DE RELEVOS EN FARO ISLOTES EVANGELISTAS E ISLAS DIEGO RAMÍREZ



Quienes tenemos la fortuna de haber estado en *Faro Islotes Evangelistas e Islas Diego Ramírez*, vivimos aunque sea por un minuto la soledad que deben haber experimentado generaciones de fareros, quienes estando aislados durante largos períodos de tiempo esperando el tan ansiado relevo, muchas veces no era posible realizarlo, simplemente por no poder llegar a su destino debido a las malas condiciones meteorológicas que predominan en el área e incluso, estando ya en las cercanías, no podían realizar la operación de relevos de personal y su carga logística, por no contar con los medios adecuados, debiendo retrasar una y otra vez la operación. Actualmente esta acción se realiza con nuevas unidades que la Institución ha destinado a la Tercera Zona Naval, asegurando el relevo oportuno y seguro de los fareros.

ALGUNOS ANTECEDENTES

El faro Evangelistas posee una “torre de 11 metros de altura y 10 de diámetro de base, habitabilidad, bodega, corral y hasta rieles de acero, además de una vagoneta y una pequeña locomotora a vapor para el acarreo de materiales pesados hacia la cima, la que tiraba los aparejos del pescante”¹. Fue construida con toneladas de materiales, 300 metros en rieles, carbón, víveres, los que debieron ser subidos a pulso en una pendiente rocosa y desembarcados sin ningún apoyo, solo con el espíritu de hombres que tenían como objetivo construir el último de los actuales faros históricos, el que vigila la entrada occidental del Estrecho de Magallanes.

¹ Gustavo GONZÁLEZ Cortés, SOM (F) “Faro Islotes Evangelistas. Un monumento al esfuerzo de los chilenos”.

Fue así como después de poco más de un año y medio de arduo trabajo bajo fuertes tormentas, frío inclemente y una geografía accidentada y agreste, se terminó el faro más imponente de toda la red de señalización marítima de Chile, poniendo en servicio su potente luz un 18 de septiembre de 1896 e iluminando por primera vez hasta 40 millas náuticas. El mismísimo George Sligth describe así su visión del peñón: "Nunca me hubiera imaginado ver algo tan agreste, salvaje y desolado, como esas rocas oscuras emergiendo en medio de las embravecidas olas. Ver esos peñones borrascosos era realmente sobrecogedor. Con una tenue claridad en el horizonte se podía ver grandes olas rompiendo fuertemente en la parte oeste de los Islotes. Una visión que difícilmente alguien pueda imaginar"².

Por otra parte y no menos inhóspito, varias millas más al sur nos encontramos con las islas del archipiélago Diego Ramírez, descrita en la última expedición científica liderada por la Organización *Pristine Seas*, de *National Geographic Society*, que visitó la isla. El científico Sr. Enric SALA, ecólogo marino y explorador de la NGS, las describió como "Diego Ramírez es como Jurassic Park, llena de vegetación. No hay plantas introducidas, hay decenas de albatros, petreles, pingüinos, lobos y elefantes marinos. Es como ir a 500 o 1000 años en el pasado. Es un sitio salvaje..."³. En este ambiente los fareros realizan labores de Control de Tráfico Marítimo y soberanía, brindando seguridad a las naves que surcan las temidas aguas del sur del mundo.

Ambos faros deben ser reaprovisionados tres veces al año entre intervalos de cuatro meses aproximadamente y la planificación de dichas operaciones son el resultado del trabajo mancomunado entre el Estado Mayor de la Tercera Zona Naval, la Gobernación Marítima de Punta Arenas y el Centro de Señalización Marítima (SEÑALPAR), y son ejecutadas desde el año 2015 por el OPV "Fuentealba", unidad que cuenta con capacidad para embarcar un helicóptero HH-65 "Dauphin"⁴. Con la operación de estas unidades en conjunto, se comenzaron a realizar los reaprovisionamientos de estos faros con mejores estándares de se-



guridad, existiendo una mejor capacidad de reacción ante emergencias y de adecuación a las cambiantes condiciones meteorológicas del área, permitiendo la ejecución de la tarea en tiempos más cortos.

En este contexto, la Aviación naval deberá considerar esta operación como parte del entrenamiento de los pilotos que operen en esta zona, lo que en opinión del ex Jefe del Grupo Aeronaval Sur de Punta Arenas: "Es un buen desafío que requiere efectuar un acabado estudio del pronóstico meteorológico, junto con verificar la cantidad de carga, personal y tiempo en que se debe descargar y estar en los respectivos faros. Siempre es una condición nueva, que requiere el máximo de coordinación y trabajo de grupo para lograr el objetivo en la forma más segura y eficiente posible. Existen algunos parámetros base que los pilotos utilizan para el faro Evangelistas particularmente, pero la experiencia permite obtener una mejor *performance* del helicóptero, otorgando una mayor fluidez en la maniobra. La ventaja es desarrollar este trabajo en forma periódica, para así lograr desarrollar las habilidades necesarias. Este tipo de operaciones requiere de un acabado conocimiento de la meteorología y del lugar donde se opere"⁵.

² Elsio CÁRCAMO Velásquez, SO (R) "El Faro Evangelista". www.historianaval.cl.

³ Entrevista efectuada por Cristina ESPINOZA al científico Sr. Enric SALA, 15 Marzo 2017, "Los extraños seres que habitan la isla más austral de Chile". www.latercera.cl.

⁴ Helicóptero, fabricado en Eurocopter, Francia, posee 2 turbinas ARIEL 1C1, arribó a TERZONA el año 2006.

⁵ CC AV. Felipe SALDÍAS Navarrete, experiencia como piloto de helicópteros durante 7 años en Terzona.



IMPLICANCIAS LOGÍSTICAS PARA EL CENTRO ZONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA ARENAS

La primera comisión en la modalidad anteriormente descrita, fue un complejo problema que el Centro Zonal de Señalización Marítima debió solucionar en el tiempo, generando la adquisición de nuevos elementos de embalaje, debido a que la capacidad de carga había aumentado considerablemente; esto permitió enviar materiales y repuestos que en el tiempo habían quedado rezagados, atrasando trabajos o simplemente dejándolos pendientes, lo que con el tiempo fue mermando las acciones de mantenimiento; no obstante, dicha situación será subsanada con la implementación de un plan de mantenimiento de estructuras de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, a través del Servicio de Señalización Marítima, el cual tiene como objetivo mejorar las condiciones de las estructuras de los faros más importantes del país, lo que se incrementará debido a esta nueva capacidad de transportar los elementos prioritarios para estos fines.

La utilización de pallets, estanques transportables, balones de gas, materiales de carpintería, electrónicos, víveres frescos y congelados, requieren ser bien embarcados. En ese aspecto técnico el Centro de Abastecimiento y personal de a bordo fueron asesorando y coordinando la mejor forma de embarcarlos y así optimizar espacios y planificando el orden al desembarcar. Una vez recalando en cercanías de las islas, la unidad prepara a las dotaciones para realizar la tarea de relevos; en tierra la dotación saliente prepara todo para recibir al interventor y a la nueva dotación, quienes desembarcan mediante el helicóptero para comenzar a recibir la carga a través de VERTREP⁶.

LA LABOR DEL FARERO Y SU RELACIÓN CON EL COMPROMISO

Tuve la oportunidad profesional de participar en una operación de relevo en faro Islotes Evangelistas y pude percibir la emoción del jefe de faro saliente, quien al mirar desde un lugar alejado mientras pasábamos revista, me indicaba que no podía dejar de

⁶ La maniobra VERTREP (Vertical Replenishment, por su acrónimo en inglés) consiste en efectuar transferencia de carga entre un buque y un helicóptero en vuelo estacionario, acción que representa alto riesgo si el personal no aplica los procedimientos y las medidas de seguridad.

pensar en los muchos accidentes que quizás vivieron los antiguos fareros y cuantos días habrán estado tratando de llegar al islote para poder desembarcar la mayor cantidad de pertrechos. La emoción en sus palabras iba aumentando a medida que nos acercábamos a la Aduana y describía con lujo de detalles como realizaban el desembarco; ante mi sorpresa, sus palabras eran de un hombre convencido, feliz de haber participado en estas “faraónicas” faenas, sus valores lo habían llevado hasta ahí. El compromiso de servir y la confianza en la Institución le proveerían las mejores condiciones para desarrollar su labor de farero.

“Los valores son el principal integrante de los comportamientos. Constituyen un estado de motivación y de percepción capaz de dirigir las acciones; son ellos los que determinan lo que se espera y lo que se desea”⁷, y un claro deseo era lo que reflejaba este antiguo farero, recuerdos y añoranzas, pero a su vez miraba el helicóptero que una y otra vez realizaba sus viajes desde el buque al islote y viceversa.

Siempre me había preguntado qué es lo que realmente motiva a estos hombres a pasar largos períodos de aislamiento bajo condiciones meteorológicas adversas, pero estando en terreno pude entender que “el hombre elige una vida, una profesión, porque en ella se dan cita el mayor número de valores preferidos, ante lo que se sacrifican otras cosas que nos gustaría ser, pero que estimamos menos, pues no nos llenan de ilusión como un ideal. Dicho ideal despierta la vocación, que literalmente significa llamamiento”⁸. Veo el rostro de los fareros curtidos por el frío, cuatro meses fuera de casa y entiendo que son hombres que han descubierto lo que realmente los llena, que al poco andar de su incipiente carrera naval deben enfrentarse a los desafíos que presenta la geografía de este país y que pasarán la mayor parte de su carrera en estas latitudes.

“La confianza, elemento esencial de la armonía y el respeto en toda relación humana, constituye la base y fundamento de todo compromiso”⁹. Este aspecto ha marcado la vida de esta especialidad; el farero pa-



rece un hombre muchas veces retraído, reservado y observador, cualidades que se van amoldando durante la carrera, pero claramente confían en sus superiores y en el equipo que conforman para vivir esos cuatro meses aislados. Saben que de necesitar algo, serán apoyados a la brevedad. Muchas veces esperan y tratan de solucionar los inconvenientes, pero finalmente el apoyo desde el Centro Zonal es fundamental, sienten convicción de no fallar y esto “es producto de una entrega muy transparente y sincera a los demás. Es el fruto de la preocupación por la gente y por su bienestar, de la valoración de la persona, del reconocimiento a la labor bien hecha, de la cercanía y consideración del subalterno pero, por sobre todo, es la mayor demostración de la confianza obtenida gracias al afecto que el líder ha entregado y compartido con toda su dotación”¹⁰. La permanente preocupación por los hombres que componen nuestra especialidad debe marcar nuestra forma de afrontar los desafíos operacionales y logísticos, los cuales siempre tienen un componente humano fundamental para su éxito.

^{7,9 y 10} Omar Gutiérrez Valdebenito, Capitán de Fragata. Licenciado en Física, Mar-Abr, 1998, LA IDENTIDAD CULTURAL Y LA DEFENSA NACIONAL Elementos Sociológicos y Psicológicos Intervinientes. REVISMAR 115/843.

⁸ Omar Gutiérrez Valdebenito Capitán de Fragata. Licenciado en Física, Universidad de Chile. Mar-Abr, 2001, Pero, ¿existe la vocación militar?, REVISMAR 118/861.



El reconocimiento “estimula la motivación, aumenta la seguridad en sí mismo y la autoestima, al poner en evidencia que las acciones desarrolladas están bien encaminadas y la actitud para enfrentarlas es la correcta, todo lo cual facilita asumir riesgos y aportar ideas nuevas para un mejor servicio”¹¹. La implementación de tecnologías que mejoren el desarrollo de la actividad de control de tráfico marítimo y soberanía que desarrolla la Institución en puntos estratégicos para el país, y la asignación de medios adecuados para la realización de relevos y reaprovisionamientos, son parte de las medidas que debemos adoptar como permanentes, considerando siempre que “el guardafaro que abraza esta actividad debe renunciar a los hechizos del siglo y concretar su actividad con espíritu de abnegación, sacrificio y estoicismos de su soledad”¹², regla fundamental para las nuevas generaciones que han podido disfrutar de una mejor conexión, equipamiento y medios navales que hacen más seguro su recalada al faro y su segura extracción al final del período.

Siempre había escuchado frases de marinos que han visitado estas latitudes, pero mientras más inspeccionaba y visitaba los faros de la Tercera Zona Naval, más me sorprendía de lo remoto del lugar, nos vamos acostumbrando a los paisajes y condiciones meteorológicas reinantes, pero a veces escuchamos a otros y nos damos cuenta que tal como nos indica el científico de National Geographic Enric SALA “Lo más sorprendente fue lo salvaje que se siente el lugar. Es realmente ‘el fin del mundo’”¹³.

Debemos mantener nuestros esfuerzos en proteger estas áreas, brindar seguridad a la navegación, proteger el medio ambiente acuático y brindar soberanía en estos lejanos rincones de nuestro país, y cuando naveguen por estas latitudes, recuerden siempre que la luz que ven en la lejanía no es sólo un sistema de iluminación, consideren que *El corazón de un farero no late, destella*¹⁴.

*Colaboración: Litoral Felipe BERRÍOS Molina.
Curso CGCM ACANAV*

¹¹ Gastón Arriagada Rodríguez, Contraalmirante. EM-IM, AÑO 2005, Liderazgo, Confianza y Compromiso, REVISMAR N°6.

¹² Elsie CÁRCAMO Velásquez, SO (R) “FARO EVANGELISTA”.

¹³ Entrevista efectuada por Cristina ESPINOZA al científico Sr. Enric SALA, 15 de marzo 2017, “Los extraños seres que habitan la isla más austral de Chile”. www.latercera.cl.

¹⁴ SOM (F) Gustavo GONZALEZ Cortés.



LA PROCRASTINACIÓN O CRISIS DE LA ATENCIÓN



Hace un tiempo, en un momento de relax y hojeando el suplemento “Tendencias” del periódico “La Tercera”, me llamó la atención un tema que ahí se trataba y que se titulaba “La crisis de la atención”, posiblemente no lo hubiera leído porque su lectura se veía extensa y algo densa, sin embargo, decidí hacerlo por una palabra que estaba en el párrafo introductorio del artículo y que nunca la había conocido, o por lo menos, no recordaba haberla escuchado o leído, pese a que me gusta leer diversidad de temas tratados en periódicos y libros diversos, dicha palabra en cuestión era *procrastinación*.

Inicialmente asocié dicha palabra a una nueva definición, tal vez originada por el uso de internet y de las redes sociales. Una vez leído el primer párrafo del autor Sr. Cristóbal FREDES y que literalmente dice lo siguiente: “Si te ha pasado que te sientas a trabajar a las 09.00 a.m., pero la que iba a ser una breve visita a Facebook se extendió por dos horas y media, debes saber que no eres el único. Tampoco eres el único que abre una nueva pestaña solo para buscar el significado de la palabra “resiliencia” y termina googleando la edad de Warren Beatty, quién fue el Rey Arturo y

cuántas Red Bull tolera el cuerpo humano. Tampoco estás solo si no te acuerdas bien que almorzaste ayer, porque pasaste discutiendo en dos grupos de wasap: el de tu familia y el de tus ex compañeros de curso. Y, probablemente, no fuiste el único que, durante un presunto descanso, abriste YouTube para ver un tráiler y terminaste —11 videos más tarde— mirando la casa embrujada de Puerto Montt y el video del costarricense que nada con un cocodrilo”—fin de la cita.

En la lógica de ese primer párrafo, recordé que mis nietos, cuatro de ellos de 17 a 22 años, se llevan horas y horas en el computador bajando y jugando diversas aplicaciones de juegos computacionales, amén de la operación del celular en forma permanente, Google e intervención en redes sociales. Asimismo, mi señora que antes usaba el teléfono para recibir llamadas o comunicarse con algunas personas, empezó a operar con las diferentes modalidades del wasap, Google, Duolingo, Cámara, etc., y en mi caso, que opero con email (30 mensajes diarios), wasap (cinco grupos distintos: capitania marítima, dos de tenis, amigos y familiares), además de una serie de personas independientes y Google.

Por lo tanto me puse a pensar qué efecto veía yo en ellos y en mí, y pude observar que existía demasiado tiempo dedicado a dichas actividades, en desmedro de otras como el trabajo (pese a que yo estoy retirado), estudio, lectura, ejercicio físico, arte o actividades intelectuales; es decir, existe una desconcentración personal en lo anterior, una pérdida de tiempo y un desorden que a uno lo afecta para cumplir diversas tareas rutinarias o importantes, y es en sí de lo que trata el artículo.

El Sr. Tim PYCHYL, profesor de psicología de la universidad de Carleton (Canadá), cree que la tecnología ha traído una crisis mayor de distracción en la sociedad. PYCHYL es considerado uno de los mayores expertos en entender, como los humanos se sabotean a sí mismos retrasando sus tareas, o lo que se conoce como *procrastinar*. PYCHYL, que investiga el tema desde 1995 y que tiene varios libros al respecto, explica que tener móviles con redes sociales a un clic de distancia, ha hecho que distraerse y *procrastinar* se hayan vuelto mucho más problemáticos. Peter BERGMAM, consultor de negocios famoso por libros sobre productividad como "18 minutos", concuerda con el diagnóstico: "Absolutamente hay una crisis de estos problemas. La tecnología está hecha para distraernos, suena, vibra, se ilumina, grita por atención, lo que hace esto más difícil ahora, es lo fácil que es distraernos y pretender que trabajamos".

En el artículo se dan varios ejemplos más sobre investigadores, profesionales y especialistas, que han escrito sobre este problema y que lo relacionan cada vez más con el desarrollo de la civilización y avance de la tecnología, condición por la cual quise saber más al respecto y puse la palabra mágica *procrastinar* en un buscador y, sorpresa para mí, este es un proceso que viene de mucho tiempo atrás y que se ha acentuado con las nuevas tecnologías de comunicaciones y sus respectivas aplicaciones.

Unas observaciones que leí y que define bien el problema en forma sencilla son: "Procrastinación es el arte de dejar todo para después". ¿Alguna vez te ha pasado que tienes que hacer algo y lo dejas para el otro día? ¿Qué tienes que tomar acción hoy y la dejas para otra oportunidad? Estas habilidades de

dejar las cosas para otro día o para otra ocasión o nunca hacerlas es *procrastinar*.

La razón de lo anterior radica en nuestro cerebro y hay una serie de estudios al respecto, que no son tema de este artículo detallar, pero sí se refleja como un problema que en lo personal y laboral puede llegar a tener implicancias negativas; como ejemplo directo de lo anterior y que creo, todos hemos observado en nuestra vida diaria, está el caso de las dependientas de las grandes tiendas (mall), las que no atienden a nadie o muy poco (indudablemente siempre hay excepciones) y quienes siempre están en lugares disimulados, con los celulares en la mano y la vista fija en ellos, comúnmente sin hablar por largo tiempo, o bien, están "chateando" o están jugando, pero lo menos es hablar por teléfono.

Para consolidar más este problema con el tiempo presente y futuro, en el artículo se entregan las siguientes observaciones: "el desafío que representa la tecnología para nuestra concentración pueden ser todavía más problemático cuando los estímulos solo aumentan, cada vez Internet es más omnipresente, cada semana te agregan a un grupo nuevo de wasap, crece la cantidad de aplicaciones en el celular, así como la gente que tienes en las redes". "PYCHYL se lamenta que hemos desarrollado hábitos profundos de estar conectados, subrayando que a menudo estamos conectados a cosas absolutamente triviales y carentes de sentido". Otro tema preocupante es la desventaja que tenemos las personas frente a los programas tecnológicos, que usan algoritmos cada vez más sofisticados para engancharnos con diversos contenidos. Las aplicaciones y los sitios se enorgullecen de ser pegajosos", "¿puede ser Internet como un casino? PYCHYL responde: la analogía de un casino es muy buena, como dice el dicho, la casa siempre gana. En este caso la aplicación siempre gana, ya que nos mantiene en línea y usa nuestros datos para tratar de adaptar el mensaje aun más a nuestras carencias y deseos".

Las medidas que nos aconsejan los expertos, para atenuar la tendencia "a perder el tiempo o sacar la vuelta" a nuestras tareas y obligaciones, son diversas y como un punteo se pueden mencionar las siguientes:

-Controlar nuestro ambiente: controlar tu entorno y controlarte tú mismo.

-Bergman enfatiza la importancia del ambiente: "la motivación ayuda pero enfocarse no se trata finalmente de motivación. Se trata de continuar una tarea hasta terminarla.

-Tym PYCHYL estima que la solución va por la planificación: la importancia de subdividir las tareas en objetivos más concretos y alcanzables.

-Se estima que la meditación también es un remedio para la distracción. El psicólogo chileno y profesor de mindfulness Ricardo PULIDO dice: que la meditación lo que hace es desarrollar la capacidad de focalizar la atención, pero por otro lado, se genera también la capacidad de tomar conciencia.

-Como antídoto para el desafío que representa la tecnología en nuestra concentración, también es tomar decisiones drásticas, como salirse temporalmente de una red social o incluso de Internet (detox digital) o más radical aún elegir vivir desconectados.



Como una reflexión final, me interesa decir que le di a este tema un carácter relevante, para identificar un problema aparentemente muy trivial y poco considerado, pero que se vislumbra cotidiano y de importancia en general, para realizar las tareas que diaria y rutinariamente uno debe afrontar. El tener un conocimiento y una buena identificación de él en la realidad actual, junto a una disciplina personal (a mi entender), permite combatir esa desidia que con cierta frecuencia nos distrae en el trabajo o en nuestros hábitos personales.

No *procrastinemos*, apliquemos conciencia y deseo para medir el tiempo que merece cada tarea o afición que tengamos en nuestra rutina diaria.

Colaboración: Litoral Manuel COFRÉ Muñoz





IT'S COCK-TAIL TIME



RV "Alexander Agassiz"

A raíz de la polémica suscitada por el diputado Hugo Gutiérrez en relación al consumo de bebidas alcohólicas a bordo de los buques de guerra de la Armada de Chile, acudieron a mi memoria algunos hechos del pasado.

Siendo guardiamarina, por 1952, durante una interesante visita profesional al arsenal naval de Bremerton (ubicado en las cercanías de Seattle), fuimos invitados a almorzar a bordo del portaaviones CV 31 "Bon Homme Richard", que se encontraba en reparaciones. Como bebida nos fue servido té helado. Esto nos llamó la atención y al consultar si no había vino o cerveza, se nos explicó que las bebidas alcohólicas estaban prohibidas en los buques de la U.S. Navy.

Durante la década de 1950, Valparaíso fue visitado por gran número de buques de la U.S. Navy. Durante las guardias de Oficial de Servicio de la Gobernación Marítima de Valparaíso, debíamos controlar el muelle Prat, muelle donde desembarcaban y embarcaban las dotaciones de estos buques. La "muchachada" bajaba con gran alegría y rápidamente se dirigían al bar más cercano al muelle. Raramente se alejaban más allá de la plaza Sotomayor. Después de algunas horas, estos jóvenes marinos regresaban ebrios "dando tumbos" conducidos por los MP (military police) para reembarcarse. El trato era brusco y los que estaban en peores condiciones eran prácticamente "lanzados" con poca misericordia a las embarcaciones, otros caían mal al fondo de las embarcaciones quedando más de alguno con lesiones. Estos jóvenes no tenían ninguna "cultura alcohólica" y daban un triste espectáculo.

Pasaron los años y ya graduado de Master of Science in Oceanography (1965), me tocó embarcarme en cruceros oceanográficos del Instituto Scripps de Oceanografía de la Universidad de California, donde había estudiado.

En estos buques de investigación también estaba prohibido el consumo de bebidas alcohólicas, situación que me llamó mucho la atención. Al preguntar la razón nadie supo darme una explicación, excepto que seguramente era porque como en la Marina de los Estados Unidos estaba prohibido, la Universidad había optado por la misma política.

Desde luego que esta disposición no se cumplía totalmente. Muchos tenían sus bebidas alcohólicas, en especial la dotación, algo totalmente comprensible ya que pasaban hasta nueve meses embarcados por año y con muy pocas y cortas visitas a puertos.

Cerca del mediodía después del zarpe escuché que llamaban *it's cock-tail time*, juntándose científicos y técnicos en la cubierta de popa. Cada uno provisto con tarros de jugo de 8 onzas (237 ml), de los cuales habían vaciado un poco de su contenido, rellenándolos a continuación con 20 ml de alcohol puro, agitándolos y gozando de un buen aperitivo. Los 20 ml era la cantidad máxima que, de acuerdo con la cantidad de jugo, se podía agregar por tarro para que no afectara la salud.

Como para toda ley, reglamento y disposiciones siempre hay resquicios para burlarlos, ellos habían encontrado uno muy bueno e inobjetable. Como en todo crucero oceanográfico se debe contar con alcohol puro para la fijación de especies biológicas para sus posteriores análisis y estudios, se embarcaba lo suficiente para la ciencia y para las “necesidades” de los participantes.

Años después, cuando el consumo de bebidas alcohólicas a bordo al fin fue autorizado, escuché comentarios que había disminuido considerablemente la cantidad de alcohol puro que se requería para “fines científicos” durante los cruceros.

En uno de estos cruceros (el primero en que me tocó participar) tuve que viajar hasta Perú para embarcarme en el RV “Alexander Agassiz”. Al llegar

al Callao, aproximadamente una hora después de la recalada del buque, me encontré que todos ya se habían desembarcado quedando a bordo solamente el ingeniero de guardia. Este último ya estaba “alegre” y logré entenderle que los encontraría en el bar del hotel Bolívar en Lima. Después de dejar mis cosas en el camarote partí a ubicarlos. Efectivamente la mayoría de los tripulantes, técnicos y científicos estaban reunidos tomando cerveza en el hotel. Después de varias horas y agotada la cerveza helada, me pidieron que les ayudara a buscar algún otro bar en que tuvieran cerveza “bien” helada. Partimos y no fue tan fácil encontrar un lugar que cumpliera con el requisito, por lo que tuvimos que pasar por varios hasta agotar en cada uno de ellos la cerveza helada.

Posteriormente, conversando con el Capitán, que por supuesto también había estado sirviéndose “algunas” bien heladas en el Bolívar, le comenté que había encontrado bastante insólito lo acontecido. Me explicó que esta situación se daba generalmente (¿normalmente?) al llegar a puerto, después de las largas navegaciones.

Le conté que nosotros teníamos bebidas alcohólicas a bordo y que era una pena que ellos estuvieran sujetos a estas restricciones, restricciones que si bien se habían impuesto en la Marina de los Estados Unidos no tenían porqué, en mi concepto, ser aplicadas a los buques científicos de instituciones como las universidades.

Como ya comenté esta prohibición no era cumplida cabalmente y en el caso de los tripulantes aun menos, pues algunos bebían en sus camarotes, ocasionalmente con algún compañero o solos, según me fue comentado. No existía, por lo menos en esa época, vida de cámara (ni siquiera había una) y cada persona al terminar de almorzar o comer se retiraba a su camarote o a su trabajo. Se conversaba muy poco o nada durante las horas de comida, incluso entre los técnicos y científicos. Algo más de vida social había en los laboratorios o sobre cubierta.

Ante mis comentarios el capitán me preguntó si yo sabía dónde se podría comprar cerveza para el buque. Le dije que era muy simple pues se podía adquirir donde los distribuidores, de los cuales de-

bería de haber más de alguno en el Callao. Hechas las averiguaciones, lo acompañé para adquirir una buena provisión de cerveza. Esta, una vez a bordo fue guardada bajo llave en el frigorífico de verduras.

El régimen que estableció el capitán era la venta de tres botellas de cerveza día por medio. Raro, pero el tendría sus razones. Nunca le pregunté.

Algunos recibían sus tres botellas y se las tomaban de inmediato en el mismo lugar. Otros eran algo más moderados. En mi caso las guardaba para acompañar el almuerzo y la comida y estoy seguro que más de alguien debe haberme envidiado.

Cuando recalamos en Manzanillo, México, se renovó el stock de cerveza para el resto del crucero. Las botellas vacías fueron lanzadas "elegantemente" al mar.

Antes de recalar en San Diego, se nos entregó a cada tripulante una circular en que se indicaba que el buque sería inspeccionado por el capitán y el primer piloto, para verificar que no había ni vino ni licores a bordo y aquel que tuviera alguno de estos productos debería deshacerse de ellos lanzándolo al mar. A la hora prevista fui visitado en mi camarote donde "por supuesto" no se encontró nada comprometedor que pudiera ofender a la Aduana de San Diego. En realidad, el buque estaba "limpio", según fui informado.

Las botellas de ron peruano y tequila mejicano que la comisión de inspección no había "detectado", llegaron sanas y salvas dentro de mi equipaje a casa.

No supe cuándo esta disposición de la prohibición de bebidas alcohólicas a bordo de los buques científicos fue finalmente derogada. En todo caso, en la década de 1970 durante los cruceros de investigación en el paso Drake (Estudio Internacional del Océano Austral), se disponía de vino y cerveza a bordo sin restricciones. De hecho la cerveza se podía comprar en las máquinas vendedoras de bebidas instaladas en los buques y el vino, normalmente tinto, se encontraba en el comedor. Eso sí que lo tomaban helado, brrrrrrr...

Como anécdota agregaré que en febrero de 1975, me tocó embarcarme en el RV "Melville" del Instituto Scripps de Oceanografía en el puerto de Ushuaia,

fecha en que se iniciaron estas expediciones oceanográficas en el Drake. En dicho puerto y por sugerencia de alguien o algunos que habían estado tomando vino en tierra, se compró una buena cantidad de vino embotellado que él o ellos recomendaron porque lo habían encontrado muy bueno. El vino a bordo, creo que era de la viña Gallo de California, había sido comprado por galones por lo que no era de lo mejor. Tal vez por eso lo tomaban helado. Así pues se adquirió una buena cantidad de botellas.

Con gran expectación se abrieron las primeras. Fue una tremenda desilusión ya que lo encontraron malo. Fui llamado para dar mi opinión y debo confesar que no solo era malo, sino que pésimo. Realmente era intomable. Ya estábamos navegando y no había forma de cambiarlo o reclamar.

Siempre quedó la duda si el vino era efectivamente de tan mala calidad, algo difícil de creer pues el vino argentino es en general bueno, o si el vendedor engañó al buque vendiéndole una partida ya descompuesta. Se abrieron varias botellas para verificar si todas estaban en las mismas condiciones, pues se tenía la esperanza que fueran solo algunas y que el resto podría estar bien. Estaban todas iguales.

¿Qué se hizo con las botellas de vino llenas?: Un juego de destreza.

En los buques oceanográficos va instalado un tangón en forma de A en la popa para operar distintos instrumentos. Durante la navegación las botellas con su contenido eran lanzadas contra dicho tangón, recibiendo gran alabanza el que lograba acertarle y romperla. Parece fácil, pero con la distancia, el balance y cabeceo del buque, bastante considerable en el Drake, la mayor parte pasaban de largo sin romperse cayendo directamente al mar.

¿Alguien quisiera rescatarlas? Fácil, basta una buena red para arriarla hasta tocar fondo a unos 4.000 m de profundidad y recuperar las botellas después de arrastrar la red por un buen tiempo.

*Colaboración: Litoral Hellmuth Sievers Czischke,
M.Sc. Oceanógrafo*



ALBERT PAGELS PILOTO DEL "DRESDEN"



Albert Pagels

Durante la década del sesenta, navegué como Piloto 2° en la M/N "Navarino" de EMPREMAR, entre Puerto Montt y Punta Arenas. Zarpábamos desde Puerto Montt a las 23:00 y nuestros puertos intermedios eran Achao, Castro, Chonchi y Puerto Edén, recalando finalmente a Punta Arenas. Desde aquí iniciábamos el retorno, siempre a las 23:00, haciendo los mismos puertos intermedios con excepción de Achao al cual solo recalábamos de norte a sur.

El Piloto 1° nacido y criado en Corral, tenía amistades alemanas en Punta Arenas, lo que había sido motivo de muchas de nuestras conversaciones en el puente de la nave durante los cambios de guardia. Así conocí detalladamente la odisea del "Dresden" y el importante papel desempeñado en ella por Albert PAGELS.

Al cabo de un tiempo, mi amigo contó que podía invitar al señor PAGELS en Punta Arenas y posiblemente contaría parte de sus correrías patagónicas, de las que se sentía orgulloso. Acepté de inmediato.

Nos reunimos en un bar de la calle Roca. Don Albert PAGELS, ya con alrededor de 85 años, llegó caminando con firmeza ayudado de un bastón y al cabo de un rato, sabiendo que yo era Piloto al igual que su amigo, narró la historia totalmente increíble, de la azarosa travesía del "Dresden" por los canales patagónicos, piloteado por él y por el práctico jubilado Hary GOTEMBURGO, cambiando de fondeadero varias veces al sur del Estrecho de Magallanes, terminando finalmente en el refugio en que fue abastecido y reparado por colonos alemanes de la zona de Puerto Montt.

Albert PAGELS nació en la isla de Rügen el 6 de Julio de 1898 y creció en ese pueblo pesquero de Pomerania, Alemania, conviviendo con la actividad pesquera desde sus primeros años. Alto pelirrojo, a los 14 años embarcó en un velero de la compañía alemana Sloman, iniciando una vida en el mar que lo llevó a participar en el fin del poderío español en Filipinas en 1898 como parte de la Armada Norteamericana y, a los 22 siendo ya contramaestre en la toma de Pequín el 15 de agosto de 1900, formando parte esta vez de las fuerzas de su país. Continuó su vida en el mar, dejando las Fuerzas Armadas y navegó hacia Sudamérica hasta desembarcar en Buenos Aires, donde trabajó en lo que pudo.

Una recaída de malaria contraída en Filipinas, lo llevó al clima frío del sur desembarcando en Punta Arenas en 1903. Aquí se dedicó a la actividad pesquera, siendo el primer lanchero con un bote a motor el que solo tenía 7 metros. Progresó en su actividad llegando a presidir la Liga Naval Alemana, lo que lo llevó a algunos conflictos con el Gobernador Marítimo.

En 1912 se casó con una hija de colonos alemanes de Llanquihue, Doña Augusta BERNTD, con quien tuvo 16 hijos de los que llegaron a adultos solo 8, debido a las duras condiciones de vida en esa época.

Como es sabido, la Escuadra del Almirante Maximilian GRAF von SPEE, compuesta por los cruceros acorazados Scharnhorst y Gneisenau y los cruceros ligeros Leipzig, Nürnberg y Dresden, este último el más rápido de la escuadra, entró a aguas chilenas, en isla de Pascua, el 12 de octubre de 1914. En el libro histórico de recepción de naves de la Capitanía de Puerto de Isla de Pascua, quien narra estos hechos, constató en 1976, el registro del fondeo en Hanga Roa de las naves de dicha Escuadra.

Estas mismas naves participaron en el Combate de Coronel el 1 de noviembre de 1914, 50 millas afuera del citado puerto, con triunfo de la flota alemana, constituyendo la primera derrota importante para la Marina Real Británica desde Cartagena de Indias en 1741 a manos de las fuerzas españolas. Pocos días después, participaron en la Batalla de las islas Malvinas, con el triunfo de las fuerzas inglesas y la casi total destrucción de la flota de GRAF von SPEE, escapando solamente el "Dresden" hacia los canales patagónicos, al mando de su comandante el Capitán de Navío Fritz LÜDECKE.

El cónsul de Alemania en Punta Arenas Sr. Rodolfo STUBENRAUCH, estaba informado desde Montevideo de la presencia de una nueva flota inglesa en las Malvinas y a pesar de sus esfuerzos por informar al Almirante GRAF von SPEE, solo consiguió comunicarse con el "Dresden" averiado y escapando de la batalla en que se perdió la flota alemana.

El "Dresden" recaló de emergencia a Punta Arenas, donde se contactó con el Cónsul y por su intermedio con Hary ROTHEMBURG, práctico de canales retirado residente en la ciudad y con PAGELS quien se encargaría de los aprovisionamientos con su lancha a motor y vela "Elfreda".

Don Albert aún recordaba su relación con el "Dresden" contando que se contactó con la nave en la bahía Hewelt Bay, al sur de Punta Arenas, a la que recaló después de su segunda y última estadía en ese

puerto. Por instrucciones del Cónsul, transportó en su lancha víveres y repuestos a la nave.

El "Dresden" cambió un par de veces de fondeadero en las cercanías de isla Santa Inés y en el canal Magdalena, lugares donde PAGELS continuó llegando con su lancha "Elfreda" y la ayuda necesaria.

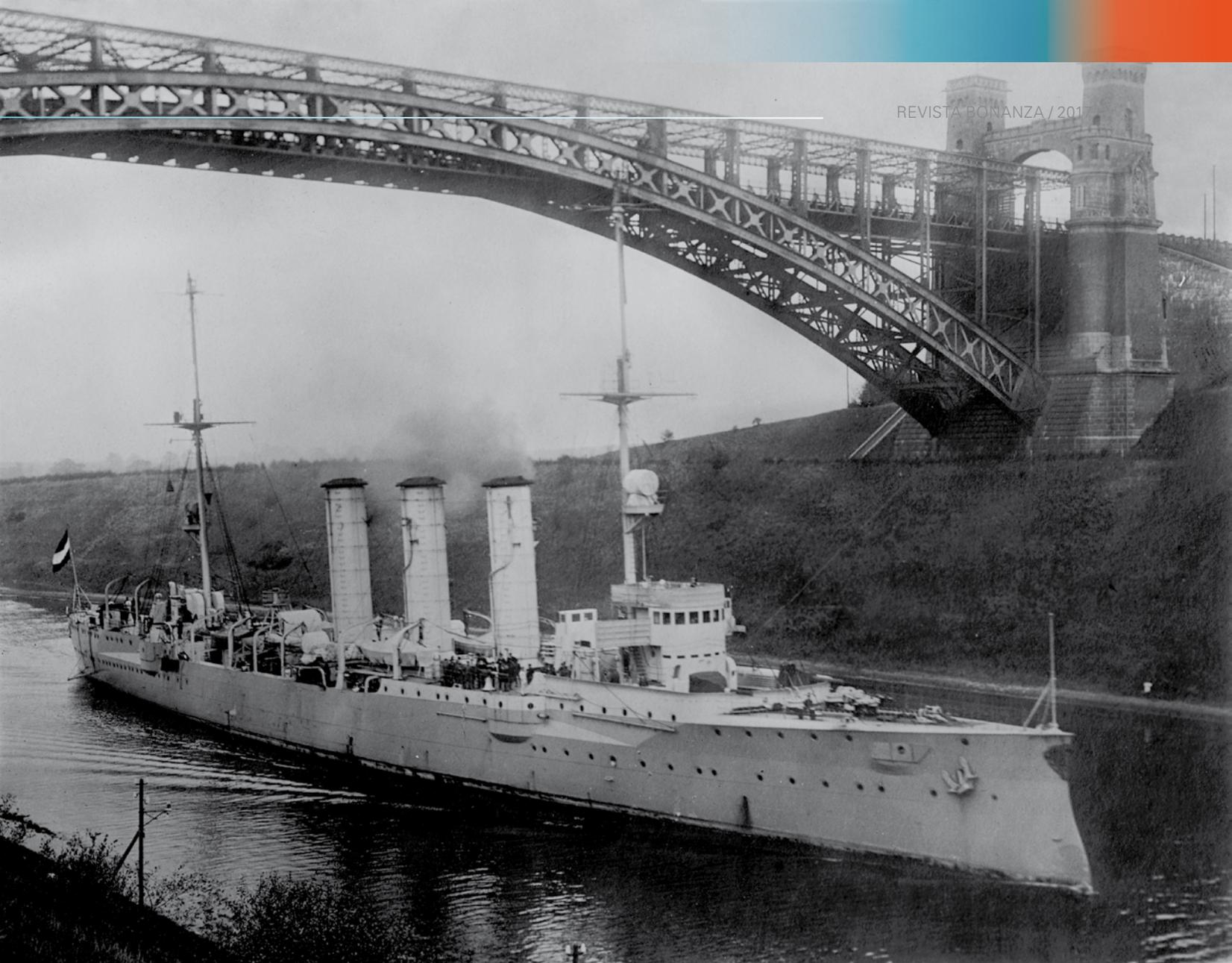
Sin embargo, algunas reparaciones mayores no podían efectuarse en esa zona y esto hizo necesario el traslado de la nave al fiordo Quintupeu, en Chiloé continental, lugar en que sería imposible encontrarla, acercándola a la fuente de ayuda de la gran colonia de descendientes alemanes existente en las actuales regiones de Los Ríos y Los Lagos. En la ayuda participaron especialmente familias de Calbuco y Puerto Montt. Ahí se desarmaron motores trasladando a Puerto Montt las piezas que necesitaban reparación, siempre con la ayuda de PAGELS y, principalmente, de la firma armadora de Carlos OELCKERS de Calbuco.

La estadía del "Dresden" en Quintupeu se inició con grandes fiestas, la banda tocando en cubierta, con cerveza y cecinas preparadas por los colonos alemanes con el mismo sabor de los productos de la tierra europea que tenían en común y disfrutando del verano en ese abrigado fiordo.

Finalmente el "Dresden" estuvo listo para zarpar, sin embargo, su escasa disponibilidad de carbón lo llevó a su destino final en Juan Fernández, donde se hundió al abrir sus válvulas, después de un corto e imposible combate contra tres cruceros británicos, en el que murieron 7 servidores de una torre de artillería

El SMS "Dresden" fue un crucero alemán, de tres chimeneas, botado en 1906, de 118 m de eslora, armado con 10 cañones de 105 mm, cuyas turbinas y hélices le permitían alcanzar 28 nudos, cuatro más que su gemelo SMS Emden. Su tripulación estaba compuesta por un total de 352 hombres de los cuales 31 eran oficiales, incluido el comandante y 352 sub oficiales y marineros.

En esa fría tarde magallánica Don Alfred, igualmente recordó las medallas recibidas del gobierno alemán en años posteriores, de las que se sentía especialmente orgulloso.



El encuentro con este famoso personaje, de la navegación de nuestros canales sureños, fue inolvidable para un piloto canaler chileno, que en ese momento solo aspiraba a saber lo suficiente, para no vararse en su guardia.

BIBLIOGRAFÍA:

Wikipedia La Enciclopedia Libre.

Grafelbergnoticias: El Hundimiento del Dresden y su Conexión Chilena.

Carlos Vega Delgado: La Increíble Vida de Herr Pagel

Colaboración: Litoral Evaristo VILLEGAS Vidal



ALIANZAS ESTRATÉGICAS EN FAVOR DEL BUCEO Y LOS DEPORTES NÁUTICOS EN EL PAÍS



Afiche de difusión para el cuidado del patrimonio cultural subacuático.

En el marco de las actividades de buceo profesional, deportes náuticos y buceo deportivo, la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), ha gestionado —durante el último año— alianzas estratégicas nacionales e internacionales de trabajo conjunto tanto con organismos estatales como con entes privados. Estas gestiones buscan mejorar, hacer operativas y sustentar las iniciativas que impulsa DIRECTEMAR y que exige la actual realidad nacional por parte de los usuarios marítimos e incluso del mismo Estado, en pos de perfeccionar los estándares del buceo profesional y los deportes náuticos del país.

Lo anterior se ha traducido en acciones que han tenido resultados concretos en beneficio de los usuarios marítimos, y, por ende, en la actualización del país en los temas en comento, además de potenciar la imagen de la Autoridad Marítima Nacional frente a sus pares de la región. Entre las acciones desarrolladas se pueden mencionar las siguientes:

PROGRAMAS PARA BUZOS ARTESANALES MEDIANTE EL FONDO DE FOMENTO PARA LA PESCA ARTESANAL (FFPA)

A raíz de la exigencia de DIRECTEMAR de recambio de acumuladores de aire por equipos de acero inoxidable, en el 2016 se efectuó una alianza de trabajo con el FFPA (dependiente del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción), para buscar una solución a las complicaciones que se generaron para el cumplimiento de esta normativa. De esta forma, surgió la creación del programa FFPA "Cambia el viejo", que es un concurso público nacional para que buzos artesanales opten al recambio gratuito del acumulador de aire del equipo de buceo, por uno de acero inoxidable, financiado con recursos del FFPA en conjunto con algunos Gobiernos Regionales.



Entrega de nuevos acumuladores de aire de acuerdo con el programa FFPA.

El proceso se ha efectuado en conjunto con DIRINMAR, a través de las etapas que a continuación se destacan:

- a) Confección técnica de las bases de licitación y supervisión de la construcción del equipo de buceo por parte de la empresa proveedora adjudicada y
- b) Ejecución de un taller inductivo previo a la entrega en conjunto, además, con profesionales del Ministerio de Salud de nivel central.

REGULACIÓN DEL BUCEO EN RESTOS NÁUFRAGOS, PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO, RESTOS ARQUEOLÓGICOS Y PALEONTOLÓGICOS, EN CONJUNTO CON EL CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES (CMN)

Debido a que no hay regulación nacional para el buceo sobre restos náufragos, patrimonio cultural subacuático y/o monumentos nacionales sumergidos, y que dicha actividad no es tratada detalladamente dentro del marco legal vigente, correspondiente a la Ley de Monumentos Nacionales y al Reglamento sobre Concesiones Marítimas, es que se buscó normarlo con la finalidad de proteger y ordenar el potencial usufructo de los mismos, para lo cual se efectuaron dos trabajos mancomunados:

- a) Durante el 2016 se retomó la alianza con el Centro de Investigación en Arqueología Marítima del Pacífico Sur Oriental (ARQMAR) y la Corporación del Patrimonio Marítimo de Chile en temas de Patrimonio Cultural Subacuático (PCS), que tiene por objetivo apoyar la distribución de material de difusión para el fomento del cuidado del PCS en el país y que, además, establece las conductas o pasos claros a seguir en caso de hallazgos por parte de cualquier ciudadano; información disponible además en el banner existente en la página web de DIRECTEMAR.
- b) A la par de lo anterior —durante el mismo año— se efectuó un acercamiento con el CMN (organismo colegiado junto a la DIBAM y dependiente del Ministerio de Educación) para recibir asesoría técnica y legal en la elaboración de una nueva Circular Marítima que será la primera en regular y a la vez fomentar el buceo en lugares denominados monumentos nacionales sumergidos, restos náufragos, patrimonio cultural subacuático, restos arqueológicos y paleontológicos en aguas de jurisdicción nacional, la cual se espera sea publicada el año 2017.

Además y de manera complementaria, el presente año se han efectuado las gestiones con el mismo CMN para la creación de una Mesa de Trabajo Inter-

sectorial a nivel central, donde también se invitó a participar al PCS, al Equipo de operaciones policiales subacuáticas de la PDI y a la Unidad especializada en lavado de dinero, delitos económicos, medioambientales y crimen organizado de la Fiscalía Nacional, cuya mesa será una instancia formal que buscará en primera instancia hacer operativa la nueva regulación de DIRECTEMAR, además de generar una base de datos única a nivel nacional sobre los restos náufragos del país, dentro de otros aspectos.



CREACIÓN DE MESAS INTERSECTORIALES REGIONALES DE BUCEO SEGURO EN CONJUNTO CON EL MINISTERIO DE SALUD (MINSAL)

Se ha determinado que los problemas de buceo no son de exclusiva competencia de DIRECTEMAR, en su origen tienen mayor relevancia los temas de salud ocupacional y la brecha en el nivel educacional por parte de los buzos artesanales. Por ello, es que se ha potenciado el trabajo existente a nivel central con el MINSAL, específicamente con el Departamento Nacional de Salud Ocupacional de la Dirección de Políticas Públicas (DIPOL), dependiente de la Subsecretaría de Salud Pública, donde se destaca el avance en la homologación del certificado médico preocupacional de estado para las licencias de buceo.

A lo anterior y con la finalidad de obtener un feedback de la dispar realidad del tema a lo largo del país y para difundir iniciativas nacionales por parte de

ambos organismos del Estado, es que desde el 2016 se han creado Mesas Regionales Intersectoriales de Buceo Seguro; a la fecha existen en Coquimbo, Biobío, Los Lagos, Aysén y Magallanes, las cuales son encabezadas localmente por las respectivas Seremis de Salud, pero se hacen operativas con el apoyo de nivel central por parte tanto de MINSAL como de DIRECTEMAR (DIRINMAR).

Paralelamente, y producto de una petición formal a la Sra. Ministra, se creó otra instancia de cooperación y coordinación técnica con la División Nacional de Gestión de Redes Asistenciales (DIGERA), dependiente de la Subsecretaría de Redes Asistenciales, para evaluar la creación de una especialidad o subespecialidad médica de medicina hiperbárica o de sumersión, con la finalidad de operar un potencial reforzamiento de la red de cámaras hiperbáricas de los servicios de salud pública, a contar del año 2017 e independiente de la mesa de trabajo existente con DIPOL. En las circunstancias, MINSAL asumiría con mayor propiedad la responsabilidad sobre las cámaras hiperbáricas, la atención prehospitalaria y el tratamiento hiperbárico de un paciente con problemas de descompresión inadecuada.

REGULACIÓN DEL BUCEO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, CON ASESORÍA DEL SERVICIO NACIONAL DE LA DISCAPACIDAD (SENADIS)

Ante la inexistencia de una norma para el buceo recreativo por parte de personas con discapacidad y frente a la realidad nacional al respecto, se buscó la forma de regular esta actividad, para lo cual en el 2016 se gestionó la asesoría técnica por parte de SENADIS, nivel central (dependiente del Ministerio de Desarrollo Social), con el propósito de trabajar de manera conjunta en la elaboración de una norma que establezca los parámetros y especificaciones para la práctica del buceo por parte de personas con discapacidad, internacionalmente reconocido como "Buceo Adaptado". El trabajo se tradujo en la concreción de la Circular Marítima de DIRECTEMAR N° A-41/015, publicada el 23 de diciembre 2016 y disponible en la página web de la Organización.



Primer buzo con discapacidad inspeccionado con base en la nueva circular marítima de DIRECTEMAR.

COOPERACIÓN TÉCNICA INTERNACIONAL CON LA ORGANIZACIÓN ONU PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA AGRICULTURA (FAO – LATINOAMÉRICA)

La gran cantidad de accidentes y el escaso control del buceo en la pesca extractiva artesanal en países de Centroamérica y el Caribe, por parte de personas que tienen esta actividad como única manera de subsistencia y fuente de alimentación, llamó la atención de la FAO, la cual durante el 2016 y a través de fondos impulsados por la Comisión de Pesca Continental para América Latina y el Caribe (COPESCALC), buscó al país latinoamericano con más experiencia en la regulación del tema, siendo seleccionado Chile y, por ende, la DIRECTEMAR. De esta forma, se empezó a



Taller internacional de la FAO sobre la regulación del buceo artesanal en Centroamérica.

brindar cooperación técnica, donde la Autoridad Marítima asesoró a la FAO Latinoamérica para la elaboración de un marco regulatorio del buceo artesanal en países de Centroamérica, lo que se tradujo en la participación de la presentación oficial del trabajo frente al Taller Internacional realizado en enero del 2017 en la ciudad de Tegucigalpa, Honduras.

A lo anterior y como medida de apoyo recíproco por parte de la FAO (Chile) hacia la Organización, el presente año se están recibiendo las experiencias sobre el buceo en acuicultura offshore o buceo de maricultura, con la finalidad de comenzar a trabajar en la elaboración de una futura regulación nacional del tema.

En resumen y dado lo expuesto en los párrafos anteriores, resulta evidente que la operatividad conjunta de las nuevas normas e iniciativas de la Autoridad Marítima a través y/o mancomunadamente con otros organismos estatales, son una herramienta fundamental en el éxito de la gestión de DIRECTEMAR, y resultan un gran aporte en los temas de buceo y deportes náuticos, y, por ende, vitales en pos del desarrollo de los mismos para las políticas públicas del país desarrolladas sobre la materia.

Colaboración: Litoral Sebastián HERRERA Kasic



VETERANOS DE LLEU LLEU



“Cuenta...”, fue la orden que se difundió a viva voz y que llegó hasta el Bus Naval que se encontraba estacionado dentro de un predio denominado Yeneco al Norte de la ciudad de Cañete y algo alejado de la ruta principal; descendí velozmente y con rápidas instrucciones formé a la Sección Antidisturbios de la Gobernación Marítima de Talcahuano y le di parte al Jefe del Departamento de Intereses Marítimos, quien era el Oficial Naval más antiguo presente, entre un gran contingente de Carabineros integrado en su mayoría por personal de Fuerzas Especiales, apoyados con tres Patrullas de Acción Especial (P.A.E.) del Grupo de Operaciones Policiales Especiales (G.O.P.E.), además de una tropa minoritaria de Carabineros reclutados desde las Comisarias, Tenencias y Retenes de la Prefectura de Arauco.

Eran las 08:00 horas del lunes 4 de abril del 2005; el día se presentaba nublado y amenazante de precipitaciones. Durante la “Cuenta” que entregaron los diferentes Jefes de las Unidades Policiales y la que dio el Oficial Naval más antiguo al Coronel de Carabineros que estaba al mando, nos enteramos que éramos en total 150 hombres, aproximadamente; transportados en una serie de buses de Fuerzas Especiales, Retenes Móviles, Radiopatrullas y Camionetas, apoyados por dos ambulancias, tres Carros Lanza Agua (Guanaco) y tres Vehículos Tácticos de Reacción (Zorrillos), que en jerga policiaca estos últimos son llamados “Tango Lima” y “Tango Romeo”, respectivamente. Además, en ese momento también se nos informó que permaneceríamos en este lugar, a la espera de otro contingente similar que vendría en apoyo desde la Novena Región de la Araucanía.

Así fue mi primer acercamiento operativo al cumplimiento de una tarea que hasta hace algunos meses, me parecía totalmente ajena a los roles de la Autoridad Marítima, la de contribuir a evitar el robo de troncos desde los predios forestales que habían en las orillas del lago Lleu Lleu y la fabricación de madera en aserraderos ilegales.

Inmediatamente después de la llegada del contingente policial desde la región de la Araucanía, con una cantidad similar de hombres, incluidos Fuerzas Especiales, dos P.A.E., escoltados por otros dos Tango Lima y un Tango Romeo, se citó a una reunión a todos los Oficiales participantes para entregarnos los

detalles de la operación, la cual consistía en intervenir algunos aserraderos clandestinos que procesaban los troncos de pino y eucaliptus robados desde las plantaciones forestales ubicadas en la ribera E del lago (Comuna de Contulmo, sector Pulmahue) y llevados mayoritariamente en camiones por los caminos rurales hasta la ribera opuesta (Comuna de Tirúa, sector Cabul). Asimismo, y de acuerdo a informaciones de inteligencia, se había podido detectar que este traslado se hacía ocasionalmente a través del lago, mediante un peculiar sistema de navegación que consistía en transportar de 12 a 15 troncos unidos y tirados por un bote a remos que hacía las veces de remolcador, burlando así los controles camineros que se pudieran establecer.



Nuestra tarea específica era tomar posición en una parcela, un poco más al sur del puente del río Lleu Lleu, que había sido previamente coordinada, donde se encontraba una casa patronal junto a la del cuidador y que contaba con la ventaja táctica de tener un pequeño muelle, desde donde podríamos operar hacia el centro del lago en nuestro bote de goma con la misión de impedir el tránsito de botes que remolcaran madera robada o contener alguna eventual huida por este medio, junto con prestar auxilio ante una situación de salvamento.

Alrededor de las 09:00 horas, nos pusimos en movimiento tomando la Ruta P-60-R y después la P-70 en dirección al Sur, con una interminable hilera de vehículos de Carabineros, dentro de los cuales destacaba un bus de color azul que llevaba a bordo 3 Oficiales¹ más 17 Gente de Mar y un camión blanco con un bote de goma Mk-3 desarmado que pertenecían a la Armada de Chile. Cuando pasamos por la ciudad de Cañete nos despedimos del Jefe de Intereses Marítimos de la Gobernación Marítima de Talcahuano, quien permaneció como Oficial de

¹ El Jefe del Departamento de Operaciones de la Gobernación Marítima (Comandante de la Sección antidisturbios) y al Capitán de Puerto de Lebu.

Enlace Institucional en el Puesto de Mando y Central de Comunicaciones de Carabineros (CENCO) en esa localidad, hasta el término del operativo.

Al ingreso a la carretera P-70, aumentaron las precauciones durante el desplazamiento y las camionetas de las P.A.E. se mantuvieron en forma adelantada al dispositivo, verificando la seguridad de la ruta. El largo convoy vehicular iba encabezado por un par de Carros Lanza Agua con dos Vehículos Tácticos de Reacción, seguidos de los buses de Fuerzas Especiales y cerrando la columna, una cantidad similar de "Tango Romeo" y "Tango Lima".

Luego de 45 minutos en la ruta, llegamos al lugar designado para Unidad de Tarea de la Armada, ahí se tomó contacto con el cuidador, quien nos recibió muy amablemente. Terminado lo anterior, se efectuó un reconocimiento del terreno y se fijó un perímetro de seguridad, apostando vigilantes en sectores específicos para que detectaran anticipadamente cualquier amenaza que viniera desde la carretera o de las parcelas vecinas; seguidamente se armó el bote de goma y se esperó el anuncio de la entrada de las Fuerzas Especiales a los aserraderos clandestinos, la cual fue informada por la radio portátil que nos facilitó Carabineros para el Operativo; con este equipo igualmente estábamos enlazados con el Jefe del Operativo y con CENCO, donde se encontraba nuestro Oficial de Enlace.

Con la fluidez de la adrenalina que sentía por la preocupación de comandar tácticamente esta operación, tan distinta y atípica a las anteriores que me había enfrentado en mis 17 años de marina, la tarde concurrió sin mayores novedades para nosotros; no así para Carabineros que logró allanar dos establecimientos ilícitos e incautar la madera producida ilegalmente y maquinaria usada, con una férrea oposición de violentistas en el sector de Puerto Choque. En el transcurso de este tiempo, nosotros aprovechamos de reconocer la ribera NW del lago, con nuestro bote de goma.



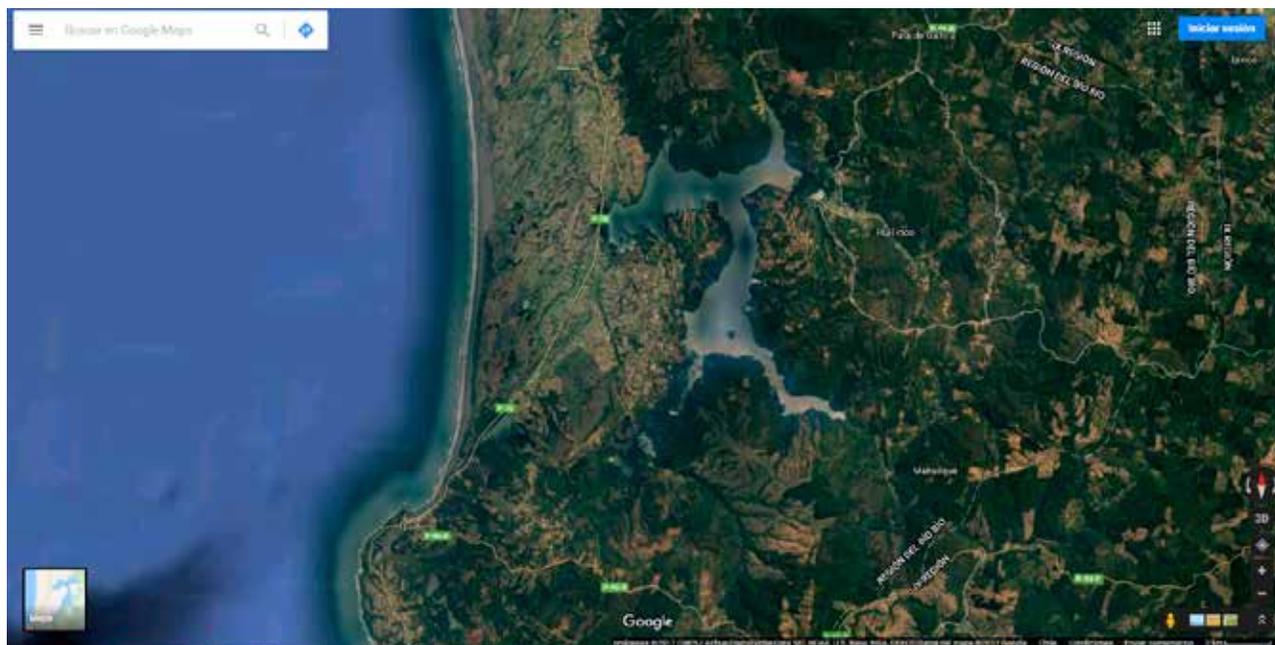
Finalmente, alrededor de las 18:00 horas, y como estaba previamente acordado, nos pasó a buscar el convoy policial. Durante el trayecto la Unidad de Tarea Armada se fue disgregando, puesto que regresó a Lebu el Capitán de Puerto que nos había acompañado en esta singular misión, que por jurisdicción le competía. El tránsito continuó hasta llevarnos de regreso al mismo predio donde nos habíamos reunido en la mañana. En este lugar, se dio un *debriefing* de lo acontecido durante ese día, incluyendo al final el correspondiente agradecimiento por la presencia de "los marinos" en este Operativo Policial y, finalmente, luego de compartir una colación con nuestros camaradas y contar las anécdotas vividas, nos despedimos con un "hasta pronto", regresando a nuestro puerto base en el viejo, pero fiel bus naval, llegando a Talcahuano alrededor de las 23:00 horas.

En los días posteriores nos enteramos por las noticias que la casa patronal del predio donde nos habíamos quedado, fue quemada en una de las noches siguientes a nuestra estadía. Este atentado sirvió para entender, en su real dimensión, la situación y los peligros de operar en esa área.

A pesar de lo anterior, jamás se me cruzó por la mente otra idea que no fuera la de guardar en mi bitácora personal esta experiencia, sin saber que ese “hasta pronto” con el que nos despedimos de nuestros amigos de las carabinas cruzadas, se transformaría en una premonición, la cual hizo que regresara a la zona del lago Lleu Lleu, bajo otras condiciones de operación y de riesgo, en unos pocos meses después.

REGRESO AL LAGO LLEU LLEU

En los meses siguientes, la insistencia por mantener presencia permanente de la Autoridad Marítima en el lago Lleu Lleu aumentó, hasta que la Fiscalía del Ministerio Público de Cañete hizo el requerimiento oficial al Gobernador Marítimo de Talcahuano.



El Lago Lleu Lleu, que en lengua mapuche significa derretirse o desmoronarse, se ubica en la Provincia de Arauco, Región del Biobío. Está situado en la vertiente occidental de la Cordillera de Nahuelbuta.

De acuerdo a este nuevo escenario, la cadena de Mando y a mi correspondiente “necesidad del saber”, como Jefe del Departamento de Operaciones, fui testigo presencial de todas las alternativas de planificación, órdenes y contraórdenes, dadas en busca de cumplir la instrucción de la Fiscalía en la forma más adecuada posible, resguardando la seguridad y bienestar del personal en primera instancia, dada las riesgosas circunstancias que ello implicaba.

Esta operación de Policía Marítima, era inédita (al menos para los que estábamos encargados de analizarla y planificarla), considerando que además, nos involucraba en el eventual conflicto social y territorial que se arrastraba desde larga data y que involucraba a grupos de delincuentes, perfectamente organizados y muy violentos en su actuar.

PREPARACIÓN OPERACIÓN LLEU LLEU

Todos estos nuevos factores de planificación, señalados anteriormente, fueron considerados en los esfuerzos realizados por el Gobernador Marítimo de la época en su búsqueda de proveer y conseguir los medios más apropiados para enfrentar esta operación de Policía Marítima distinta, que tenía fecha de inicio, pero no de término. A contar de ese momento, se me dispuso estudiar las opciones que pudiesen existir para mantener una Unidad de Tarea – U.T. en las riberas del lago Lleu Lleu.

Con el objeto de mejorar los factores de planificación, se solicitó apoyo de inteligencia en la búsqueda de información, que debía considerar el reconocimiento del área y la determinación del nivel de peligrosidad de la amenaza. Terminada la recuperación de antecedentes, los informes entregados recomendaban la inconveniencia de mantener personal naval en el área, por las características del conflicto que había en esa zona y por la falta de un lugar adecuado que brindara la seguridad y el apoyo logístico para la permanencia; sin embargo, después de un arduo análisis se determinó que la ensenada del lado SE del lago, cercano a la desembocadura del río Mahuilque, era el lugar más factible para la instalación del campamento, por su difícil acceso y baja concurrencia de personas, puesto que la llegada era a través de caminos madereros.

Con estos antecedentes, se inició el consumo de muchísimas horas destinadas al análisis y descarte de las alternativas que se estudiaron, lo que se reflejó en las innumerables hojas de papel gastadas en presentar, una y otra vez, las diferentes versiones de la Orden de Operaciones. En esta inicial lluvia de ideas, se consideró en algunos momentos traer una Alcaldía de Mar Móvil que se ocupaba en la Zona de Los Lagos, arrendar casas rodantes o motor-home, incluso el traslado de contenedores de habitabilidad para establecerlos en la ribera del lago.

Otro dilema a resolver era cual sería la cantidad de personal necesario y el equipamiento a llevar, luego de mucho debatir se determinó que la U.T., debía estar compuesta por aproximadamente 15 hombres divididos en dos grupos, uno de ellos destinados a

seguridad y mantención de campamento que sería asumido por personal de Infantería de Marina del Destacamento N° 3 “Aldea” y otro grupo que asumiría la responsabilidad de patrullar el lago y realizar los procedimientos policiales, el cual sería provisto por la Gobernación Marítima de Talcahuano. Además, la Infantería de Marina proporcionaría todo el apoyo logístico de carpas, sacos de dormir y otros elementos destinados a levantar el campamento, estableciéndose también que el período a permanecer debía ser de más o menos de 10 días.

Por otra parte, se estableció que las comunicaciones con el Mando estarían dadas por un teléfono satelital y un transceptor HF (*High Frequency*), mientras que las comunicaciones locales se efectuarían a través de equipos portátiles VHF (*Very High Frequency*). Esta decisión nos enfrentó al desafío logístico de proveer el poder necesario para la carga de las baterías que alimentaban estos equipos, por lo tanto, se debió incluir en el traslado un equipo generador, el que más adelante sirvió para alimentar a un conservador de alimentos, que también se trasladó hacia las orillas del lago Lleu Lleu.

Otro tema en discusión, fue la gratificación que se le iba a pagar a los integrantes de la U.T., la cual inicialmente sería de viático completo diario, mutando luego al 40 % diario y, finalmente, se intentó gestionar la gratificación de “campana” (misma que se les paga a los Infantes de Marina). En definitiva, no se autorizó ninguna de las alternativas anteriores, recibíendose como gratificación el pago de 40% el día de entrada y 40% el día de salida, en lenguaje naval “dos al cuarenta”.

Otro hito importante, que alteró la planificación fue que unos pocos días antes de iniciar la operación e instalación del campamento, se dispuso que la Infantería de Marina no participara con su personal ni con el apoyo logístico considerado.

Luego de sobreponernos al impacto de esta decisión, el Gobernador Marítimo instruyó la conformación de una U.T. de 10 hombres, ocho de los cuales fueron provistos por sus mandos dependientes, además de un buzo naval de la Partida de Salvataje y un Infante

de Marina de dotación de la Guarnición I.M. de Orden y Seguridad de Talcahuano. También se estableció que la estadía en el lago sería de una semana y cubrirían esta tarea tres grupos diferentes de personal, al mando cada uno de ellos de un Oficial².

Solucionado lo anterior, y también por orden del Gobernador Marítimo, partimos con el Jefe del Departamento de Abastecimiento a la tienda Homecenter del Mall Plaza del Trébol a comprar todos los materiales que a nuestro juicio eran necesarios, objeto materializar un campamento para esa cantidad de hombres, lo que incluía carpas, sacos de dormir, colchones inflables, mesas y bancos de camping, linternas, mangas de nylon, entre otras muchas cosas necesarias para establecer una Base de Operaciones, lo más cómoda posible, considerando que las condiciones meteorológicas para aquellos días eran bastante desfavorables, especialmente en ese sector de la cordillera de Nahuelbuta.

Otro apoyo recibido desde la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, fue que el Grupo de Respuesta Inmediata – G.R.I. facilitó parte de su equipamiento para el personal que asumiría esta tarea, saltando de esta manera del incómodo y pesado equipamiento de las Secciones Antidisturbios de la época, a uno más versátil y funcional que nos entregaba mayor libertad de maniobra para desenvolvernos a bordo de los dos botes de goma dispuestos para evitar e interdicar el acarreo de madera ilegal a través del lago Lleu Lleu.

Además de este equipo, se nos entregó armamento (escopeta y revólver) solamente con munición no letal, complementado con bastones telescópicos y spray pimienta. La munición estándar se limitó para la U.T. en esta operación puesto que existían orientaciones superiores especiales respecto al uso de las armas de fuego, en nuestra área de operación.

EJECUCIÓN DE LA OPERACIÓN LLEU LLEU

Bajo todas estas condiciones, en la madrugada del viernes 30 de septiembre de 2015, se inició el



Foto: Blogspot de A. Leal C.

desplazamiento de un nuevo convoy con dirección al sector de Mahuilque, el cual estaba compuesto por una camioneta institucional, un par de camiones con la logística y, nuevamente, el fiel bus naval azul con el personal. Sin embargo, esta vez el recorrido se planificó por una track diferente, para evitar el tránsito por comunas que podrían estar involucradas directamente en este conflicto, cubriendo un total aproximado de 255 kilómetros, en más o menos 4,5 horas, a través de las rutas 156, 180, 86, 444, 90-P y, finalmente, por 12 Kilómetros de caminos madereros de tierra, hasta llegar al lugar seleccionado en el brazo SE del lago Lleu Lleu. Este recorrido nos permitió conocer localidades como Nacimiento, Renaico, Los Sauces, Lumaco y Capitán Pastene.

El viaje se llevó a cabo sin novedad, iniciando la instalación del campamento o Base de Operaciones en la mañana del mismo día, tiempo que fue destinado al reconocimiento del área, instalación de carpas y del soporte logístico que consideraba: dos botes de goma Zodiac (un MK-6 con motor fuera de borda de 60 HP y un MK-3 con motor fuera de borda de 30 HP) un generador portátil, un baño químico, un conservador de alimentos, una Camioneta Naval 4x4 y demás vituallas para permanecer el área por un largo período de tiempo.

² Jefe del Departamento de Operaciones de la Gobernación Marítima de Talcahuano, Subjefe de la Capitanía de Puerto de San Vicente y el Capitán de Puerto de Lebu.

Ese primer día, pasó rápidamente con las tareas que había que cumplir; sin embargo, solamente se dimensionó la soledad en la que nos encontraríamos cuando con las últimas luces de la tarde regresaron a Talcahuano la partida de apoyo logístico, el bus y los camiones, quedándonos en la Base de Operaciones: 1 Oficial y 9 Gente de Mar, cuyo único contacto con el Mando sería a través de un teléfono satelital y un transceptor HF.

La Base de Operaciones se estableció en un sector plano a nivel del lago, que contaba con un sector libre de árboles y otro con abundante vegetación por donde corría un pequeño arroyo que desembocaba en el lago; en este último sector se levantaron las seis carpas (cuatro destinadas al alojamiento, una al almacenamiento logístico y otra como sala de operaciones y de armas); el fogón y cocina; el sector de aseo personal/baño y otra área destinada al generador/conservador de alimentos... incluso en los días siguientes un grupo habilitó un punto de posada para el Helicóptero Naval (Bo105 Bolkow).

Dentro de las instrucciones entregadas por el Mando, existía la de no evidenciar el lugar desde donde se estaba operando, por lo que el campamento debía ser lo menos visible posible desde tierra o desde el agua, por esta razón, todas las instalaciones fueron disimuladas con ramas de eucaliptus y pinos que abundaban en el sector.

Posteriormente, y cuando finalizamos las labores del día, me reuní con mi personal para explicarles con mayor detalle la tarea que debíamos cumplir, entregarles las Reglas de Enfrentamiento y disponer cuales serían las responsabilidades de cada uno de los que integrábamos la U.T.

Luego de establecer los horarios y sectores de patrullaje en el lago, que se hacían de día y noche, se dispuso una rutina de mantenimiento del material, buscando evitar cualquier falla por el retardo logístico que tendríamos para recuperar la operatividad del equipo o componente, que seguramente afectaría la seguridad o el escaso bienestar que se tenía; junto

con esto se estableció un programa de entrenamiento para enfrentar un posible ataque al campamento o en la navegación con los botes de goma y para la captura de las personas que cruzaban en bote a remos la madera de una ribera a otra, en forma ilegal.

Esa misma noche tuvimos la primera visita al campamento (de muchas que se repitieron en las próximas semanas) de una P.A.E. de Carabineros que se encontraba en el sector custodiando las faenas madereras y alojando en un campamento de una forestal, ubicado a unos 15 kilómetros de nosotros. Además, durante su estadía, aprovecharon para entregarnos su visión de lo que estaba ocurriendo en la zona y transmitirnos sus experiencias en el enfrentamiento de los violentistas que se dedicaban a hostigar a los Carabineros, atacar y quemar camiones de transporte de madera y, por supuesto, al corte y hurto de árboles en forma ilegal.

Esa primera noche, me costó conciliar el sueño, sopesando la responsabilidad que recaía sobre mis hombros, buscando todas las alternativas válidas para cumplir con la tarea encomendada, mantener la moral en alto de mi gente y minimizar el riesgo en caso de un enfrentamiento. Fue así como en los próximos días iniciamos con los botes de goma el reconocimiento lacustre³ y el entrenamiento para las eventuales interdicciones de los botes a remo.

ALGUNAS EXPERIENCIAS APRENDIDAS

Con el transcurso de las semanas, cada diferente grupo que componía la U.T., iba adquiriendo mayor experiencia en el área y en las tareas que debíamos desarrollar, desde las más básicas y domésticas hasta las más complejas y riesgosas, como por ejemplo:

Interdicción de los botes a remo: se determinó que si la actitud era no cooperativa; previamente al abordaje y aprovechando la potencia del motor fuera de borda, se generaría turbulencia en el agua para desestabilizar lo más posible al bote a remos, luego de esto, se abordaría para reducir y controlar a los infractores, usando el spray pimienta de ser necesario.

³ El lago Lleu Lleu es un cuerpo de agua situado en la vertiente occidental de la Cordillera de Nahuelbuta que tiene una forma humanoide con riberas mayormente acantiladas, cuenta con una superficie aproximada de 43 km². La parte más ancha se ubica en el centro del lago con una distancia entre costa de 3 kilómetros y la más angosta de 400 metros en el brazo SE.

Además el buzo debía estar preparado para rescatar a cualquier persona que se cayese al agua, durante esta riesgosa situación.

Protección de la Base de Operaciones: para aumentar el tiempo reacción en la defensa del campamento ante un ataque, uno de los grupos instaló redes pesqueras de grandes dimensiones en los árboles que rodeaban la Base de Operaciones objeto contener algunos elementos contundentes que pudiesen arrojar (piedras o molotov) desde el camino maderero que pasaba justo por sobre el campamento aproximadamente 15 metros más arriba. Esta simple pero ingeniosa barrera física le permitía a la guardia de perímetro realizar las acciones pre-planeadas resguardando en mejor forma su integridad, a pesar que el equipamiento de protección personal era el adecuado y cubría la mayor parte de los órganos vitales (tronco y cabeza).

Empleo del escudo balístico: luego de algunos intentos de atacar al bote de goma desde tierra, especialmente en patrullajes nocturnos, mediante piedras o con armas de fuego, se dispuso la instalación del escudo balístico en la proa del bote de goma, mediante un particular y artesanal sistema de sujeción. Esta protección contribuyó a disminuir el riesgo de ser alcanzado por perdigones de escopeta o munición de otro tipo, especialmente en las extremidades superiores e inferiores que no contaban con protección balística, estableciéndose como zafarrancho que ante la observación de fogonazos desde los bosques aledaños, la dotación debía lanzarse al interior del bote y el patrón, con ayuda del visor nocturno si era de noche, debía colocar la proa hacia el lugar del ataque, alejándose marcha atrás, objeto de que se pueda evaluar rápidamente la situación y determinar los cursos de acción a seguir.

Comunicaciones entre la Base de Operaciones y el bote de goma: el radio de acción que cubría el bote de goma en los patrullajes, era de aproximadamente 11 kilómetros, alcanzándose así los sectores más apartados en el lago; por lo tanto, la distancia y lo acantilado de sus riberas dificultaban el alcance de los equipos portátiles VHF.

Ante esta situación se limitó las navegaciones hasta la ribera norte de la parte central del lago, llamada "El Malo" y cuando había pérdida de un "Check" de la patrulla, se disponía que la camioneta, que poseía VHF, se desplazara por el camino maderero cercano que bordeaba el lago, hasta un área alta, reconocida previamente, desde donde se podía dominar gran parte del área de operaciones y nos retransmitía las informaciones y, por supuesto, se mantenía que ante una emergencia, el lanzamiento de una bengala roja era un requerimiento urgente de auxilio o apoyo, por lo tanto, se debía despachar el Zodiac MK-3 con los medios de rescate.

ANÉCDOTAS Y EVENTOS ESPECIALES

Durante el transcurso de los 74 días que la U.T de la Autoridad Marítima estuvo presente en forma permanente en el lago Lleu Lleu, muchas son las situaciones de riesgo y anécdotas que experimentamos los tres distintos grupos, a quienes se nos encomendó el cumplimiento de las instrucciones emanadas por la Fiscalía del Ministerio Público de Cañete.

Algunas de ellas serán relatadas a continuación, las cuales fueron compartidas entre los que fuimos a cargo de estos marinos; sin embargo, existen otras no consideradas, las que por el paso del tiempo, el olvido o simplemente porque se decidió que serán exclusivamente de conocimiento de los que sufrimos el frío, la humedad, el temor y la incertidumbre de enfrentarnos a una misión diferente y no conocida hasta ese entonces, donde sentíamos que de verdad podía estar en peligro la integridad y porque no decirlo la vida, de los que fuimos escogidos para impedir este ilícito, donde se mezclan los intereses comerciales, las reivindicaciones territoriales y la violencia, no han sido consideradas.

MILITARIZACIÓN DEL LAGO LLEU LLEU

Un día cualquiera, durante la tarde, se rompe la monotonía de la rutina del campamento cuando la guardia detecta que se acerca desde el Norte, por el brazo SE, una embarcación a remos con varias personas a bordo. Ante esta situación se concurrió en el bote de goma a identificar e indagar cuales eran las intenciones de las personas que venían abordo.

Cuál no sería la sorpresa, al ver que en el bote, junto a algunas personas que parecían residentes del sector oeste del lago, estaba un equipo de televisión, cuya idea era filmar y entrevistar a las Fuerzas Armadas que estaban supuestamente, "militarizando" el lago Lleu Lleu.

El Jefe de la U.T. informó al Gobernador Marítimo, vía teléfono satelital, quien dispuso que se fiscalice las medidas de seguridad en el bote y se les exhorte amablemente a que hagan abandono del sector, lo cual ocurrió solamente después de que obtuvieron imágenes del muelle y bote de goma, que en los próximos días salieron en los noticieros a nivel nacional y regional, por un tiempo.

AL LA ESPERA DE UN ATAQUE NOCTURNO

Una de las pocas veces que sonó el teléfono satelital, fue alrededor de las 22:00 horas, para comunicarnos que por información de inteligencia "A1", esa noche se juntaría en Capitán Pastene un grupo de camionetas con un número indeterminado de violentistas que tenían intenciones de atacar nuestra Base de Operaciones para expulsar a los marinos del lago. Además, las instrucciones fueron que se evacuen los elementos más importantes (transceptor HF, munición, armamento, entre otras) en la camioneta hacia el campamento cercano de una forestal que quedaba a unos 15 km. de nosotros y que en el sector permaneciera el Jefe de la U.T. con dos hombres para la protección.

Las órdenes se ejecutaron rápidamente y en una hora aproximadamente estaba zarpando la camioneta hacia el lugar dispuesto, quedándome con mis dos voluntarios, con los cuales ideamos todas las alternativas y formas de defender el campamento desde diferentes posiciones en tierra y desde el lago con los botes. La noche fue larga y fría, lo que contribuyó también a la tensión del supuesto enfrentamiento que tendríamos en las próximas horas, el que finalmente nunca se concretó, sin saber las razones.

Sin embargo, esta situación me sirvió para darme cuenta de la valentía y lealtad de nuestra Gente de Mar, ya que una de las decisiones más difícil de esa noche fue designar a quienes me acompañarían en

la vigilancia del campamento, puesto que todos ellos estaban decididos a quedarse.

Al día siguiente cerca de medio día, regresó la camioneta con el resto de la U.T. y se continuó con la rutina de la estadía.

ALUVIÓN EN EL CAMPAMENTO

Una de las veces que me tocó regresar, los chubascos de lluvia nos acompañaron durante todo el camino. Al llegar nuevamente a la Base de Operaciones y ante el júbilo y rapidez con que los salientes ayudaban a desembarcar los víveres y embarcaban sus elementos personales para regresar a casa, no nos percatamos de lo amenazante que se veían las nubes sobre el lago.

Esto dio pie para que a los minutos que se fue el bus, se iniciara una suave llovizna que rápidamente se convirtió en lluvia, acompañándonos con diferentes intensidades los casi 10 días que duró esa campaña.

Nuestro campamento había sido adaptado para soportar precipitaciones y el inmenso barril que se formaba, ya que en las semanas anteriores se habían recibido lluvias y las carpas se habían pasado, por lo tanto, se instaló una manga de polietileno, previamente preparada, que cubría la totalidad del sector donde estaban las carpas y el fogón-cocina.

Lo interesante ocurrió un día, luego de regresar del patrullaje del lago, como a las 07:00 horas. El guardia de perímetro, a mi recalada, me entregó como novedad que el caudal del arroyo había disminuido significativamente a pesar de la lluvia que se dejaba caer, por lo tanto, dispuse que dos hombres siguieran el cauce del arroyo por algunos metros cerro arriba para verificar un posible bloqueo natural, o no, de nuestra fuente de agua. Seguidamente, con los integrantes de la patrulla nocturna nos fuimos a tomar desayuno y secarnos con el calor de la fogata al sector del fogón, que estaba ubicado hacia al borde del cerro.

Luego de una hora regresaron del reconocimiento del cauce y cuando estaban dándome novedades vi como a través de mis pies pasaba agua con barro y apagaba rápidamente la fogata que teníamos. Inme-

diatamente y sin dar ninguna instrucción, entendimos lo que pasaba y nos dispusimos a proteger nuestro campamentos, esta vez con palas y nuestras manos de este mini aluvión que se deslizaba cerro abajo a través del cauce de agua y traía junto con él, muchos sedimentos, incluidos ramas y pequeños troncos.

Luego de 15 minutos, más o menos, el caudal de agua disminuyó y a pesar de nuestros esfuerzos se vieron afectados un par de carpas, el fogón y nuestra área de duchas, que habían construido en cercanías de la desembocadura del arroyo, iniciándose a la brevedad posible la reconstrucción de lo afectado y el secado de las carpas.

BAUTIZO DE LOS PASILLOS DEL CAMPAMENTO

Una de las buenas anécdotas, fue la de bautizar los pasillos del campamento (separaciones entre las carpas y los diferentes sectores que se habían segregado), que para esos días habían sido cubiertos por troncos de madera para evitar el barro y la humedad.

Seguramente durante el lento transcurrir de las horas, las mentes de algunos miembros de la U.T. tenían tiempo para el ocio, ocurriéndoseles que los pasillos de nuestra remozada Base de Operaciones, debían ser individualizados con nombres propios.

Como esta idea no ocurrió, ni se materializó en una de mis campañas, imagino que la discusión fue ardua para determinar cómo se llamarían estos espacios comunitarios, que ya eran parte de la vida de quienes los usábamos.

Finalmente, los nombres escogidos e instalados en rústicos carteles que buscaban asimilarse a los que hay en las esquinas de las calles de las ciudades, fueron las gratificaciones que en algún momento se pensó entregar a quienes cumplíamos esta comisión y que nunca llegaron.

No recuerdo exactamente los nombres, pero eran algo así como: Avenida al 100%, calle al 40%, Callejón Gratificación por Campaña.

ABURRIDOS DEL PAN DE MOLDE CONGELADO

Cada vez que entrábamos a efectuar la vigilancia, cada grupo llevaba sus propios víveres, dentro de los cuales se incluía el infaltable pan de molde, que se mantenía semi-congelado en el conservador de alimentos.

Esta situación hizo que otro grupo, buscando mejorar el bienestar de la estadía, se rindiese frente a la tentación de un letrero de venta de pan amasado que un camping ofrecía en la ribera oeste del sector central del lago y que fue detectado durante uno de los patrullajes en el bote de goma.

Luego de concretar el primer acercamiento y acordar el precio, decidieron repetir la compra todos los días, para disfrutar de esta ambrosía que era tan diferente a nuestro rechazado pan de molde congelado.

Sin embargo, la rutina de ir diariamente a ese camping en la búsqueda de las tortillas, hizo que los violentistas que no estaban muy contentos con nuestra presencia, los esperaran escondidos y les arrojaron piedras desde la costa cuando se iban aproximando, afortunadamente, sin herir a ninguno de los miembros de la dotación.

Este hecho lamentablemente puso término a la compra de pan casero que hacía más llevadera la estadía en el lago Lleu Lleu.

CENA EN LA VÍSPERA DE LA SALIDA

Cada grupo cumplía fielmente con una especie de tradición que se fue implementando y que se realizaba la noche anterior a la llegada del relevo y del regreso a Talcahuano.

Estimo que el momento más esperado por todos los que estábamos cumpliendo esa misión en Lleu-Lleu, era cuando se producía el relevo y dejábamos la incomodidad, el frío, la humedad y, porque no decirlo, la tensión que nos provocaba el riesgo al que nos enfrentábamos, por esta razón, la noche anterior a que esto ocurriera, a muchos la ansiedad les impedía

conciliar el sueño, por lo tanto, se organizaba una cena especial, normalmente asado, con la carne que habíamos “ahorrado” durante los días de permanencia.

Para concretar este evento que se iniciaba al ocaso, aquellos que estaban libres (sin efectuar patrullajes nocturnos) se dedicaban a la preparación y ornamentación de nuestro fogón-comedor para la cena.

Esta cena era un momento muy especial y de sana camaradería, donde nos juntábamos a conversar, contando y recordando todo lo que nos había pasado en los últimos días y, por supuesto, era también amenizado por chistes y hasta canciones de los más histriónicos del grupo... siempre custodiados por dos personas que se encontraban cubriendo la guardia de perímetro del campamento.



RETIRO DEL CAMPAMENTO

A pesar que no integré directamente en esta operación, el retiro de la Base de Operaciones se efectuó el 13 de diciembre de 2005, participando en ella prácticamente los mismos medios (bus y camiones navales), además del personal, empleados para la habilitación del campamento, 74 días atrás. La maniobra fue rápida y limpia, sin inconvenientes, permitiendo en menos de 14 horas cumplir exitosamente la tarea.

Durante el desarrollo de esta operación Policial Marítima, no se detectó el uso permanente o continuo de la vía lacustre para llevar madera ilegal de una ribera a otra del lago, estimándose que los delincuentes que cortaban

y hurtaban la madera desde predios forestales ajenos, llevaban a cabo esta maniobra bajo circunstancias muy especiales o, también, pudieron ser disuadidos por la presencia de la Autoridad Marítima en forma permanente en el lago Lleu Lleu.

ALGUNOS COMENTARIOS FINALES

Seguramente hay muchas más cosas que se podrían relatar en estos párrafos, pero hay algunas que han pasado la frontera hacia el olvido, de quienes fuimos partícipes en el cumplimiento de esta tarea inhabitual que se realizó con mucha planificación, resiliencia, entusiasmo y riesgo por enfrentarnos a niveles de violencia, que hasta ese momento eran prácticamente ajenos a la labor normal de la Autoridad Marítima.

Otra cosa que puedo dar fe, en el epílogo de este relato, es el compromiso, incluso más allá de lo profesional, de los Oficiales y Gente de Mar (desde el Gobernador Marítimo hasta el último Marinero) que les tocó participar de una u otra forma, directa o indirectamente, en esta operación de Policía Marítima en el lago Lleu Lleu, para la cual hay que reconocer, con mucha franqueza y con la capacidad del análisis después de estos años transcurridos, que no estábamos totalmente preparados para enfrentar una situación como la que nos impuso, totalmente apegada a la Ley, la Fiscalía del Ministerio Público de Cañete.

Además, mediante estos párrafos he pretendido reconocer a todos los “Hombres Bravos del litoral”, de cuna o “por adopción”⁴, que junto al autor, cumplieron con esta tarea y sufrieron las vicisitudes que nos imponía un escenario totalmente diferente y hostil, ya sea por las incomodidades o las inclemencias meteorológicas, sumado al riesgo permanente de enfrentarnos con escasa preparación para este tipo de campañas y con revólveres y escopetas con

munición antidisturbios (de goma) contra violentistas que no dudaban en hacer uso de armas de fuego, cuando se les impedía su cometido.

Finalmente, deseo explicar por qué me he atrevido a titular este relato como “Veteranos de Lleu Lleu” y el origen es muy simple: leyendo la definición de veterano en el Diccionario de Real Academia Española, me di cuenta que una de las acepciones dice “el que tiene experiencia en una actividad”, por lo que inmediatamente asocié la experiencia que adquirimos cada uno de lo que servimos en esa Unidad de Tarea y que pocos marinos en el Servicio del Litoral tienen. Sin embargo, también pudiésemos relacionarlo con la otra acepción que habla de aquel que está asociado al servicio por mucho tiempo en la milicia, puesto que ante esas circunstancias el “tiempo cronos”⁵ parecía tener otra dimensión, más lento, y las horas se hacían días para estos miembros de la Armada de Chile, especialistas en Litoral, que se encontraban acampando, en ese lago y en la falda de la Cordillera de Nahuelbuta, siendo partícipes, en una de las muchas aristas, de un conflicto de larga data, que por su complejidad, seriedad y violencia aún se mantiene vigente.

AGRADECIMIENTOS:

Al Contraalmirante LT Ricardo Böke Friederichs (Gobernador Marítimo de Talcahuano en esa época), por su apoyo.

A los Capitanes de Fragata, LT Sres. Italo Solari Aguilar y Víctor Gutiérrez Astorga, por compartir parte de sus experiencias y refrescar mi memoria con respecto a hechos, lugares y fechas.

Al Capitán de Puerto de Lebú, Capitán de Corbeta, Sr. Rodrigo Cabrera Valenzuela, por facilitar fotografías y la copia del historial de esa repartición, desde donde logré obtener antecedentes valiosos para construir este relato.

Colaboración: Litoral César CRUZAT Zúñiga

⁴ Infantes de Marina de la Guarnición I.M. (T.), Meteorólogos del Centro Meteorológico de Talcahuano, Buzos de la Partida de Salvataje de Talcahuano
⁵ Se refiere a un tiempo secuencial, es un tiempo con límites, denota un lapso de tiempo, sea largo o corto. En la mitología griega Cronos es el dios del tiempo real e inexorable, cuyo paso nos lleva inevitablemente a la muerte.



LA CORRUPCIÓN: ¿UN PROBLEMA DE AHORA?



Esculturas japonesas de los tres monos sabios.
Sus nombres —Mizaru, Kikazaru e Iwazaru— significan “no ver, no oír, no decir”.
(Foto: Wikipedia – Jakub Halun)

No hay país, estrato social, o sector económico, político, deportivo o de cualquier otro ámbito, que no haya sido afectado por lo que se ha dado en llamarse *hechos de corrupción*. Es decir, comportamientos que, además de contrariar los valores de la probidad, rectitud, honradez y de la ética, son constitutivos de delitos, faltas o de contravenciones de naturaleza administrativa, capaces de destruir los cimientos sobre los que se sustenta un verdadero sistema democrático y de libertad.

En efecto, la sociedad mundial se encuentra cada vez más afectada por tales hechos. Se trata de una verdadera amenaza, capaz de desestabilizar gobiernos, organizaciones, estructuras públicas y privadas, minarlas en su credibilidad, en su superación y en su desarrollo. Los hechos de corrupción irrumpen contra el imperio de la ley, lo soslayan, y neutralizan. Existe la percepción generalizada de que este flagelo avanza sin cesar, persistentemente, con pasos firmes, conquistando espacios no imaginados en detrimento de los principios y valores sobre los que se sustenta la sociedad, la democracia y el Estado de Derecho. Las manifestaciones de lo que se denomina *hechos de corrupción*, se multiplican de manera incesante, se suscitan con una frecuencia extraordinaria, en las circunstancias o en los ámbitos más inesperados.

En este contexto la prensa internacional destaca la siguiente muestra de *hechos de corrupción*:

1. El Secretario General de la Organización de Estados Americanos, Miguel Ángel Rodríguez, renunció al cargo, una semana después de que se reveló en Costa Rica su presunta participación en un caso de soborno.
2. El presidente de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, prometió investigar las denuncias de corrupción en su gobierno hasta las últimas consecuencias.
3. El Secretario General de la ONU Kofi Annan, asume responsabilidad por escándalo de los abusos cometidos en el plan de 64 millones de dólares, que la ONU administró por orden del Consejo de Seguridad, entre 1996 y 2003.
4. El Comité Olímpico Internacional decidió suspender de sus funciones al búlgaro Iva Slavkov por su implicancia en el supuesto caso de corrupción presentado por la BBC. Además quedó expulsado de los Juegos Olímpicos de Atenas.
5. La estrella del béisbol de las grandes ligas, Alex Rodríguez, tercera base de los Yankees de Nueva York, admitió en entrevista de la cadena de televisión ESPN, haber consumido drogas para mejorar su rendimiento deportivo, cuando jugaba con los Ranger de Texas, entre años 2001 y 2003.
6. El Presidente de la Cámara de los Comunes, máxima autoridad del Parlamento británico, se vio forzado a renunciar al cargo asediado por las distintas denuncias por excesos y abusos en los gastos y por oponerse a la transparencia en los gastos de los legisladores¹.

Como se puede apreciar en los casos presentados, los hechos de corrupción están presentes en todos los ámbitos de la actividad humana. Ello es notoriamente, sin distingo de jerarquías manifestándose en ámbitos públicos o privados, comerciales,

económicos, bancarios y deportivos, una plaga que está presente en el ejercicio del poder o del logro del éxito, ya que la corrupción no solo puede ser propiciada, alentada, fomentada y practicada por el sector público, sino que, de igual forma por el denominado sector privado o en colusión entre ambos.

El objetivo del presente artículo es proporcionar algún grado de conocimiento de este mal que afecta a toda nuestra sociedad, y a partir de ese conocimiento proponer algunas ideas para combatirlo y erradicarlo de nuestro respectivo ámbito de acción.

I.- CONCEPTO Y TIPOS DE CORRUPCIÓN

Etimológicamente, la palabra *corrupción* deriva del latín *corruptio-onis* y su primera acepción es, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española, "Acción y efecto de corromper o corromperse". Por su parte, el verbo corromper, del latín *corrumpêre*, significa: "alterar y trastocar la forma de alguna cosa; echar a perder, depravar, dañar, pudrir algo; sobornar a alguien con dádivas o de otra manera".

Por otra parte, el profesor Eduardo Maldonado, nos entrega el siguiente concepto de corrupción: "La corrupción no es otra cosa que, el uso del poder en beneficio personal, usos y abusos en los que, de acuerdo con las situaciones, existen prácticas como el grado de arbitrariedad de los sobornos y la disfuncionalidad variable de las contribuciones ocultas para la conducción de los asuntos públicos"².

En general, hablar de corrupción es aludir al comportamiento del ser humano que desdeña o desprecia, no solo las normas jurídicas, sino el conjunto de principios y valores éticos y morales sobre los que se sustenta toda sociedad moderna, con el propósito de obtener un beneficio, de naturaleza diversa, para sí o para un tercero.

Para los efectos del presente artículo tomaremos el concepto que enunció el Sr Contralor General de la República, don Jorge Bermúdez Soto, en su clase

¹ Diario el Universal de Caracas (2009), ed. 20 de Mayo, Venezuela, p 1-24.

² Maldonado, Eduardo, "Corrupción y Derechos Humanos: el malestar general del Estado", Ed. Universidad Libre, Bogotá, Colombia, 2001, p. 48.



magistral dictada el 24 de marzo de 2017, con motivo de la inauguración del año académico en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso: él define en términos prácticos, “como el abuso de un poder que le ha sido confiado para obtener un beneficio privado”³. Por la corrupción se obtiene una prestación que puede ser de acuerdo con la legalidad o en contra de ella.

En los *hechos de corrupción*, podemos distinguir los siguientes tipos de corrupción:

Extorsión: Un servidor público aprovechándose de su cargo y bajo la amenaza sutil o directa, obliga al usuario de un servicio público a entregarle también directa o indirectamente una recompensa (Caso de los diez detectives, en el peor caso de corrupción en la PDI de los últimos cuatro años).

Soborno: Un ciudadano o una organización entrega directa o indirectamente a un servidor público determinada cantidad de dinero, con el propósito de que obtenga una respuesta favorable a un trámite o solicitud independientemente si cumplió o no con los requisitos legales establecidos (Ex director de la Administración Estatal de Alimentos y Farmacias de China, Zhang Xiaoyu, fue condenado a muerte por corrupción y negligencia acusado de aceptar sobornos y por incumplimiento del deber en 2005, al recibir 780 mil dólares para aprobar medicinas que resultaron nocivas a la salud humana)⁴.

Peculado: Apropiación ilegal de los bienes por parte del servidor público que los administra (JUNAEB con un presupuesto de 500 mil millones de pesos anuales, interpone querrela por robo de alimentos destinados a colegios).

Colusión: Es la asociación delictiva que realizan servidores públicos con contratistas, proveedores y arrendadores con el propósito de obtener recursos y beneficios ilícitos, a través de concursos amañados o, sin realizar estos (adjudicación directa) a pesar de que así lo indique la ley o normativa correspondiente. (Denuncian irregularidades entre empresas en licitación de raciones escolares de Junaeb).

³ Bermúdez Soto, José, Abogado, profesor titular PUCV, cátedra de Derecho Público, Administrativo, Ambiental, Dr. Universidad Autónoma de Madrid España y de la Universidad de Heidelberg de Alemania. Actual Contralor General de la República. Dicta Clase Inaugural año 2017 PUCV. “El anillo de Gíges ¿Podemos Realmente Ganar la Lucha Contra la Corrupción?”.

⁴ Biblia, Antiguo testamento, Jueces 16, 4-21, Siglos XI – XII, Ac.

Fraude: Caso en que servidores públicos venden o hacen uso ilegal de bienes del gobierno que les han confiado para su administración. (Remueven a nueve oficiales por fraude a Carabineros).

Tráfico de influencias: Un servidor público utiliza su cargo actual o sus nexos con funcionarios o integrantes de los poderes ejecutivo, legislativo, o judicial, para obtener un beneficio personal o familiar, o para favorecer determinadas causas u organización. (Allanan Intendencia de Arica por presunto tráfico de influencias en caso Humedal).

Falta de ética: Supone que algunos servidores públicos tienen una conducta negativa que va contra los propósitos y metas de las instituciones. (Caso Puente Caucau, o letreros de tránsito mal elaborado. Trabajos mal hechos).

II.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Expresar que la corrupción no solo es una calamidad sino que sus antecedentes se pierden en el tiempo y en el espacio, pareciera una exageración; sin embargo, la historia nos ha demostrado que ello, lamentablemente, ha sido así desde el mismo momento que el hombre comenzó a poblar la tierra. Al respecto me permitiré señalar algunos ejemplos de esta aseveración:

La Biblia relata cómo los Filisteos corrompieron con dinero a Dalila, la concubina de Sansón, a fin de que lo traicionara y les hiciera saber la explicación de su extraordinaria fuerza: “Enamóralo y averigua de dónde saca tanta fuerza y cómo podríamos vencerlo y amarrarlo. Te daremos cada uno de nosotros mil cien monedas de plata”⁵ (Jueces 16, 4-21; siglos XI o XII antes de Cristo).

En el libro Deuteronomio, VII siglos antes de Cristo se recomienda al servicio de administración de justicia, que dice “No torcerás el derecho ni te fijarás en la condición de las personas. No aceptarás regalos porque los regalos ciegan los ojos de los sabios y se hacen en perjuicio de los justos. ¡Justicia!”. “Busca

justicia si quieres vivir y conservar la tierra de Yavé, tu Dios. (DT. 16, 19-20)⁶.

La corrupción también mereció la atención en el pensamiento de la Grecia antigua, para ello nos referiremos a la leyenda del Anillo de Giges; Platón, libro II de la República.

Este era un pastor al servicio del rey de Libia (lidia). Un día después de una tempestad y un terremoto, se agrietó la tierra, abriéndose un abismo en el lugar donde pastaba el rebaño de Giges. Asombrado, descendiendo en la grieta y entre otras maravillas encuentra un caballo de bronce hueco con pequeñas aberturas. En el interior del mismo, había un cadáver de un hombre de gran tamaño que no llevaba sobre sí más que un anillo de oro en un dedo. Giges tomó el anillo y se fue.

Los pastores solían reunirse todos los meses para evaluar el estado de los rebaños e informar al rey. Giges tomó asiento entre los pastores y jugando con el anillo, se lo puso vuelto hacia la palma de la mano, en ese instante observo que los pastores hablaban como si él no estuviese presente. Lleno de asombro, volvió el anillo hacia arriba y de nuevo los pastores lo tenían en cuenta. Con gran curiosidad repitió varias veces el movimiento del anillo, observando su mágica propiedad, al invertirlo se convertía en invisible. Cuando se cercioró de la propiedad maravillosa del anillo, hizo que lo nombraran el pastor responsable de ir a rendir cuentas al rey. Después de mucho reflexionar, urdió un siniestro plan; ir al palacio, seducir a la reina, matar al rey y hacerse con el trono. Usando el privilegio de su anillo consigue materializar su plan, convirtiéndose en rey, pero no un rey cualquiera, uno tirano.

Platón pretende con esta leyenda, hacernos reflexionar sobre si el hombre es justo por naturaleza o por necesidad impuesta. Giges con su superioridad e impunidad sobre los otros hombres se aprovecha buscando su bien, no la justicia o el bien común. Podría haber utilizado el anillo para descubrir por ejemplo a los criminales, para hacer una sociedad más justa, pero decide que es más interesante medrar adquiriendo riqueza y poder.

⁵ Biblia, Antiguo testamento, Deuteronomio 16, 19-20, Siglos XI – XII, Ac.

⁶ Platón, Leyenda de “Anillo de Giges”, La República, Libro II, 381 Ac.

La última reflexión de Platón es, qué habríamos hecho cada uno de nosotros si hubiéramos encontrado el mágico anillo, distinguiendo entre expresar una opinión si se nos pregunta y ser dueños realmente del poder del anillo.

Platón llega a la conclusión de que en posesión del anillo, pocas personas se comportarían de forma justa, ya que al poder obrar sin temor a ser descubierto, sintiéndose impunes, la mayoría obraría egoístamente en su propio beneficio.

Platón explica de esta manera la tiranía y corrupción de los dirigentes, al sentirse superiores, con poder e impunes.

Si ya hace más de 2300 años, había exactamente los mismos problemas con los políticos que hoy, parece ser que la humanidad no ha evolucionado mucho desde entonces y permite presumir que nuevos dirigentes simplemente significarán, potencialmente, nuevos corruptos y nuevos tiranos. Tal vez la solución sea quitarles el mágico anillo de la invisibilidad para que no se sientan impunes.

La lección de Platón dice "Si tuviéramos dos anillos y uno se lo pone un hombre justo y otro un hombre injusto, ninguno llegaría a ser al parecer, tan fuerte como para permanecer fiel a la justicia y no atreverse a apoderarse del bien del otro". Y luego agrega Platón: "Nadie es justo por voluntad, sino que por obligación (...) porque siempre que se puede ser injusto impunemente se cometen injusticias.

La Roma de los Césares así como los griegos, fueron los fundadores de las escuelas filosóficas. Los romanos se preocuparon por desarrollar un sistema jurídico tan acabado que sus principios constituyen todavía el fundamento del derecho universal, en ello tardaron trece siglos. Entre sus instituciones destaca la Magistratura que estuvo a cargo de los censores, que eran funcionarios que duraban cinco años en su cargo, y eran los encargados de elaborar el censo de los ciudadanos de acuerdo a su riqueza, a partir del

cual se fijaba los derechos y los impuestos de cada uno y además de vigilar el comportamiento de los miembros del senado, y en general la moralidad pública. De ellos, se destaca la conducta del censor Marco Porcio Catón: "Su honestidad y ascetismo, en aquellos tiempos de corrupción y de molicie, eran sentidos por todos como un remordimiento. Representaba lo que cada uno hubiera debido y acaso querido ser, pero que desgraciadamente no era"⁷.

La conquista de territorios en América por la corona española, no estuvo ajena al flagelo de la corrupción; en desmedro y perjuicio de los pueblos nativos, prontamente fueron creciendo los abusos cometidos por los conquistadores, lo que fue perseverantemente denunciado en las homilías que los representantes de la iglesia católica elaboraban, a raíz de la imposibilidad de ignorar los excesos cometidos por los conquistadores y colonizadores europeos, los que cayeron en diversos hechos de corrupción, como despojos de riquezas, sometimiento a esclavitud, violaciones, asesinatos, etc. En respuesta a ello, la Corona Española, dictó las leyes de Burgos, con la finalidad de poner término a la situación de corrupción generalizada que se había enseñoreado en sus dominios⁸.

III.- CAUSAS DE LA CORRUPCIÓN

Los párrafos anteriores dejan de manifiesto que los hechos de corrupción, en sus variadas manifestaciones se suscitan en cualquier tiempo, lugar o espacio y son protagonizados por personas per se, o en "representación de otras", con independencia de la categoría, clase o jerarquía que disfrute y con la particularidad de que ello ha sido así desde las etapas más remotas de la humanidad. ¿A qué se debe esta situación? ¿Por qué ese proceder revelador de conductas y comportamientos reñidos con los principios y valores contenidos en leyes que rigen a las sociedades para su bienestar y el mejor desenvolvimiento de la vida en común, exponiendo a sanciones a quienes las quebrantan? Estas son algunas de las preguntas que surgen al analizar las causas de la corrupción.

⁷ Artiles, Sebastián, "Derecho Romano", 5ª Ed. Liber, Caracas, Venezuela, 2006, p. 106.

⁸ Monarquía Española, Leyes de Burgos, 27 de Diciembre de 1512, Burgos, España.

El profesor Francisco Nieto nos presenta, bajo el título “Causas actuales de corrupción”, diez causas que se enumeraran a continuación:

- 1.- El desorden administrativo, una suerte de corrupción pasiva, profundamente distorsionadora (...).
- 2.- La impunidad que ofrece el mundo internacional por los intereses nacionales (...).
- 3.- El macro - Estado, generalmente es una consecuencia de la cultura clientelar y centralista del Estado benefactor (...).
- 4.- La discrecionalidad o capacidad casi ilimitada del funcionario para decidir sobre cuestiones importantes que tienen una alta demanda o que son monopolios de la función pública (...).
- 5.- La ausencia, o en todo caso, el incipiente desarrollo de una cultura fiscal (pago de Impuestos) (...).
- 6.- Las prácticas políticas tradicionales. Una mezcla de tradiciones culturales, fallas institucionales, formas de hacer política y una tenue delimitación entre lo público y lo privado (...).
- 7.- La debilidad institucional que en América Latina puede estar acompañada de una frágil división de poderes o de un presidencialismo muy acentuado (...).
- 8.- La ausencia de servicios civiles es una consecuencia de la debilidad institucional ampliada por el grado de interferencia política en la administración pública y las imperecederas crisis socioeconómicas latinoamericanas (...).
- 9.- La ausencia de democracia, de transparencia y de rendición de cuentas; los límites al libre tránsito de la información o a las libertades son causales destacadas de corrupción (...).

- 10.- A la pobreza y la corrupción se les vincula, al punto que muchos han querido ver un paradigma en la relación mayor pobreza, mayor corrupción⁹.

IV.- FACTORES QUE FAVORECEN LA CORRUPCIÓN

Respecto a las causas de la corrupción que afecta en todos los ámbitos de la actividad humana, en su reciente clase magistral inaugural del año académico 2017 en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, dictada por el Dr. Jorge Bermúdez Soto, profesor titular de Derecho Público, Administrativo y Ambiental, ha agrupado las causas de la corrupción en la siguiente forma: la Complejidad de las Tramas; el Transcurso del Tiempo; la Opacidad Burocrática; la levedad de las Sanciones.

Complejidad de las Tramas

Sistemas remuneratorios del sector público, por DL N° 249 de 1973, una de las primeras leyes del gobierno del presidente Pinochet, establece la Escala Única de Sueldos para todo el sector público, igualdad de sueldos para todos los servidores del Estado a igual grado y función. Ahora, sin embargo, hay 11 estatutos de remuneraciones diferentes; ello explica en parte que el fraude de Carabineros haya tenido su origen en las remuneraciones, y el caso de Gendarmería, que ha logrado extraordinaria publicidad recientemente.

Opacidad Burocrática

La falta de la necesaria de publicidad y el carácter de confidencialidad de un determinado orden normativo, afecta seriamente la capacidad de revisión de cuentas de los órganos fiscalizadores del Estado. Ejemplo de ello es el carácter especial de la Ley Reservada del Cobre, que ha dejado de ser secreta, tras más de cuatro décadas. Incluyendo controles de la Contraloría General de la República.

⁹ Nieto, Francisco, “Desmitificando la corrupción en América Latina”, Revista Nueva Sociedad, N°194, Noviembre-Diciembre 2004, Caracas, Venezuela, p.50.

Transcurso del Tiempo

Las faltas administrativas, primer nivel de persecución de responsabilidades, consideran tiempos de prescripción muy menores: funcionarios públicos del orden civil, 4 años; Fuerzas Armadas, 2 años; Carabineros, 6 meses. Vale considerar que en países cercanos los delitos por corrupción son imprescriptibles.

Levedad de las Sanciones

Para el cohecho, la pena comienza en 61 días de cárcel; en el tráfico de influencias, la pena comienza en 541 días de cárcel; enriquecimiento ilícito sin pena privativa de libertad. En otros delitos como hurto la pena parte en 61 días de cárcel; robo con sorpresa 541 días de cárcel; robo en lugar no habitado 541 días de cárcel. Al respecto existe la falsa percepción que la corrupción como delito afecta a la cosa pública y, por lo tanto, a nadie en particular en su patrimonio, pero estos delitos contra dicha percepción equivocada, nos afecta a todos los ciudadanos; los delitos contra la propiedad afectan un solo patrimonio, el de la víctima.

V.- CONSECUENCIAS

El nivel de transparencia en el concierto internacional, ubica a Chile en el lugar 24 y se aprecia que desde el año 2014, ha perdido 7 posiciones en el ranking, más del 10 %: pues, no parece que la situación esté controlada.

La encuesta CEP que realiza encuestas para determinar cuáles son los problemas a los que el Gobierno debería dedicar mayores esfuerzos para solucionar, indica lo siguiente sobre las preocupaciones ciudadanas por la corrupción:

2014 - noviembre, índice registra 9%
 2015 - abril, índice registra 28%
 2016 - julio, índice registra 36%
 2016 - diciembre, índice registra 25% (uno de cada cuatro chilenos)

Índice de Confianza: Auditoría de la democracia.

Gobierno: 13 %;
 Congreso: 8%; Municipalidades: 24%
 Tribunales de Justicia: 12 %
 Carabineros: Institución más confiable 77%, luego del fraude bajó a 65%
 Fuerzas Armadas: 74%
 Radio emisoras: 4º lugar después de las Fuerzas Armadas
 Diarios: 5º lugar, después de Fuerzas Armadas¹⁰.

Las Instituciones que pierden la confianza, pasan a ser intrascendentes y surgen como lo plantea el alcalde de Calera de Tango, al crear su propia policía municipal, ignorando que la historia registra precisamente que Carabineros, es creado para eliminar el problema de corrupción a que habían llegado los policías municipales a límites inaceptables. Entre otros problemas.

Ello nos lleva a realizar algunas consideraciones:
 ¿Tenemos los seres humanos el gen de la corrupción?

El Papa Francisco, en una muestra de sinceridad admite: "En el Vaticano hay corrupción". "La corrupción es como el mal aliento, difícilmente quien lo tiene se da cuenta, son los otros quienes se percatan y deben decirlo". "La corrupción es un mal más grande que el pecado, más que ser perdonado, este mal debe ser curado". (Papa Francisco, octubre 2014).

Al respecto no debemos olvidar, que precisamente las primeras agrupaciones de seres humanos, fueron los clanes, establecidos para la protección de los suyos; también en este mismo contexto la mafia fue establecida como forma de protección de los integrantes de la familia¹¹.

Esto nos lleva a la conclusión de que "donde hay poder existe el riesgo de la corrupción". Integridad es hacer lo correcto aunque nadie nos esté mirando. Corrupción es una enfermedad de orden público.

^{10 y 11} Bermúdez Soto José, Apuntes Clase Magistral dictada en PUCV. Inauguración de año académico 2017; 24 de marzo 2017.

VI.- MEDIDAS PARA EVITAR LA CORRUPCIÓN

Leyes de Probidad

Las leyes que tengan por propósito impedir o negar la ejecución de hechos de corrupción, deben ser ampliamente debatidas, de modo de que no contengan vacíos o disposiciones que puedan ser utilizadas por aquellas personas que estén dispuestas a hacer uso malicioso de ellas.

El interés de lograr el éxito en la lucha contra el flagelo de la corrupción, requiere que cada actividad que se realice en conformidad a las leyes que las regulen, sean objeto de seguimientos mediante análisis estadístico, con sentido y espíritu crítico, para evitar abusos originados por disposiciones que la propia ley disponible intentaba corregir y evitar.

Instituciones

Las Instituciones se protegen, con integridad, buena educación y con equidad social, la sociedad debe tener un cierto nivel de justicia.

Integridad

Firmemente sostenida por los siguientes cuatro pilares, para que nos permita protegernos: Transparencia, Legalidad, Control, Derechos. La equidad social es importante en la lucha contra la corrupción. La remuneración a igualdad de trabajo realizado debe ser igual o equivalente para el trabajador.

“La lucha contra la corrupción reitera la importancia de valores fundamentales como la honestidad, el respeto del Estado de Derecho, la obligación de rendir cuentas y la transparencia para fomentar el desarrollo y hacer que nuestro mundo sea un lugar mejor para todos”.

Kofi Annan Prefacio de la presentación de la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.

Valores Éticos

Los valores éticos deben estar en toda la sociedad, no se pueden imponer por Decreto, se aprenden del ejemplo del maestro. Las virtudes deben practicarse todos los días, infundirlas en aquellos que nos miran. Probidad es un valor ético, no solo el que ejerce el poder debe practicarlo, sino que todos.

Ej.: Error en página web de American Airline, ofrece pasaje a Beijing a precio de diez mil pesos, todos saben que ello es un precio irrisorio, pero ¿cuántos se aprovecharon?, y lo promovieron incluso con amigos. La empresa de EEUU honró la palabra y respeto el precio. El pago del Transantiago. El pago por concepto de retiro de basuras, no se paga porque se dice que nadie paga. El Trabajo Mal Hecho, cultura que hay que cambiar, se tiene poco amor por lo que se hace.

Hace 90 o 100 años, el presidente de Chile don Carlos Ibáñez del Campo, visionariamente, emprende una cruzada moral, el año 1926 la ciudadanía se había conmovido por importante estafa que involucraba al director de la Oficina de Especies Valorada, (ex SII), intentó traspasar a la cuenta de la Institución sus pérdidas personales en el Mercado de Valores. Estos hechos demostraron hasta qué punto la corrupción se había extendido en importantes instituciones públicas. Antes, un Ministro de Estado recibía de regalo caballos corraleros y no parecía malo. El año pasado un Ministro recibió un reloj de alto costo de un embajador y lo devolvió por el excesivo valor.

VII.- CONCLUSIONES

La corrupción en sus diferentes manifestaciones ha estado siempre presente en la vida del hombre y sus Instituciones. Promover una cultura ética es un deber ciudadano; ello permitirá que las personas puedan discriminar lo bueno de lo malo y no aceptar el abuso de quien propicia hechos de corrupción. No solo cuando lo están observando el ser humano debe actuar correctamente; con mayor celo y decisión debe actuar correctamente cuando no es observado. El mejor abono para que florezca la corrupción es la falta de luz, de transparencia y de publicidad, el secretismo hace crecer la corrupción.

BIBLIOGRAFÍA

Freddy J. Orlando S. (2005) "Contribución al Estudio de la legislación venezolana, dirigida a sancionar hechos de corrupción". Tesis Doctoral presentada para optar al título académico de Doctor en Derecho. Universidad Católica Andrés Bello, Área de Derecho, Caracas Venezuela.

Jorge Bermúdez Soto. Apuntes de la Clase Magistral de Inauguración del Año Académico 2007 en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, dictada por el Abogado, profesor titular de la cátedra

de Derecho Público, Administrativo y Ambiental; Doctor de la Universidad Autónoma de Madrid, España y Postdoctorado de la Universidad de Heidelberg, Alemania; actual Contralor General de la República de Chile.

Organización de Estados Americanos (1997) "Convención Interamericana contra la Corrupción".

Primera Convención Mundial contra la Corrupción (2003)

Colaboración: Litoral César MORENO Poblete





ESTUDIOS SOBRE SEGURIDAD MARINA PARA EVITAR FUTURAS INUNDACIONES



Restos de casas de Cobija destruidas por el tsunami de 1877. (Foto: Wikipedia - Sebastián Postigo).

Ese fue el título del artículo aparecido en el Diario *El Mercurio* de Antofagasta, del día 13 de agosto de 1985.

El recorte del artículo del diario, pegado sobre una hoja de oficio para su conservación, navegó por más de 30 años en el baúl de los recuerdos, sobreviviendo a catorce cambios de casa por trasbordos, desde climas fríos y de mucha lluvia hasta los días de sol del norte de nuestro país. Hoy lo rescato para compartir su contenido con mis pares Cofrades y que textualmente señala lo siguiente:

«Un detallado estudio del fondo marino realizaron en las costas de la rada de Cobija, académicos del

Departamento de Geomensura de la Universidad de Antofagasta, conjuntamente con personal de la Armada destacado en la Gobernación Marítima.

El trabajo formó parte de un proyecto denominado “Maremotos y tsunamis en las costas del norte de Chile”, que dirige el geógrafo, Jorge RAMÍREZ Fernández, quien señaló que “Cobija fue devastado en 1877 por un fuerte terremoto y luego, por un intenso tsunamis (olas de gran altura y enorme energía). A partir de ese momento, el pueblo fue perdiendo notoriedad y a principios de este siglo, abandonado definitivamente».

Añadió que este hecho permitió que los investigadores encontraran, sin grandes alteraciones, indicios de las altitudes a las que alcanzó el agua en esa oportunidad “las que unidas a las formas submarinas estudiadas hoy, permitirán en un futuro próximo realizar modelos naturales altamente confiables de las curvas de seguridad de inundación por maremotos, con el propósito final de aplicarlos a puertos y ciudades del litoral chileno”.

Los trabajos contaron con la colaboración del teniente Arturo MARÍN, al mando de la patrullera Choshuenco, a bordo de la cual está instalado un aparato ecosonda, destinado a medir el fondo marino. Simultáneamente, en tierra el ingeniero y profesor de la Universidad de Antofagasta don Raúl ARRIATA, dirigió las operaciones orientadas a situar y dar rumbo a la nave, utilizando para ello los modernos equipos de la carrera de Geomensura.

El estudio realizado y tal como lo señalara el Rector de la Universidad de Antofagasta, de aquella época Sr. Manuel F. ACHONDO Guzmán, tenía como propósito continuar investigando el diseño de un sistema integral de seguridad anti-tsunámico, el cual consistía en desarrollar cuatro aspectos básicos, que fueron definidos como:

Estudio geoestadístico y diseño de probabilidades de retorno de olas catastróficas en el tiempo.

Diseño de curvas de seguridad de inundación para sectores costeros.

Un modelo matemático de alerta computarizado.

Un sistema de señales, instrucciones y educación anti-tsunámico desarrollado para poblaciones potencialmente amenazadas.

Queda la satisfacción de haber participado en los inicios de los estudios para el diseño de cartas de inundación y, particularmente, en el estudio batimétrico de la localidad de Cobija, los días 1 y 2 de agosto de 1985, el cual permitió relacionar las formas topográficas submarinas próximas a la costa y las cotas costeras a las que históricamente habían alcanzado ciertos tsunamis, para obtener modelos naturales que sirvieron para establecer con el más alto grado de confiabilidad, en aquellos años, curvas de seguridad de inundación por estos eventos.

Hoy, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) es el organismo técnico, permanente y oficina del Estado, responsable del funcionamiento, operación y mantenimiento del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM).

Como elemento fundamental de apoyo a su tarea operativa, el SHOA inició a partir del año 1997 la ejecución del Proyecto CITSU, elaboración de Cartas de Inundación por Tsunami para la costa de Chile, herramientas que permiten definir los niveles de inundación máximos esperados para las principales zonas urbanas y portuarias del borde costero de Chile, ante la ocurrencia de eventos sísmicos tsunamigénicos de campo cercano.

En el ámbito de la prevención y mitigación del impacto de los tsunamis, estas cartas de inundación tienen una aplicación directa en la planificación urbana que ejecuta la autoridad municipal y en la elaboración de los planes de evacuación y protección civil, tareas que supervisa en cada localidad la Oficina Nacional de Emergencia del Ministerio del Interior (ONEMI), mediante las acciones que ejecutan las Oficinas Regionales de Protección Civil y Emergencia (OREMI) y los Comités Locales de Emergencia, de acuerdo a la Metodología Básica para la Elaboración de un Plan Comunal de Respuesta ante Tsunami.

Colaboración: Litoral Arturo MARÍN Villalón



VISITA PAPAL A LA CIUDAD DE PUERTO MONTT - PARTE C¹



Con motivo de la visita su Santidad el Papa Juan Pablo Segundo a Chile, el año 1987, le correspondió al Distrito Naval de Chiloé (DISNACHIL), preparar y brindar seguridad a tan importante visita a la ciudad de Puerto Montt el día sábado 4 de abril de 1987.

Con el propósito de cumplir esta tarea encomendada por la Institución, el Comandante del Distrito Naval de Chiloé, Capitán de Navío don Pablo CONTRERAS Pivet (Q.E.P.D.), asignó la responsabilidad de esta

misión a la Gobernación Marítima de Puerto Montt y requirió del apoyo de las diferentes Unidades destacadas en el Distrito, para brindar vigilancia y seguridad en el área de responsabilidad asignada; para ello, se planificó y se comisionó a las diferentes Unidades de las Gobernaciones y Capitanías de Puerto de la zona, navegar y recalar a su nuevo puerto base, con el objeto de recibir la respectiva orden de operación y reconocer sus tareas y responsabilidades.

Es así que, cumpliendo la orden de operaciones, las diferentes Unidades recalieron a la ciudad de las cuatro colinas, entrenaron y reconocieron sus áreas de responsabilidad y cumplieron en excelente forma y sin contratiempos la misión encomendada, con los resultados ya conocidos por todos nosotros.

Posteriormente, el domingo 5 de abril, las Unidades zarparon de la bahía de Puerto Montt y navegaron por las aguas del estuario de Reloncaví, realizando diferentes maniobras y formaciones, que llamaron la atención de la comunidad presente en las cercanías de la plaza y costanera de la ciudad.

La fotografía que se presenta a continuación es uno de los tantos testimonios del recuerdo de la participación durante tan importante visita, la que fue tomada en la cubierta de la LPC 1806 "Llaima".

¹ La visita papal, parte A y B, fue publicada en nuestra revista Bonanza, en la edición de 2014.



Los Oficiales al mando de las Unidades LPC (Lancha Patrullera Costera), LPM (Lancha Patrullera Marítima) y LPR (Lancha Patrullera Regional), además del DISNACHIL y el Capitán de Puerto de Puerto Montt, que realizaron las tareas asignadas para brindar seguridad a su Santidad el Papa Juan Pablo II durante la navegación en un sector de la bahía de Puerto Montt y del canal Tenglo.

PRIMERA FILA, DE IZQUIERDA A DERECHA:

Teniente 2° LT Sr. Jorge VALENZUELA Rivera, LPC "Lascar"
 Teniente 2° LT Sr. Óscar TAPIA Zúñiga, LPC "Corcovado"
 Teniente 1° LT Sr. Víctor RUIZ Fernández, Lpm "Maullin"
 Capitán de Corbeta LT. Sr. Sergio SWETT Soto (Capuerto De Puerto Montt)
 Capitán de Navío Sr. Pablo CONTRERAS Pivet (Q.E.P.D.), DISNACHIL
 Teniente 1° LT. Sr. Luis GUERRERO Aguilar, LPR "Millalobos"
 Teniente 1° LT. Sr. Arsenio AGUILERA Escudero, LPR "Río Chadmo"
 Teniente 1° LT. Sr. Raúl MELO Olmedo, LPR "Cau Cau"
 Teniente 2° LT. Sr. Hernan PAREDES Benavides, LPC "Llaima"

SEGUNDA FILA, DE IZQUIERDA A DERECHA:

Teniente 2° LT. Sr. Otto MRUGALSKI Meiser, LPC "Guale"
 Teniente 2° LT. Sr. Álvaro VICENCIO Andaur, LPM "Maullin"
 Subteniente LT Sr. Mauricio CROSSLEY Ocampo, LPR "Río Pudeto"
 Teniente 2° LT Sr. Jorge BUSTOS Acevedo, LPC "Rano Kau"
 Subteniente LT Sr. Mario MONTEJO Orellana, LPR "Isluga"

Colaboración: Litoral Hernán PAREDES Benavides



LA UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL

(Foto: Wikipedia - Jorchr)



A principios de la década de los ochenta, la Organización Marítima Internacional (OMI), reconoce la escasez de profesionales altamente calificados y capacitados en el ámbito marítimo, sobre todo en los países menos desarrollados. (The World Maritime University, 2017a).

Esta situación llevó al establecimiento de la Universidad Marítima Mundial por la OMI el año 1983. Lo anterior, con el propósito de contar con un plantel de educación superior que le permitiera a los estados miembros familiarizarse de la mejor forma posible con la legislación marítima internacional.

Hoy en día, hay más de 4.300 graduados de la Universidad Marítima Mundial, de 166 diferentes países de todo el mundo, que están moldeando el sector marítimo de hoy y dirigen su desarrollo en el futuro (The World Maritime University, 2017b).

Desde el año 1984 a la fecha, 31 Oficiales Litorales han tenido el privilegio de estudiar en este prestigioso plantel educacional, generando una serie de lazos que le permiten a la Armada adquirir un valioso aprendizaje de la legislación marítima y quehacer internacional.

El presente documento tiene como objetivo dar a conocer a los integrantes de la "Cofradía Hombres del Litoral", una breve descripción de la Universidad Marítima Mundial a través de respuestas a preguntas frecuentes, a la vez dar a conocer el listado de los Oficiales Litorales que han estudiado en la mencionada Universidad.

LA UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL (WMU)

¿QUÉ ES?

La Universidad Marítima Mundial (WMU) es un establecimiento de posgrado y especialización marítima, dependiente de la Organización Marítima Internacional (OMI) (WMU, 2017a).

¿DÓNDE ESTÁ UBICADA?

Se encuentra ubicada en la ciudad de Malmö, en el extremo sur de Suecia.

¿CÓMO OPERA?

El citado establecimiento opera sobre la base de una Carta aprobada por la Asamblea de la OMI y es responsable ante el Secretario General, el Consejo y la Asamblea de la OMI, así como ante una Junta de Gobernadores internacional, integrada por representantes de unas 50 organizaciones gubernamentales, industriales, laborales y educativas. Cabe destacar que uno de los Gobernadores de la Universidad, es el Litoral Almirante don Iván VALENZUELA Bosne, quien estudió en la Universidad Marítima Mundial entre los años 1993 y 1994 (WMU, 2017b).

La Universidad Marítima Mundial recibe el estatus, los privilegios y las inmunidades de una institución de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en el estado de Suecia y los grados del establecimiento son reconocidos por el Ministerio Sueco de la educación y de la investigación.

¿CUÁL ES SU MISIÓN?

Ser el centro mundial de excelencia en la educación de posgrado marítimo y oceánico, la formación profesional y la investigación, fortaleciendo la capacidad mundial y promoviendo el desarrollo sostenible (The World Maritime University, 2017c).

¿CUÁLES SON SUS OBJETIVOS?

El recinto educacional ofrece un programa educativo de posgrado único, realiza una amplia investigación en estudios marítimos y ambientales, y continúa la construcción de capacidades marítimas. Trabaja en estrecha colaboración con la OMI, la industria marítima, las administraciones marítimas nacionales y las Organizaciones No Gubernamentales (ONG). Los objetivos de la Universidad Marítima Mundial son:



Residencia estudiantil de la Universidad Marítima Mundial (Foto: Wikipedia - Mbnsweden)

- Ayudar a construir un mundo más sensible al medio ambiente y sostenible a través de la educación y la investigación en el sector marítimo.
- Educar a los futuros líderes marítimos mundiales.
- Contribuir al desarrollo de la capacidad marítima y al desarrollo de políticas eficaces de igualdad de oportunidades para la comunidad marítima mundial.
- Proporcionar un enfoque y foro internacional para la creación de redes y la colaboración en temas críticos y desarrollos en el transporte marítimo en todo el mundo (The World Maritime University, 2016a).

¿CUÁLES SON LAS CARRERAS QUE OFRECE?

La Universidad en su sede de Malmö ofrece los siguientes grados de posgrado:

- Doctor en Filosofía (PhD).
- Maestría en Filosofía (MPhil).
- Maestría en Ciencias (MSc).

- Maestría en Derecho (LLM).
- Diploma de Posgrado (PgDip).

En Suecia, la Universidad ofrece un programa que conduce a una Maestría en Ciencias y Asuntos Marítimos. Los estudiantes pueden especializarse en una de las siguientes áreas:

- Educación y Formación Marítima (Education and Training).
- Gestión de Energía Marítima – (Maritime Energy Management). *Nueva Carrera iniciada en 2016.*
- Derecho Marítimo y Policía (Law and Police).
- Seguridad Marítima y Administración Ambiental (Maritime Safety and Environmental Administration).
- Sostenibilidad, Gobernabilidad y Gestión de los Océanos – (Ocean Sustainability, -Governance & Management) *Nueva Carrera iniciada en 2016.*
- Gestión Portuaria. (Port Management).
- Gestión Marítima y Logística (Shipping Management) (The World Maritime University, 2016b).

¿CUENTA CON ALGÚN TIPO DE ACREDITACIÓN?

El año 2015 la Universidad Marítima Mundial fue sometida a un riguroso sistema de acreditación efectuado por la Agencia Central de Evaluación y Acreditación de Hannover, Alemania (ZEvA). Además WMU es miembro de la Asociación Europea de Universidades (EAU), la Asociación Internacional de Universidades (IAU) y la Asociación Internacional de Universidades Marítimas (IAMU) (The World Maritime University, 2017d).

¿DE QUÉ PAÍSES SON SUS ALUMNOS?

La clase 2017 está conformada por estudiantes de 49 naciones, de los cinco continentes, todas ellas estados miembros de la Organización Marítima Internacional (WMU, 2017c).



Dependencias exteriores de la Universidad. (Foto: Wikipedia - Jorchr)

¿EN QUÉ IDIOMA SE DICTAN LAS CLASES?

Al ser una institución que se encuentra bajo el amparo de la OMI y entendiendo que el idioma universal en el ámbito marítimo es el Inglés, es en este idioma en que se imparten las clases.

¿CUÁL ES LA CALIDAD DE LOS DOCENTES?

La calidad de los profesores es de primer orden, cada uno de los docentes cuenta a lo menos con el grado académico de Doctor en diversos campos ligados al quehacer marítimo y, en su mayoría, cuentan con una vasta experiencia en el ámbito marítimo (The World Maritime University, 2017e).

¿CÓMO ES SU INFRAESTRUCTURA?

En relación a su infraestructura, WMU dispone de un campus de seis pisos, los que contemplan entre otras, las siguientes instalaciones:

- Salas de clases, salas para trabajos prácticos.
- Auditorio.
- Salas de Informáticas.
- Oficinas de los Profesores.
- Biblioteca (con más de 50.000 títulos).
- Cafetería.

¿CUENTA CON INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA?

Si bien el plantel universitario no cuenta directamente con instalaciones deportivas, existe un convenio con el Centro Deportivo “Kuckum Fritid”, en donde los alumnos como sus grupos familiares pueden disfrutar de las instalaciones de primer nivel. El centro deportivo está compuesto por:

- Piscina.
- Gimnasio.
- Pista de patinaje.
- Canchas de Tenis, Squatch y Badmington.

EXPERIENCIAS PERSONALES

A.- Clases y profesores visitantes

Las clases se realizan por módulos, es decir se realiza un ramo hasta terminarlo. Durante cada módulo se reciben profesores visitantes de diversos sectores, que permiten entender de primera fuente y de mejor forma los ramos que se están desarrollando; por ejemplo, el primer ramo que el Litoral suscrita debió desarrollar, se llamaba “Obligaciones de los Estados Miembros de la OMI”, donde se analizó en detalle el Convenio de Implementación de los Instrumentos de la OMI (Código III). El profesor visitante fue el Sr. Lawrence D., quién en la actualidad ostenta el cargo de Jefe de Implementación en la OMI, habiendo viajado desde Inglaterra a Suecia con el único propósito de impartir esta clase a los alumnos de la Universidad. Es decir, no existe otra persona que cuente con más experiencia y antecedentes que pueda brindar esta clase. Misma situación se repite en cada uno de los ramos ejecutados.

B.- Ensayos

Existen una serie de métodos de evaluación para la ejecución de los ramos, como exámenes, trabajos

grupales, disertaciones, etc. El que más le llamó la atención a este Litoral, fue el método denominado “Ensayo” el cual es simplemente un trabajo escrito, donde el profesor entrega una pregunta normalmente abierta, obviamente relacionada al ramo, es decir permite a los alumnos la posibilidad de responderla con enfoques totalmente distintos. La idea es desarrollar la capacidad de análisis y crítica de los alumnos, quienes deben utilizar diversas fuentes y referenciarlas debidamente para defender y sustentar sus afirmaciones. El tiempo para realizar este tipo de ensayo es normalmente de dos semanas. La gracia de este método es que obliga a los estudiantes a leer, discutir, generar debate en forma permanente, permitiendo además adquirir conocimientos técnicos y lo más importante “Aprender” y No Memorizar.

C.- Seminarios

La Universidad hace partícipes a los alumnos de todos y cada uno de los seminarios que se realizan en la Universidad, hasta la fecha el Litoral que suscribe ha participado en los siguientes Seminarios:

“MARENER” Conferencia Internacional de Administración Energética. Con la presencia del Sr. Secretario General de la OMI Sr. Kitack Lim.

“Salven Nuestros Océanos” (Save our Oceans) encabezada por la ministra de desarrollo, cooperación internacional y cambio climático de Suecia Sra. Isabella LOVIN.

“Un Cinturón Una Ruta” (One Belt One Route) Seminario organizado por el Ministerio de Transportes de China, presidido por su ministro el Sr. Yang CHUANTANG.

D.- Giras de estudios

Dependiendo de la especialidad, se efectúan diversas giras de estudios, lo que permite a los estudiantes conocer la realidad marítima de otros países, este Litoral tuvo la suerte de viajar a Inglaterra, China, Malta y Dinamarca, lo que significó una experiencia sin precedentes.

OFICIALES LITORALES GRADUADOS DE LA UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL

A continuación, se presenta un listado con los Litorales egresados de la Universidad Marítima Mundial desde el año 1986.



Contraalmirante Sr. Humberto Ramírez y el, Teniente Primero Sr. Sebastián Sepúlveda, junto a su Señora y al Embajador Sr. Horacio del Valle. Ceremonia de titulación del año 2013.

	CLASE	NOMBRES	APELLIDOS
1	1986	Rubén	PILLADO Villa
2	1987	Guillermo	ESTAY Varela
3	1988	Tadeo	ZEREGA Guerrero
4	1989	José Miguel	TORRES Fuentes
5	1990	Nilton	DURÁN Salas
6	1991	Rodrigo Ricardo	GARCÍA Bernal
7	1992	Felipe	SILVA Tomasoni
8	1993	Ricardo	BÖKE Friderichs
9	1994	Iván Guillermo	VALENZUELA Bosne
10	1995	René Gonzalo	MARTICORENA Manríquez
11	1996	Claudio Enrique	DAGACH Contreras
12	1997	Manuel Humberto	BERRÍOS Rojas
13	1998	Otto Manfred	MRUGALSKI Meiser
14	1999	Patricio Esteban	CERDA Órdenes
15	2000	Luis Felipe	GRACIA Tapia
16	2001	Iván Manuel	WOLDARSKY Arancibia
17	2002	Cristian Eduardo	GÁLVEZ Vergara
18	2003	Miguel Octavio	CHÁVEZ Bolelli
19	2004	Jorge Antonio	IMHOFF Leyton
20	2006	Enrique Avelino	VARGAS Guerra
21	2007	Srdjan Ivan Lybo	DARRIGRANDE Versalovic
22	2008	James Norman	CRAWFORD Crawford
23	2009	Javier Ignacio	CÁCERES Erazo
24	2010	Cristian Leonel	MARTIS Aravena
25	2011	Alex Marcelo	RICH Ehrlich
26	2012	Dinson Luis	BAACK Vásquez
27	2013	Sebastián Andrés	SEPÚLVEDA Zúñiga
28	2014	Cristian Iván	PEÑA Flores
29	2015	Mauricio Alejandro	ELGUETA Orellana
30	2016	Alfredo Emilio	TEIXIDO Díaz

BIBLIOGRAFÍA

The World Maritime University. (2017d). Academic Handbook MSc and PhD in Maritime Affairs taught in Malmö. Malmö: WMU.

The World Maritime University. (2016a). Academic Handbook MSc and PhD in Maritime Affairs taught in Malmö. Malmö: WMU.

The World Maritime University. (2016b). Academic Handbook MSc and PhD in Maritime Affairs taught in Malmö. Malmö: WMU.

The World Maritime University. (2017a). www.wmu.se. Recuperado el 23 de 04 de 2017, de <http://www.wmu.se/historical-outlook>

The World Maritime University. (2017b). www.wmu.se. Recuperado el 23 de 04 de 2017, de <http://www.wmu.se/historical-outlook>

The World Maritime University. (2017c). Academic Handbook MSc and PhD in Maritime Affairs taught in Malmö. Malmö: WMU.

The World Maritime University. (2017e). Academic Handbook MSc and PhD in Maritime Affairs taught in Malmö. Malmö: WMU.

WMU. (2017a). World Maritime University. Recuperado el 05 de 04 de 2017, de <http://www.wmu.se/who-we-are>

WMU. (2017b). World Maritime University. Recuperado el 05 de 04 de 2017, de <http://www.wmu.se/people/ivan-valenzuela-bosne>

WMU. (2017c). www.wmu.se. Recuperado el 05 de 04 de 2017, de <http://www.wmu.se/news/class-2017-inauguration>

Colaboración: Litoral Jacob SILVA Pradenas





PARTICIPACIÓN EN EL DIRECTORIO DE LA UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL DE MÄLMO – SUECIA



Miembros del Board of Governors durante sesión N° 35 Mayo-Junio 2017

Una de las mayores satisfacciones personales, ha sido para el suscrito el haber tenido el honor de ser invitado a integrar el directorio de la Universidad Marítima Mundial de Malmö – Suecia, conocido como el Board of Governors, cargo en el cual me he desempeñado durante los últimos cinco años, lo que me ha permitido aportar con mi experiencia personal, desde mi visión como ex alumno de la Universidad, con una larga trayectoria como Oficial de Marina, Almirante y Profesor Visitante de la misma Universidad, en los diversos y complejos temas que son tratados en cada una de las oportunidades en que se reúne el Board.

En ese mismo contexto, es que durante el año 2013 fui invitado por el Secretario General de la OMI a integrar un pequeño grupo de integrantes del Board como Asesores de Alto Nivel, con el fin de proponer y redactar los nuevos objetivos estratégicos de la Universidad y que constituirían más adelante las 8 estrategias de desarrollo de la Universidad.

Estos objetivos estratégicos fueron los siguientes:

- Estrategia 1** Educar y fomentar el crecimiento de líderes marítimos en países en desarrollo y países desarrollados como una misión fundamental de la Universidad.
- Estrategia 2** Analizar y modernizar las políticas de enseñanza de la Universidad.
- Estrategia 3** Expandir el ámbito de la Universidad en orden a incluir los asuntos relacionados con los océanos.
- Estrategia 4** Fortalecer la función de investigación para una política marítima y asuntos oceánicos.
- Estrategia 5** Explorar la diversificación de actividades para la generación de ingresos
- Estrategia 6** Revisar los actuales acuerdos con universidades internacionales y explorar nuevas formas de cooperación.
- Estrategia 7** Explorar nuevas actividades de colaboración con la Organización Marítima Internacional en el área de la Cooperación Técnica.
- Estrategia 8** Establecimiento de un Fondo de Desarrollo de US\$ 100 Millones.

En su última sesión, la número 35 del WMU Board of Governors, la que tuvo lugar en la ciudad de Malmö entre el 30 de mayo y el 1 de Junio recién pasado, se tuvo a la vista y fueron tratados un gran número de importantes ítems definidos en la Agenda de la reunión, incluyendo aquellos relacionados con el futuro desarrollo de la Universidad orientados a su crecimiento.

Entre las materias consideradas, el Directorio aprobó diversas enmiendas a la Carta Fundamental de la Universidad, con miras a su modernización y racionalización. También fue aprobado el plan de Negocios 2018 – 2019 el cual implementa el Plan Estratégico 2016 – 2019 el que asimismo conlleva los cuatro ob-

jetivos estratégicos de la Universidad que cubren los años 2016 – 2017 del Plan de Negocios y que agrega para los dos años siguientes, ocho nuevos objetivos estratégicos que guiarán el rumbo de la Universidad, con el objeto de alinear sus objetivos con la Agenda de Naciones Unidas 2030 para el desarrollo sustentable, en línea con los objetivos 4 y 14 aprobados para el establecimiento de un Instituto de los Océanos bajo el marco de la Universidad.

El Board en esta oportunidad también aprobó el informe del presupuesto financiero del año 2016, presentado al Directorio por el Auditor Externo, Auditor General de Ghana, a se aprobó el presupuesto final para el año 2017 así como también el presupuesto inicial para el año 2018.

La productiva sesión del Directorio, también destacó los 35 años de la Universidad que serán celebrados el próximo año, como asimismo la dedicación y el excelente trabajo de la Presidenta de la Universidad Doumbia – Henry y todo su personal, la excelencia de los diferentes programas y en general la positiva imagen de la Universidad

El Board of Governors se reúne anualmente y sus integrantes son nombrados por el Secretario General de la OMI, el Sr. Ki Tack Lim quien asimismo desempeña como Canciller de la Universidad.

El Board está integrado por 30 miembros, quienes sirven en tal calidad por periodos de dos años renovables. El Board of Governors reporta de su labor al Consejo de la Organización Marítima Internacional, el cual como sabemos, está integrado por 40 países miembros líderes de la Organización y entre los cuales Chile es también miembro desde el año 1992.

En la actualidad los miembros del Board of Governors son los siguientes:

- Ki Tack Lim, WMU Chancellor and Secretary-General of the International Maritime Organization, Republic of Korea
- Kent Andersson, Chairman, Malmö City Council Sweden



CA LT IVÁN VALENZUELA Bosne en sesión del Board of Governors.

- Zulkurnain Ayub, Maritime Attaché, Alternate Permanent Representative of Malaysia to the IMO, High Commission of Malaysia in London –Malaysia
- Rosalie P. Balkin, Ph.D. Assistant Secretary-General (ret.), International Maritime Organization, Australia
- Peter Brady Rear Admiral (Ret.) Jamaica Defence Force; Director General, The Maritime Authority of Jamaica - Jamaica
- David J. F. Bruce Permanent Representative of the Republic of the Marshall Islands to IMO -Marshall Islands
- Nicolaos Charalambous Director, Technical Co-operation Division of the International Maritime Organization –Cyprus
- Arsenio A. Dominguez - Ambassador and Permanent Representative of Panama to the IMO – Panama
- Peter Ehlers, Ph.D. President of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (Ret.); Professor Hamburg University; Board of Directors of the International Max-Planck Research School for Maritime Affairs -Germany
- Ismail Abdel Ghafar, Ph.D. President, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport (AASTMT) – Egypt
- Anders Hermansson Head of Strategic Planning and International Coordination for Aviation and Maritime, Swedish Transport Agency - Sweden
- Peter Hinchliffe Secretary-General, International Chamber of Shipping -United Kingdom
- Sajid Hussain Commandant, Bangladesh Marine Academy -Bangladesh
- Måns Jacobsson Former Director, International Oil Pollution Compensation Funds (Ret.), Former President of Division, Stockholm Court of Appeal (Ret.) -Sweden
- Nancy Wakarima Karigithu Principal Secretary, Maritime Commerce, Ministry of Transport, Kenya - Kenya

- Eisuke Kudo Advisor, Sasakawa Peace Foundation Japan
- Shri Rajive Kumar Secretary, Ministry of Shipping, Government of India –India
- Jeffrey G. Lantz Director, Commercial Regulations and Standards, U.S. Coast Guard’s Assistant Commandant for Marine Safety, Security and Stewardship -United States
- Andreas Nordseth Director General, Danish Maritime Authority - Denmark
- Keo-Don Oh President, Tongmyong University - Republic of Korea
- Karin Orsel CEO, MF Shipping Group -Netherlands
- Park Han-il, Ph.D. President, Korea Maritime and Ocean University Republic of Korea
- Captain Fidel Reyes Melendez Alternate Permanent Representative of Peru to IMO, Embassy of Peru, United Kingdom -Peru
- Donald Roussel Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada - Canada
- Paul Sadler Permanent Representative of International Association of Classification Society (IACS) to IMO -United Kingdom
- H.E. Carlos C. Salinas -Philippine Ambassador to Spain; Chairman, Filipino Shipowners Association – Philippines
- Ronald Spithout - President, Maritime Business Unit, Inmarsat Plc.
- Yuqing Sun, Ph.D. President, Dalian Maritime University – China
- Myron A. Thompson. Ph.D. Associate Provost & Executive Director, State University of New York at Buffalo (SUNY) - United States
- Iván Valenzuela Bosne Rear Admiral (Ret) Member of the Strategic Planning Maritime Committee - DIRECTEMAR - Chile
- Jon Whitlow Secretary, Seafarers, Fisheries & Inland Navigation International Transport Workers’ Federation - United Kingdom
- H.E. Binali Yıldırım Prime Minister –Turkey

Como parte del proceso de implementación de las nuevas estrategias de la Universidad y coherente con su estrategia número 1 de Educar y fomentar el crecimiento de líderes marítimos en países en desarrollo y países desarrollados como una misión fundamental de la Universidad, es que próximamente, se llevará a cabo en la ciudad de Lima Perú, la Primera Conferencia Regional de las Américas de Ex Alumnos de la Universidad Marítima Mundial la que será organizada por la Universidad Marítima Mundial (UMM), en colaboración con la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI) del 23 al 25 de octubre de 2017.

Recordando el tema del Día Marítimo Mundial del presente año: “Conectando buques, puertos y personas”, el evento es el primero en su clase a ser realizado en la región. Se centrará en el desarrollo de iniciativas, estrategias y alianzas para el avance de los sectores marítimo y portuario, resaltando la importancia de la educación a nivel de postgrado, la investigación y la capacitación con relación a asuntos marítimos y oceánicos para las Américas. El título de la Conferencia es “El Sector Marítimo y Portuario en las Américas: Retos y Oportunidades a la luz de los Objetivos de Desarrollo Sostenible”

El evento estará abierto al público y muy especialmente a todos los graduados de la Universidad a nivel regional, y tendrá como objetivo identificar las oportunidades para establecer contactos y continuar promoviendo las asociaciones académicas y comerciales entre las diferentes partes interesadas de los sectores marítimo y portuario, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones de educación marítima, las instituciones relacionadas con los océanos, las ONG, otros actores y la red mundial de ex alumnos de la UMM.



C.A. LT Iván VALENZUELA frente al nuevo edificio de la Universidad Marítima Mundial.

Cabe señalar, que Chile ocupa el segundo lugar en alumnos graduados con 32 Oficiales, después de Colombia que registra 36 y seguido por Jamaica que registra 31.

A través de la oportunidad que permite la publicación de este artículo en la Revista Bonanza, me permito, en mi calidad de miembro del Board of Governors de la Universidad, hacer llegar a cada uno de los Oficiales Graduados de Chile, una cordial invitación a participar de esta Conferencia, ya sea en forma presencial en Lima o en forma electrónica, expresando sus ideas y comentarios en el sitio web de la Conferencia www.alumni2017es.wmu.se, sitio en el cual, aquellos que estén interesados en asistir podrán registrarse. Invito a todos los interesados a visitar este sitio web.

Colaboración: Litoral Iván VALENZUELA Bosne



SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA

EXTRACTO DEL DISCURSO EN CONMEMORACIÓN DEL 143° ANIVERSARIO



«Este nuevo aniversario de la creación del SHOA, nos encuentra en un particular momento de nuestra historia institucional: próximos a la celebración del Bicentenario de la Armada de Chile. Celebración que se ha iniciado, oficialmente, el 17 de marzo de 2017 con el izamiento de la Insignia del Bicentenario, a bordo del AP “Aguiles”, y en torno al lema: “Armada de Chile: 200 años navegando al servicio de la Patria, con tradición y visión de futuro”.

Doscientos años de vida de la Armada han permitido la formación de una historia y de una tradición institucional, que se ha conformado y sustentado en las múltiples acciones en favor del desarrollo del país y de sus intereses marítimos.

En este contexto, la Armada de Chile, acorde con su misión de preservar la soberanía y de asegurar la integridad oceánico-territorial del país, inicia su ineludible actividad hidro-oceanográfica en 1834, con el primer levantamiento hidrográfico realizado por esta naciente marina. Cuya primera operación formal se remontaba solamente a 17 años antes, cuando realizó el rescate de los 78 patriotas desterrados en el archipiélago de Juan Fernández, acción que hoy simboliza el punto de partida de la Armada Nacional.

Posterior al año 1834, le seguirían cuarenta años de silente e intensa exploración y reconocimiento costero, por parte de jóvenes oficiales navales —en una época cuando ser hidrógrafo era inherente a la condición del hombre de mar—, que permitieron el reconocimiento e integración de vastas regiones, más allá de Chiloé hasta alcanzar el Cabo de Hornos.

Sin duda, la creación de la Oficina Hidrográfica Nacional, el 1° de mayo de 1874, era el siguiente paso, un paso ineludible... y su posterior desarrollo, hasta lo que es hoy en día, parte integral de estos 200 años de vida de la Armada [...].»

«[...] Sin embargo, todo lo anterior no habría sido posible sin mi dotación; motor que da vida y sustenta todo el quehacer que este Servicio realiza. Una dotación altamente comprometida, profesional, dedicada, entrenada y leal; sometida a diario a las más diversas actividades y desafíos, siguiendo los más altos estándares. Me refiero a esta dotación, que hoy forma y representa a todos quienes se encuentran en distintas partes del país; a bordo o en tierra, desarrollando actividades hidro-carto-oceanográficas. Esta dotación, que tengo el orgullo y privilegio de dirigir y que a diario demuestra, pese a los problemas e



Personal del SHOA con 40 años de Servicio, durante la Ceremonia de Aniversario.

inquietudes propias de todo ser humano, que está lista para actuar y cumplir con su deber, posponiendo las necesidades propias, por las que el país y la Institución les demandan.

Al igual que hoy, también deseo destacar a las diversas dotaciones, que a lo largo de 143 años se han constituido en el pilar fundamental en el cual se ha sustentado toda nuestra organización. Son ellos quienes han ejecutado los trabajos de terreno, desarrollado los procesos en gabinete, elaborado los productos que nos identifican como el servicio oficial y permanente del Estado en el ámbito de la Hidrografía, la Cartografía y la Oceanografía y resguardando el valioso patrimonio documental producido. Ellos son los actores poco conocidos de esta gran obra, consagrados día a día a dar de sí lo mejor, para engrandecerla y convertirla en el Servicio que hoy somos, en los cuales se reflejan los principios que guiaron a su primer Director, el Comandante Francisco Vidal Gormaz: el temple, la entrega y el espíritu de sacrificio a toda prueba. Largo y casi imposible sería rememorarlos a todos, por lo que hago un público reconocimiento al conjunto de dotaciones de antaño y también a sus 63 directores que las guiaron eficazmente, permitiendo que el SHOA siga siendo lo que es hoy en día.

Es esta, entonces, la oportunidad propicia, para reconocer, la permanencia del personal que trabaja en este servicio, imponiéndoles en breves momentos

más, un distintivo para destacar su fidelidad y entrega por 10, 20, 30 y —por primera vez— 40 años en el SHOA.

Entregar cuatro décadas de la vida al servicio de un organismo de las características del SHOA, es indudablemente entrelazar la propia vida con la vida de este Servicio, haciendo de ambas una sola entidad... a ellos, y a toda mi dotación, no puedo sino expresarles mi más sincero reconocimiento y agradecimiento por todo lo realizado, lo que se extiende también a vuestras familias, por la entrega y cariño de todos estos años juntos.

Asimismo, con especial gratitud, deseo destacar el apoyo brindado por el señor Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Enrique Larrañaga Martín y quien una vez más nos acompaña y preside esta celebración.

Mi Almirante, han sido ocho fructíferos años, en los que este Servicio ha tenido el honor de contar con su guía y permanente soporte, siendo esta una ocasión particularmente propicia para agradecerle su inestimable gestión.

Agradecemos su incondicional apoyo y su experimentado consejo para mantener esta unidad hidrográfica en plena navegación y sobre el rumbo trazado, sorteando una tras otra las tormentas y temporales que en estos años se nos han presentado [...].»

«No pocos han sido los hechos que se han sucedido durante estos ocho años. Primero como Director de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y luego como Comandante en Jefe de la Armada. Tantas situaciones que hemos tenido que sortear y que nos enfrentaron muchas veces a una mar embravecida, la cual superamos, retomando la navegación trazada, lo que nos ha permitido alcanzar la tecnología que hoy día exhibimos.

Como no rememorar, dentro del contexto posterior al terremoto y tsunami del 27 de febrero de 2010, el despliegue que debió llevar a cabo el SHOA para obtener los nuevos datos, procesarlos y convertirlos en la reedición de 27 cartas náuticas de la zona afectada, cuya geomorfología varió considerablemente.

La elaboración y posterior aprobación de un nuevo Plan Quinquenal de Sostenimiento para la Continuidad del Desarrollo 2011 – 2015.

La gestión que significó el potenciamiento del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos; donde incrementar su operatividad con nuevos equipos e instalaciones, se visualizaba como una ardua tarea; las diversas versiones de los protocolos ante una emergencia de tsunamis; las cartas de inundación; la Red Mareográfica Nacional y sus modernas 40 estaciones versus las 20 con las que se contaba el año 2010.

Junto a lo anterior, la puesta en servicio de una boya dada de baja, especialmente diseñada y habilitada para la detección temprana de tsunamis mientras realizábamos gestiones para adquirir una nueva; contando hoy en cambio con cinco boyas operativas, que cubren gran parte de la costa de Chile, tres con tecnología de última generación que solo Estados Unidos y Chile poseen.

Cómo no destacar los esfuerzos desplegados para estandarizar nuestras publicaciones náuticas, lo cual implicó la reedición de todas ellas en un plazo de cinco años; incluyendo el emblemático “Manual de Navegación”.

La elaboración de importante cartografía náutica que ha abierto nuevas rutas comerciales y turísticas, es sin duda otra labor ininterrumpida y fundamental, cuyo incremento ha sido evidenciado en estos últimos años.

La inauguración de una nueva sala de operaciones del SNAM; de nuevas dependencias que albergan la maestranza y talleres del SHOA; la adquisición de una nueva lancha hidrográfica, fabricada en Estados Unidos con un sistema ecosonda multihaz y todo el equipamiento necesario para su operación [...].»

«Estos hechos y muchos otros acaecidos en este tiempo, cada uno con su particular cúmulo de anécdotas, recuerdos y experiencias, son parte de la nueva historia y tradición de este Servicio, que llevan su sello y que guardaremos con respeto y gratitud en el archivo de los tesoros más preciados, junto a las brillantes páginas escritas en el pasado por algunos de los directores que nos precedieron, como don Francisco Vidal Gormaz, su primer director; Arturo Wilson Navarrete, sobreviviente de Iquique, tres veces Director de la Oficina; Luis Gómez Carreño, Jefe de Plaza de Valparaíso luego del terremoto que asoló a la ciudad en 1906; Froilán González, que dirigía la Oficina cuando la Armada compró en 1908 la propiedad donde, hasta hoy, se ubican las dependencias



Inauguración de nueva sala de operaciones del SNAM, 24 de diciembre de 2015.



Dotación del SHOA, 2016.

de la Dirección del SHOA; Federico Guesalaga Toro, designado Comodoro de la Primera Expedición Chilena a la Antártica en 1947; Alberto Andrade Taraba, primer Director chileno que ocupó la vicepresidencia de la Séptima Conferencia de la OHI en 1957; Raúl Herrera Aldana, en cuya dirección de 11 años se creó el CENDOC y el CONA.

Junto a ellos, también encontraremos las páginas escritas por los primeros hidrógrafos chilenos, que con gran sacrificio lograron reconocer la inmensidad del territorio nacional y dibujar el gran mapa que hoy conocemos: Roberto Simpson, quien ejecutó el primer trabajo hidrográfico; Ramón Serrano, explorador de la tierra del fuego; Arturo Prat, héroe de Iquique, quien realizó el primer levantamiento y plano de la bahía San Juan Bautista, en el archipiélago de Juan Fernández, doce años antes de su hazaña inmortal; Luis Uribe, sobreviviente de Iquique, explorador de las costas de Aconcagua y autor del primer Manual de Hidrografía; Enrique Simpson y Francisco Nef, exploradores de la Patagonia; Roberto Maldonado, quien realizó el levantamiento más grande de Chiloé; Luis Pomar, que levantó la primera carta de Valparaíso realizada por la Marina Nacional y Tomás Barragán, primer mártir de la Hidrografía.

Por ello quisiera agradecer al Todopoderoso por darnos las fuerzas diarias para sobrellevar el arduo

día a día y la resiliencia para seguir adelante, cuando es preciso enfrentar duros tiempos, como asimismo, por entregarnos el optimismo para mirar el futuro con confianza y grandes expectativas. Agradecer en forma muy sincera a las distinguidas autoridades presentes y a quienes no pudieron estar en esta oportunidad con nosotros; pero que de igual forma han expresado su afecto y apoyo a lo largo de los años a nuestra gestión, en forma muy especial al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, quien una vez más, y pese a su apretada y completa agenda, se ha dado el tiempo para compartir con nosotros en este nuevo aniversario; a las autoridades de Gobierno, Ministerios, Estado Mayor General y Direcciones Generales y Técnicas de la Armada; en particular a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto; a las Zonas Navales; Oficina Nacional de Emergencias y Seguridad Pública; al Centro Sismológico Nacional; Dirección de Presupuesto del Ministerio de Hacienda; universidades y centros de estudios; Comité de Expertos de Tsunamis; profesionales y académicos; y especialmente a las Unidades y Reparticiones que trabajan con nosotros: nuestro especial reconocimiento y gratitud por siempre».

PATRICIO CARRASCO HELLWIG
CONTRAALMIRANTE

Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico
Armada de Chile
1 de mayo de 2017





BITÁCORA DE LA COFRADÍA

LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO

La Bitácora o Libro de Recepción y Despacho es el documento en el que la Autoridad Marítima deja registrada la información más importante de los buques que recalán y zarpan de los puertos nacionales y que, en el caso de nuestra Cofradía, lo utilizamos para establecer y dejar un testimonio de las principales y más relevantes actividades realizadas por la Cofradía y por la DIRECTEMAR durante el período anual correspondiente, para conocimiento de los actuales y futuros integrantes de la especialidad Litoral.

A continuación se detallan los principales eventos, reuniones y otras actividades realizadas en el período comprendido entre el 1 de julio de 2016 y 30 de junio de 2017:

1.- CAPITANÍA MARÍTIMA

En cumplimiento a lo establecido en el Capítulo V, artículo 28° de los Estatutos de la Cofradía, que establece que cada dos años la Cofradía renovará su Directorio mediante votación personal y directa de los Litorales Activos en ejercicio y, considerando que la Capitanía Marítima en ejercicio cumplía dos años de desempeño —el 10 de agosto de 2016, a las 10.30 horas— se realizó el proceso eleccionario para designar a la nueva Directiva que dirigirá la Cofradía en el próximo bienio (septiembre 2016 - septiembre 2018).

El nuevo Directorio elegido fue proclamado por la Asamblea General de Socios realizada el mismo día 10 de agosto, luego del término del proceso eleccionario.

Los integrantes de la nueva Directiva son los siguientes cofrades:

Presidente	Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario/RR. PP.	Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides
Tesorero	Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz
Director eventos	Litoral Sr. Luis BURGOS Velásquez
Director	Litoral Sr. Osvaldo CASTRO Escobar
Director	Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo
Director suplente	Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo
Director suplente	Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón
Director suplente	Litoral Sr. Manuel MORENO Chávez
Revista <i>Bonanza</i>	Litoral Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz

2.- REGISTRO DE MATRÍCULAS

Litorales Inscritos

Al 30 de junio de 2017, se registran 230 litorales matriculados activos, a los cuales deben agregarse a 166 balandras, conformándose un total de 396 integrantes de la familia Litoral.

Los litorales señalados a continuación, incrementaron el Rol de la Cofradía, en el período comprendido entre el 1 de julio de 2016 y 30 de junio de 2017:

T1° LT	Rodrigo ESPARZA Bastías, Rol N° 263 a/c del 11 de julio de 2016
CF. LT (R)	Óscar CEPEDA Navarro, Rol N° 264 a/c del 3 de agosto de 2016
ST. LT	Felipe CARMONA Godoy, Rol N° 265 a/c del 3 de agosto de 2016
CC. LT	Arturo ANINAT González, Rol N° 266 a/c del 30 agosto 2016
T2° LT	Marcela LEGOVINI Said, Rol N° 267 a/c del 3 de octubre de 2016
T2° LT	Juan LEIVA Costa, Rol N° 268 a/c del 16 de marzo de 2017
ST. LT (RN)	Richard VARAS Allen, Rol N° 269 a/c del 16 de marzo de 2017
CC. LT	Felipe GONZÁLEZ Iturriaga, Rol N° 270 a/c del 16 de mayo de 2017
CC. LT	Maximiliano UGARTE Montalar, Rol N° 271 a/c del 16 de mayo de 2017

Por renuncia a la Cofradía, el Litoral Óscar Cepeda N. con su balandra Anita, ha sido dado de baja de nuestro Rol, situación que lamentamos.

Bajas

El 30 de mayo de 2017, la Cofradía fue informada de la partida al Mar de la Eternidad, del C.N. LT Sr. Francisco MALDONADO Gac (Q.E.P.D), a los 83 años, quien fuera uno de los socios fundadores de nuestra Cofradía, con el Rol N° 5.

El litoral Maldonado, especialmente conocido por los cofrades más antiguos, por razones personales renunció a la Cofradía hace ya varios años, luego de

ser un activo participante en las actividades efectuadas desde el día de su fundación (30 agosto 1994).

Su velatorio se realizó en el Parque del Mar de Concón y sus funerales se llevaron a efecto el día siguiente, en el mismo recinto, después de una misa que se celebró en la Capilla del citado Parque, ocasión en que participaron varios cofrades en representación de nuestra Corporación.

La Cofradía, junto con lamentar profundamente la partida del Comandante Maldonado, le hizo llegar a su familia, en esos momentos de dolor, el más sincero pésame por la partida de un ser tan querido como lo es un esposo, padre y abuelo.

3.- ACTIVIDADES MÁS IMPORTANTES DEL PERÍODO JULIO 2016 – JUNIO 2017

Recalada del mes de julio

El viernes 8 de julio de 2016, se llevó a cabo una recalada nocturna en el surgidero "Medieval", en sector de Playa Amarilla, Concón, la que tuvo una muy alta convocatoria, reuniéndose 48 litorales, los que completaron y agotaron todas las bancadas disponibles.

La Recalada comenzó con un breve trazado de rumbo realizado por el Litoral Presidente, quien le dio la bienvenida a los Litorales que venían de fuera de la región de Valparaíso, e hizo propicia la ocasión para despedir y desear toda clase de éxitos y manifestarle su más profundo orgullo y satisfacción, a nombre de la Cofradía, a unos de sus miembros, el Litoral Carlos Salgado, quien se desplazaría en los próximos días a Londres junto a su balandra Vivian y familia, para asumir como Jefe de Cooperación Técnica para América Latina y el Caribe de la OMI, cargo más alto en el extranjero que ha alcanzado un especialista Litoral en condición de retiro.

A continuación, el Litoral Presidente procedió con el tradicional brindis y siguió la recalada con un cóctel, para posteriormente disponerse pasar a cubrir bancadas.

Durante el rancho, además de otros entremeses, se disfrutó de un excelente cordero al palo, una especialidad de la casa. Entre los cofrades asistentes estaban los litorales F. GRACIA y G. SILVA, quienes, como se aprecia en las fotos, junto a otros cofrades estaban "cuidando" el asado con el propósito que no se fuera a quemar.



El litoral Presidente durante el brindis y cofrades asistentes a la concurrida "recalada"





Cofrades disfrutando de la recalada nocturna.

Mientras se disfrutaba el rancho, el Litoral Secretario H. Paredes, a capela y de manera muy amena y coloquial con su tradicional estilo, dio a conocer un resumido y completo NURNAVLIT. Al término de la actividad oficial, se otorgó la libre plática, momento en que el Litoral SALGADO pidió la palabra para agradecer a una larga lista de Oficiales Litoral, que de una u otra forma lo apoyaron durante su carrera internacional, lo que según señaló, fue un relevante aporte para lograr que entre varios postulantes de diferentes países, fuese seleccionado para tomar el control del señalado puesto directivo en la OMI.

El Litoral Presidente agradeció al Litoral SALGADO por sus conceptuosas palabras y reconocimientos a muchos viejos tercios, los que sin duda "chocharon" con su intervención, y terminó su intervención deseando al Litoral SALGADO una feliz recalada a su nuevo puerto base.

Al término a la "recalada" y como siempre, se evidenció la presencia de los invitados permanentes y que nunca fallan, como la camaradería, la amistad, el compañerismo, el espíritu de cuerpo, las risas y el sano espíritu Litoral, los que estuvieron presentes y se encargaron de cerrar la puerta del local al finalizar la Recalada. También los chascarros, las maquineadas y los factores de bienestar, hicieron de lo suyo, lo que obviamente colaboró a incrementar el sabor de la extraordinaria velada vivida.

Finalmente, el Litoral Presidente agradeció a los integrantes de la Capitanía Marítima por su siempre incondicional apoyo, los que con su sacrificio y colaboración permitieron que la "recalada" fuera todo un éxito. Destacó asimismo que el generador de la idea para esta reunión, había sido el Litoral Hernán Paredes, el que junto al Litoral Burgos (quien partió una vez terminado el evento rumbo a Talcahuano al cumpleaños 90 de su Padre —eso es cumplimiento del deber—), debieron esforzarse hasta último minuto, haciendo malabares para que cupieran todos los cofrades debido a la alta concurrencia. También hizo un reconocimiento al Litoral Jorge Sobenes, quien asistió a la "recalada" aún cuando estaba de aniversario de matrimonio N° 49 ese mismo día, ya que tenía que cobrar los Faros y Balizas.

Terminó sus palabras agradeciendo a nombre de la Cofradía, a todos los Directores por sus desvelos y apoyo y la excelente elección del "surgidero" además del buen ambiente y una atención destacada.





Nuevo buque Patrullero

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante recibió un nuevo buque destinado a reforzar los patrullajes marítimos que se realizan con el propósito de dar seguridad a la vida humana y vigilar y proteger los recursos marinos en el mar.

El moderno patrullero, cuyo costo fue de 70 millones de dólares, tiene un radio de acción de 8 mil millas náuticas (14.800 kilómetros) y capacidad para transportar un helicóptero en la cubierta.

En la grada de Construcción Naval de la Planta Industrial del Astillero y Maestranza de la Armada, ASMAR, Talcahuano, se efectuó el miércoles 3 de agosto de 2016 el bautizo y lanzamiento al agua del nuevo buque Patrullero de Zona Marítima, OPV 84 "Cabo Odger".

Este cuarto Patrullero de Zona Marítima es la continuación del Proyecto Danubio IV, iniciado el año 2005, cuyo objetivo es la construcción de una serie de seis patrulleros de Zona Marítima para la Armada de Chile; a la fecha se encuentran operando el OPV 81 "Piloto Pardo", el OPV 82 "Comandante Toro" y el OPV 83 "Marinero Fuentealba".

Los roles o tareas del buque son: patrullaje, vigilancia y control marítimo de aguas jurisdiccionales; búsqueda y salvamento marítimo; apoyo al mantenimiento de la señalización marítima; apoyo logístico a zonas aisladas; policía marítima y transporte auxiliar.

En la ocasión, la Presidenta de la República, S.E. doña Michelle BACHELET, agradeció a la Armada de



Chile el proyecto de construcción y manifestó que "esta es una iniciativa muy querida por mí porque el inicio de la construcción de estos buques se gestó en mi período como Ministra de Defensa". Además, destacó que estas obras hablan bien de las Instituciones por tener la capacidad de construir estas naves en nuestro país: "Hoy estamos sumando el cuarto de seis OPV o Patrulleros de Zona Marítima; es gratificante ver como estos proyectos de Estado a largo plazo se van concretando", enfatizó.

En tanto, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA, aseguró que "hoy es un día de alegría para la Marina porque tenemos el nacimiento de un nuevo buque al servicio del país, el cual fue construido íntegramente en ASMAR Talcahuano, dando una muestra de la capacidad tecnológica y de ingeniería que tenemos en esta zona y además de las capacidades futuras que podríamos tener de aquí en adelante. El Astillero genera cerca de 500 empleos directos y 2.500 fuentes de trabajo en total por lo que seguir construyendo buques aquí es muy importante".



Como antecedente histórico, el cabo Leopoldo ODGER Flores fue uno de los héroes del naufragio de la “Janequeo”, ocurrido en las turbulentas aguas de Corral, el 15 de agosto de 1965, quien rescató del mar al cabo Juan ESPINOZA Montiel y al marinero Osvaldo CALDERÓN Mancilla. El cabo ODGER murió posteriormente al pretender socorrer a más víctimas en medio de un furioso temporal.

El Honorable Consejo Superior de la Defensa Nacional, a solicitud de la Comandancia en Jefe de la Armada, le concedió en forma póstuma la Medalla “Al Valor”, por los actos de arrojo y valor, con riesgo evidente de su propia vida, realizados para salvar a las víctimas del ATF “Janequeo”. Por Ley de la República, aprobada en el Congreso Nacional por iniciativa del Presidente de la República de la época —S.E. don Eduardo Frei Montalva— se le confirió el grado de Suboficial Mayor de la Armada.

Sus restos mortales actualmente se encuentran en el Patio Memorial de la Escuela de Grumetes en la Isla Quiriquina.

Asamblea Anual Ordinaria

El miércoles 10 de agosto de 2016, conforme con lo dispuesto en los Estatutos que rigen el accionar de nuestra Corporación, se realizaron las elecciones para elegir la nueva Directiva que dirigirá la Cofradía durante el próximo bienio, para posteriormente realizar la Asamblea General de Socios.

Se dio inicio a estas actividades a las 10:30 horas con un Acto Ecuménico de Acción de Gracias, en recuerdo de los especialistas Litoral caídos en acto de servicio y de los Cofrades que ya se encuentran navegando en el mar de la eternidad, frente a las lápidas que los recuerdan en el frontis de la Capilla de las DD.TT.MM. en el recinto del Faro Punta Ángeles. El acto ecuménico que fue celebrado por el Litoral Sr. Jorge SOBENES, contó con la presencia de los Directores Técnicos y sus correspondientes Subdirectores.

A continuación los participantes se desplazaron a la sala de conferencias del CIMAR, en donde se llevó a cabo el acto electoral para elegir a los Directores



Litoral J. Sobenes y cofrades asistentes al acto ecuménico



Cofrades en pleno proceso electoral emitiendo sus votos

responsables de dirigir la Corporación en el bienio de agosto 2016 a agosto 2018, el que se realizó ordenada y organizadamente, eligiéndose por los asistentes los tres Ministros de Fe, quienes serían los responsables de controlar y luego verificar los escrutinios y, posteriormente, de dar a conocer los resultados. Los Ministros de Fe designados fueron los Litorales Nilton Durán, Víctor Díaz y Williams Miranda. Hubo 65 votos emitidos y válidos, entre 48 asistentes, a los que se sumaron los votos por poder y aquellos emitidos mediante correo electrónico.



Litoral Presidente y litoral Tesorero entregando su cuenta anual y el balance a la Asamblea

Finalizado el acto eleccionario, los Ministros de Fe se retiraron a la Sede de la Cofradía para el conteo de votos y el Litoral Presidente comenzó su cuenta Anual a la Asamblea de Socios, exponiendo resumidamente la Memoria preparada para la ocasión. Lo mismo hizo el Litoral Tesorero respecto del Balance de la Corporación. Ambos documentos provocaron risas por algunos “patos” jocosos, pero en definitiva fueron aprobados por unanimidad.



A continuación, el Litoral Presidente puso en conocimiento de la Asamblea para su análisis y discusión, la aprobación del Protocolo N° 11 que permitirá a la Capitanía Marítima otorgar, a contar de este año, como premio por su mérito académico, Medallas de Segunda Clase y de Primera Clase, a los Especialistas Litoral que obtengan los primeros lugares, al término de sus estudios en la Escuela Naval y APOLINAV, respectivamente.

Además se propuso nominar las medallas como “Capitán de Navío LT Eduardo OLEA Briones” la de segunda clase y “Teniente de Navío Juan José TORTEL Maschet” la de primera clase, lo que también se sometió a discusión y análisis, siendo finalmente aprobada esta propuesta. A continuación el Litoral Presidente hizo un especial reconocimiento a los Litorales Dinson Baack y Francisco Aguirre, gestores de



Finalizada la Asamblea, el Litoral Nilton Durán, en representación de los Ministros de Fe, dio a conocer el listado de los Litorales elegidos como Directores para el próximo bienio, los que entrarán en funciones al finalizar la Recalada Aniversario, que se desarrollaría tentativamente el 13 de septiembre a las 13:00 horas.

Luego los asistentes se desplazaron al Quincho de las DD.TT.MM. a disfrutar de un abundante y rico cóctel, en donde como siempre destacó la sana camaradería y el espíritu Litoral. Luego de disfrutar del cóctel y la conversación, siendo las 16.00 horas, aproximadamente, el Litoral Presidente decretó "portalón abierto" iniciándose la retirada de los cofrades a sus hogares.



la idea y del proyecto, como también a los Directores que participaron en la materialización de ellas.

Asimismo, se estrenó la nueva página web de la Cofradía www.cofralit.cl, alojada en un nuevo hosting contratado por la Capitanía Marítima, lo que nos permitirá trabajarla y actualizarla directamente. El Litoral Presidente hizo propicia la ocasión para manifestar un sentido reconocimiento, a nombre de la Organización toda, al TECMAR y al Depto. de RR.PP. de DIREC-TEMAR, por el permanente y desinteresado apoyo brindado a nuestra página web por tantos años, en especial a los Litorales Marcelo Albarrán, Ítalo Solari, Richard Varas y al EaC Sr. Enrique Maldonado.



Aniversario de la DIRECTEMAR en Talcahuano

El día 18 de agosto de 2016 y con motivo del 168° aniversario de la Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante, la Subdelegación Marítima de Talcahuano organizó una solemne recalada, realizada en el surgidero del Club de Campo "Tumbes", con el fin de recordar esa efeméride. En la ocasión fueron invitados el Sr. Gobernador Marítimo de Talcahuano, CN LT Sr. Rodrigo GÁRATE Montoya y los Sres. Capitanes de Puerto de la jurisdicción.

El Subdelegado Marítimo Litoral Sr. L. Vergara V. fundamentó la recalada con un discurso donde resaltó la historia del Servicio y los valores que han guiado a los integrantes de DIRECTEMAR, quienes día a día se esfuerzan en entregar un servicio profesional y eficiente.

Durante la recalada, se les impuso la piocha de Cofrades a los Litorales Sres. Julián AGUIRRE Perocarpi y Rodrigo PEÑA Jara.

Posteriormente, el Litoral Subdelegado Marítimo procedió a decretar "portalón abierto", poniéndose término a esa importante celebración.



Los cofrades Julian AGUIRRE P. y Rodrigo PEÑARANDA J.



Los nuevos cofrades junto al Subdelegado Marítimo y al Secretario.



Aniversario de la D.G.T.M. y M.M. y Día del Litoral

El lunes 29 de agosto la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, celebró su aniversario N° 168 y el día de la Especialidad Litoral. La ceremonia se realizó en Playa Ancha, en el recinto de la Direcciones Técnicas la que fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M., además de la participación de diversas autoridades e instituciones del ámbito marítimo portuario.

En la ocasión, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante don Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton, destacó la amplia labor de la Autoridad Marítima y su presencia en todo el territorio marítimo nacional, pues el ámbito de acción de la Autoridad Marítima cubre desde el límite norte con el Faro Limar, hasta el Territorio Chileno Antártico por el sur, además de isla de Pascua y los Lagos binacionales.

Respecto de las actividades y tareas realizadas en el último año, señaló que entre otras, se ejecutaron más de 450 operaciones de salvamento marítimo y se otorgaron 217 nuevos títulos de oficiales y tripulantes de la Marina Mercante y de la Marina de Pesca. También se controlaron 23.000 naves y se efectuaron 1.350 inspecciones del Estado Rector del Puerto, cubriendo un 48% de las naves recaladas a puerto chileno, contribuyendo así al desarrollo de las actividades marítimo portuarias.



El Sr. DIRECTEMAR, Vicealmirante don Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton.



El Sr. DIRECTEMAR junto a los Jefes de las Direcciones Técnicas y del SHOA.



Asimismo, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada editó 41 nuevas cartas de navegación y 17 nuevas publicaciones náuticas y se efectuaron 880 pilotajes y cerca de 25.400 practicajes.

Destacó, además, que en el ámbito de la seguridad, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo registró 470 emergencias marítimas, donde rescató con vida a 1.040 personas, correspondiente a un 96 % de éxito en estas emergencias.

El Director General destacó asimismo las Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánicas, realizadas con el propósito de vigilar y proteger los recursos marinos adyacentes a la Zona Económica Exclusiva, que incluye zonas tan alejadas como la isla de Pascua, las islas Desventuradas y el mar de Drake, conforme con lo dispuesto en los convenios internacionales vigentes.

Terminado su discurso conmemorativo, el Almirante SCHWARZENBERG felicitó a los 14 servidores que a lo largo del país, recibirán un reconocimiento y que realizaron siete valerosos actos, los que reflejan que el espíritu de servicio que hace 100 años el Piloto Luis Pardo legó con su ejemplo, aún se mantiene firme como guía en el actuar de los integrantes del Servicio del Litoral.

Terminada la ceremonia de Aniversario, el Sr. DIRECTEMAR invitó al Sr. CJA y a todos los asistentes a un cóctel, ocasión en que el Almirante LARRAÑAGA expresó sus felicitaciones a todos los integrantes del Servicio del Litoral por su aniversario y por las actividades realizadas en apoyo a las actividades marítimas que contribuyen al desarrollo de nuestro país.

Recalada de Aniversario

El martes 13 de septiembre de 2016 a las 13.00 horas, se llevó a efecto la Recalada Aniversario para conmemorar los 22 años de existencia de la Cofradía, los 168 años de la DIRECTEMAR y el aniversario de la especialidad Litoral, en el Surgidero del Club Naval de Valparaíso. En ella participaron 51 Litorales, destacándose la participación de los Litorales Jaime Vizcarra, asentado en Cartagena de Indias, Colombia, y el Litoral Nelson Saavedra proveniente de Coquimbo, a los que se sumaron 8 invitados, el Sr. CJA con su Ayudante de Órdenes, los Sres. DIRECTEMAR, DIRSOMAR Y SHOA, además de los Subdirectores de DIRECTEMAR y de las Direcciones Técnicas. Lamentablemente, por razones del Servicio no pudo participar el Sr. DIRINMAR.



Litoral Presidente dando la bienvenida al C. J. A. Almirante Don Enrique LARRANAGA M.

Se inició la "recalada" recibiendo a los invitados en el hall del segundo piso del Club, donde esperaban el Litoral Presidente y los integrantes de la Capitanía Marítima para dar la bienvenida a todos asistentes, para continuar con un breve, sencillo y animado cóctel.

A continuación, el Litoral Presidente invitó a todos los presentes a pasar al hall principal del Club, para tomar la tradicional fotografía como testimonio de esta tradicional recalada de aniversario.



Cofrades e invitados a la recalada de Aniversario



Fotografía de los asistentes en el Hall principal de Club Naval.

Luego de la fotografía se cubrió chazas en el salón Independencia dispuesto para el rancho, en donde el Litoral Presidente dio la bienvenida a la concurrencia y abrió la sesión con el tradicional brindis de la Cofradía.



Posteriormente, se dio inicio al "rancho" y terminada la "Entrada", el Litoral Secretario pasó a leer un ameno Boletín Meteorológico y el NURLIT, para continuar con el plato de fondo, el que una vez finalizado dio paso a la "carta de navegación", leída por el Litoral Presidente, en conmemoración de los aniversarios de la DIRECTEMAR, de la Cofradía y el de nuestra especialidad.





Después de haber disfrutado un sabroso “postre”, se distribuyó la Revista Bonanza a los asistentes, publicación que según palabras del Litoral Presidente, estaba mejor que nunca, gracias al dedicado y profesional trabajo de su Editor, Litoral Ramón Velásquez y al importante apoyo del SHOA, principalmente de su Director, CA Sr. Patricio CARRASCO, y del Departamento de Producción del SHOA, que con sus profesionales de las áreas de edición de publicaciones e imprenta han colaborado por varios años en la publicación de la revista. Durante su distribución se informó que para quienes no pudieron participar de la Recalada, se les enviaría la revista por correo naval u ordinario a las Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto o direcciones particulares registradas en nuestra Base de Datos, según corresponda. También se informó que la versión electrónica de la revista será colocada en nuestra página WEB.

Luego de la distribución de la Revista, el Himno del Litoral coreado por los presentes no podía faltar, lo que selló la actividad, momento en que el Litoral Presidente otorgó la Libre Plática, para la pacotilla, chascarros, pañol de los recuerdos y anécdotas, lo que se llevó a efecto durante el bajativo.

Como siempre el sano Espíritu Litoral estuvo presente, al igual que la amistad y el Espíritu de Cuerpo; también, al parecer hubo algunos “zorros” deambulando por las mesas, lo que obviamente matizó y amenizó aún más la reunión. En resumen, la convocatoria fue excelente y los invitados y cofrades disfrutaron la “recalada”.

Recalada con balandras



El viernes 4 de noviembre, a las 20:30 horas, se llevó a cabo la tradicional recalada con balandras, en el surgidero del Club de Yates de Recreo, ocasión en que participaron 57 miembros de la Familia Litoral, incluidos nuestras queridas “balandras”

Los asistentes disfrutaron de un agradable cóctel y un excelente rancho, con suficiente aguada y combustible, coordinado por nuestro Litoral de Eventos Luis Burgos, sumado a un sano momento de camaradería y amistad, con una excelente música que hizo bailar incluso a los más remolones hasta cerca de las 02:00 horas de la madrugada, lo que a varios seguramente les hizo bajar algo de peso.





El Litoral Presidente, al comienzo de la cena dirigió a los Litorales y a sus bellas balandras presentes, unas breves palabras, seguido del tradicional brindis. Como siempre, la alegría, la camaradería, la amistad y el destacable Espíritu Litoral fueron los invitados de honor del evento. Asimismo, se entregó un BZ para todos los Directores que participaron en la organización de la actividad, que en definitiva fue todo un éxito.



El Litoral Director Osvaldo Castro se lució con el cotillón que adquirió para amenizar la actividad, como asimismo el Litoral Director Tesorero Jorge Sobenes que adquirió un sencillo y hermoso presente para las balandras.

También se entregó un especial agradecimiento al DJ de "peso" Jorge Egaña, quien puso la animada y excelente música, sin costo para la Organización, dándole a nombre de la Capitanía Marítima, los más sinceros agradecimientos por la dedicación y entusiasmo con que asumió la tarea, que sin lugar a dudas contribuyó en gran medida al éxito de la "recalada".



Durante el animado baile, donde los cofrades y balandras lucieron su cotillón, se disfrutó del baile y la alegría reinó entre los asistentes.

Siendo las 02.00 horas el Litoral Presidente decretó portalón abierto y los cofrades y balandras iniciaron el regreso a sus hogares, después de haber compartido el único evento del año donde participan las queridas balandras.



Recalada de fin de año 2016

El día 05 de diciembre de 2016 a las 13:00 horas en el Quincho de las DD.TT.MM. en el Recinto del Faro "Punta Ángeles", se llevó a efecto la última Recalada oficial del año de nuestra Corporación, correspondiente a la singladura 2016, en la cual participó nuestro OLMA y 54 Litorales.

El Litoral Presidente hizo un breve trazado de rumbo, básicamente para agradecer a todos los que de una u otra manera aportan para que la Cofradía avance y se encuentre en el pie que se encuentra hoy.

En seguida, el Litoral Secretario dio a conocer el NURNAVLIT y se "empiochó" a una nueva y entusiasta Litoral, la Srta. Marcela LEGOVINI Saif, de dotación de la Capitanía de Puerto de Quintero, próxima a ser destinada a la G.M. Arica, dándole la bienvenida a nuestro Servicio del Litoral, deseándole muchas buenas experiencias y satisfacciones durante su desempeño como especialista litoral. La nueva cófrade ingresó a la Cofradía con el número de Rol N° 267 a/c del 30 de octubre de 2016. Con esta nueva incorporación, la Cofradía ya cuenta con 228 Socios.

Como ya es tradicional, se preparó un muy buen asado, además de empanadas, ricas ensaladas, suficiente aguada y combustible, donde como es habitual en nuestras recaladas, estuvieron presentes la sana camaradería y el buen humor y el envidiable espíritu litoral, los que nos acompañaron hasta que se retiró el último comensal.



Siendo la 17.00 horas aproximadamente, el litoral Presidente decretó portalón abierto, poniendo término a la última recalada del año, y les deseó a todos los cofrades unas felices fiestas de fin de año y un nuevo año 2017 pleno de éxitos y felicidad familiar.

Entrega de premios en la Escuela de Grumetes

Con fecha 5 de diciembre de 2016, con ocasión de la graduación de grumetes en la Escuela de Grumetes, la Subdelegación Marítima de Talcahuano se hizo presente a nombre de la Cofradía "Hombres de Litoral" en esa ceremonia, con el propósito de entregar un premio a las primeras antigüedades de la promoción del área de Litoral.

Para hacer entrega de los estímulos a los galardonados, participaron en representación de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, los Litorales Sres. Raúl Melo Moltedo y Rodolfo Valdenegro D'Alencon.

Los grumetes premiados que obtuvieron el primer lugar en su respectiva especialidad, fueron los siguientes:

- Grumete Escribiente, Srta. Claudia APABLAZA Concha.
- Grumete Maniobra, Sr. Alejandro GAJARDO Gutiérrez



Grumetes premiados con los Litorales R. Melo y R. Valdenegro



Los Litorales don R. MELO y don R. VALDENEGRO, junto con la entrega de los merecidos premios, felicitaron a los dos Grumetes, y les desearon éxito durante su desempeño profesional en el Servicio del Litoral.

El teniente 1° Litoral Sr. P. ORREGO Avendaño, que integraba la dotación de la Escuela de Grumetes hasta diciembre de 2016, participó en la ceremonia de graduación de los grumetes y acompañó a los grumetes premiados durante la ceremonia.



Entrega de premios en la Academia Politécnica Naval

El día miércoles 07 de diciembre de 2016, a las 14:00 horas, el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE Friederichs y el Litoral Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ Muñoz, asistieron representando a la Cofradía, a la ceremonia de premiación de los alumnos que egresaron como especialistas de la Academia Politécnica Naval, para entregar premios al primer y segundo lugar académico de la especialidad Litoral.

Es necesario resaltar que este año, por primera vez, la Cofradía le otorgó e impuso la medalla al mérito académico de Primera Clase “Capitán de Puerto de Valparaíso, Teniente de Navío Sr. Juan José TORTEL Maschet”, condecoración recientemente creada por la Cofradía, a la primera antigüedad, que recayó en el T2 LT Sr. Alejandro LEÓN Solari, sobrino de uno de los nuestros, el Litoral Ítalo SOLARI Aguilar, de dotación del Tecmar, DIRECTEMAR.

El segundo lugar recayó en el T2 LT Sr. Humberto VILDOSOLA Quijanas, el que recibió de la Cofradía un estímulo náutico. A estos jóvenes y destacados oficiales Litoral, se les felicitó y deseo mucho éxito en su carrera profesional, esperando contar con ellos prontamente en nuestra Cofradía





Entrega de premios en la Escuela Naval

El viernes 9 de diciembre, a las 09:00 horas, el Litoral Presidente acompañado del Litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES Benavides concurrió a la Escuela Naval a entregar los premios que otorga la Cofradía a la primera antigüedad del curso Litoral y al brigadier que obtuvo el premio "Aptitud y Espíritu Profesional".

Cabe destacar, que al igual que en la APOLINAV, este año por primera vez se le otorgó a la primera antigüedad Litoral, la medalla al mérito académico de Segunda Clase "Capitán de Navío LT Sr Eduardo OLEA Briones", también recientemente creada por la Cofradía, la que en esta ocasión recayó en la Brigadier Srta. Bárbara ARANEDA Herrera.

La Brigadier B. ARANEDA, además recibió otro estímulo de la Cofradía, por haber obtenido también el premio "Aptitud y Espíritu Profesional". La segunda antigüedad la obtuvo el Brigadier Erwin KOPP Duhart.

A ambos brigadieres y futuros Guardiamarinas, el litoral Presidente y el Litoral Secretario los felicitaron deseándoles mucho éxito en su desempeño profesional.



Ceremonia de graduación en ESNAVAL

Con fecha 12 de diciembre de 2016, se realizó en la Escuela Naval la ceremonia de graduación de una nueva generación de Oficiales, que egresaban como Guardiamarinas, siendo 52 de ellos del escalafón de Ejecutivos e Ingenieros Navales, además de 9 guardiamarinas del escalafón de Infantería de Marina, 8 guardiamarinas del escalafón de Abastecimiento y 4 como Guardiamarinas del escalafón Litoral.

La ceremonia fue encabezada por la Presidenta de la República Sra. Michel BACHELET Jeria, acompañada por el Ministro de Defensa Nacional Sr. José GOMEZ, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA y otras altas autoridades y representantes diplomáticos acreditados en Chile.

Continuó la ceremonia con la entrega de premios y condecoraciones a los alumnos que egresaron con las primeras antigüedades de cada escalafón, distinciones que este año recayeron en los brigadieres Roberto BORE Bobadilla del Escalafón Ejecutivo, Tomás WEASON Marcade del Escalafón Infante de Marina, Lissette PALACIOS Beltrán del Escalafón Abastecimiento y Barbara ARANEDA Herrera del Escalafón Litoral.

Posteriormente se dio lectura al Decreto de nombramiento de los nuevos Guardiamarinas y a continuación, los padres hicieron entrega de las espadas de Oficiales a sus hijos. Una vez ceñidas las espadas por lo nuevos oficiales, estas fueron bendecidas por el Capellán Naval, Padre Gustavo Adolfo GARCÍA Fuenzalida.

La ceremonia continuó con un discurso del Director de la Escuela, CN Sr. Claudio YÁÑEZ Aguilera, para posteriormente realizarse el Juramento a la Bandera tomado por el Jefe del Curso de Brigadieres, Capitán de Corbeta Sr. Mauricio DOREN Pinochet, finalizando la solemne ceremonia con un desfile ante las autoridades presentes.



Guardiamarina LT Srta. B. ARANEDA recibiendo condecoración y felicitaciones del CJA.





Recalada con Gobernadores Marítimos

El miércoles 05 de abril de 2017, en el surgidero del Club Naval de Campo "Las Salinas", se llevó a cabo nuestra primera recalada del año, en la cual compartimos un rancho de camaradería con nuestros Gobernadores Marítimos, quienes participaban en el Seminario que anualmente realiza la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. También participaron el Sr. DIRECTEMAR, el DIRSOMAR, el Director del SHOA y los Subdirectores de la DIRECTEMAR Y DIRSOMAR.



Como en anteriores ocasiones, hubo una extraordinaria asistencia, con 64 comensales (21 invitados). La actividad comenzó con un sencillo y ameno cóctel, para luego pasar a cubrir calzos en la pérgola grande, para disfrutar de un rico rancho, con suficiente aguada y combustible.

El Litoral Presidente inició la actividad con la fundamentación de esta, dando la bienvenida a los Gobernadores Marítimos que nos acompañaron en esta especial ocasión, agradeciendo también y a nombre de los cofrades, la asistencia y el apoyo brindado por el Director General, Vicealmirante Sr. Osvaldo SCHWARZENBERG.

A continuación al término de su "trazado de rumbo", invitó a los asistentes a brindar, pronunciando el tradicional brindis de nuestra Cofradía.

Enseguida tomó la palabra el Litoral Director Secretario Sr. Hernán PAREDES, quien dio lectura a un entretenido y ameno Boletín Meteorológico, informando sobre las principales actividades realizadas por la Cofradía durante el período de diciembre de 2016 a marzo de 2017, siendo las más importantes la entrega de premios a los cadetes y oficiales distinguidos al término de sus estudios en la Escuela Naval y en la Academia Politécnica Naval. También informó de la entrega de premios en la Escuela de Grumetes por la Subdelegación Marítima de Talcahuano, siendo realizada esta última actividad por los litorales Sres. Raúl Melo Moltedo y Rodolfo Valdenegro D'Alencon.





Continuo la recalada, con la imposición de la insignia institucional al Litoral Sr. Richard Varas (quien fuera agregado al rol por 4 años) recientemente acogido como Litoral pleno (ya vamos en 229 socios activos). La imposición de la insignia fue realizada por el Litoral Presidente, acompañado por el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN C.

Luego del postre, el Sr. Gobernador Marítimo de Valparaíso C.N. LT Sr. Jorge IMHOFF Leyton, en representación de todos los Gobernadores Marítimos, agradeció la invitación de la Cofradía a este tradicional evento.

Terminado el rancho, todos los asistentes entonaron el himno del Litoral y el Litoral Presidente otorgó "libre plática", para finalizar la actividad con un bienvenido bajativo. Siendo cerca de las 16:00 horas se abrió el portalón.

Cabe señalar que la Recalada, gracias a la siempre excelente actitud y desinteresada cooperación de los Litorales Directores, fue todo un éxito, donde una vez más junto a nuestros invitados de honor, la camaradería, la amistad y nuestro sobresaliente espíritu Litoral estuvieron presentes.



Recalada de camaradería con balandras realizada por la Subdelegación Marítima de Talcahuano

Con fecha 21 de abril de 2017, en el surgidero “quincho” de la Capitanía de Puerto de San Vicente, se efectuó una reunión de camaradería entre los cofrades pertenecientes a la Subdelegación Marítima de Talcahuano, con la asistencia de 20 cofrades y sus respectivas balandras.

Durante la recalada se vivieron unos muy buenos momentos de camaradería, todo ello complementado por un excelente rancho con la suficiente aguada y combustible, actividad que estuvo presidida por el Subdelegado Marítimo, Sr. L. VERGARA V.

En la ocasión, el Litoral Vergara impuso la piocha de la cofradía al Litoral Sr. Norman AHUMADA García.

Luego abrirse el portalón y de disfrutar de una velada muy agradable, los cofrades y sus balandras iniciaron el regreso a sus respectivos puertos base.



CIMAR 30 años dedicados a la educación marítima

“Para la Marina de Chile es verdaderamente un orgullo contar con una organización como CIMAR, ya que no solo brinda prestigio a la Armada y al país sino que además es un factor contribuyente de manera importante al desarrollo nacional”. Con estas palabras, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Enrique LARRAÑAGA Martin felicitó a toda la dotación que integra el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, por el trabajo bien hecho. Además y a nombre de la Institución, le hizo entrega un recuerdo al Director de CIMAR, Capitán de Navío LT. Sr. Eric SOLAR Olavarría, reconociendo la labor que desempeñan día a día.



Además de la presencia del Almirante don Enrique LARRAÑAGA Martín, la Ceremonia del Trigésimo Aniversario de CIMAR, contó con la presencia del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Don Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton y con el invitado especial, Director de la División de Seguridad Marítima de la OMI Sr. Ashok MAHAPATRA, quien se refirió a estos 30 años de Aniversario, expresando:

“Me siento muy honrado de haber sido invitado a esta celebración del aniversario de este prestigioso Centro de Entrenamiento CIMAR. Como hombre de mar y ex-Capitán soy un convencido de la importancia de la instrucción y el entrenamiento de nuestros tripulantes. El Convenio STCW y la OMI entregan lineamientos generales de las competencias requeridas, pero queda entregado a los Centros profundizar e implementar estos conceptos. En esta desafiante tarea CIMAR es sin duda un ejemplo a nivel regional y mundial y un gran colaborador de la OMI. Los felicito muy sinceramente y les deseo el mejor de los éxitos por muchos años más.”

Continuando la ceremonia, el Director de CIMAR se dirigió a todos los asistentes al acto conmemorativo, expresando: “Durante el primer año de funcionamiento, CIMAR contó con una exigua dotación de 6 personas, impartiendo el primer curso entre el 4 y el 15 de Mayo de 1987, denominado “Observador de Radar y Operador de Pantalla ARPA”, ocasión en que se empleó un radar, una ayuda de ploteo de radar automático, una sala de clases y una oficina

administrativa. En ese año se impartieron un total de 10 cursos a 85 Oficiales de la Marina Mercante y a 3 cadetes del curso de puente de la Escuela Naval.”

Posteriormente, el Comandante SOLAR se refirió a la historia de CIMAR y su desarrollo hasta nuestros días y destacó: *“Hoy, tras treinta años capacitando, CIMAR se alza como uno de los Organismos Técnicos de Capacitación más prestigiosos y modernos del país, puesto que gracias a la calidad profesional de su dotación, a sus instructores concurrentes, a sus modernos simuladores marítimos y a la amplia diversidad de cursos que se imparten, es reconocido a nivel nacional e internacional, ofreciendo a sus alumnos la posibilidad de interactuar académicamente con escenarios virtuales y equipamiento de alta tecnología que cumplen con las exigencias y estándares internacionales, que les permite alcanzar la excelencia profesional en menor tiempo que la educación tradicional, es así como a la fecha se han dictado más de 3.000 cursos de capacitación y más de 42.000 alumnos han pasado por nuestras aulas y simuladores, lo que ha implicado entre otras cosas, calificar a nuestros instructores en las disciplinas acorde a la demanda académica exigida por la industria”.*

Continuó la ceremonia con un reconocimiento a la primera dotación que conformó este Centro de Instrucción. Los reconocimientos fueron entregados por el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, C.A. LT Sr. Otto MRUGALSKI Meiser a la S1 Serv. Prof. (Ec.) Sra. Vilma HERNÁNDEZ Zamora, al Suboficial Sr. Francisco SEREY Leiva, al Suboficial Sr. Hugo FUENTES Saavedra y al Suboficial Sr. Osvaldo PINO Molina.





Asimismo, el Almirante MRUGALSKI y el Director de CIMAR Comandante SOLAR, hicieron entrega al Sr. MAHAPATRA de un recuerdo de su visita a nuestro país.

Finalizada la Ceremonia, los asistentes se dirigieron al casino de CIMAR para celebrar con un vino de honor este nuevo y significativo aniversario.

En la oportunidad, el Comandante en Jefe de la Armada brindó un cordial saludo y felicitó por el trabajo de cada uno de los integrantes que compone CIMAR, expresando:

“Quiero hacer llegar un afectuoso saludo a la dotación del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima que cumple 30 años al servicio de la Institución, del país y del mundo. Asimismo, la labor que desarrolla CIMAR ha sido debidamente reconocida por el Sr. MAHAPATRA y por el Director de CIMAR durante el discurso realizado. En estos 30 años, CIMAR se ha consolidado, siendo una rama de la Universidad Marítima de Malmö, Suecia y ha demostrado en los hechos lo que es la capacidad profesional de la gente que aquí trabaja. Además, ha habido un explosivo desarrollo tecnológico y de capacitación de instructores permanentes y concurrentes, dándonos la tranquilidad de poder cumplir con la norma internacional respecto de la seguridad en el mar”.





Recalada mes de mayo

El jueves 25 de mayo, se llevó a efecto la Recalada correspondiente al mes de mayo, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, ocasión en que se rinde homenaje a las Glorias de la Armada. Al evento asistieron 34 Litorales, dentro de los que destaca la participación del Litoral Jaime Vizcarra, que se encontraba de paso por Valparaíso, ya que reside hace algunos años en Colombia.

En forma previa a la Recalada, a las 12:30 horas, el Litoral Enrique ARZE Moreno expuso frente a los cofrades presentes, algunos pasajes de la situación vivida por nuestro país entre los años 1975 y 1978, ante nuestros vecinos Perú, Bolivia y Argentina, período en que nuestro país estuvo al borde de guerra con Argentina. El Litoral Presidente agradeció el esfuerzo y su siempre espíritu colaborativo al Litoral E. ARZE.

Posteriormente, los cofrades fueron invitados a "rancho", para lo cual y luego del brindis ofrecido por el Litoral Presidente, compartimos un pequeño coctel para continuar con un rico bife a lo pobre.





Durante el rancho, los Litorales Directores Sres. Hernán PAREDES y Manuel MORENO dieron lectura al “Boletín Meteorológico” y a una interesante “Carta de Navegación” en honor a las Glorias de la Armada, respectivamente. El Litoral Mayor Jorge MARTIN hizo un brindis alusivo a la conmemoración.

Asimismo el Litoral Presidente acompañado por el Litoral Mayor, le impusieron la Insignia de la Cofradía a los nuevos Litorales Sres. Felipe GONZÁLEZ y Maximiliano UGARTE, recientemente incorporados al Libro de Matrículas con los números de Rol 270 y 271 respectivamente, dándoles la más cordial bienvenida a nuestra Corporación.

Finalizando la recalada y a una hora oportuna, se otorgó la Libre Plática y se quedaron hasta el final nuestros invitados tradicionales, la alegría, la camaradería y nuestro formidable espíritu Litoral.



Cambio de Mando en la DIRECTEMAR

Con fecha 13 de Junio de 2017 y luego de dos años y medio al Mando de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el Director General, Vicealmirante don Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton, hizo entrega de su cargo al Contraalmirante don Guillermo LÜTTGES Mathieu. El cambio de mando fue presidido por el Comandante en Jefe de la Armada e interventor, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, en ceremonia efectuada en el patio de formación del Complejo de las Direcciones Técnicas Marítimas de Punta Ángeles, ubicado Playa Ancha, Valparaíso.

Al momento de despedirse y dirigirse a los presentes, el Almirante SCHWARZENBERG agradeció a la totalidad de sus dotaciones de DIRECTEMAR y

sus Direcciones Técnicas por el apoyo entregado a su gestión de mando, lo que permitió desarrollar y concluir importantes proyectos en favor del desarrollo del espacio marítimo, promoviendo "mares más seguros", "mares más limpios" y "mares más conocidos".

En una síntesis de su gestión, el Almirante SCHWARZENBERG destacó la incorporación de las patrulleras tipos Arcángel y Defender, unidades presentes en todo el litoral nacional, en los lagos nacionales y binacionales como el lago O'Higgins, lago General Carrera y en zonas tan aisladas como Puerto Edén. Otro de los hitos que destacó fue la materialización del proyecto Piquero que permitió la incorporación de siete aviones P68 Observer2, destinados mejorar las capacidades de la Autoridad Marítima en su labor de fiscalización marítima.

También destacó la incorporación del OPV “Marinero Fuentealba” el cual tiene como zona de operación el área de Punta Arenas y la modernización de los 1.100 dispositivos de ayuda a la navegación, a través del proyecto Fénix. La presencia internacional fue uno de los aspectos presentes en las palabras del almirante SCHWARZENBERG, quien además destacó el rol que cumple la Autoridad Marítima Nacional en importantes foros contribuyendo al seguro desarrollo de las actividades marítimas.

El Contraalmirante Guillermo LÜTTGES M., quien asumió su nuevo cargo como Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, se desempeñó como Subjefe del Estado Mayor General de la Armada. Es especialista en Ingeniería Naval Electrónica. Posee los títulos de Oficial de Estado Mayor, curso realizado en la Academia de Guerra Naval; de Profesor Militar de Academia y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. Además es egresado del Instituto APCSS en Hawái, Estados Unidos y fue profesor de Estrategia de la Armada Colombiana, por un período de tres meses.

Durante los más de 14 años que ha servicio a bordo, se ha desempeñado como Segundo Coman-

dante de la Torpedera “Tegualda”, Misilera “Casma” y Transporte “Aguiles”. Fue Comandante de la Fragata “Lynch”, de las Misileras “Chipana” y “Serrano”, del Comando de Misileras y Comandante del Buque Escuela “Esmeralda” el año 2012.

Entre sus principales destinaciones en tierra se cuentan las de Jefe del Departamento de Planes de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Agregado Naval y Militar a la Embajada de Chile en Francia, Asesor de Electrónica de la Misión Naval de Chile en Inglaterra, Jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Navales y en diciembre de 2013 asumió como Director de la Academia Politécnica Naval.

La Cofradía, además de agradecer la gestión desarrollada en el Servicio del Litoral por el Almirante SCHWARZENBERG y el apoyo brindado a nuestra Organización, le desea mucho éxito en el futuro en las nuevas actividades que desarrolle.

Asimismo, los Litorales integrantes de la Cofradía, brindan su más cordial bienvenida al Contraalmirante Sr. Guillermo LÜTTGES, deseando que su gestión al Mando de la DIRECTEMAR, sea muy exitosa y siempre navegando con viento a un largo.





El cofrade G. Verbal y cofrades asistentes

Recalada Nocturna

En el surgidero del restaurante "Stella Maris", el jueves 29 de junio, se reunió un total de 24 cofrades, para participar en la "recalada" nocturna a la cual convocó la Capitanía Marítima, con el propósito de celebrar la amistad y compartir un buen momento de camaradería.

El Litoral Presidente dio la bienvenida efectuando un "trazado de rumbo" relacionado con las actividades de la Cofradía, pasando a continuación a disfrutar de un rico cóctel, acompañado de chascarros e historias vividas por los cofrades.

Entre los asistentes estaba el litoral Sr. Gonzalo VERBAL H. quien está radicado en Talcahuano y actualmente está trabajando en Valparaíso por un corto

período, luego de haber sufrido una enfermedad que lo tuvo a mal traer, habiendo perdido mucho peso, pero que afortunadamente logró superar.

Durante el cóctel el litoral Tesorero, cofrade don Jorge SOBENES ayudado por el litoral Arturo MARÍN, cumplieron la tarea de recaudar los faros y balizas necesarios para cubrir los costos del evento.

Posteriormente pasamos a cubrir bancadas y a disfrutar de un excelente rancho acompañado de aguada y combustible, oportunidad en que el Litoral Presidente efectuó nuestro tradicional brindis, invitando a los cofrades a disfrutar del rancho.





Como siempre los asistentes aprovecharon la ocasión para intercambiar anécdotas, chascarrros y vivencias.

Siendo cerca de la medianoche, el Litoral Presidente procedió a abrir el portalón, momento en que los cofrades iniciaron su retorno a casa.

**CON ESTA ÚLTIMA CRÓNICA SE CIERRA EL LIBRO DE RECEPCIÓN Y
DESPACHO DEL PERÍODO JULIO 2016 HASTA JUNIO 2017.**







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 2017*

*Tiraje 300 ejemplares
Valparaíso-Chile*

Nosotros siempre te daremos una mano

Si te atrapa la corriente...



No luches contra ella.
Flota y ahorra energía.
Agita los brazos.



Respetar el Mar

Autoridad Marítima
Armada de Chile