

COFRADÍA

REVISTA

BONANZA



PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA



AGOSTO
2013



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 / RRPP Directemar

www.cofradiahombresdellitoral.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 2013

Índice General	2
Código de Honor	4
Capitanía Marítima (2012 • 2014)	5
Editorial	6
Saludos de la Cofradía.....	9
Una verdad histórica olvidada: Bolivia y el mar	11
Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz	
Zarpe de emergencia 27F, del entrenamiento a la realidad	20
Litoral Sr. Felipe BERRÍOS Molina	
Treinta años de cooperación técnica de la ROCRAM	26
Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz	
Evacuación médica en el mes del mar	33
Litoral Sr. Cristián GÁLVEZ Vergara	
En la Zona Austral de Chile: abigeato un problema latente y silente	36
Litoral Sr. Sebastián REYES Aedo	
Crucero oceanográfico en el paso Drake: el YELCHO está aquí	42
Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czishke	
Emergencia: en el pesquero chino “KAI XIN”	45
Litoral Sr. Marcelo VILLEGAS Vira	
Alcamar Puerto Toro: un Alcalde de Mar con agallas	50
Litoral Sr. Juan Horacio BALMELLI Urrutia (Q.E.P.D.)	
Primer oficial Litoral graduado en ACIPOL	52
Litoral Sr. Renzo CUNEO Loyola	
Esfuerzos de colaboración voluntaria de observaciones meteorológicas a bordo de buque (VOS), en el área de responsabilidad internacional de Chile (METAREA XV)	59
Servicio Meteorológico de la Armada	

Equipamiento de última generación: los nuevos simuladores de navegación	64
Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz	
Desfilando bajo la lluvia	68
Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czishke	
ESLIF: Historial de la Escuela Litoral y Faros	72
Litoral Sr. Germán LLANOS Silva	
Dispositivo de gestión de tráfico de buques: Vessel Traffic Service (VTS)	76
Litoral Sr. Marcelo ALBARRÁN Mora	
Oficial Litoral en la Universidad Austral de Chile	78
Litoral Sr. Jorge DE LA FUENTE Manríquez	
La Primera Alcamar Femenina	80
Litoral Sr. Ricardo ASTUDILLO Durán	
Det Norske Veritas y Germanischer Lloyd, unen fuerzas para hacer historia	83
Litoral Sr. Louis LACLABERE Aninat	
25 de junio: Día de la Gente de Mar	86
Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón	
105 años de progreso en Valparaíso	88
Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile	
Cofradía “Hombres del Litoral”: “Medalla al Mérito”	93
Editor	
Libro de recepción y despacho	99
Glosario de la Cofradía	144

CÓDIGO DE HONOR



- 1º Prestigiar y engrandecer la profesión.
- 2º Unir sus esfuerzos al bien común de la especialidad del Litoral.
- 3º Actuar siempre con sabiduría y ética profesional.
- 4º Ser leal y honesto consigo mismo y con el colitoral.
- 5º Ser solidario y camarada de bien.
- 6º Practicar la igualdad entre los colitorales.
- 7º Mantener las costumbres y tradiciones históricas de los hombres del Litoral.
- 8º Reconocer en el mar solidario la ruta de unión espiritual y profesional de la Cofradía.

CAPITANÍA MARÍTIMA LA COFRADÍA (2012 • 2014)



Presidente

Vicepresidente

Director Secretario / RR.PP.

Director Tesorero

Director

Director

Director

Director Suplente

Director Suplente

Director Suplente

Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs

Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz

Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides

Litoral Sr. Jorge SOBENES Muñoz

Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo

Litoral Sr. Williams MIRANDA Leyton

Litoral Sr. Germán VALDIVIA Ibarra

Litoral Sr. Juan CASTRO Mardones

Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo

Litoral Sr. Víctor RUIZ Fernández

EDITORIAL

Se ha iniciado una nueva singladura, con la guardia elegida por ustedes en septiembre recién pasado, guardia que recibimos con todos los puertos operando, pescadores en sus actividades normales, sin recursos de protección, sin buques varados, patrulleras operativas, sin paros, desórdenes o desvelos, con una dotación motivada, bien posicionada y a rumbo.

Los 19 años de existencia, el eficiente y desinteresado trabajo de las guardias anteriores, han permitido que esto sea hoy una realidad para nuestra Cofradía, en donde ya somos 187 Litorales Cofrades activos, de los 224 que registra nuestro Libro de Matrícula (aproximadamente el 50% en servicio y el 50% retirados), de las cuales 4 son mujeres, y a lo que debemos sumar 128 balandras.

El sueño de nuestros Litorales antiguos se ha cumplido con creces, de los cuales ya hay muchos que han partido a navegar al mar de la eternidad; como olvidar al Comandante Don Eduardo OLEA Briones (Q.E.P.D.), el que con dinero de su bolsillo, adquiriría un presente a nombre de la especialidad para entregarlo en la ceremonia de premiación al Cadete Litoral que obtuviera el primer lugar. Como olvidar a los impulsores de esta iniciativa y que aún se encuentran en nuestras filas, tales como los Litorales Manríquez, Martín, Cofré, Velásquez, Valdivia y tantos otros que han aportado para que esto se hiciera realidad; como olvidar a los que creyeron que esto iba a funcionar, como olvidarnos de nosotros, todos los socios, que somos el espíritu y motor de nuestra Cofradía.

Qué sano y destacable es juntar el pasado, con el presente y el futuro, en donde al momento de compartir experiencias y vivencias, es típico escuchar que los tiempos pasados fueron mejores, o que hoy es más difícil que nunca, o que mañana no habrán estos problemas, porque somos más preparados, etc., etc., etc., por lo que es atingente





un célebre comentario de Sócrates, fundador de la filosofía moral y que vivió entre el año 464 y 399 antes de Cristo, que rezaba algo parecido a que “nuestra juventud gusta del lujo y es mal educada, no hace caso a las autoridades y no tiene el menor respeto por los de mayor edad. Nuestros hijos hoy son unos verdaderos tiranos. Ellos no se ponen de pie cuando una persona anciana entra. Responden a sus padres y son simplemente malos”; en otras palabras, las olas, los temporales y los problemas siguen y seguirán siendo los mismos, con algunos pequeños matices que hacen la diferencia; la riqueza de nuestras recaladas está justamente en eso, en mezclar el pasado, con el presente y el futuro.

Ocho años tiene nuestra revista Bonanza, que intenta mostrar el amplio ámbito en que se desenvuelve el “¡Hombre Bravo del Litoral!: caballero de océano y de vida”, en la que se exponen excelentes trabajos profesionales de nuestro quehacer, anécdotas, poesías, historias, actividades, entre tantos otros aspectos, y que persigue un solo fin, cual es aportar a mantener el estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre los Litorales, para así contribuir al engrandecimiento y prestigio de nuestra profesión. Es bueno recordar que tan solo nos inspira el cariño a nuestro Servicio, y a la Armada de Chile, su tradición, profesionalismo y su quehacer solidario. Reconocer en el mar solidario, la ruta de unión espiritual y profesional de la Cofradía.

***“QUERIDOS LITORALES, SALUD Y FELIZ
RECALADA A PUERTO BASE...”***

La Capitanía Marítima



BONANZA • 2013

SALUDOS DE LA COFRADÍA



La Cofradía "Hombres del Litoral", al publicar esta nueva edición de nuestra revista "BONANZA", tiene el agrado de hacer llegar sus más cordiales y afectuosos saludos a todos los integrantes del escalafón Litoral y a los oficiales que laboran en el Servicio del Litoral.

También enviamos un afectuoso saludo junto a los mejores deseos de éxito, a nuestro nuevo Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Contralmirante Don Humberto RAMÍREZ Navarro, que la Divina Providencia le permita guiar al Servicio por rutas iluminadas y conocidas, mares limpios, seguros y protegidos y así asegurar una futura y tranquila recalada a puerto.

Asimismo, en forma especial deseamos expresar y entregar a quien fuera nuestro Director General por cuatro años, Almirante Don Enrique LARRAÑAGA Martín, nuestro reconocimiento y agradecimiento por su permanente y constante apoyo a la especialidad del Litoral.

Su accionar junto al de los propios especialistas, nos ha permitido cumplir uno de las principales finalidades de nuestra Cofradía, señaladas en nuestro "Código de Honor", cual es prestigiar y engrandecer nuestra profesión emanada de la especialidad Litoral.

Estimamos también nuestro deber, señalar y destacar su importante contribución y aporte para lograr editar la revista "BONANZA", que año a año ha alcanzado mayor calidad en su edición y que, de esta forma, ha logrado constituirse en un testimonio para el futuro, del accionar, actividades, avances e inquietudes de los Litorales y del propio Servicio.

Por lo señalado, los Litorales y la Cofradía toda, entregan al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don Enrique LARRAÑAGA Martín, sus deseos de éxito y logros en sus nuevas actividades como Comandante en Jefe, las que sin duda permitirán a la Armada y sus integrantes obtener mayores reconocimientos por parte de la ciudadanía y, finalmente, que su navegar en los próximos cuatro años, sea siempre con viento a un largo y con mucha agua bajo la quilla.



Una verdad histórica olvidada:

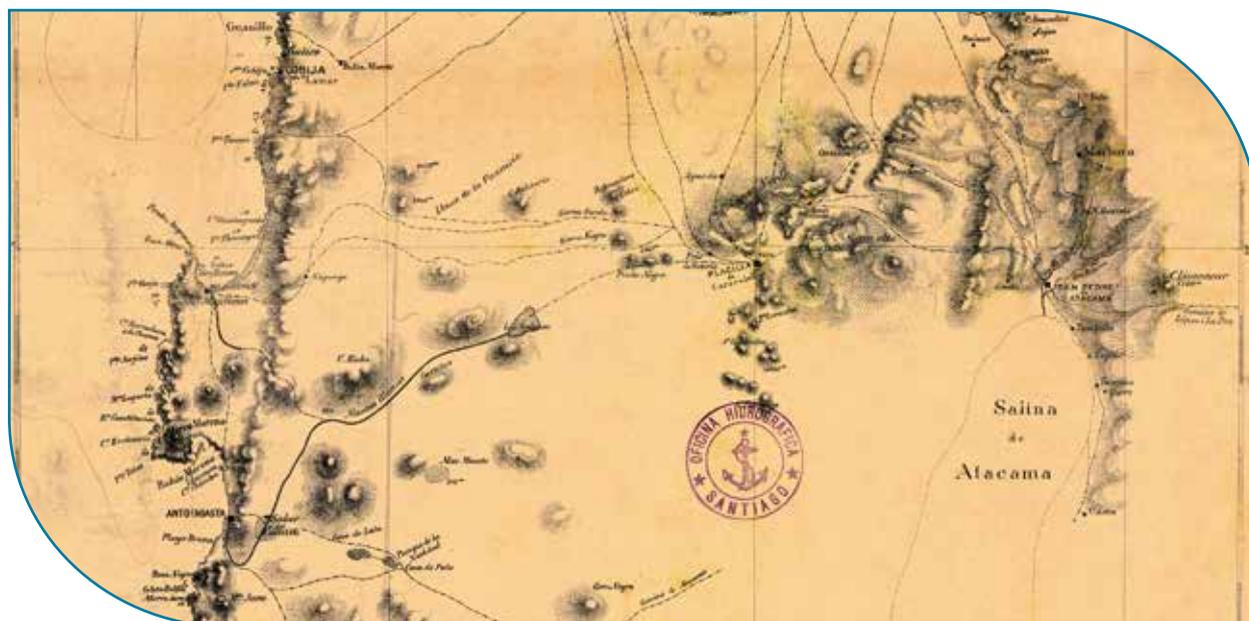
BOLIVIA Y EL MAR

Este artículo expone el enfoque adoptado por nuestro vecino país Bolivia, que hace muchos años ha pretendido llevar a una instancia multilateral, una situación que como se fundamentará ya está resuelta por un tratado bilateral.

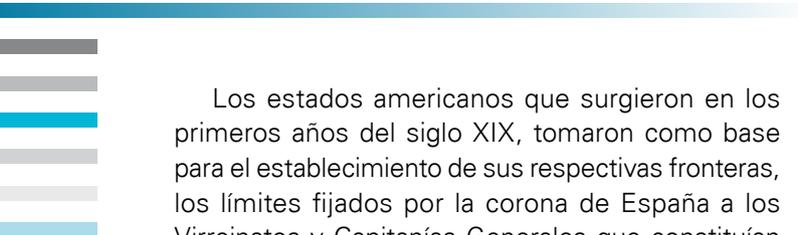
El 24 de abril del presente año, Bolivia presentó una demanda en contra de Chile en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, con el argumento de que "La demanda boliviana solicita a la corte internacional de justicia que falle y declare que Chile tiene la obligación de negociar de buena fe con Bolivia un acuerdo pronto y efectivo que le dé y otorgue una salida plenamente soberana al Océano Pacífico".

Esta pretensión de Bolivia no es nueva y existen numerosos documentos y declaraciones en las que trata de involucrar a otros países para colocarlos en contra de Chile. Un ejemplo reciente de ello, es cuando el 1 de octubre de 2012 en Lima, en un gesto abiertamente poco amistoso, el Presidente de Bolivia Evo Morales, en una rueda de prensa durante la III Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de América del Sur y Países Árabes, expresó: "El Gobierno de Chile no solamente es una amenaza para Bolivia sino también para Perú; Chile es un peligro para la región". Esta actitud beligerante e inamistosa ha ido aumentando en los últimos meses.

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



Extracto Carta publicada por la Oficina Hidrográfica de Chile, marzo de 1879.
(Cartografía Histórica depositada en el Archivo del SHOA).



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

Los gobiernos de los nacientes Estados - Repúblicas Americanas, estuvieron de acuerdo en reconocer el **“uti possidetis iuri”** “como poseías (de acuerdo al derecho), poseerás” de 1810, que fue reconocido e impulsado por el mismo Simón Bolívar, acatando los nuevos Países la posesión territorial de ese año, como punto de partida para la delimitación de fronteras.

Nuestros antepasados creyeron que esa decisión, lógica y justa cortaba todo motivo de futuros reclamos entre los estados vecinos.

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

Después de una larga y concienzuda labor, la comisión fijó el río Loa, como límite entre el Virreinato del Perú y la Capitanía General de Chile. Esta decisión de los delegados reales, recibió la aprobación de la corte de España; en consecuencia, quedó Chile deslindado por el norte con el territorio del Perú en el río Loa y por el oriente con la audiencia de Charcas, perteneciente al Virreinato del Plata (situación importante para el razonamiento siguiente), en límites que quedaron perfectamente referenciados y documentados.

El Gobierno de la audiencia de Charcas jamás tuvo dificultad de límites con la Capitanía General de Chile, porque su comercio no se efectuaba por las costas chilenas, sino que seguía la ruta de Arica por el norte (entonces perteneciente al Virreinato del Perú); y la de Buenos Aires, por el sur.

El Rey de España mandó levantar en 1790 por varios oficiales de la marina de guerra española la

carta de las costas de Chile, comprendidas entre los grados 22 y 38 de latitud sur, es decir entre poco más al norte de Tocopilla por el norte y la Isla Mocha al sur del Golfo de Arauco por el sur.

En 1799, por resolución de Su Majestad, el Rey de España, el río Loa quedó fijado como línea de frontera acatada por las autoridades gobernantes de la Capitanía General de Chile y del Virreinato del Perú. Se fijó dicha demarcación en esta forma:

“El río Loa, desde el Océano Pacífico hasta Qui-lagua; de este caserío una recta hasta la cumbre del Miño; y de este volcán, su paralelo hasta la cordillera de los Andes”.

El **“uti possidetis iure”** de 1810 sancionó tal estado de cosas.

La Audiencia de Charcas, con la proclamación de la Independencia pasó a ser, como ya lo era, una de las provincias de la República Argentina, y como tal, sus diputados señores Mariano SÁNCHEZ de LORÍA y José María SERRANO, firmaron el acta de la independencia Argentina, en Tucumán, el 9 de julio de 1816.

Solamente en 1825, esa Audiencia es declarada como un nuevo estado denominado Bolivia, en homenaje al Libertador Simón BOLÍVAR, quien la llamó “su hija predilecta”. Su Presidente quiso darle acceso al mar, **y sin el conocimiento y menos la autorización de las autoridades de los gobiernos de Chile o del Perú**, comisionó al General O’CONNOR para que buscara en el Pacífico un lugar adecuado para fundar un puerto. El citado General informó a BOLÍVAR de no haber encontrado en toda la dilatada y estéril costa que arbitrariamente pretendía Don Simón, ningún pasaje apropiado para habilitar un puerto.

No obstante, el informe desfavorable de O’CONNOR, BOLÍVAR expidió un Decreto, en contravención a las disposiciones de la Constitución, que él mismo había proclamado para Bolivia, habilitando administrativamente como puerto mayor, con el nombre de Puerto de la Mar, a la caleta de Cobija, un lugar muy inhóspito y alejado de su territorio.

Poco después, el General Don Antonio José de SUCRE, como Presidente de Bolivia, gestionó con el Perú el tratado de 15 de noviembre de 1826, por el cual éste le cedía a la recién formada República de Bolivia las provincias de Tacna, Arica, Pisagua y Tarapacá.

Este convenio, firmado por los plenipotenciarios Don Facundo INFANTE, de parte de Bolivia, y Don Ignacio ORTIZ Ceballos, en nombre del Perú, no fue ratificado por el Gobierno del Perú. Se opuso a él, el General Don Andrés SANTA CRUZ, de nacionalidad boliviana, a la sazón Presidente provisorio del Perú, con el beneplácito de BOLÍVAR. SANTA CRUZ siguió en esto la convicción peruana, de que Bolivia no necesitaba costa, pues la consideraban como una sección del altiplano, desprendida del Virreinato de la Plata con capital en Buenos Aires.

Poco después, en 1829, el mismo General SANTA CRUZ llegó a ser el Presidente de Bolivia y, desde esa alta Magistratura negoció con el Perú un canje de territorio a fin de conseguir Arica para Bolivia. Esa gestión obtuvo la respuesta desfavorable del Perú por lo que fracasó **y fue solamente entonces que SANTA CRUZ se preocupó de dar impulso a la caleta de Cobija, para hacer de ella el único acceso de Bolivia al mar.** Así fue que estableció allí un gobierno litoral independiente de otras autoridades provinciales y declaró a Cobija puerto franco.

Por estar caleta Cobija situada en latitud 22°33' sur, es decir al sur del río Loa, límite absolutamente vigente y tradicional desde 1810 "*uti possidetis iuri*" entre Chile y el Perú, Cobija se encontraba dentro del territorio de Chile. Sin embargo, nuestro país, distraído en esos años por agudos problemas de política interna, se desentendió por entero de esa ilegítima ocupación territorial de Bolivia, que dolosamente, a partir de ese momento, pretendió tener soberanía y por consiguiente costa sobre el litoral y el océano Pacífico.

Este es el único título, que como ya dijimos es ilegítimo, que ha podido presentar Bolivia al pretender soberanía sobre la costa del Pacífico, con anterioridad al tratado de 1874, en que Chile cedió, bajo ciertas

condiciones, erróneamente como comentaré más adelante, la administración del territorio entre la desembocadura del río Loa y el paralelo 24° 00' sur.

En este punto valga la pena recordar las últimas palabras antes de morir de Simón BOLÍVAR "He arado sobre el mar".

Varios años después, el gobierno de Bolivia al tener conocimiento de que los exploradores chilenos explotaban guano en Mejillones, envió notas a nuestra cancillería, tratando de demostrar, sin fundamentos jurídicos válidos, que esa costa formaba parte del territorio boliviano. Desde 1860 a 1863, las relaciones estuvieron tirantes, al extremo de temerse un rompimiento que nuestro gobierno, siempre amante de la paz, pudo evitar con medidas de prudencia. El Congreso de Bolivia, por ley de 5 de junio, de 1863, que se mantuvo secreta, había autorizado al Ejecutivo para declarar la guerra a Chile, medida que no se llevó a cabo, aunque si se interrumpieron las relaciones diplomáticas.

En 1864, España decide ocupar las islas guaneras peruanas de Chincha, cercanas al Callao, como medida de presión por una deuda monetaria que tenía Perú con España, unida a un cuadro de inestabilidad política en el vecino país. Ante dichos acontecimientos, el zarpe de la expedición española al Pacífico, el arribo de esa escuadra a la costa peruana y el temor de que España abrigara proyectos de reivindicación colonialista en nuestro continente, hizo que el gobierno de Chile decidiera salir en defensa del Perú, lo que produce la unión de tres gobiernos de Sudamérica que declararon la guerra a España, ellos fueron Chile, Perú y Bolivia. Error que tuvimos que lamentar poco después.

En aras de un espíritu de americanismo, Chile derramó la sangre de su gente e invirtió grandes sumas de dinero en 1822, para crear una marina de guerra, capaz de operar más allá de nuestras fronteras, formar un ejército expedicionario y dar finalmente la libertad al Perú; entre 1838 1839, nuestra Patria vuelve a desenvainar su espada y desplegar a su pueblo en armas; soldados y marinos van nuevamente a la guerra para liberar Perú del General SANTA CRUZ, y después en 1865,

enfrentó una onerosa guerra por ayudar nuevamente al Perú, cuando pudo haber mantenido la neutralidad y más aún beneficiarse de ella. Nuestra costa fue bloqueada por la flota española, fue bombardeado y quemado Valparaíso, nuestro primer puerto, y después de inmensos desembolsos, el Perú se negó a pagar la parte que le correspondía en los gastos de la campaña.

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

El Tratado de 1874 fue firmado en Sucre el 6 de agosto de ese año por Don Mariano BAPTISTA, Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia y Don Carlos WALKER, Ministro Plenipotenciario de Chile, estableciendo como límite entre Bolivia y Chile el paralelo 24 de latitud Sur, desde el mar hasta la Cordillera de los Andes en el “*divortia aquarum*” (divisoria de las aguas o línea que determina las vertientes para fijar los límites entre Estados), a la vez que señalaba que se considerarían firmes y subsistentes las líneas de los paralelos 23 y 24 fijados por la Comisión Pericial de Límites. Así, se puso término al condominio que tantos inconvenientes había creado y mediante los cuales Chile había ido cediendo, innecesariamente en favor de Bolivia, los derechos que soberanamente tenía como herencia de España. Este Tratado de 1874 tenía cláusulas muy precisas mediante las que Chile estaba entregando parte de su territorio soberano. En materia de derechos de exportación sobre los minerales situados entre los paralelos 23 y 24 de latitud meridional, se estableció que no podrían exceder de la cuota que a esa fecha se cobraba y no podría imponerse nuevas contribuciones, de cualquier clase, sino dentro de 25 años a las personas, industrias y capitales chilenos en la zona referida.

En este punto, cabe hacer presente que, mientras se desarrollaba las negociaciones diplomáticas en que Chile estaba cediendo soberanía a Bolivia, el 6 de febrero de 1873 se había firmado en Lima, un Tratado secreto

de carácter ofensivo y defensivo entre Bolivia y el Perú. Los gobernantes bolivianos, interrogados sobre la existencia de ese pacto por los plenipotenciarios chilenos, negaron enfáticamente tal hecho, demostrándose así la hipocresía sobre la que fundamentó las negociaciones el gobierno de Bolivia.

El gobierno de Bolivia bajo la presidencia de Don Mariano MELGAREJO había concedido a Don José SANTOS OSSA, ciudadano chileno, “el derecho exclusivo para explotar y exportar ilimitadamente todas las salitreras descubiertas o por descubrirse en el territorio del departamento del Litoral”; lo autorizó, además, para “implantar en él las líneas férreas que tuviese por conveniente”. Derrocado el presidente MELGAREJO, el nuevo gobierno de Bolivia declaró nula esa concesión; entonces, la sucesión de José SANTOS OSSA, que era la Casa Melbourne, Clark y Cía., formada por capitales chilenos y norteamericanos, envió a Don Belisario PERÓ como agente, quien terminó su cometido con la Transacción de 27 de noviembre de 1873, firmada por el presidente de Bolivia Don Adolfo BALLIVIÁN. Esta concedía a la empresa chilena 50 estacas de salitre por el término de 15 años contra el pago de 2 mil pesos bolivianos anuales de patente, autorizándola para construir un ferrocarril particular; **la eximia, además, de toda clase de impuestos.**



Don Hilarión DAZA
Presidente de Bolivia,
Groselle 1876-1873.

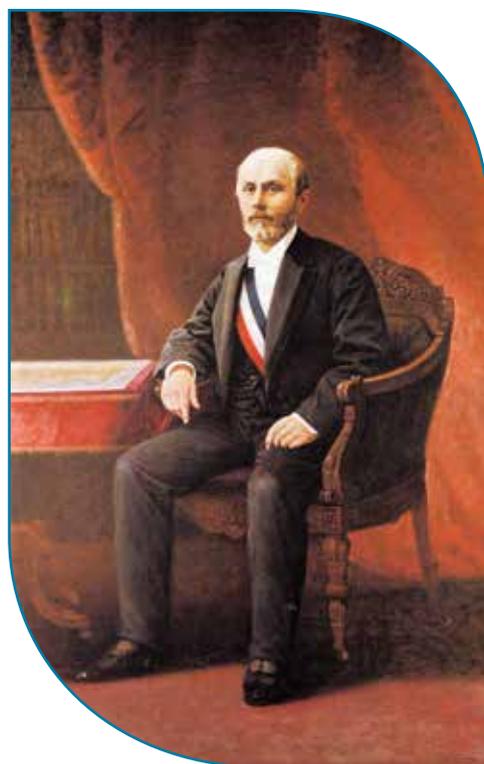
El Tratado de Límites de 1874 establecía en su artículo 4º: “Los derechos de exportación que se impongan sobre los minerales explotados en la zona de terreno de que hablan los artículos precedentes, no excederán la cuota que actualmente se cobra, y las personas, industrias y capitales chilenos no quedarán sujetos a más contribuciones, de cualquier clase que sean, que a las que al presente existen. La estipulación contenida en este artículo durará por el término de veinticinco años”.

Pese a tan claro texto, la Asamblea Legislativa boliviana de 1878, aprobó, el 14 de febrero de ese año, una ley que en su artículo único establecía: “Se aprueba la transacción celebrada por el Ejecutivo en 27 de noviembre de 1873, con el apoderado de la Compañía Anónima y de Ferrocarril de Antofagasta, a condición de hacer efectivo, como **mínimum, un impuesto de diez centavos en quintal de salitre exportado**”. Esta actitud es absolutamente contraria al derecho y viola claramente lo estipulado en el Tratado Internacional vigente. La explicación sólo se podría encontrar quizás en la naturaleza misma de los órganos legislativos de Bolivia y en la gestación de sus gobiernos que hacía anular cada acto del Gobierno anterior por el posterior. El gobierno de Chile, bajo la presidencia de Don Aníbal PINTO Garmendia, y ante la evidente grave infracción del recientemente firmado Tratado de 1874, instruyó a nuestro representante en Bolivia, Don Pedro NOLASCO Videla, para que iniciara gestiones con ese gobierno, tendientes a lograr la suspensión indefinida de la ley impugnada, tras la cual se veía probable el término de la concesión. Luego ante la decisión del gobierno chileno de tratar esta materia por escrito, el representante chileno presentó al Gobierno de Bolivia nota diplomática del 2 de julio de 1878, que no consiguió respuesta boliviana, lo que originó una **enérgica nota diplomática chilena en la que se demandaba**: “...la suspensión definitiva de toda contribución posterior a la vigencia del Tratado.

La negativa del gobierno de Bolivia a una exigencia tan justa como demostrada, **colocará al mío en el caso de declarar nulo el Tratado de Límites que nos liga con ese país y las consecuencias de esta declaración dolorosa, pero absolutamente**

justificada y necesaria, serían de la exclusiva responsabilidad de la parte que hubiere dejado de dar cumplimiento a lo pactado”. Aníbal PINTO Garmendia, Presidente de Chile.

El gobierno de Bolivia bajo la presidencia del General Hilarión DAZA respondió el 13 de diciembre de 1878, **negándose a suspender la ley en cuestión** argumentando que la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta era una sociedad anónima, no considerándose chilena ni representativa de capitales chilenos. Finalmente, el gobierno de Bolivia juzgaba que razones de justicia y de decoro nacional le imponían la obligación de no acceder a la suspensión solicitada por el gobierno de Chile. Cuatro días después de esta nota diplomática, el 17 de diciembre de 1878, **ordenó al Prefecto de Cobija llevar a efecto el cobro de la contribución que se había hecho exigible desde el día 14 de febrero hasta esa fecha y de no cumplirse el pago proceder al remate de esas propiedades.**



Don Aníbal Pinto Garmendia
Presidente de Chile 1876-1881.

EL INICIO DE LA GUERRA DEL PACÍFICO

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

Rotas las hostilidades, se hizo sentir la falta de oficiales para armar las unidades que se incorporaron al servicio; se echó mano de pilotos de la marina mercante, que aún con una gran experiencia en el mar, naturalmente carecían de la instrucción de los oficiales preparados especialmente para la guerra. El Ejército de Chile, de General a tambor no sobrepasaba de los 3.100 soldados, muchos de los cuales se encontraban en la zona de la frontera del Bío Bío, para mantener a raya las esporádicas incursiones de grupos de araucanos sobre la población civil.

LA REOCUPACIÓN DE ANTOFAGASTA

El amanecer del 14 de febrero de 1879, lucía el sol en un cielo sin nubes en la bahía de Antofagasta. Al amanecer de ese glorioso día, ingresaron a la rada más buques chilenos, la población, compuesta por más de un 85% de chilenos, corrió a los muelles y playas para dar la bienvenida a los buques. El “Cochrane” y la “O’Higgins” fondearon a babor y estribor del “Blanco Encalada”, que desde hacía varias semanas se encontraba surto en la bahía. Al poco rato, se desprende del “Cochrane” un bote de doble bancada, que conduce a tierra al capitán de ejército Don José M. BORGÑO. El capitán BORGÑO, se dirige al edificio de la Prefectura (Gobernación) y entrega al Prefecto boliviano Don Severino ZAPATA, la siguiente comunicación:

“Antofagasta, 14 de Febrero de 1879.

Señor Prefecto: **Considerando el Gobierno de Chile roto por parte de Bolivia el Tratado de 1874, me ordena tomar posesión con las fuerzas de mi mando, del territorio comprendido al sur del**

grado 23 de latitud. A fin de evitar todo accidente desgraciado, espero que Ud. tome las medidas necesarias para que nuestra posesión sea pacífica, contando Ud. con todas las garantías necesarias, como asimismo sus connacionales. Dios guarde a Ud. Emilio SOTOMAYOR Coronel del Ejército de Chile”.

Instantes después, el teniente coronel Don José Antonio VIDAURRE desembarca con 100 hombres del Regimiento de artillería de marina y el capitán Don Exequiel FUENTES con otros 100 hombres del Regimiento Nº 1 de Artillería. El coronel Don Emilio SOTOMAYOR, Comandante en Jefe de las Fuerzas, las conduce a la plaza Colón y la forma en batalla, frente al edificio de la prefectura. Antofagasta vuelve a la soberanía de Chile, sin disparar un solo tiro.

El coronel SOTOMAYOR hace ocupar los poblados de Caracoles y Salar del Carmen con 70 hombres a cargo del capitán Don Francisco CARVALLO; envía al blindado “Blanco Encalada” a resguardar los intereses chilenos en Cobija y Tocopilla; en tanto, la corbeta “O’Higgins” fondea en la rada de Mejillones. El Capitán de Corbeta Don Francisco Javier MOLINAS, es nombrado Gobernador Marítimo y Capitán de Puerto de Antofagasta, restableciendo en este acto las potestades Administrativas de la Autoridad Marítima chilena.

He aquí una demostración clara de la voluntad política y moral que tuvieron nuestros abuelos al hacer respetar, con el empleo de todos los medios de la Nación, **el justo y cabal cumplimiento de los Tratados Internacionales ratificados por nuestro país.**

LA GUERRA DEL PACÍFICO

La guerra fue de un costo sumamente oneroso para Chile, comenzando con la campaña en el mar, en que después del Combate Naval de Iquique, el país se vuelca a los cuarteles para enrolarse voluntariamente en los regimientos que se formaban para ser enviados como refuerzo al norte; es así que se movilizó un ejército expedicionario que llegó a más de 55.000

soldados acompañados fielmente por la mujer chilena transformada en cantineras y enfermeras.

Después del triunfo en la batalla de Angamos, en que se logra el dominio del mar, comenzó la campaña de Tarapacá, que culmina con la ocupación de Iquique por las fuerzas chilenas. Empezó entonces la campaña de Tacna y Arica, que culminó con la hazaña del asalto y toma del morro de Arica y con el triunfo de nuestras fuerzas. Después de la batalla de Tacna, el 26 de mayo de 1880, Bolivia abandonó definitivamente a su aliado, que había sido involucrado en la guerra por el anteriormente analizado incumplimiento, por parte del país altiplánico, del Tratado de 1974, dejando sólo a Perú en este conflicto armado. Fue su propio Presidente de la República, Don Narciso CAMPERO, quien al mando de su ejército derrotado ordenó la retirada de su país de la guerra.

Chile continúa su avance hacia el corazón del Perú en la campaña de Lima, que culmina con el gallardo ingreso de nuestras tropas a su capital el 17 de enero de 1881. La resistencia de algunos valientes militares peruanos hace necesaria continuar las acciones de combate en la campaña de la sierra o campaña de la Breña, que culminó con la derrota absoluta de las fuerzas peruanas, en la batalla de Huamachuco, el 10 de julio de 1883. Fue entonces nuevamente el turno de la diplomacia y las armas callaron en los campos de batalla y los viejos estandartes volvieron vencedores a la Patria, a la cabeza de los heroicos batallones que cruzando bajo arcos triunfales, recibieron el agradecido reconocimiento de sus compatriotas. Consecuentemente, llegó el momento de construir una nueva relación entre los beligerantes, es así como en el caso de Perú se firma el tratado de Ancón el 20 de noviembre de 1883, precursor del tratado de Paz de 1929, que es materia de otro análisis político estratégico particular, que espero abordar próximamente, y en el caso de Bolivia se llega al pacto de tregua del 4 de Abril de 1884.

Cuando habían transcurrido largos 24 años desde la última vez que fuerzas chilenas y bolivianas se enfrentaron en batalla, se firma el tratado de paz del 20 de octubre de 1904 entre ambos países el que en sus primeros artículos establece:

“Artículo 1°. Restablécense las relaciones de paz y Amistad entre la República de Chile y la República de Bolivia, terminando, en consecuencia, el régimen establecido por el pacto de tregua.

Artículo 2°. Por el presente tratado, quedan reconocidos del dominio absoluto y perpetuo de Chile los territorios ocupados por éste en virtud del artículo 2° del pacto de tregua de 4 de Abril de 1884. El límite de sur a norte entre Chile y Bolivia será el que se expresa a continuación:”

Los límites allí fijados exhaustivamente, son los que hasta la fecha Chile ha respetado y ninguno de ellos considera costa en el mar para Bolivia.

Es decir, existe desde hace más de 108 años un tratado Internacional, jurídicamente vinculante, plenamente vigente y que fue debidamente ratificado, de acuerdo al procedimiento establecido por ambas naciones en uso de su potestad soberana.

Como reflexión final sólo se puede concluir que no existe un tema de límites pendiente con Bolivia, como tampoco lo existe con Perú.

Un tratado internacional es por naturaleza una relación jurídica entre las partes que las obliga a cumplir y respetar las cláusulas de ese acuerdo que estableció sus derechos y deberes. Cabe destacar lo que decreta la convención de Viena sobre derecho de los tratados en la expresión “**Pacta sunt Servanda**” que etimológicamente significa que los **tratados deben ser “cumplidos de buena fe”**; esta expresión se menciona en el preámbulo y está plasmada en el artículo 26 de la mencionada convención (tratado internacional multilateral). En cuanto a la **buena fe**, este principio constituye uno de los pilares de todo régimen jurídico “al poner límites a la discrecionalidad de los estados en el ejercicio de sus competencias soberanas”.

En resumen, Bolivia nunca tuvo acceso soberano al mar ni por herencia ni por historia y cuando pudo haberlo tenido, quebrantó el vínculo que fue el tratado bilateral de 1874, volviendo por propia decisión a su histórica mediterraneidad, lo que quedó clara y

definitivamente acordado en el tratado de 1904. Es decir, no ha perdido 400 kilómetros de costa sobre el océano Pacífico por culpa de Chile, sino que es el resultado de su propio quebrantamiento de los tratados internacionales, que se lo podrían haber permitido.

A la fecha de envío de este artículo, el 30 de abril de 2013, no está claro si la corte internacional de justicia aceptará esta solicitud más allá de toda lógica jurídica, en que se solicita a esa corte que le exija a la parte demandada (Chile) que le otorgue una salida soberana al mar al demandante (Bolivia) por tener derechos expectativos, es decir, los ofrecimientos

de Chile a Bolivia mediante las gestiones que se han hecho en los últimos años para mejorar las relaciones, salvar injusticias o superar diferencias.

En un juicio de autoridad quiero recordar a Jorge SANTAYANA que dijo: "Aquellos que no recuerdan el pasado, están condenados a repetirlo".

Es de esperar que nuestra diplomacia sea lo suficientemente clara y eficaz, para evitar la escalada del conflicto y no tengamos que llegar a tener que imponer el derecho que exigen los tratados internacionales, como lo tuvieron que hacer nuestros abuelos en 1879.

**Colaboración: Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz
Magíster en Ciencias Políticas**



NOTA DEL EDITOR:

El cofrade C.N. LT Sr. Sergio WALL Muñoz, se ha destacado en la Cofradía por su activa y permanente participación y apoyo a la revista BONANZA donde, en diferentes años, se han publicado cinco de sus artículos relativos a temas marítimos de gran interés profesional, como el presente sobre Bolivia. Por lo anterior, el editor de esta revista agradece su constante colaboración, la que junto a la de otros cofrades, han permitido publicar esta revista a lo largo de casi 16 años.

Zarpe de Emergencia 27F,

DEL ENTRENAMIENTO A LA REALIDAD

Después de la emergencia vivida en Talcahuano a raíz del terremoto y posterior tsunami el día 27 de febrero de 2010, situación que enfrenté como Comandante de la LSG. Concepción, tuve la oportunidad de conversar y recibir muchos consejos y recomendaciones de otros oficiales, de mi padre y comandantes en retiro, todos coincidían en que debía escribir lo que había vivido ese día como experiencia de vida y mando, pues no podía olvidar detalles y siempre sería necesario contar esta experiencia seguramente única en mi vida.

A continuación el relato de lo ocurrido esa noche a bordo de una unidad de la Armada.



Comandante y dotación 2010 – 2011 de la LSG CONCEPCIÓN.

ZARPE DE EMERGENCIA

A las 03:34 horas del 27 de febrero de 2010 ocurre un terremoto de grandes dimensiones: 8,8° en la escala de Richter, indicarían posteriormente los entes oficiales. La situación era caótica, la población naval ubicada a lo largo de la Av. Jorge Montt, en la Base Naval de Talcahuano y las reparticiones ubicadas en el mismo lugar, habían sufrido serios daños. Luego de evacuar a mi grupo familiar en una difícil pero silenciosa decisión, me dirigí a mi Unidad desde mi casa ubicada al frente de la base de submarinos, y en medio de réplicas y escombros, ingresé por el molo 180 donde estaba atracada la LSG 1611 "Concepción".

El ambiente era de caos y destrucción, los submarinos reforzaban las espías, no me dí cuenta realmente de las dimensiones de la destrucción producto del terremoto, pues debí avanzar por el muelle que aún seguía moviéndose por las réplicas del sismo. Una vez a bordo, mi primera orden, un tanto refleja, fue la de reforzar las estaciones. La guardia estaba en el puente, me recibió el 2º Comandante junto a los seis gentes de mar de la dotación que se encontraban a bordo. Esperaban a su Comandante, fue ahí cuando sentí literalmente lo que explica el autor del libro "El Arte de Mandar", al señalar:

"Cuando las cosas van mal... se producirá una pausa repentina en que sus hombres se detienen y le miran. Nadie hablará; simplemente le miraran y le pedirán una directiva, el valor está flaqueando; Ud. debe hacerlo renacer y no es fácil. Nunca se habrá sentido más solo en su vida..."



LSG 1611 "Concepción".

En minutos, el nivel del mar comenzó a bajar rápidamente, aproximadamente 3 metros, luego volvimos a subir más alto del nivel en que nos encontrábamos al inicio del terremoto; después de evaluar junto a mi 2° Comandante la situación imperante y considerando el anormal comportamiento de las aguas, decidí zarpar: eran las 03:45 horas.

En ese momento nos dimos cuenta que éramos los primeros en zarpar. Las dudas y por qué no decirlo, el miedo inundaban cada rincón de la Unidad, el puente de gobierno, la cubierta; sin darnos cuenta, en la salida de la dársena nos encontramos con dos remolinos que dificultaron aún más la maniobra; las órdenes al timonel y a la máquina salieron como por inercia, estaba conmigo un excelente marino e ingeniero, van para él mis más altos sentimientos de estima y reconocimiento, nunca dudó en hacer todo para salvar la Unidad y salir sin que la fuerza del mar nos arrojara contra el molo 180. Realizadas las maniobras, afortunadamente logramos salvar ilesos, debimos esquivar compuertas de dique a la deriva, buques y corrientes, el silencio era total, las caras de mi gente desde cubierta eran de haber pasado muy cerca de un desastre mayor. Por la radio se escuchaban órdenes y pedidos de auxilio, la Capitanía de Puerto de Lirquén indicaba que el agua estaba subiendo en forma rápida; el Director de Operaciones Marítimas habló por la línea advirtiendo los peligros de un tsunami, mientras los pescadores exigían por la línea que alguien les diera alguna información; el zarpe del resto de las unidades era inminente. Fue así como enfilamos hacia la boca grande de la bahía de Concepción en busca de mayor profundidad, esperábamos la ola, la dotación se preparaba para abandonar la Unidad si ocurría un desastre mayor.

Por radio comenzaron las primeras transmisiones de radio Bío Bío, eran las primeras noticias que circulaban en medio de la incertidumbre, las condiciones de mar eran muy extrañas, la corriente en contra dificultaba la navegación, las comunicaciones eran por inercia; supimos que la LSG "Talcahuano" venía a popa nuestra, estaban a salvo, después sabríamos cómo y en qué circunstancias habían zarpado. Navegamos con rumbos poco claros, me refiero a

que no tenían destino, sólo esperar que de una vez por todas llegara el amanecer, las corrientes eran diversas, las comunicaciones confusas; cada cierto tiempo realizamos contacto con la LSG "Talcahuano", objeto de saber en qué condiciones se encontraban y si tenían alguna novedad; sufrimos la angustia de no saber qué sucedía. Comenzó entonces a entrar una vaguada costera que cubrió la totalidad de la bahía, la visibilidad fue cada vez peor, la corriente en contra aumentaba. Luego supimos por comentarios de quienes vieron el fenómeno desde tierra, que fue ahí donde comenzó a ocurrir lo peor.

Las horas pasaban lentamente, las ansiadas horas de luz no llegaban, finalmente, pudimos comenzar a ver qué había ocurrido y envié una partida a verificar el estado de la Escuela de Grumetes, que a simple vista estaba desolada, habían evacuado a la parte alta de la isla a los grumetes y familias; luego vimos las marcas que había dejado el mar en el sector de Punta Frontón, era impresionante, nos dimos cuenta de la

Vista del puerto de Talcahuano, en el sector del molo 500 después del tsunami.



existencia de miles de elementos que flotaban a la deriva, contenedores por toda la bahía, techos de casas, enseres, balones de gas. Fue entonces cuando me percaté de la magnitud de la catástrofe; los remolinos se hacían cada vez más grandes en cercanías de la isla Quiriquina y flotaban todo tipo de elementos.

Finalmente fondeamos, me desembarqué para informar novedades y recibir instrucciones. Ahí pude ver cómo había quedado la Base Naval y en particular mi casa, la cual quedó destruida por completo en su primer piso producto de la fuerza del agua.

Pude verificar el estado anímico de mi familia: estaban bien, se emocionaron al verme regresar y las señoras de la dotación estaban juntas en una casa, con niños y familiares. Volví a bordo y fuimos designados para verificar las reales dimensiones de la catástrofe en las costas de la octava región, apoyando caletas e islas de la jurisdicción, pero eso es otra historia.

EL FENÓMENO NATURAL

Científicos de la Universidad de Concepción, con un equipo instalado en las costas de la región del Biobío previo al 27F, registraron el paso de cinco olas con elevaciones de entre 1,5 a 2 metros por sobre el nivel medio del mar, entre las 3:45 y las 8:00 horas (hora local). La primera ola, que golpeó la costa alrededor de 20 minutos después de producido el terremoto, no fue la más mortífera ni tampoco la que presentó corrientes más intensas.

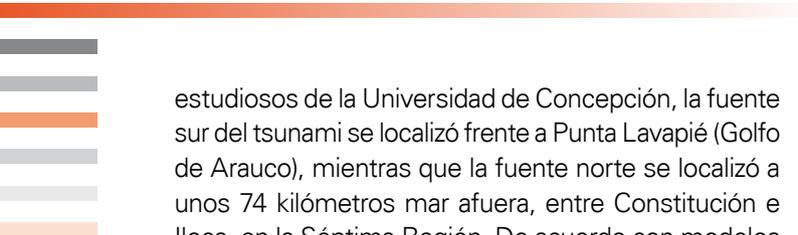
Las corrientes más intensas comenzaron a producirse cerca de las 4:30 horas, con las olas más peligrosas cerca de las 5:15, 6:15 y 6:45 horas. Después de las 8:00 horas el ADCP (Acoustic Doppler Current Profiler) continuó registrando olas menores hasta aproximadamente las 19:00 horas.

La primera gran ola se irradió en todas direcciones, con una velocidad aproximada de 600 km/h (hacia el norte) y 300 km/h (hacia el sur). En total, los académicos determinaron que esta primera anomalía demoró 184 minutos en llegar al punto más septentrional de Chile (Arica) y 262 minutos en alcanzar el más sureño (isla San Pedro). En tanto, hacia el oeste, demoró 48 minutos en alcanzar el archipiélago de Juan Fernández y 102 minutos en tocar isla San Félix.

Debido a la rapidez con que se rompió y levantó el piso marino en cerca de 500 kilómetros a lo largo de la costa chilena, se puede considerar esta zona de fractura como la fuente que originó el tsunami y, de hecho, varios modelos incorporan la zona de fractura como el origen de estos fenómenos.

Sin embargo, no toda la ruptura presentó el mismo alzamiento del piso marino. Lo que este estudio demuestra es que, sobre la base de la propagación teórica de la primera ola y del tiempo que le tomó en llegar a distintas zonas costeras, las zonas principales de generación del tsunami estuvieron asociadas con los mayores alzamientos del piso marino. Estas zonas se ubicaron al norte y al sur de los epicentros reportados por diversas fuentes (como el USGS norteamericano y el Depto. de Sismología de la U. de Chile). Según los





estudiosos de la Universidad de Concepción, la fuente sur del tsunami se localizó frente a Punta Lavapié (Golfo de Arauco), mientras que la fuente norte se localizó a unos 74 kilómetros mar afuera, entre Constitución e Iloca, en la Séptima Región. De acuerdo con modelos de alzamiento del piso oceánico, en este último lugar el fondo marino subió en cerca de 2,5 metros, golpeando por debajo a una columna de agua de un espesor cercano a los 2000 metros.

Debido a la alta incompresibilidad del agua de mar, este golpe vertical hacia arriba, provocado en el fondo, repercutió casi instantáneamente en un alzamiento de la superficie del mar. Posterior a esto, la fuerza de gravedad hizo su trabajo, provocando ondas superficiales de largo período, que en cerca de 20 minutos comenzaron a arribar a las costas de Chile central, afectando fuertemente la zona centro sur del país.

Asimismo, determinaron que el tsunami presentó dos fases. La primera correspondió al levantamiento del piso oceánico, inmediatamente después del sismo y al arribo de una onda de mediana altura en forma perpendicular a la costa y sin corrientes demasiado intensas. La segunda, en cambio, estuvo marcada por la primera caída del nivel del mar en las costas y provocó las olas más altas y corrientes más intensas. Esta segunda fase fue dominada por corrientes a lo largo de toda la zona, debido a las condiciones batimétricas y de línea de costa y fueron afectadas por fenómenos de resonancia lo cual incrementó su efecto. (Fuente: SOBARZO *et al.*, 2012)

UN RECONOCIMIENTO FAMILIAR

Nunca me había detenido a pensar qué era lo que nuestras esposas y familias eran capaces de hacer por sus maridos y, finalmente, por su país ¿eran tan especiales? Hablo en plural porque nuestra experiencia familiar nos mostró cómo grupos familiares son capaces de ponerse de pie en la adversidad, apoyados por la Institución. Verdaderas relaciones de amistad se forjaron en medio del desastre.

En mi caso, no recibí ningún cuestionamiento sobre mi decisión sobre ir y zarpar con mi buque. Mi

esposa Claudia fue capaz en ese momento de caos, de entenderme sin más preguntas. Ahora puedo responder algunas interrogantes y comprender que las señoras también son entrenadas indirectamente, siempre preparadas para hacer frente a imprevistos, malas noticias, desilusiones, aplazamientos de fechas, largas ausencias. Todo lo anterior va forjando un carácter que les permite vivir en zonas aisladas sin mayores inconvenientes; muchas han vivido en zonas aisladas, carentes de comodidades y con un estilo de vida que las prepara para que, ante situaciones complejas, sepan tomar el control de su entorno y salir adelante.

Vivimos una experiencia límite y sólo en minutos debimos llevar todo lo aprendido a la práctica. El costo de asimilar que en primer lugar está la Patria y el cumplimiento del deber, nos costaron varias sesiones de sicólogos. Lo más lindo de todo es que volveríamos a hacerlo, sin dudar, y ella no me preguntaría nada.

Las prioridades nunca estuvieron en juego, eso fue lo que logramos dilucidar como familia; una vez frente interno claro, era necesario zarpar lo más rápido posible para salvar la unidad y mi dotación, haciendo un análisis, creo que los 2 años anteriores de embarco en la zona austral no fueron en vano, algo sabía de emergencias reales.

ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE EL MANDO Y LIDERAZGO

Durante el apoyo a caletas e islas de la jurisdicción, el traslado de personas y apoyo de zonas aisladas, fue quizás una de las tareas más complejas que me ha correspondido cumplir en mi carrera; enfrentarme a grupos de isleños y turistas en isla Mocha que necesitaban con urgencia ser apoyados, debiendo contarles que había perdido prácticamente todo; luego les relaté lo que había sucedido en el continente y que sólo podía transportar aquellas personas que en forma urgente necesitaran ir allá. Organizar a esa Comunidad con la ayuda del Presidente del Sindicato local, el Alcalde de Mar y Carabineros, fue un desafío donde pude aplicar conocimientos adquiridos como Capitán de Puerto en otras zonas del país.



El Tte. Berríos durante reunión con pobladores y pescadores en Isla Mocha informando de las novedades luego del terremoto y tsunami.

Muchos de nuestros impulsos, que generan ideas determinadas, tienen directa relación con factores psicosociales; la personalidad (características singulares del pensamiento humano), carácter (influido por la genética, educación y el ambiente), sociedad en que vivimos, experiencia, capacitación y la intención, condicionan nuestro pensamiento en un momento dado.

Es por tanto el razonamiento la solución para los problemas de toma de decisiones, ejercicio que debemos practicar por muy menores que sean las decisiones. En momentos de apremio, nos ayudará a salir adelante, junto a la información relevante que debemos tener a mano, la disposición mental (habilidades) y una inclinación emocional adecuada.

Ningún Comandante, cualquiera sea su rango, es un conductor mientras este título no haya sido ratificado en las mentes y corazones de sus subordinados. Creo haber logrado solamente en minutos lo que muchos Comandantes esperamos cuando comenzamos nuestro período de mando.

Pude comandar un puñado de hombres que se dispuso a salvar su Unidad sin importar lo que podía pasar; sólo llevaba dos meses al mando esa noche, pero de ahí en adelante sentí en cada tarea que debimos cumplir, la lealtad e incondicional apoyo de mi dotación. Habíamos comprendido mutuamente que Comandante y dotación éramos un equipo y que daríamos todo hasta la vida si fuese necesario.

Es por eso que MANDAR es la función más desafiante y apasionante que ofrece la carrera de las armas, y no puede haber mayor satisfacción para quien lo ejerce, que darse cuenta que lo hace en forma adecuada y que sus órdenes son obedecidas con convicción, entusiasmo y fe por los miembros de su Unidad.

Finalmente, todo el entrenamiento y educación del líder tiene sin duda como meta, dejarlo apto para sobrellevar responsabilidades del mando durante la guerra...

... y esta fue mi guerra contra la naturaleza.

Colaboración: Litoral Sr. Felipe BERRÍOS Molina

Bibliografía

1. Capitán S. W. Roskill, El Arte de Mandar. Fellow of Churchill College, Cambridge.
2. Luis Kohler Gary, 2003, La correcta toma de decisiones. Revista de Marina.
3. Sobarzo, Bravo, Quiñones, Tassara, Garces, 2012, Estudio Dpto. de Oceanografía y Ciencias de la Tierra Universidad de Concepción.

RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE LAS AMÉRICAS (ROCRAM)



La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante se recibió, a fines de diciembre pasado, en Cuba, por segunda vez de la Secretaria General de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas, SECROCRAM; es así que el Ingeniero Alejandro Martínez Moreno, Director de Seguridad e Inspecciones Marítimas de Cuba, durante la ceremonia de clausura de la XVI reunión ordinaria de la ROCRAM, hace entrega de la SECROCRAM al Contralmirante LT Sr. Guillermo SILVA Gajardo, quien representaba al Vicealmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, DIRECTEMAR, quien no pudo estar presente por compromisos institucionales.



En su inicio cabe recordar que se llamaba Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica más México y Panamá, ROGRAM, y tuvo su origen gracias a la visión futurista y las positivas iniciativas de dos organizaciones internacionales que promovieron e hicieron posible en 1983 la realización de un foro en Santiago de Chile, que tuvo como resultado la constitución de la ROGRAM. Aquellos organismos fueron la Organización Marítima Internacional OMI y la Comisión Económica para América Latina, CEPAL, los que contaron, además, con la colaboración del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD y de la Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI.

En aquel entonces el objeto de la reunión fue crear un foro regional informal de cooperación para concertar posiciones, intercambiar experiencias, desarrollar capacidades marítimas y analizar problemas marítimos comunes de interés para las Autoridades Marítimas, con la colaboración de organismos internacionales.

La voluntad de las 12 Autoridades Marítimas presentes en la primera reunión (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela) quedó, históricamente reflejada, en la resolución ROGRAM N° 3, vinculando a todas las autoridades de la región al decidir: "Establecer una red operativa de cooperación regional de Autoridades Marítimas, para la integración de esfuerzos e intercambio de experiencias sobre las diversas materias de su competencia, con vista a hacer más efectiva la puesta en práctica de los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional y de ahorrar esfuerzos". En esta resolución, también se estableció el ámbito de aplicación de las actividades a ejecutar y la necesidad de establecer una secretaría provisional con el apoyo de la OMI.

Llama la atención que en esa primera reunión no solamente se logró dar vida a esta nueva organización sino que, además, los organismos gestores, la OMI y la CEPAL, orientaron también sus actividades y asuntos que debían inquietar e interesar a estos



países, facilitando la identificación de sus programas, con las necesidades prioritarias de la Región.

Los grandes temas que se plantearon en esta reunión y marcaron el inicio de la asociación ROGRAM – OMI, tuvieron que ver con:

- Promover aspectos relacionados con el estudio de los convenios de la OMI y su posterior aceptación y aplicación por parte de los países integrantes de la ROGRAM.
- Cooperación regional en caso de grandes derrames de hidrocarburos.
- Formación de la gente de mar y de los funcionarios de las administraciones marítimas.
- Metodologías para uniformar las estadísticas marítimas y la documentación naviera.
- Evaluación del programa de asistencia técnica de la OMI en América Latina, el cual estaba asociado a los asuntos antes descritos, mediante actividades desarrolladas y centralizadas desde la misma OMI.

En la segunda Reunión de la ROGRAM en 1985, en Perú, por Resolución N° 19 (II), se confirmó “el carácter operativo de la ROGRAM” y se estableció “una secretaría con carácter rotatorio de cada dos años a partir de septiembre de 1986”. En el año 1994 en Uruguay por resolución ROGRAM N° 2(VII), se aceptó la incorporación de la Autoridad Marítima de Cuba como miembro permanente de la ROGRAM y se agregó su nombre al título del organismo. En el año 2008 por moción de la delegación chilena, por resolución N° 11(XIV), la Asamblea aprobó el cambio de nombre por: **Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas**, quedando con el mismo acrónimo de **ROGRAM**.

COOPERACIÓN TÉCNICA

A 30 años de la creación de la ROGRAM, se puede afirmar que esta organización ha ido cumpliendo con

los objetivos generales definidos en sus primeras reuniones, indudablemente siempre con el respaldo y conducción de la OMI y apoyo de otros organismos internacionales, los que la han visto crecer hasta su consolidación, mostrando resultados concretos en las áreas de Seguridad Marítima, Protección del Medio Ambiente Marino, Protección del buque y los puertos y en el campo de la Formación y Capacitación marítima entre otros, los que constituyen los pilares fundamentales para un desarrollo sustentable de las actividades relacionadas con el transporte marítimo y uso del mar en la región.

Los mecanismos de cooperación regional que se han logrado y establecido por intermedio de esta red de Autoridades Marítimas, a través de los años, han permitido la realización de diversas actividades de capacitación y contacto, beneficiando a todos sus integrantes. El conocimiento y apoyo mutuo entre las Autoridades Marítimas y de éstas con la OMI, ha tenido como resultado un intercambio de información, integración de esfuerzos y capacitación de profesionales en áreas específicas aprovechando las ventajas comparativas de sus integrantes.

El escenario de la asistencia técnica en los años ochenta, mirado desde la perspectiva de la ROGRAM, estuvo basado en los siguientes factores:

- Asignación de dos asesores regionales para América Latina. Uno destinado a asuntos de Seguridad Marítima con permanencia en la OMI y otro en terreno, destinado a asuntos de Protección del Medio Marino.
- La gestión y ejecución de las actividades a cargo de la OMI.
- Financiamiento proveniente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD, de la CEPAL, de la Agencia Internacional Sueca AIS, del gobierno de Noruega y de otros gobiernos con significancia modesta. La obtención, gestión y administración de ellos quedaba a cargo de la OMI.

- La gestión y ejecución de las actividades a cargo de la OMI.
- Gran parte de la asistencia técnica estaba orientada a los países en forma individual y unas pocas actividades de carácter grupal regional.
- Incipientes aportes de los países de la región a las labores de asistencia técnica desarrolladas por la OMI.
- Tímidos ofrecimientos, entre algunos países de la ROCRAM, de Cooperación Técnica de carácter horizontal.
- Asesores y consultores empleados en los eventos de Cooperación Técnica, externos a la región.

También es válido hacer presente que las falencias mayores de la región en aquella época estaban ligados a:

- Poco conocimiento, experiencia y participación de los países de los convenios marítimos internacionales, los que ofrecían bastante complejidad para su comprensión. El estudio, aceptación y aplicación de ellos no resultaba fácil para las Autoridades Marítimas.
- Existencia de legislaciones marítimas internas no adecuadas o inexistencia de ellas.
- Insuficiencia de personal debidamente preparado para las tareas relacionadas con Seguridad Marítima, Protección del Medio Marino y Formación de gente de mar.
- Falta de medios adecuados y suficientes, para fiscalizar el cumplimiento de las tareas que contemplaba la normativa y estándares internacionales.
- Falta de literatura técnica en español de los convenios, códigos y cursos OMI.

- Trámites legislativos complejos, lentos y burocráticos para la adopción de los convenios.
- Sanciones de las infracciones marítimas insuficientes y con grandes diferencia entre uno y otro país.
- Gestión lenta y burocrática de las actividades de asistencia técnica en la región.

Desde un principio, en los años ochenta, el enfoque que se aplicó estuvo orientado a desarrollar los recursos humanos y otro tipo de infraestructura requerida, por constituir lo anterior la gran desventaja de los países. Por ello, la asistencia técnica en su inicio estuvo orientada a:

- Consolidar la ROCRAM.
- Conocimiento y difusión de los convenios OMI promoviendo su aceptación.
- Preparación y uso de los recursos humanos y materiales jurídicos para prevenir y combatir los derrames de hidrocarburos.
- Conocimiento y difusión de las escuelas de educación Náutica y centro de instrucción y capacitación de la gente de mar en la región, promoviendo y estableciendo una red de cooperación entre ellas.
- Entrega y traducción al español de documentos técnicos y cursos modelos OMI.
- Formación básica para inspectores de buques.
- Armonización y coordinación de los procedimientos para los reconocimientos e inspección de buques.
- Transporte de mercancías peligrosas.
- Seguridad de los buques pesqueros.

- Introducción de la Informática en los asuntos marítimos.
- Difusión de la Universidad Marítima Mundial y de los Centros de Formación Marítimas de la OMI.

Como conclusiones se puede plantear que las actividades de cooperación técnica en la década de los ochenta, para los países de Sudamérica que se habían asociados en un organismo de representación propio como la ROGRAM, fueron la base para capacitarse en asuntos de Seguridad Marítima, Protección del Medio Marino y Formación Marítima.

Para la OMI, fue un acierto la creación de una instancia regional integrando a un gran número de países, lo que le permitía lograr sus objetivos de asistencia técnica racionalizando sus recursos y mejorando la aplicación de ellos. Lograba un amplio escenario para la difusión de sus principios y funciones que ella cumplía.

Al terminar la década de los ochenta la región de Sudamérica, por intermedio de la ROGRAM, se encontraba en condiciones de llegar a desarrollar trabajos más consistentes, de mayor envergadura y perdurables en el tiempo.

Durante la década de los noventa se mantiene el carácter de la asociación OMI-ROGRAM, bajo los mismos factores indicados para la década de los ochenta, perfilándose en los países de la región una mayor madurez, experiencia en asumir asuntos técnicos marítimos, comprensión y aceptación de los Convenios Internacionales y demás documentos asociados a estos. Los países en general adoptaron los principales convenios de la OMI, designaron algunos representantes permanentes técnicos ante la OMI para atender los diversos foros de la organización y se presentaron un mayor número de documentos por parte de los países integrantes de la ROGRAM en las reuniones de los subcomités y comités del organismo. En el seno de la ROGRAM, se consolidaron asuntos importantes de desarrollo permanente.

Los principales logros que se obtienen en esta etapa fueron los siguientes:

- Se consolidan las estrategias regionales de la ROGRAM (Protección del Medio Marino, Seguridad Marítima y de Formación Marítima y Pesquera) las que, posteriormente, fueron ajustadas y actualizadas.
- Para materializar las estrategias se designa a un país conductor y se desarrollan algunas reuniones regionales con apoyo de consultores OMI y de expertos regionales.
- Se desarrollan seminarios sobre el convenio MARPOL 73/78 para formar y preparar recursos humanos en el combate de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, convenios sobre seguridad marítima y convenio STCW, como apoyo a las estrategias.
- Acuerdo Latinoamericano de control de buques por el estado rector de puerto, "Acuerdo de Viña del Mar", noviembre 1992. Segundo acuerdo CERP, regional más antiguo a nivel global. Las Autoridades Marítimas de la ROGRAM se fueron incorporando paulatinamente al acuerdo entre 1993 y principios de 1997.
- Asociados a este logro se desarrollaron algunas reuniones regionales de carácter jurídico, seminarios de capacitación básica y avanzada para formar y preparar inspectores de naves.

Si bien la década de los '80 para la región, fue la preparación de los países de la ROGRAM para asumir asuntos técnicos relacionados con Seguridad Marítima, Protección del medio marino, Formación Marítima Pesquera y facilitación, la década de los '90 debe ser considerada de consolidación de lo experimentado en la década anterior, al materializarse hitos importantes producto de la asistencia concertada por la OMI con la ROGRAM y con el aporte del PNUD y de otros organismos internacionales y países donantes. En lo económico disminuye drásticamente el aporte de las organizaciones antes mencionadas a la OMI.

Cabe mencionar, como caso curioso, que la disminución del aporte económico antes mencionado, hizo que en el bienio 1996 – 1997 se generara un temor en la ROCRAM, por la posibilidad de falta de apoyo externo para asistencia técnica, situación que se enfrentó abierta y seriamente en el seno de la ROCRAM, procurando buscar alternativas internas que afianzaron la estabilidad de la Organización. Se buscó suplir, de alguna forma, la amenaza de falta de asistencia técnica, originándose algunos ofrecimientos de capacitación, por parte de aquellos países que tenían ventajas comparativas y mayor desarrollo en el interior de la ROCRAM. Esta pequeña autosuficiencia de capacitación técnica a nivel horizontal se mantuvo hasta la actualidad el inicio del año 2000.

Con el cambio de la planificación, reestructuración y racionalización del proceso de asistencia técnica de la OMI que tuvo como resultado el Programa

Integrado de Cooperación Técnica, PICT y conforme a las políticas adoptadas por el comité de cooperación técnica de la organización, de utilizar las capacidades de las regiones para planificar y programar la asistencia técnica de ellas, se pudo materializar un plan piloto para una asociación directa y concertada entre la OMI y la ROCRAM, representada esta última por la Autoridad Marítima que asume bianualmente la Secretaria General de ella, SECROGRAM.

Consecuente con lo anterior, en 1999 se suscribió un Memorando de Entendimiento de Asistencia Técnica, MOU OMI-SECROGRAM, el que se ha renovado hasta el presente siete veces (principios del 1999 al 2013), con cada cambio de la secretaria general de la ROCRAM. Esta última se radica en el presente nuevamente en la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Autoridad Marítima de Chile.



Participantes en el Seminario de Facilitación del Comercio Marítimo (ROGRAM), Callao, Perú. Abril de 2013.



El cambio de política en la gestión de asistencia técnica que emprendió la OMI, mediante el proceso de transferir a la ROCRAM la responsabilidad de la gestión administrativa y financiera de los componentes de asistencia técnica para Sudamérica en particular y para Latinoamérica en general, se estima que ha fortalecido considerablemente el accionar de la región al asumirse un control directo en la determinación, planificación, implementación y ejecución de las actividades que se aprueban conforme al presupuesto que se otorga al respecto, haciendo énfasis en aquellas materias y asuntos en los cuales son más débiles los países de la región.

Por otra parte, durante la última década, poco a poco las Autoridades Marítimas han asumido con gran seriedad, voluntarismo y en mayor medida, las actividades de cooperación técnica que desarrolla la OMI-SECROCRAM y, como Autoridades Marítimas anfitrionas, han ido responsabilizándose y aportando, además de su gestión, un cierto porcentaje económico a las actividades que se desarrollan en su país. Por otra parte todo el proceso anterior generó una actividad de asistencia técnica horizontal y transversal en la cual las Autoridades Marítimas más avanzadas apoyan a otras en aquellas materias donde presentan mayores debilidades

Por último, también es cierto y hay que reconocer, que en los catorce años que lleva operando el Memorando de entendimiento OMI- SECROCRAM, se han efectuado alrededor de 46 eventos regionales de asistencia técnica, con participación de, generalmente, 34 representantes de los 13 países que componen la organización. Las actividades han abarcado, procurando seguir los lineamientos de las estrategias marítimas de la ROCRAM, diversas áreas de actividades relacionadas con Seguridad Marítima y Pesquera, Protección del medio marino, Facilitación, Formación Marítima y Pesquera, Protección de las instalaciones portuarias y de los buques, Capacitación a los funcionarios de las Autoridades Marítimas de la ROCRAM en todos los adelantos e innovaciones que se van incorporando en estos ámbitos

Como conclusión de lo anterior, se puede afirmar que la labor de la OMI en la región de las Américas ha sido muy prolífica y ha ido logrando sus objetivos, traspasando la responsabilidad de conducir y financiar la capacitación de los funcionarios de las Autoridades Marítimas, a las propias autoridades, quienes están asumiendo parte de los costos y facilitando sus expertos en aquellas áreas en donde presentan ventajas comparativas de formación, situación que antes asumía plenamente la Organización Marítima Internacional.

Colaboración: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz

EN EL MES DE MAR

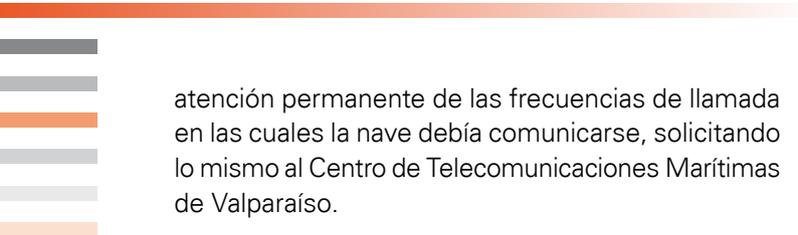
—“Paciente se encuentra grave y empeorando”— La escueta oración que finalizaba el texto del mensaje del reporte de posición reglamentario, indicaba claramente que las cosas no estaban bien para el Patrón de la lancha a motor peruana “Doña Carmen”, Miguel Mamani.

“Doña Carmen”, una lancha a motor peruana, con puerto base en Ilo, había ingresado en aguas de responsabilidad nacional el 15 de mayo, habiendo solicitado los permisos de rigor para navegar en nuestras aguas en demanda de la Alta Mar, donde actualmente se encontraba en faenas de pesca de tiburón.

Miguel Mamani, desde más de cuatro días, había sentido diversos malestares abdominales, lo que le significó que gradualmente se fuera debilitando su condición general, registrando una constante fiebre.

Durante la ronda del día sábado, el Gobernador Marítimo de Iquique, había visto la lacónica frase del empeoramiento de la salud y, sin poseer las competencias médicas que permitiesen efectuar un diagnóstico médico, sobre la base de su experiencia, pensó de inmediato que correspondía a un caso de apendicitis. Consciente de la obligación que posee la Armada de velar por la vida humana en el mar en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, dispuso la





atención permanente de las frecuencias de llamada en las cuales la nave debía comunicarse, solicitando lo mismo al Centro de Telecomunicaciones Marítimas de Valparaíso.

La noticia, llegada por medio radial, que indicaba que la nave había decidido regresar al puerto de Ilo para la atención médica de su Patrón, le permitió un pasajero alivio. Con el personal de la guardia, se mantuvo igualmente una escucha radial permanente y una especial atención al caso, dado que aún debían pasar algunos días antes de que la nave arribara a su puerto de destino.

La noche del 19 de mayo, la comunidad española de Iquique brindaba el tradicional homenaje a las glorias de la Armada y prácticamente todos los oficiales navales presentes en Iquique, estarían en el hermoso casino español disfrutando de tan tradicional celebración. Una última ronda antes de asistir al evento social, permitió que el Gobernador Marítimo recibiera la comunicación de la “Doña Carmen”, en tránsito a Ilo, en la cual se informaba que el Patrón enfermo “no podía aguantar el dolor”.

Una rápida evaluación informada y coordinada con el Comandante en Jefe de la Cuarta Zona Naval, determinó aconsejable tomar rápidas acciones preventivas que significaron hacer zarpar a una Lancha de Servicios Generales (LSG), con un enfermero naval y personal de apoyo, con el fin de hacer un encuentro en alta mar con la “Doña Carmen”, con la previsión de estar preparados para el peor escenario. El Comandante de la LSG recibió todas las informaciones necesarias para su cometido y, extremadamente consciente y preocupado por su responsabilidad, zarpó con un manto de estrellas en el firmamento y con buen tiempo.

El desarrollo del cocktail en el Club Español, fue testigo de varias coordinaciones adicionales entre los mandos involucrados. Previendo un escenario desfavorable, el Sr. Comandante en Jefe de la Cuarta Zona Naval y el Sr. Comandante en Jefe de la Escuadra, diseñaron un plan que permitiese reaccionar con más y mejores medios, en caso que la salud del patrón de la “Doña Carmen”, empeorara.

Al día siguiente, en medio de la ceremonia de homenaje y recuerdo de los héroes de Punta Gruesa, la LSG arribaba al costado de la “Doña Carmen”, solo para confirmar lo ya previsto: el Patrón estaba afectado por una apendicitis extrema, derivando a una peritonitis, lo cual fue confirmado por el enfermero naval en comisión.

La previsión de la noche anterior, permitió que las coordinaciones adicionales fuesen mínimas y los pilotos navales designados, siempre atentos y listos, cambiaron sus uniformes de gala por sus buzos de vuelo y sus blancas gorras, por el casco y los sistemas de comunicaciones de largo alcance.

Efectuadas las acciones tradicionales que demanda el despegue de un helicóptero en versión de asistencia médica, con un doctor a bordo y con el espacio necesario para transportar una camilla y elementos de auxilio médico, la losa militar del aeropuerto fue testigo del zarpe de la aeronave hacia un punto en medio del mar, ubicado a cerca de 200 millas de distancia de Iquique. Durante ese período, la LSG ya había evacuado al enfermo e iniciado su navegación hacia costa, para acortar la distancia en la cual debía trasladar al enfermo al helicóptero naval.

Las mentes de todos los marinos participantes en la operación, tanto del vuelo, como aquella coordinación y conocimiento del panorama integrado de los medios participantes, apuntaba a un solo objetivo: salvar la vida de este marino de pesca extranjero y arrebatar de una muerte segura a un hombre, a quien nadie conocía ni había visto nunca en sus vidas. Las operaciones en alta mar, por una parte, siempre tienen la razonable incertidumbre del manejo y control de las condiciones climáticas, de los movimientos de la nave producto del oleaje y de la reacción del paciente para soportar traslados sucesivos. Por otro lado, la peritonitis era una amenaza latente que minuto a minuto era objeto de constante preocupación de todos los participantes.

Diversas coordinaciones administrativas, no menos importantes, permitieron alertar al Cónsul Adscrito del Perú en Iquique, informándole de todo lo ocurrido y

del enorme esfuerzo desplegado por la Armada para salvar la vida de su compatriota. La Policía de Investigaciones fue también alertada, de manera de asegurar que el ingreso al país del tripulante, cumpliera todas las formalidades vigentes. Por último, el Servicio de Atención Médica de Urgencia del Hospital Regional, fue igualmente alertado, de manera de brindar la necesaria atención médica que el Patrón de la “Doña Carmen” necesitaba cada vez más.

Al final de la tarde, ya en horas de oscuridad y cuando el Obispo de Iquique, daba la bendición final del Te Deum Ecuménico en homenaje a las Glorias de la Armada, los hábiles pilotos navales, aterrizaron en el helipuerto de la Cuarta Zona Naval, con el más noble sentimiento que puede sentir un marino: la satisfacción del deber cumplido y el alivio humano de haber arrebatado de la muerte a un marino pescador peruano que, lejos de su hogar, fue sujeto de un operativo impulsado por los más altos ideales de la asistencia humanitaria que jamás conoce fronteras ni tiene horario. El examen especializado fue categórico:

el paciente estaba aquejado de una peritonitis, por la cual debió ser intervenido quirúrgicamente de urgencia y comenzar en el hospital una recuperación que, al cabo de tres semanas, le permitió volver a su llo natal, para, quizás, volver al oficio de pescador, expuesto a los embates y peligros que solamente los marinos pescadores conocen.

Quizás mejor que nadie, Manuel Mamani en su condición de accidental testigo y sujeto de la aereo evacuación, sea un agradecido de la eficiencia en el uso de los medios que la Institución dispone para este efecto.

Al día siguiente, día de las Glorias de la Armada, Iquique fue testigo del sentido homenaje de la ciudadanía, que en el histórico puerto cobra un sentido especial por el alto grado de arraigo que la gesta ejerce sobre su gente. El Gobernador Marítimo, en su tradicional ronda efectuada entre las ceremonias, firmó el tráfico y se comunicó con el cónsul, sólo para comprobar que el enfermo estaba en franca recuperación.

Colaboración: Litoral Sr. Cristián GÁLVEZ Vergara



En la Zona Austral de Chile

ABIGEATO UN PROBLEMA LATENTE Y SILENTE



La XII Región de Magallanes y Antártica Chilena, debido a su geografía presenta actividades económicas diversas e importantes, sin embargo, su estructura se ha orientado hacia la actividad ganadera. En este orden de ideas y según el informe del VII° Censo

Nacional Agropecuario y Forestal 2007, entregado por el Instituto Nacional de Estadística, el ganado ovino presentó un incremento notorio comparado al censo del año 1997, con un aumento de un 14.6%, totalizando una masa ovina en la región de 2 millones

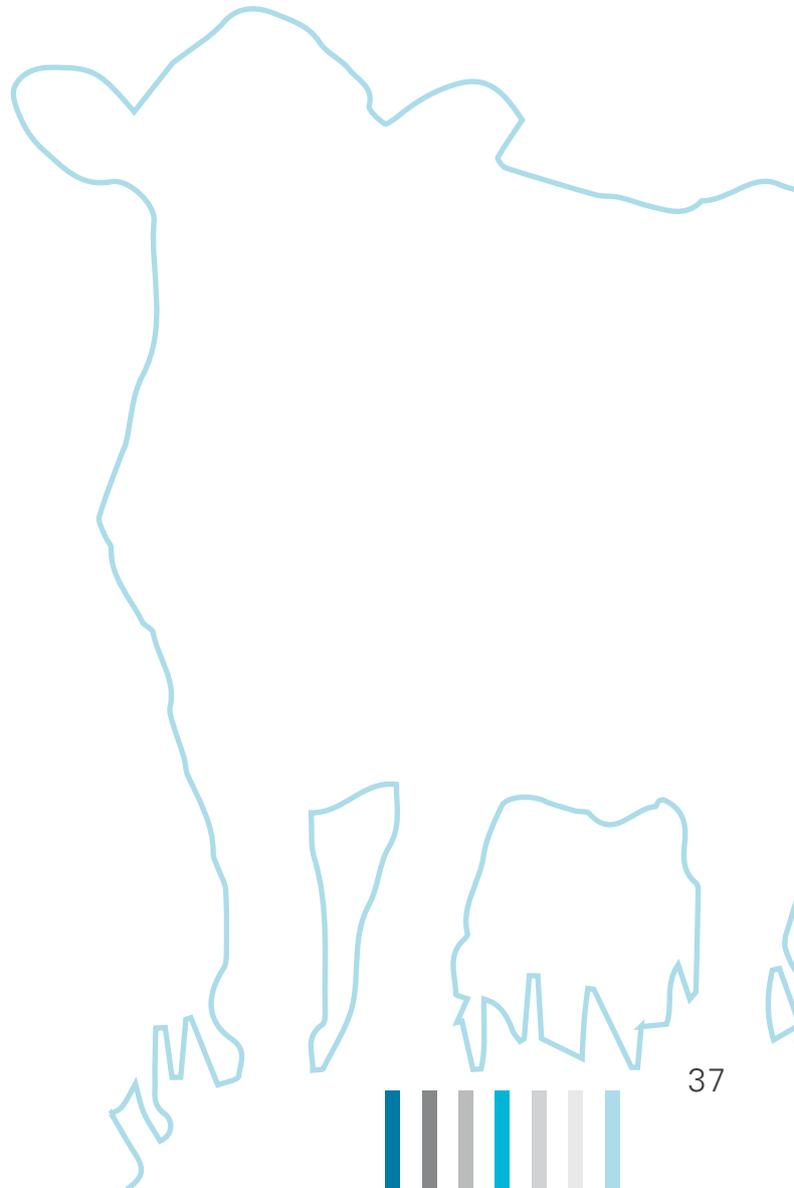


Ganado mayor, ganado menor, caballos o bestias de silla y carga.

205 mil 270 lanares, concentrando en Magallanes el 56,3% de la masa ovina en el país.

La actividad pecuaria en la zona austral presenta dos problemas: en primer lugar, las condiciones meteorológicas imperantes en el territorio, que con las fuertes heladas suele causar la pérdida de gran cantidad de animales y en segundo lugar, no de menor injerencia, el hurto o robo de distintas especies de ganado. Esto último se realiza preferentemente vía marítima debido que existen muchas estancias que colindan con el mar, lo que hace propenso la sustracción de estas especies, siendo este problema una preocupación de la Autoridad Marítima local.

Desde comienzos del año 2009 a la fecha, la Autoridad Marítima de la región ha recibido denuncias por parte de estancieros de la zona sobre la sustracción de ganado, los cuales declaran que se desarrollarían hurtos de su ganado por parte de personal marítimo (pescadores artesanales), y lo transportarían en sus embarcaciones menores de pesca desde de la isla Tierra del Fuego, comuna de Porvenir, al continente, específicamente a la región de Punta Arenas. Este delito es conocido como "Abigeato", un término poco común para el personal de Policía Marítima, pero que es un problema latente y silente que se está desarrollando vía marítima.



DEFINICIÓN

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, lo define como: “hurto de ganado”, y a su vez “Ganado” lo define como: “conjunto de bestias que se apacientan y andan juntas. Ganado ovino, cabrío, vacuno”.

El Código Penal en su artículo 448 bis lo define como: “el que robe o hurte uno o más caballos o bestias de silla o carga, o especies de ganado mayor, menor comete abigeato”.

Actualmente, se introdujeron una serie de modificaciones en el Código Penal, las cuales son provenientes de la Ley N° 20.090 “Sanciona con mayor vigor el abigeato y facilita su investigación” y a la Ley N° 20.596 “Mejora la fiscalización para la prevención del delito de abigeato” también conocida como Ley Antiabigeato. Ambas leyes nace con el fin de combatir drásticamente el delito de abigeato,

definiéndolo como abigeato cuando las víctimas sean personas jurídicas o naturales en los siguientes casos:

1. Hurto o robo de animales vivos.
2. Hurto o robo, seguido de sacrificio o destrucción de animales o restos de animales.
3. Esquila o corte de plumas, pelos, crines o cerdas.
4. Altere o elimine marcas o señales en animales ajenos.
5. Marque, señale, contramarque o contraseñale animales ajenos.
6. Expida o porte certificados falsos para obtener guías o formularios o haga conducir animales ajenos sin estar debidamente autorizado.



Incautación de 134 kilos de ovinos y dos hachas realizada a la L/M “Yoryette”.



Restos de cordero a bordo de una lancha artesanal.

Asimismo, se responsabiliza de este delito, no tan solo a quien sustraiga el o los animales vivos, sino también al que se beneficie o destruya el o los animales para apoderarse de todo o partes del o los animales, teniendo mayor sanción el que realice faenamamiento clandestino del animal. Cabe destacar, que el porte, en dichas circunstancias, de armas, herramientas o utensilios comúnmente empleados en estas faenas, también se asocia al delito y se castigará con presidio menor.

En consecuencia, a la presunción de la comisión del delito, la responsabilidad delictual recaerá en quien no pueda probar su adquisición o legítima tenencia de los animales y será considerado presunto autor del delito de abigeato.



PROCEDIMIENTO POLICIAL

En los sectores urbanos y rurales dentro de los 80 metros de la línea de más alta marea, como en el mar, lagos y ríos, actúa la Policía Marítima con plena potestad jurisdiccional, por ende, debe velar por el cumplimiento de la normativa vigente en su actuar policial, y el delito de abigeato no está exento de este actuar, siendo en la zona austral del país una común infracción a la norma, que se suele desarrollar y transportar por vía marítima en embarcaciones.

Es así como el Código Penal en su art. 448 quáter, señala que para los efectos previstos en el inciso primero, en los casos de traslado de animales o de partes de los mismos, realizado en vehículos de transporte de carga, y en el caso de la Autoridad Marítima, transportados vía fluvial o marítima en naves o embarcaciones, el personal policial debe exigir el Formulario de Movimiento Animal (FMA), la boleta, factura o guía de despacho correspondiente, a efectos de acreditar el dominio, posesión o legítima tenencia de las especies (animales transportados).

Ante la imposibilidad de acreditar dicho dominio, posesión o legítima tenencia, según corresponda, por carecer de los mencionados documentos o por negarse a su exhibición, los funcionarios de Policía Marítima procederán a:

- a) Detener a los responsables por encontrarse en situación de flagrancia frente al delito art. 83 letra b) art. 130 letra b) Código Procesal Penal.
- b) Dar aviso a la brevedad a la Fiscalía Regional de la jurisdicción, a través del Sr. Fiscal de Turno, o a más tardar dentro del plazo de 12 horas, desde la detención.
- c) Incautar los animales, sus partes y del medio de transporte y esperar instrucciones del Sr. Fiscal, para determinar qué hacer con las especies y el delincuente detenido.



Contabilizando restos de corderos faenados.

CONCLUSIÓN

Un porcentaje importante en la pérdida de ganado, es atribuido a los depredadores o accidentes naturales, así como también al hurto o robo de estas especies, tanto denunciado como no denunciado, ocurridos principalmente en lugares de mayor vulnerabilidad, como en las zonas rurales debido a las grandes extensiones de terreno de las estancias, lo que facilita la comisión del delito y se ve agravado porque suelen colindar con espacios de agua.

Según datos de la Fiscalía Nacional, a marzo del 2013 hay del orden de 6.028 denuncias. Sin embargo, esta cifra representaría una porción pequeña. Se estima que no superarían el 20% de los robos, pues hay un gran número que no son denunciados.

El delito de abigeato es un problema latente en el litoral nacional, cuyas características no solamente son propias de la región de Magallanes, sino también en la región de Los Lagos y Aledañas. Este ilegítimo acto relaciona directamente al personal marítimo que se encuentra embarcado como tripulación o patrón en las lanchas de pesca artesanales, los que suelen

extraer ilícitamente animales de estancias o predios que colindan con el mar, espacios lacustres o fluviales, para posteriormente carnearlos (faenarlos ilegalmente) a bordo de sus embarcaciones o en campamentos en zona de pesca para su consumo o venta ilegal, de este modo los pescadores se transforman en verdaderos cuatrerros.

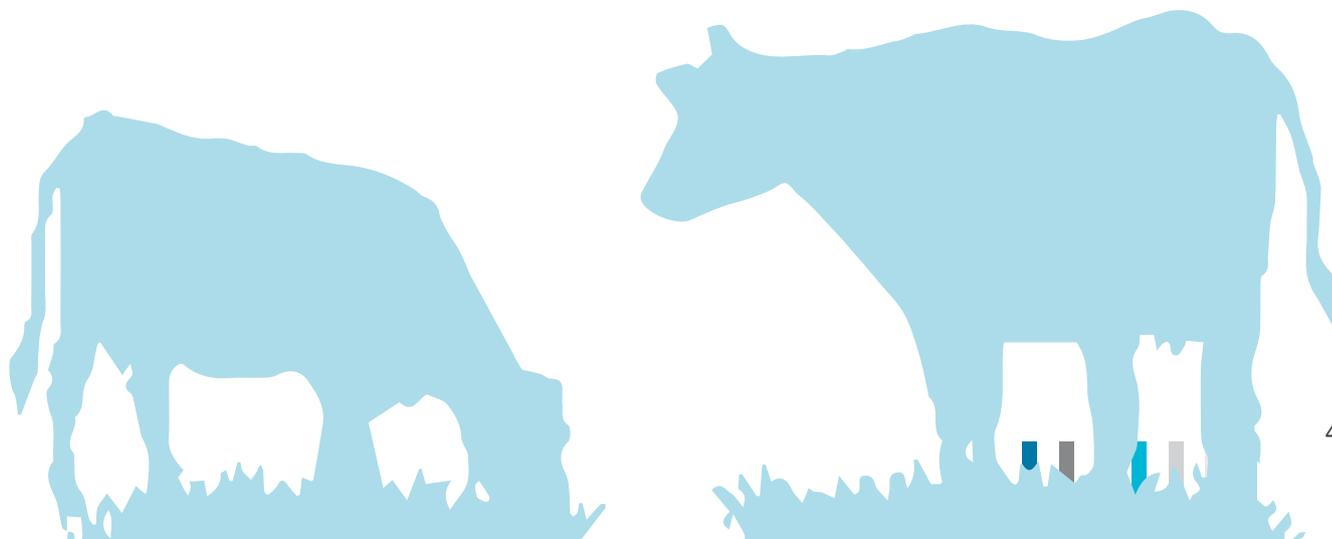
Las críticas frente al tema apuntan a que el control no es adecuado, así lo hizo saber el diputado UDI Cristián Letelier que señaló: *“La razón detrás de que aún existan estos casos es la ausencia de acciones de prevención, que deben llevarse a efecto entre las policías y agricultores; un escaso control policial y una investigación fallida, que hace que los delincuentes queden impunes”*.

Por ende, es recomendable establecer políticas claras para la fiscalización de este delito, e implementar un plan de labores conjuntas con el Servicio Agrícola Ganadero (SAG) y la Sección de Investigación Policial (SIP) de Carabineros para la fiscalización y prevención del delito a bordo de barcasas, lanchas artesanales y estancias que colinden con espacios de agua.

REFERENCIAS:

- Código Penal, Modificado Ley N° 20.074.
- Ley N° 20.090”, “Sanciona con mayor vigor el abigeato y facilita su investigación”, 11 enero, 2006.
- Ley N° 20.596, “Mejora la fiscalización para la prevención del delito de abigeato”, 4 julio, 2012.
- VII° Censo Nacional Agropecuario y Forestal 2007.
- Revista de Campo, “Chile y los cuestionamiento a la ley del abigeato”, 18 marzo, 2013

Colaboración: Litoral Sr. Sebastián REYES Aedo.



EL YELCHO ESTÁ AQUÍ



Entre los años 1975 y 1980, se realizaron diversos cruceros en el paso Drake como parte de los Estudios Internacionales del Océano Austral (International Southern Ocean Studies - ISOS). La Armada participó activamente y con mucho éxito en estos estudios destinando para ellos al AGS "Yelcho".

Sin entrar a describir el trabajo de investigación realizado en esos años, me referiré a un episodio que nos ocurrió en abril de 1979.

Ya se había realizado el crucero de verano, pero se quería obtener mayores informaciones de las condiciones oceanográficas en época de otoño, en secciones paralelas a la corrida de correntómetros instalados en una línea entre el cabo de Hornos y la isla Livingston, para lo cual fue destinado el AGS "Yelcho". Llevábamos a bordo un grupo de investigadores y técnicos estadounidenses que incluían al Dr. Worth

NOWLIN de la Texas A&M University y personal del Instituto Hidrográfico de la Armada (IHA).

El paso Drake nos recibió con un fuerte temporal por lo que no había posibilidades de iniciar los trabajos en esos momentos. El Comandante del "Yelcho", en ese entonces Capitán de Corbeta Hernán COU-YOUMDJIAN Bergamali, decidió fondear esa tarde en caleta San Martín, a la espera de los pronósticos meteorológicos que le permitieran tomar una decisión al día siguiente. Desde la caleta podíamos ver al cabo de Hornos, a pesar del mal tiempo.

Como era el último buque que recalaría esa temporada en la Antártica, llevábamos carga y correspondencia para las bases chilenas, las que entregaríamos una vez cumplida la primera sección de investigaciones oceanográficas norte-sur, programada en el paso Drake.

Esa misma tarde el Comandante COUYOUMDJIAN nos comunicó que había recibido información desde la Antártica que el tiempo allí estaba bueno, por lo que nos consultó si habrían problemas para comenzar nuestros trabajos de investigación desde el sur. Como daba lo mismo efectuarlos de norte a sur o viceversa, le indicamos (el Dr. NOWLIN y yo) que no había ningún problema, por lo que zarpamos hacia la Antártica temprano al día siguiente, en medio de un fuerte temporal.

Ya en la Antártica se programó la entrega de la carga a las bases antes de iniciar las investigaciones oceanográficas. La primera en visitar sería la base del Ejército Bernardo O'Higgins.

Llegamos frente a la base poco después del medio día del domingo de Pascua de Resurrección. El día estaba algo nublado pero luminoso, no soplabla viento y la bahía estaba en calma. Anunciamos nuestra recalada tocando la sirena y el pito.

Nada pasó...

El único movimiento que se apreciaba en tierra era el de los perros allí amarrados. El Comandante ordenó que se siguiera tocando pito y sirena. Pero todo seguía tranquilo, no había ninguna otra señal de vida en la base.

A medida que pasaba el tiempo, todos los que estábamos en el puente guardábamos un silencio expectante a que pasara algo, algún movimiento o cualquier cosa que nos indicara que las cosas estaban bien. El Comandante y yo mirábamos a tierra, nos mirábamos y volvíamos a mirar a tierra cada vez con mayor preocupación, pero sin decir palabra.

Había un antecedente. El viaje de relevos y reaprovisionamiento del verano 1978/79, unos meses antes, había sido atrasado de noviembre a enero, debido a la crisis con Argentina y a la llegada a la base O'Higgins, el Yelcho había encontrado a la dotación del Ejército con los pañoles vacíos y sin víveres, así que no sé lo que pueda haber estado pensando Hernán en esos momentos, pero estoy seguro que deben haber sido

muy parecidos a los pensamientos míos. ¿Cuáles eran éstos? Bueno, son fáciles de adivinar, pues casi todos estaban relacionados con la posibilidad que hubiese ocurrido alguna desgracia a la dotación de la base, un pensamiento muy inquietante.

No sabría decir, no lo recuerdo, si el Comandante ya estaba tomando medidas para mandar una embarcación a tierra para investigar que estaba sucediendo.

De pronto, y con un tremendo alivio de todos, vimos correr a un soldado a toda velocidad en dirección al asta de bandera para izar nuestro emblema nacional. El hombre estaba tan acelerado y supongo nervioso que la comenzó a izar al revés. Cuando se dio cuenta que la estrella estaba hacia abajo la arrió para izarla correctamente.

Ya en tierra, el Comandante de la base nos dijo que no se habían dado cuenta de nuestra llegada, más aún que no nos esperaban hasta varios días más. Como era el día domingo de Pascua de Resurrección, habían preparado un almuerzo especial y que estaban en ello a nuestra llegada. Sirena y pito no se escuchaban en el interior, dada la insonoridad del edificio con sus vidrios dobles y en general su fuerte construcción.

Dijo que de pronto el radiotelegrafista, bastante excitado, se había asomado a la puerta del comedor diciendo: —permiso mi Comandante; ¡el Yelcho!—



— Ya— le contestó —dígame que luego lo atiendo—, pensando que se trataba de una comunicación radial.

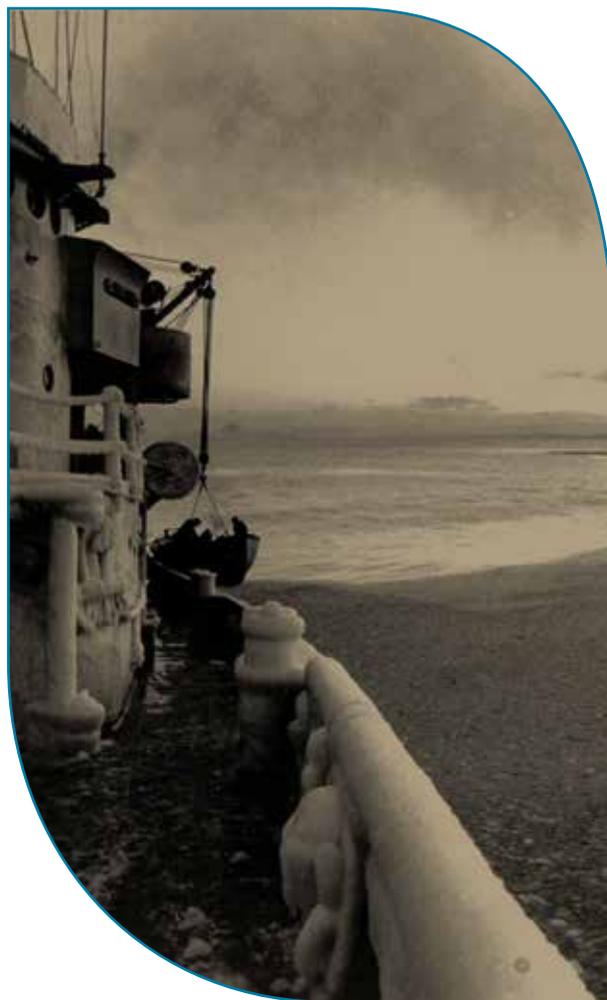
—No, no, mi Comandante, el... ¡¡el Yelcho está aquí, está aquí, aquí afuera!!—

La agitación del radiotelegrafista era tal, que le recordaba personajes de películas de dibujos animados.

Ya tranquilos, mientras se descargaban las cosas que traíamos para la base, tuvimos la oportunidad de servirnos whisky enfriado con hielo milenario que nos fue ofrecido muy gentilmente por los oficiales de la base. Es simpático escuchar el suave tintineo producido por la liberación del aire que se encuentra comprimido en el hielo.

Pronto después zarpamos rumbo a las otras bases, donde sí nos estaban esperando.

Terminada esta parte de la comisión, iniciamos nuestro trabajo oceanográfico en el paso Drake, acompañados permanentemente por muy mal tiempo. Pero eso será material para otra ocasión.



Artículo revisado por VA H. Couyoumdjian B

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

PESQUERO CHINO “KAI XIN”

El día 17 de abril del 2013, alrededor de las 08:30, recibí un llamado del oficial de servicio de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, quien me consultaba si tenía información relacionada con un incendio a bordo del pesquero chino “Kai Xin”, ante lo cual señalé que procedería a verificar la información.

Junto al operador de guardia y al encargado del Departamento de Operaciones de la Gobernación Marítima, comenzamos a verificar el panorama de superficie de las naves que se encontraban navegando en el área, tanto en GRAFIMAR como en el sistema AIS. Comprobando que se encontraba el pesquero “Kai Xin” en la zona, comenzamos a llamar al Pesquero Nacional “Betanzos” y al Pesquero Noruego “Jubel” por DSC y por HF, no recibiendo respuesta por parte de estos.

Luego recibimos un mensaje del DIRSOMAR que informaba que pesquero chino “Kai Xin” había tenido un incendio en su sala de máquinas y que había solicitado el apoyo del Pesquero Noruego “Juvel”, que se encontraba en las cercanías y que este buque había rescatado a los 97 tripulantes del pesquero. Esta información nos dio bastante tranquilidad al saber que toda la dotación se encontraba a salvo y también



Vista general del incendio en el “Kai Xin”.

supimos que otros buques en el área iban en apoyo a esta emergencia. Ante esta situación, no fue necesario activar el MRCC y solamente se consideraría como un siniestro.

Sin embargo, la preocupación ahora era el probable foco de contaminación que se podía producir si el pesquero se varaba en alguna de las islas cercanas como Livingstone, Greenwich o Robert, generando un gran impacto ecológico y mundial.

Afortunadamente, las condiciones climáticas en la Antártica, eran favorables para realizar un vuelo en el avión Twin Otter o el Helicóptero Bell 412 y poder comprobar las condiciones en que se encontraba el pesquero chino, ante lo cual coordiné con el MRCC Punta Arenas y el Departamento de Operaciones de la Terzona, que solicitaran el respectivo apoyo aéreo a la Cuarta Brigada Aérea de Punta Arenas de quienes dependen los medios aéreos de Base Frei, ya que

el Comandante de Grupo Sr. Gonzalo Opazo D., me dijo que sus medios estaban disponibles, pero tenía que recibir la orden del General.

Fue así como cerca de las 10 AM, me embarqué en el Twin Otter de la Fuerza Aérea, objeto de realizar un sobrevuelo al sector de la emergencia marítima, logrando apreciar que el "Kai Xin" se encontraba con un incendio en la popa, en el sector de máquinas y en ese momento sin indicios de derrame de combustible; además se encontraba dando atrás con sus máquinas, lo cual hacía que tuviera una navegación en círculos y a veces en zigzag, lo que permitió que el buque se mantuviera en todo momento alejado de costa, lo cual nos daba una relativa tranquilidad.

Al regresar a la Gobernación Marítima, envié las fotografías a Punta Arenas y Valparaíso, actualizando además la posición del pesquero. Luego, realicé varios llamados telefónicos a Valparaíso para dar





Pesqueros "Kai Chin" y "Skyfrost".

mi apreciación de la emergencia y de la situación en que se encontraba el "Kai Xin". Paralelamente, la Gobernación Marítima de Punta Arenas activó el Cercon con un mensaje Alerta, en el cual solicitaba a la Terzona un medio naval para transportar todo el material de combate a la contaminación, siendo designado posteriormente el ATF "Lautaro".

Cerca del mediodía, recibí un llamado de DIRECOM, que había sido designado como vocero y que habían dado mi celular para que los periodistas se contactaran conmigo, luego de lo cual y durante todo el tiempo que duró la emergencia, comencé a recibir innumerables llamados de periodistas nacionales y extranjeros, quienes estaban muy preocupados de la dotación del pesquero, pero al comentarles que se encontraban todos sanos y salvos en el "Jubel" y que luego fueron transbordados al buque de apoyo logístico de la flota pesquera China "Skyfrost" de bandera panameña, toda la atención se concentró en la probable contaminación que podía provocar el "Kai Xin".

Al terminar el día, se coordinó nuevamente con la base Frei un sobrevuelo al área de la emergencia, el que se realizó nuevamente en el Twin Otter y en esta ocasión se pudo apreciar que las máquinas del pesquero ya no se encontraban en funcionamiento y que el buque en su estela iba dejando trazas de hidrocarburos, lo cual complicaba bastante el escenario.

De regreso en la Gobernación Marítima y efectuado el procedimiento respectivo, me contacté vía VHF con el jefe de la base China Great Wall, para informarle lo que estaba pasando con el Kai Xin, ante lo cual se dirigió hacia Fildes y estuvimos conversando del tema y le entregué toda la información y las fotografías que tenía hasta el momento; en esos momentos recibí un llamado de Valparaíso: era el Capitán de Navío LT Sr. Víctor Ruiz Fernández, quien me ordenaba que me conectara vía skype con el MRCC Chile, ya que en la sala de crisis estaban los directores técnicos y que en minutos llegaría el Sr. DIRECTEMAR, así que junto al Sr. Yu Yong, jefe de Great Wall, participamos del briefing en la sala de crisis de DIRSOMAR, donde



lo más importante era poder determinar el lugar en que el Pesquero eventualmente podría varar, ya que de acuerdo a los cálculos de deriva existentes, el buque debiera quedar varado en las costas de la isla Livingstone durante horas de la noche.

El día viernes 19, se había coordinado un sobrevuelo al sector pero esta vez sería en el helicóptero Bell 412, por lo cual debimos esperar condiciones meteorológicas favorables, el que se realizó con las últimas horas de la tarde, durante el cual nos percatamos de las grandes dimensiones del incendio que ya se había extendido prácticamente a todo el buque, además éste se había alejado de la costa, encontrándose a 05 mn de Punta Prat, Isla Robert, y de acuerdo a ese escenario era presumible que el buque se hundiera.

Una vez en tierra y aprovechando la tecnología, le envíe las fotografías que había tomado con mi celular, vía Whatsapp, al Sr. Director General del Territorio Marítimo, al Sr. DIRSOMAR, al Jefe del MRCC Chile y al Sr. Terzona.

Nuevamente en mi oficina y confeccionado el respectivo mensaje, comenzaron los llamados telefónicos de los periodistas de las diferentes agencias internacionales, quienes me solicitaron las fotografías del pesquero, las cuales al otro día aparecieron en diversos periódicos internacionales y en Chile en: "El Mercurio" y "Las Últimas Noticias".

Durante el día sábado, de acuerdo a la deriva que tuvo el Kai Xin, éste se encontraba a la cuadra de la isla Rey Jorge, cerca de unas 30 millas de bahía Fildes y el buque que se encontraba en cercanías del pesquero Chino, el Skyfrost, debía ir a efectuar faenas de combustible por lo que quedó en el sector el pesquero chino "Fu Rong Hai", quien informó que solamente se visualizaba humo y no fuego en el buque siniestrado.

El día domingo 21, transcurridos cuatro días desde que comenzó la emergencia del pesquero chino "Kai Xin", el otro pesquero chino "Fu Rong Hai" informa que cerca de las 10:00 horas perdió contacto de radar



ATF "Lautaro".

y que sólo pudo ver un par de balsas salvavidas y una defensa, lo cual complicaba las labores que tenía que realizar el ATF “Lautaro”, que recalaría a la zona a contar de las 20:00 horas, y que una vez en el área comenzaría a realizar una rebusca por aproximadamente 24 horas y con condiciones climáticas adversas.

Finalmente, lo único que pudo detectar el ATF “Lautaro” en su regreso a Punta Arenas, fueron trazas de combustible, las cuales fueron dispersadas en forma mecánica por el buque.

Finalizaba, así una situación de emergencia que nos tuvo alertas durante casi 7 días en que la Antártica y especialmente el MRSC Antártica, estuvo en el centro de las noticias, y que tuvo una cobertura en periódicos nacionales y extranjeros.

**Colaboración: Litoral Sr. Marcelo VILLEGAS Vira
Gobernador Marítimo de la Antártica Chilena**

NOTA:

- MRCC : Centro Coordinar de Búsqueda y Rescate.
- MRSC : Sub Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate.
- DSC : Llamada Selectiva Digital es una sigla en inglés (Digital Selective Calling) Más info: http://es.wikipedia.org/wiki/Llamada_selectiva_digital
- AIS : Sistema de Identificación Automática, que tienen todos los buques y las estaciones costeras. Más info: http://es.wikipedia.org/wiki/Automatic_Identification_System
- Cercon : Centro Regional de Control de la Contaminación.
- Direcom : Dirección de Comunicaciones de la Armada.
- HF : Es una banda de radio similar al VHF, pero de mayor alcance.



Vista panorámica de la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena.

UN ALCALDE DE MAR CON AGALLAS



Vista panorámica de Puerto Toro.

En 1972, por primera vez, la entonces Dirección del Litoral y de Marina Mercante aprobó la designación de un Alcalde de Mar para Puerto Toro, o sea, en ese momento la Autoridad Marítima más austral de nuestro país.

El nombramiento recayó sobre un Sargento 2º (Art.) de dotación del Distrito Naval Beagle, el que debió trasladarse con su familia desde Puerto Williams a su nueva destinación y en donde se le asignó una de las casas que allí había construido la CORA como parte del "Plan Navarino", la que además de vivienda le sirvió para montar una pequeña oficina. Todo esto se aprobó más que nada para incrementar nuestra soberanía en el sector oriental del Beagle, toda vez que en el asentamiento "Presidente Frei" solamente

había tres embarcaciones menores para suplir las necesidades de transporte de los asentados tanto de Puerto Toro como de las islas Picton, Lennox y Nueva, las que tenían nombres vinculados al antiguo lenguaje yamana, vale decir: la Imien, la Shukaklu y la Shunushu.

En ese lugar había desde hace algún tiempo un retén de Carabineros al mando de un Sargento 1º, personal especialista en fronteras que además de cumplir con sus funciones institucionales propias, brindaba otro tipo de apoyo a los asentados que residían allí, especialmente en la parte salud como era el caso de uno de ellos que oficiaba de "matrón" en casos de partos.

Las relaciones entre ambos uniformados eran excelentes y por lo demás se complementaban dado a que ambos eran abastecidos y movilizadas a través de la operación del WPC113 "Castor", unidad auxiliar dependiente del Distrito Naval Beagle.

Fue justamente a fines de septiembre del año 1973, cuando el "Castor" que volvía de Punta Arenas, luego de haberse sometido a su período anual de carena, recibió la orden de que debía desplazarse al sector oriental del Beagle para verificar qué estaba sucediendo en Puerto Eugenia, Puerto Toro, Caleta Piedras, Caleta Las Casas y Caleta Lennox, luego del pronunciamiento militar. Fue entonces que, después de recalar al lugar más importante y más poblado del asentamiento como era Puerto Toro, su Comandante bajó de inmediato a tierra para recibir las novedades, encontrándose que, el Alcalde de Mar, siendo menos antiguo que el jefe del retén, había asumido con consentimiento de *motu proprio* el control militar y laboral del lugar como dio cuenta, diciendo que ahora tenía a los pobladores virtualmente "alineados", haciéndoles cumplir disposiciones sobre trabajos pendientes, como acopio de leña, apertura de caminos y otros, amén de controlarlos en forma permanente, lo que se notó de inmediato y le valieron enseguida felicitaciones.

Terminada la inspección a este lugar y con el propósito de seguir viaje para visitar otras caletas, el Comandante del "CASTOR" se dirigió al muelle para embarcarse en el serení de su buque, oportunidad en que se encontró allí con el delegado de los asentados (designados durante los gobiernos anteriores), quien se paseaba nerviosamente y al parecer quería hablar con él, diálogo que se produjo como sigue:

—Cuénteme Riquelme: ¿Cómo está su gente, y cómo se sienten ahora?—

La respuesta entonces fue muy especial porque el interpelado dijo:

—La verdad mi Comandante es que estamos un poco preocupados porque no sabemos si el Gobierno Militar va a seguir haciendo soberanía en estos lugares—

—¿Por qué no?... ¿Qué le causa extrañeza, Riquelme?—

—Lo que pasa es que como el Alcalde de Mar nos está haciendo trabajar todos los días...—

(Sin comentarios)

Colaboración: Litoral Sr. J. Horacio BALMELLI Urrutia (Q.E.P.D.)

NOTA DEL EDITOR:

El presente artículo preparado hace ya dos años por el cofrade C. F. LT Sr. Horacio BALMELLI Urrutia (Q.E.P.D.), quien falleció en el mes de enero del presente año, es un homenaje a quien permanentemente brindó su apoyo a esta revista, preparando diversos artículos profesionales y otros relativos al quehacer y vivencias personales durante su carrera en el Servicio del Litoral, como los dos incluidos en la edición de Aniversario del año 2012, que redactó y entregó para su inclusión en la revista a comienzos de ese año, poco antes de caer gravemente enfermo, lo que no le permitió verlos publicados y donde en otra nota similar a esta, se agradecía su permanente colaboración, interés y apoyo para editar esa y otras revistas publicadas en años anteriores.

ACADEMIA DE CIENCIAS POLICIALES DE CARABINEROS DE CHILE

El año 2011 Carabineros de Chile a través de su Dirección de Educación, Doctrina e Historia, extendió una invitación a la Armada de Chile, para la participación por vez primera, de un oficial del escalafón Litoral, del grado de Teniente 1º, para conformar el curso de oficial graduado en Ciencias Policiales, impartido en la Academia de Ciencias Policiales de la misma Institución. Es así como se designó al Teniente 1º LT Renzo Cuneo Loyola, para que fuera el primer Oficial Litoral en efectuar dicho Curso.

EXPERIENCIA

Recuerdo que con el nerviosismo propio del primer día de clases, haberme presentado en la Academia de Ciencias Policiales de Carabineros de Chile, ubicada en la comuna de las Condes, una mañana de la segunda semana del mes de febrero. Al pasar de los minutos, empezaban a llegar los oficiales que integrarían este curso, cuyos grados eran de Capitán y Mayor, los que al reencontrarse, se saludaban con emoción y con un cierto grado de ansiedad por comenzar este nuevo desafío en sus carreras. Mientras yo, buscaba entre ellos alguna cara conocida, sin embargo, mi búsqueda no tuvo resultado positivo. Uno de los oficiales de Carabineros me preguntó si venía a alguna reunión o si me podía ayudar en algo. Mayor fue la sorpresa para él cuando le contesté que formaría parte del curso de oficial graduado en ciencias policiales 2013; recuerdo que a los pocos minutos me encontré rodeado de oficiales de Carabineros muy confundidos con la noticia, ya que por primera vez a este curso asistía un oficial de la Armada. Después de contestar varias preguntas hechas por los oficiales que serían mis compañeros de curso y amigos, personalmente, me fueron dando de a uno la bienvenida.

Luego de una pequeña pero significativa ceremonia, fuimos recibidos en el Patio de Honor de la Academia de Ciencias Policiales, por su Director Coronel de Carabineros Rafael ROJAS Agurto. Sesenta y dos alumnos

conformábamos el curso 2012, compuesto por oficiales de Carabineros de Chile, de la Policía Nacional de Colombia, de la Policía de la República China, de la Policía Nacional del Ecuador, de la Policía de Panamá y un oficial de la Armada de Chile, siendo el único oficial extrainstitucional de Chile invitado. De esta forma se daba inicio al año académico y, en lo particular, a un nuevo y gran desafío profesional y personal.

Con el correr de los días y ya en las primeras clases, empezamos a notar que el año académico no sería fácil y las exigencias especialmente en las asignaturas de la cátedra de Derecho, nos demandarían largas jornadas de estudio y de lectura; otras ligadas a las ciencias policiales, me permitirían conocer nuevos y enriquecedores aspectos del quehacer de Carabineros de Chile.

Debo reconocer, que en un principio no fue fácil internalizar los contenidos impartidos en las aulas y es así como en muchas ocasiones debí dedicar tiempo considerable en el estudio a mayor profundidad de las materias ligadas a los aspectos legales y al marco jurídico, temas que mis compañeros de curso, dada su mayor experiencia policial, ya conocían. Esas conductas de entrada que respaldan el quehacer policial, se constituirían en la base necesaria para enfrentar con éxito las restantes asignaturas que se vendrían por la proa.

El prestigioso cuerpo de Profesores de la Academia de Ciencias Policiales, está conformado por profesores con una vasta trayectoria ya sea en las Ciencias Jurídicas, como en el quehacer propio de la función policial. Es así como el plantel cuenta con profesores de renombre a nivel Nacional en el ámbito del Derecho, por mencionar algunos de ellos como los Abogados José Luis CEA Egaña, Decano de la Academia, José Miguel OTERO Lathrop, Hugo DOLMETSCH, Miguel SCHWEITZER, Patricio MUÑOZ, Guillermo PIEDRABUENA, entre otros. En las asignaturas relacionadas al trabajo policial, conforman este cuerpo de profesores Oficiales de Carabineros con una importante trayectoria profesional, tanto en servicio activo como en condición de retiro, como son los Generales Rodolfo STANGE, Eduardo GORDON, René MOYA, Flavio ECHEVERRÍA y Jaime GIACOMOZZI, entre otros.

Con este prestigioso cuadro de profesores y con un grupo de selectos Oficiales de Carabineros y de las policías de naciones hermanas, se daba inicio al año académico 2012, año que estaría marcado por inolvidables experiencias profesionales, intensas jornadas de clases y estudios, trabajo en equipo, seminarios, pruebas y visitas profesionales que aportarían día a día a la formación académica necesaria y personal de los futuros Oficiales Graduados en Ciencias Policiales. Todo esto en las aulas de una antigua casona ubicada en el sector Los Dominicos de la Comuna de Las Condes, específicamente en Avda. Charles Hamilton, en un marco de tranquilidad propicia para el estudio y la investigación científica, teniendo como entorno un ambiente natural y de extraordinaria belleza.



Academia de Ciencias Policiales.

ACTIVIDADES EXTRA PROGRAMÁTICAS

Junto con las actividades académicas, durante el año se efectuó un sinnúmero de actividades extraprogramáticas, que tenían como finalidad, no solamente reforzar la formación académica de los oficiales alumnos, sino que también reforzar los aspectos culturales, sociales y de camaradería. Dentro de este marco, tuvimos la oportunidad de asistir a diferentes conferencias en la Academia de Estudios Políticos Estratégico (ANEPE), encuentros culturales en el Teatro de la Escuela de Carabineros, como también reuniones sociales de camaradería. Dentro de estas actividades, destacó la visita al complejo Punta Ángeles

de las Direcciones Técnicas Marítimas de la Armada, en donde los oficiales pudieron conocer las funciones de la Autoridad Marítima y, principalmente, los aspectos que enmarcan su quehacer policial. En la oportunidad fuimos recibidos por el Sr. Director de Seguridad y Operaciones Marítima Contralmirante LT Don Iván VALENZUELA Bosne, haciendo un completo recorrido por el complejo, visita que incluyó un ejercicio demostrativo de irrupción por parte del Grupo de Respuesta Inmediata (GRI), navegación a bordo de la LSG Valparaíso y un almuerzo de camaradería en el club Naval de Valparaíso.

El curso de Oficial Graduado en Ciencias Policiales, durante visita a las Direcciones Técnicas.



CEREMONIAS DE TÉRMINO DE CURSO

Habiendo transcurrido un año académico, en el que los oficiales alumnos de la promoción 2012 de la ACIPOL, habíamos logrado adquirir los conocimientos impartidos en la Academia, no exento de una importante cuota de sacrificio personal, y luego de aprobar las correspondientes asignaturas y trabajo de titulación, nos fue entregado el título profesional de “Oficial Graduado en Ciencias Policiales” y el grado académico de “Licenciado en Administración Superior de Seguridad Pública” y en una solemne ceremonia, realizada el 13 de diciembre, en compañía de nuestros familiares, nos fue impuesta la pichoa de Oficial Graduado en Ciencias Policiales y la condecoración de la Academia de Ciencias Policiales.



T1 LT Sr. R. CUNEO L. junto al General Director de Carabineros Don Gustavo GONZÁLEZ Jure y al Comandante de la Base Metropolitana CN Sr. Gustavo AIMONE, durante ceremonia de graduación.

Posteriormente, participamos en las ceremonias de premiación, graduación el 14 de diciembre y recepción en el Palacio de la Moneda el 19 de diciembre. A estas ceremonias asistieron representantes de las instituciones de las Fuerzas Armadas y de Orden, autoridades de Gobierno y del poder Judicial, siendo presididas por el General Director de Carabineros Don Gustavo GONZÁLEZ Jure, por Sr. Fiscal Nacional Don Sabas CHAHUÁN Sarrás y por S.E. el Presidente de la República Don Sebastián PIÑERA Echeñique, respectivamente.

Durante la ceremonia de graduación, tuve la oportunidad de recibir el premio “División Carabineros de Chile” otorgado por la Subsecretaría de Prevención del Delito, por haber obtenido el primer lugar académico entre los oficiales alumnos invitados al curso, tanto nacionales como extranjeros.

APORTES DEL CURSO A LA INSTITUCIÓN

La posibilidad que nos ha brindado Carabineros de Chile al hacer extensiva la invitación para participar en el curso de Oficial Graduado en Ciencias Policiales, es una gran oportunidad para la Armada de Chile, y en especial para los Oficiales Litorales que se desempeñan principalmente en el área de Operaciones Marítimas, considerando que dicho curso entrega las herramientas necesarias para poder conducir operaciones policiales conforme con lo establecido en la Ley, y cuyo correcto cumplimiento tendrá como resultado final una efectiva persecución penal de aquellas faltas, simples delitos y crímenes, que se cometan en la Jurisdicción de la Autoridad Marítima, aportando de esta forma al combate a la delincuencia y al resguardo y cumplimiento del Estado de Derecho de nuestro país.

Ejercer la Policía Marítima en nuestra jurisdicción, es parte de nuestros principales roles como Autoridad Marítima, siendo éste el motivo por el cual es necesario una mayor y mejor capacitación en las ciencias jurídicas, las que dada su dinámica, exigen a quienes ejercen la función policial, estar en constante capacitación y estudio. En este aspecto, la Academia de Ciencias Policiales nos permite aprender de quienes por excelencia ejercen dicha función, como es Carabineros de Chile, permitiéndonos de esta forma recoger los modelos de trabajo aplicados por dicha Institución, especialmente los que tienen relación con la función policial preventiva.

En otro aspecto y considerando los nuevos escenarios relacionados con el uso de los espacios marítimos y de los puertos del territorio nacional, por organizaciones criminales, dedicadas a perpetrar diferentes tipos de delitos, se hace indispensable el trabajo mancomunado de las policías. El más claro ejemplo de esto, es el Plan Frontera Norte, cuyo principal objetivo es coordinar los esfuerzos de las policías para combatir el tráfico ilícito de

estupefacientes, provenientes de los países productores de clorhidrato de cocaína como los son Bolivia y Perú. Considerando esto último, estimo que la ACIPOL entrega diariamente la oportunidad de intercambiar opiniones y experiencias policiales, permitiendo de esta forma establecer lazos de confianza profesional y personal, lazos que sin duda facilitarán el intercambio de información y cooperación para efectuar operaciones policiales que permitan enfrentar amenazas tan poderosas como lo es, por ejemplo, el narcotráfico.

En lo personal, actualmente me desempeño como Jefe de la División de Policía Marítima, del Departamento de Policía Marítima de la DIRSOMAR, puesto en el que los conocimientos adquiridos en la ACIPOL, han sido una base fundamental para el análisis y generación de nuevos procedimientos Policiales en nuestro ámbito de acción, pudiendo además transmitirlos en un sentido pedagógico al personal de alumnos Litorales de Oficiales y Gente de mar de la Academia Politécnica Naval, establecimiento en que me desempeño como profesor de la asignatura de Policía Marítima.

AGRADECIMIENTOS

Finalmente, quisiera agradecer a mi Institución por haberme dado la oportunidad de participar de este curso, que sin duda ha significado un gran aporte a mi formación profesional como oficial Litoral. Quiero agradecer a Carabineros de Chile y en especial la Academia de Ciencias Policiales, a su Sr. Director Coronel Rafael ROJAS Agurto, a los Oficiales de Planta, a los profesores civiles e Institucionales por haberme brindado un año de incalculable conocimiento profesional y por haberme recibido en sus filas de manera tan cordial y con excelente predisposición y finalmente, a mis compañeros de curso por el incondicional apoyo y amistad que en todo momento me brindaron, haciéndome sentir más que como una visita, como uno más entre sus filas.

ANTECEDENTES DE LA ACADEMIA

La Academia de Ciencias Policiales de Carabineros de Chile (ACIPOL)

El año 1939, bajo la presidencia de Don Pedro Aguirre Cerda y siendo su General Director Don Óscar Reeves Leiva, mediante el D/S 5.914, se creó el Instituto Superior de Carabineros, su objetivo era perfeccionar los conocimientos de los oficiales de la Institución. Las exigencias del servicio, el aumento de los alumnos y diversos actores, hicieron necesario mejorar los procesos de educación del plantel, cambia su nombre y estructura a la actual La Academia de Ciencias Policiales (ACIPOL) como un plantel de estudios superiores de equivalencia universitaria, destinado a promover el perfeccionamiento de oficiales y a la selección de futuros jefes superiores de la Institución, que más tarde tendrán la responsabilidad de su comando y dirección.

Este Centro de Estudios otorga el título de “Oficial Graduado en Ciencias Policiales” y el de “Oficial de Intendencia Contralor”, como asimismo los grados académicos de “Licenciado en Administración Superior de Carabineros” y “Licenciado en Administración Superior de Finanzas Públicas”, respectivamente.

La Academia también desarrolla programas y actividades docentes, orientadas a otorgar los grados académicos de “Magíster en Ciencias Policiales” y “Magíster en Criminología”, a Oficiales Jefes de Orden y Seguridad Graduados y a Oficiales Extranjeros que cuenten con un título profesional o equivalente.

PLAN DE ESTUDIO

TITULO: OFICIAL GRADUADO EN CIENCIAS POLICIALES.

GRADO ACADÉMICO: LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN SUPERIOR DE SEGURIDAD PÚBLICA.

Tiempo para el desarrollo del Diseño Curricular. El tiempo se expresa en horas pedagógicas de 45 minutos cada una. Para su planificación se han considerado 37 semanas de trabajo académico, lo que define un Plan de 1950 horas pedagógicas de clases.

ESTRUCTURA CURRICULAR	1er. Semestre	2do. Semestre	Total Horas Curso
	Hrs. Semanales	Hrs. Semanales	
ÁREA DOCTRINA INSTITUCIONAL	8	46	54
ÁREA CIENCIAS POLICIALES	166	126	292
ÁREA JURÍDICA	168	152	320
ÁREA GESTIÓN ESTRATÉGICA	114	108	222
ÁREA INVESTIGACIÓN	114	108	222
ÁREA EXPRESIÓN Y DESARROLLO MOTOR	76	72	148
ACTIVIDADES COPROGRAMÁTICAS	354	338	692
TOTAL GENERAL	1000	950	1950
PORCENTAJE SEMESTRAL	51,28%	48,72%	100%

El Plan de Estudio considera 37 semanas de trabajo: 19 semanas en el Primer Semestre y 18 en el Segundo Semestre, como asimismo, horas asignadas para la realización de Conferencias, Mesas Redondas y Charlas. El año académico se inicia en el mes de febrero, llegando a su término en el mes de diciembre.

Asignaturas que contempla el curso

Área de Doctrina Institucional:

Taller de Historia Institucional Contemporánea.

Área Ciencias Policiales:

Seguridad Pública I y II, Sociología I y II, Criminología I y II, Inteligencia Policial Estratégica.

Área Jurídica:

Derecho Constitucional I y II, Derecho Administrativo I y II, Derecho Procesal Penal I y II, Derechos Humanos, Derecho Internacional, Justicia Militar.

Gestión Estratégica:

Gestión Estratégica I y II, Evaluación de Proyectos I y II, Gestión de Recursos Logísticos, Gestión de Recursos Financieros.

Área Investigación:

Metodología de Investigación I y II, Estadística I y II.

Área expresión y Desarrollo Motor:

Inglés I y II, Educación Física.

Complementado el plan de estudio anteriormente detallado, durante el año académico se realizan los siguientes Seminarios:

Seminario de Ética Profesional, Seminario de Doctrina Institucional, Seminario de Psicología Social, Seminario de Crimen Organizado, Seminario de Criminalidad Financiera, Seminario Actuación de Carabineros y su vinculación con el Ministerio Público, Seminario Actuación de Carabineros y su vinculación con los Tribunales.

Colaboración: Litoral Sr. Renzo CUNEO Loyola

ESFUERZOS DE COLABORACIÓN VOLUNTARIA DE OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS A BORDO DE BUQUE (VOS)



El área oceánica de responsabilidad internacional de pronósticos de tiempo marítimo asignada a Chile por la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en el océano Pacífico sur, se extiende desde el límite con Perú hasta el polo sur y entre el litoral continental hacia la longitud 120° W, y es denominada meteorológicamente METAREA XV, esta se caracteriza por la escasa información meteorológica disponible en tiempo real, situación que dificulta la previsión del tiempo atmosférico y las condiciones oceanográficas.

Por otra parte, existe una iniciativa internacional denominada buques de observación voluntaria (VOS),

en la que los Servicios Meteorológicos Nacionales reclutan buques que registran a bordo datos meteorológicos y que, a su vez, transmiten a los respectivos centros meteorológicos.

Este programa VOS es una red única y que no se propone alcanzar un tamaño definido, principalmente porque depende del apoyo de las empresas navieras comerciales, que no están a salvo de presiones comerciales y financieras (entre otras: ventas, cambios de rutas y hundimientos). El Programa VOS consiste en flotas nacionales de buques de observación voluntaria, cada una de ellas compuesta de una mezcla de

buques de comercio, investigación, pesca, pasajeros privados y otros.

Es por esta razón, que el Servicio Meteorológico de la Armada desde hace más de diez años, ha estado solicitando a los Capitanes de las naves mercantes de carga y pasajeros, comandantes de buques y Patrones de pesca industrial o deportistas náuticos, que envíen sus observaciones meteorológicas durante la navegación, a través del correo electrónico o teléfono satelital, utilizando la red de radio estaciones marítimas costeras y teléfonos celulares, a los respectivos centros meteorológicos marítimos, dependientes de las Gobernaciones Marítimas.

El requerimiento fue incluido inicialmente en los mensajes de seguridad emitidos regularmente por comunicación satelital, por mensajes radiales, como parte de la emisión de cartas vía radiofacésimil, mediante su publicación en páginas web institucionales y mediante la distribución de dípticos informativos de horarios, frecuencias y simbología sinóptica, además de la entrega directa de carpetas con información meteorológica o durante una breve entrevista efectuada a bordo al zarpe o a la recalada de las naves en los puertos de Talcahuano y San Vicente, especialmente de aquellas que efectúan tráfico marítimo internacional o pesca de altura.

Esta última modalidad (similar a la utilizada con los pilotos en los aeropuertos) ha demostrado ser la de mayor éxito y de esta manera, el Centro Meteorológico de la Gobernación Marítima de Talcahuano, recibió en tres años más de 1.500 informes, provenientes desde buques nacionales y extranjeros, mercantes, pesqueros y navales.

El incorporar esta valiosa información en los análisis sinópticos de superficie, ayuda a mejorar la confiabilidad de los informes de tiempo marítimo, avisos de mal tiempo, cartas de superficie y pronóstico de viento y olas. La mayor cantidad de los reportes corresponden a los Pesqueros de Alta Mar: Líder, Libas, Vesterveg, Lonco y Guanaye II, de la empresa



pesquera South Pacific Korp S.A. (SPK), con varios centenares de datos en período invernal, mientras operan desde el Puerto de Coronel en la VIII región del Bío Bío, hasta unas 650 millas náuticas de la costa (1200 Km).

Otra importante fuente de información han sido naves de la Marina Mercante que efectúan tráfico internacional: Titán, Tupungato, Daio Creación y HS Elektra, además de los buques de la Armada con observaciones registradas durante el tránsito entre puertos nacionales y de los Remolcadores de Alta Mar; Ultramar 1, Tumbes y Mocho, en operaciones de salvataje.

Para generalizar esta práctica e incrementar la cantidad y calidad de los reportes, se ha invitado también a los Prácticos de Puerto y de Canales, junto a los Observadores Científicos Nacionales a sumarse a esta iniciativa, incentivando en Capitanes y Patrones la colaboración voluntaria con datos meteorológicos. Para ello, se recomendó descargar el programa TURBOWIN 45, desarrollado por el Instituto Meteorológico de la Corona de los Países Bajos (K.N.M.I.), por encargo de la Comisión Técnica Mixta de Oceanografía y Meteorología Marina (J.C.O.M.M.) de la O.M.M. y el Comité Oceanográfico Intergubernamental (C.O.I.), así también como la Agencia Meteorológica del Japón, quienes tienen su propio sistema JMA.OBS y también la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera (NOAA) que cuenta con el programa de observación S.E.A.S.

La información más importante que se requiere obtener, no importando si se usa la clave meteorológica "SHIP" o en texto claro, es la siguiente:

- A) Nombre del buque o señal de llamada.
- B) Posición (latitud sur y longitud oeste).
- C) Horario de la observación (si fuera posible, cada 3 o 6 horas a partir de las 00 U.T.C.).
- D) Presión Atmosférica (en hectopascales o milibares).
- E) Dirección e intensidad del viento (en nudos rachas).
- F) Altura de la ola en metros (mar de viento y/o de fondo).
- G) Tiempo presente significativo (lluvia, nieve, niebla, etc.).

La colaboración internacional resulta clave y es así como la Sección de Pronósticos Marinos de la Agencia Meteorológica Europea ESURFMAR, ha desarrollado herramientas de control de calidad de las observaciones recibidas y permite hacerle un completo seguimiento a aquellos buques que emiten tan valiosa información, así como para preparar una visita de cortesía a bordo de las naves que hayan dejado de hacerlo.

Esta es la tarea de los Agentes Meteorológicos de Puerto (PMO), que empieza por contactar a los buques de cualquier nacionalidad y requerir su participación, que va en su directo beneficio, al mejorar la disponibilidad de datos en alta mar, pudiendo además asesorar a los Capitanes y Patrones respecto de las condiciones esperadas durante su navegación y estadía en puerto, junto con calibrar sus instrumentos de registro y efectuar instrucción a los observadores.

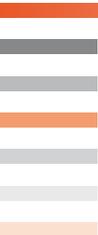
Asimismo, deben coordinar el reclutamiento de buques nacionales, para que participen también en

otros programas de observación voluntaria, tales como Series de Alta Calidad VOS.Clim., Buques Oceanográficos de Oportunidad S.O.O.P., Radio-sondeo Atmosférico Automatizado A.S.A.P., y apoyo logístico para el despliegue de boyas D.B.C.P. y otros programas.



Otra línea de acción es contactar directamente a las Agencias Marítimas, Empresas Navieras y Pesqueras o deportistas náuticos que operen en alta mar, mediante la realización de talleres, seminarios y encuentros internacionales, como el presentado en el XXIX Congreso de Ciencias del Mar y I Congreso de Oceanografía Física, Meteorología y Clima, desarrollados en la ciudad de Concepción durante el año 2009 y en talleres de Meteorología Marina para personal naval y marítimo, en Talcahuano y Valparaíso.

Dentro de las actividades relacionadas con este tema, el Servicio Meteorológico de la Armada de Chile fue invitado por la JCOMM y la NOAA a participar en el "IV International PMO Work-Shop", desarrollado en Orlando-Florida en diciembre de 2010 y, durante el año 2011, se le nombró como punto focal de contacto nacional, efectuando las primeras pruebas con el apoyo del BE Esmeralda. El año 2012 se designaron los Agentes Meteorológicos de Puerto en Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas, además de proceder al reclutamiento formal de los buques, visitas de cortesía y encuestas de calidad de servicios; mientras que el 2013 se abre una nueva oficina en Iquique y para el mes de junio



2014, coincidiendo con los 50 años de la creación del Servicio Meteorológico de la Armada, se desarrollará en Valparaíso el “V Taller Internacional de Agentes Meteorológicos de Puerto”

Habitualmente, visitan nuestras costas naves de investigación científica, antárticas, buques frigoríficos, graneleros, porta-contenedores y transporte de vehículos, de Compañías de Navegación Internacionales Japonesas, Norteamericanas, Alemanas, entre otras, algunas de las cuales cooperan activamente con el envío de reportes acerca del estado del tiempo hacia la Organización Meteorológica Mundial (OMM) a través de sus respectivos Servicios Meteorológicos Nacionales (BOM, JMA, KNMI, Meteo-France, Met-Office, NOAA, Wetter-Dienst, etc.); incluso hay datos obtenidos desde los cruceros de lujo que transportan pasajeros, como los de Holland America Line (HAL) y se puede también acceder a las imágenes tomadas desde el puente de mando de los buques de la línea Princess Cruises.

Actualmente, el Programa Nacional de Buques de Observación Voluntaria (VOS-CL) se encuentra integrado por el Buque Escuela “Esmeralda” (CCES), que durante sus “Cruceros de Instrucción” cubre rutas internacionalmente conocidas y cuyos reportes del estado del tiempo son posible seguirlos a través del portal web www.sailwx.info, mientras que su posición aparece en www.marinetraffic.com, bajo el sistema de identificación automático (AIS). Así también, como una forma de aprovechar su efectiva participación y mantener el intercambio de informaciones, se coordinó la visita al buque de los respectivos Agentes Meteorológicos de Puerto locales en: San Diego (California), Vancouver (Canadá), Wellington (Nueva Zelanda), Bombay (India), Haifa (Israel) y Guayaquil (Ecuador).

Otros buques Armada formalmente reclutados por el Centro Meteorológico de la Gobernación Marítima de Valparaíso, han sido la Fragata “Almirante Lynch” (CCLY), durante su desplazamiento desde Valparaíso a San Diego, Hawaii, Tahití e Isla de Pascua, para participar en el Ejercicio de Cooperación Internacional de la Cuenca del Pacífico (RIMPAC 2012); la Barcaza

Portahelicópteros “Sargento Aldea” (CCAL), dedicada al transporte de personal y tareas de apoyo humanitario; el Transporte “Aguiles” (CCAQ) y el Rompehielos Almirante Oscar Viel (CCOV), unidades navales que desarrollan las campañas antárticas estivales y que recorren todas las extensas costas de Chile. Sus datos son enviados regularmente al Sistema Mundial de Telecomunicaciones Meteorológicas (GTS), a las casillas de la Dirección Meteorológica de Chile, el Servicio Meteorológico del Ministerio del Medio Ambiente de Canadá y a la Administración Nacional de la Atmósfera y el Océano, a través del correo electrónico satelital.

Como se señala inicialmente, también se cuenta con la activa colaboración de los nueve pesqueros de Alta Mar pertenecientes a la actual empresa ORIZON (ex-SPK), agregándose a los antes nombrados, los pesqueros San José, Don Julio, Don Telésforo y Ventisquero, además de los buques Factoría Unzen y Unión sur (operando en el Paso Drake), junto con los buques de la Armada de Chile, LST Chacabuco, LST Rancagua, BMS Merino, OPV Piloto Pardo, OPV Policarpo Toro y ATF Lautaro, mientras se masifica el uso de los programas TW45, Expedition LT, ZyGrib, entre otras actividades.

Este mes de mayo de 2013, se ha concretado un convenio de colaboración entre la Armada de Chile y la empresa de Transbordadores Austral Broom S.A. (TABSA) para que su flota de barcazas, que recorren los canales australes, envíe regularmente sus datos al Centro Meteorológico de la Gobernación Marítima de Punta Arenas. Esta empresa comenzó en forma piloto a entregar datos el año pasado desde el Ferry “Yagán”, que une Punta Arenas con Puerto Williams. A partir de ahora se sumarán otras cuatro embarcaciones: el Ferry “Cruz Australis”, que conecta Punta Arenas con Porvenir; el Patagonia y Fueguino que unen el cruce primera angostura, y el “Bahía Azul”, que conecta la isla Riesco con río Verde en el canal Fitz Roy.

Para este año, se presentó una postulación al Programa de Donación de Boyas de Deriva (programa para obtención de información meteorológica), patrocinado por el Equipo de Observaciones de Superficie (SOT),



para instalarlas a bordo del Buque Escuela “Esmeralda” y el Buque Científico “Abate Molina”, de tal manera que reporten automáticamente su posición, presión atmosférica y temperatura, durante todo el año y cada una hora, ya sea que estén navegando o se encuentren en puerto.

Finalmente cada mes, a través del Sistema Mundial de Telecomunicaciones Meteorológicas, se distribuye

un promedio superior a 100.000 informes facilitados por más de 2.000 buques, provenientes en su mayoría del hemisferio norte. Esta es una tarea titánica que hemos emprendido como Servicio Meteorológico de la Armada en el hemisferio sur, que esperamos que tenga más frutos en corto tiempo, en donde éste cobra relevancia por su especial geografía y vasto mar, pudiendo así compartir esta valiosa información con el resto de los países y cumplir el compromiso del Convenio SOLAS.

Colaboración: Servicio Meteorológico de la Armada

LOS NUEVOS SIMULADORES DE NAVEGACIÓN



Es reconocida la importancia que tiene la simulación en el entrenamiento de los marinos, los simuladores, al entrar en vigor las enmiendas de Manila al Convenio de Formación (STCW), se han transformado en un instrumento imprescindible para la formación, creación de hábitos, liderazgo, afianzamiento de procedimientos y, finalmente, para el cumplimiento de las competencias exigidas a los oficiales a cargo de la guardia de navegación. Los simuladores también sirven para la investigación y el desarrollo de escenarios cada vez más reales y para la investigación de causas de accidentes marítimos.

El equipo que adquirió la Universidad Andrés Bello, para la carrera de Ingeniería en Marina Mercante,

mención Puente, en la sede Viña del Mar, fue un *"Navi-Trainer Profesional 5000 NTPRO 5000"*, manufacturado por Transas Ltda., e instalado por la empresa *"Naval Radio"*. TRANSAS es uno de los fabricantes más reconocidos mundialmente en dicha área. La sede de Concepción de la Universidad cuenta con un equipo similar.

Las prestaciones del simulador de operaciones de puente, permiten representar maniobras en todo tipo de escenarios ya desarrollados o a desarrollar en un futuro, con un software y un hardware que se integran y permiten la interacción con buques propios, en los 5 puentes de navegación que lo componen y con modelos matemáticos de buques



provenientes de una amplia librería existente o que se desarrollen en el futuro, lo que permite navegar en diferentes áreas reales, es decir llevar a los alumnos a una situación de toma de decisiones en su puesto de trabajo, bajo la supervisión, guía y observaciones de los instructores.

Este equipamiento permitirá a la Escuela de Ingeniería Marítima el entrenamiento, no solamente de los alumnos aspirantes a oficiales de puente, sino además, dictar algunos cursos modelo OMI que requieren de simuladores, en otras palabras, "hacerlos navegar", para entrenar debidamente las situaciones reales y evaluarlos con imparcialidad.

La formación de oficiales de marina mercante adquiere día a día mayor importancia ante el continuo incremento del tonelaje de los nuevos buques mercantes, como así también de los diferentes medios de propulsión que se están empleando. Con los simuladores se logra un

entrenamiento previo de los diferentes tipos de naves que puedan llegar a tripular nuestros oficiales, además de practicarla navegación e ingreso a canales y puertos, capacitando así a los futuros pilotos antes de enfrentarse, realmente, a esas situaciones, pudiendo determinar previamente y en forma fehaciente, la factibilidad de la utilización segura de algún puerto, canal u obra de arte, sin tener que recurrir al antiguo método heurístico de "ensayo y error".

Este equipamiento, de última generación, permite contar con 5 puentes de navegación equipados con instrumentos y publicaciones, en los cuales el escenario se despliega sobre una serie de pantallas que cubren 100° de visibilidad, además de los diversos instrumentos de puente en pantallas más pequeñas, de similares características a los que hay a bordo; por ejemplo el RADAR - APRA y la carta electrónica son las mismas que se instalan a bordo, así se pueden recrear diferentes escenarios de puertos y

canales nacionales y extranjeros además de las vías navegables con exacto realismo, permitiendo de esa forma realizar los ejercicios en una realidad virtual.

Son muchos los efectos reales que pueden lograrse a través del funcionamiento de los diferentes *software* que componen el simulador, solamente a modo de ejemplo:

- Efectos de deriva ocasionados por diferentes fuerzas y direcciones de viento, tanto constante como arrachado.
- Efectos de deriva ocasionados por diferentes direcciones e intensidades de corriente, inclusive las variables de marea.
- Reducir la visibilidad por lluvia, nieve o niebla.
- Utilizar remolcadores en cualquiera de sus tipos de apoyo.
- Efectuar maniobras de "Hombre al agua".
- Efectuar operaciones de búsqueda y salvamento.
- Efectuar operaciones con helicópteros.
- Efectos de rechazo provocados por bancos y veriles.
- "Efecto Squat" y Squat lateral entre buques o buques y muelles.
- Realizar el fondeo de anclas sobre diferentes tipos de fondo, simulando sus reacciones y efectos evolutivos ocasionados.
- Realizar el tendido, virado o lascado de cabos de amarre que reproducen los efectos con total realismo, inclusive su rotura si se supera la carga preestablecida.
- Crear cambios de luminosidad, en tiempos reales, como los ocasionados por crepúsculos matutinos o vespertinos.
- Operar nocturnamente con alcances reales de visibilidad de las señales luminosas.
- Utilizar "binoculares" que permitan el acercamiento de objetos lejanos para su identificación, incluyendo visión infra rojo.
- Tomar demoras y marcaciones para luego colocarlas en la carta de navegación de papel o electrónica y realizar navegaciones costeras.
- Calcular errores de giro y desvíos de compas, utilizando objetos notables fijos en tierra o el sol.
- Moverse dentro del puente mediante la función "ubicación del punto de vista" que permite, entre otras, que el piloto se "desplace" hacia los alerones, amuras, aletas, castillo y toldilla, para controlar una maniobra, pudiendo además dirigir la visión hacia arriba o abajo para apreciar detalles de importancia para la evaluación de los acontecimientos.
- Comunicarse vía VHF con otros buques, puestos de maniobra, VTS o estaciones de tierra.
- Utilizar las cartas electrónicas de la zona donde se navega.
- Cruzarse o adelantarse con otro buque, maniobrado por el instructor desde un puesto de mando distante o, interactuar con los buques operados desde los otros puentes.
- Grabado del ejercicio e impresión de los eventos importantes, para su posterior análisis y estudio de los alumnos y las críticas o aprobación del instructor en una sala de briefing destinada a tal fin.





Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz, frente al simulador de puente.

El equipo simulador de operaciones de puente cumple con los requerimientos exigidos por STCW 95, en su forma enmendada y con las nuevas normas de formación, en este tipo de equipos, previstas por la Organización Marítima Internacional (OMI), asimismo se encuentra certificado por Det Norske Veritas (DNV) y aprobado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR).

Por último, la Universidad adquirió a comienzos del presente año un simulador de operaciones de máquina, también fabricado por "Transas Ltda." y certificado por DNV, el que se encuentra en el proceso de aprobación por DIRECTEMAR y que tiene la capacidad de interconectarse con el simulador de operaciones de puente en el futuro.

**Colaboración: Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz.
Instructor de simulador de navegación.
Universidad Andrés BELLO.**

DESFILANDO BAJO LA LLUVIA



En muchas oportunidades ha llovido los días 21 de mayo o los 18 o 19 de septiembre, fechas de los desfiles de las Fuerzas Armadas en conmemoración a hechos históricos. Este año 2013, la lluvia se adelantó unos días, pero así y todo algo se mojaron las tropas la mañana del sábado 18 de mayo, día de la preparatoria.

Esto me recordó el desfile del 21 de mayo de 1948. La ciudadanía acudía en masa a la plaza Sotomayor a presenciar el juramento de los cadetes de primer año, el desfile en dicha plaza y el posterior paso de las tropas por las calles de Valparaíso donde eran vitoreadas entusiastamente.

El momento del juramento siempre es un acto solemne, cargado de simbolismo y de intensa emoción por el cual han pasado y seguirán pasando las generaciones de hombres y ahora mujeres que ingresan a las Fuerzas Armadas. En aquellos años, era aún más simbólico para los futuros oficiales de la Marina, ya que se hacía frente al monumento que honra y recuerda a nuestros héroes de Iquique,

frente a Prat y sus compañeros de la "Esmeralda", y de la ciudadanía de Valparaíso presente en gran número en la plaza. Los nuevos cadetes habíamos sido preparados con mucho esmero para que todo saliera a la perfección; pero para lo que no estábamos preparados era para que el acto de juramento y desfile se realizara bajo una intensa lluvia.

Entre los "motes" de ese año juraron cuatro que posteriormente serían oficiales del Litoral. Por orden alfabético ellos eran: Peter Black Pérez, Jorge Martín Cubillos, Guillermo Pineda Villarroel y Hellmuth Sievers Czischke.

Ese día llovía "a chuzos", como se dice vulgarmente, pero toda la ceremonia se cumplió tal cual había sido programada. Total "que le hace el agua al pescado". El chapoteo al momento del paso regular era increíble ya que la plaza Sotomayor se había convertido en una verdadera laguna.

Así, totalmente mojados, llegamos de regreso a la Escuela, donde una buena ducha con agua helada

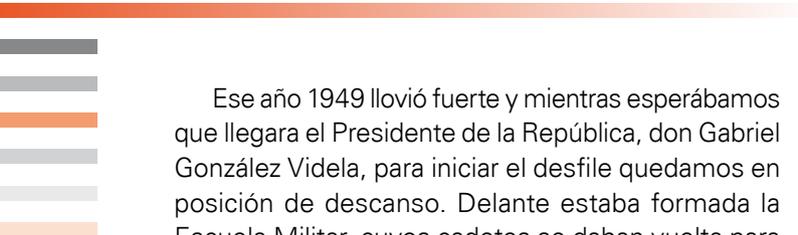


nos reconfortó. Tal vez nos dieron algo caliente para tomar, en todo caso no lo recuerdo pero, aparentemente, nadie se enfermó. En todo caso el franco nos compensó la mojada.

Si bien al año siguiente no llovió para el 21 de mayo, hubo una intensa lluvia para el desfile del 19 de septiembre. En aquellos años, tanto los cadetes como el personal de marinería que participaba en el desfile viajaban en tren a Santiago. Desde la estación Mapocho, los cadetes navales marchábamos por las calles de Santiago hasta la Escuela Militar. Allí almorzábamos para luego dirigirnos a la elipse, ubicada en las cercanías de dicha escuela, para el desfile en honor a las Glorias del Ejército.

Al iniciar el recorrido desde la Estación Mapocho iba encabezando el desfile la Escuela Naval, que era recibida con entusiasmo por el público, pero nunca con la algarabía con la cual saludaban a la tropa. La gente corría hacia ellos gritando “llegaron los marinos” y los aplaudían a rabiar. No faltó la ocasión en que algunas damitas entusiastas “secuestraran” a alguno de los cadetes más chicos. No sé si también ocurrió algo similar con los marineros. Pero es muy probable que también haya ocurrido.





Ese año 1949 llovió fuerte y mientras esperábamos que llegara el Presidente de la República, don Gabriel González Videla, para iniciar el desfile quedamos en posición de descanso. Delante estaba formada la Escuela Militar, cuyos cadetes se daban vuelta para mirarnos, nos señalaban y se reían. En un primer momento no sabíamos la causa de su hilaridad, pero luego nos dimos cuenta que los motivaba para ello. Resulta que como estábamos tan mojados se nos traslucían los calzoncillos a través de los pantalones blancos, ya que nuestras cortas chaquetas de equipar no cubren esas partes de la anatomía. Y en esas condiciones tuvimos que desfilar, lo cual como siempre se cumplió con orgullo.

De regreso en la Escuela Militar, después de la correspondiente ducha, los cadetes militares nos prestaron ropa seca. No faltaron los navales que se vistieron con uniformes militares, lo que molestó a nuestro Comandante, quien ordenó que todos debíamos vestirnos con nuestras propias ropas, no importando que estuvieran mojadas. Y así fue, órdenes son órdenes.

Los trenes en que viajábamos eran considerados servicios especiales, por lo que no tenían itinerario. En la mañana, en el viaje hacia Santiago, partíamos desde Valparaíso antes de los horarios normales, por lo que teníamos vía libre, no así al regreso. En la estación Mapocho nos tocaban largas horas de espera hasta que armaban el convoy y podíamos finalmente subir al tren, para seguir esperando hasta que nos dieran la partida. En dicha ocasión fue tremendamente desagradable ya que, con la ropa todavía mojada, estábamos pasando bastante frío parados en el andén esperando al tren.

No recuerdo la hora en que llegamos de regreso a Valparaíso, lo que sí tengo claro es que me dormí y que

al despertar hasta la chaquetilla se había secado con el calor del cuerpo. Y lo que hace la juventud: no me resfrié.

Desde la estación Puerto hasta la plaza Aduana se marchaba con la banda tocando a tope, despertando a toda la gente. Muchas personas se asomaban a las ventanas viéndonos pasar. Pero no se escuchaban aplausos y de haber habido garabatos los decían en voz baja o no se escuchaban por la música marcial.

En 1950 volvimos a tener un 21 de mayo lluvioso, pero no recuerdo nada en especial por lo que pienso que no debe haber sido muy intensa. Tal vez fue solamente una "mojadita", sin mayores consecuencias.

El 19 de septiembre de 1951 nuevamente llovió en Santiago. En dicha ocasión, la lluvia fue moderada pero la elipse era un barrial. Si bien nos mojamos muy poco nos embarramos bastante. Daba gusto ver como salpicaba el barro en todas direcciones. Durante el paso regular pisábamos el suelo con más fuerza de lo normal para levantar el máximo de barro y manchar lo más arriba posible los pantalones de los cadetes de las filas de más adelante. Terminado el desfile nos reíamos y comparábamos hasta donde había salpicado el barro. Creo que debe haber sido muy difícil lavar esos pantalones blancos ya que el barro no era barro limpio, estaba mezclado con aceite y quizás con que otras cosas.

Más de alguno de ustedes, amables lectores, estará recordando episodios similares de desfiles "mojados" y quizás "nevados", especialmente aquellos que cumplieron destinaciones en regiones sureñas. Pero habrá también aquellos que les hubiera gustado que les lloviera o que hiciera un poco de frío mientras se "asaban" en momentos similares ya fuera en Santiago (que también me tocó) u otros lugares a lo largo de nuestra loca geografía.



Todos los que hemos servido en la Armada hemos desfilado, ya sea aquí en la Patria o en el extranjero, por lo que no hay ninguna duda que habrían muchas anécdotas que contar; yo tendría varias más, pero por ahora es suficiente ya que le tocaba el turno a las “mojadas”.

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

HISTORIAL DE LA ESCUELA LITORAL Y FAROS

Ante una revista dispuesta por el Director de la Academia Politécnica Naval y encontrándome como Comandante de la 1° Compañía en el Campus Jaime Charles, en el año 2011, me correspondió disponer el ordenamiento de todos los pañoles asignados a los cursos de especialidad de Litoral. Fue en esta instancia cuando fui informado de que en uno de los antiguos y viejos pañoles, ubicado en unos de los celulares (galpón), había material vetusto, pero que antes de incinerarlo sería conveniente revisar.

Tamaño sorpresa fue que una vez que me presenté en el lugar, pude apreciar que eran unos libros muy antiguos y de tapas azules, que se mimetizaban con el polvo y el resto de los archivos y cajas deterioradas. Al limpiarlos, pude darme cuenta que se trataba del historial de la Escuela de Litoral y Faros, que por motivos que desconozco, o seguramente por el traslado hace años atrás de esta Escuela, fueron a parar a un pañol de excluidos del Campus Jaime Charles.

Como se trataba de una publicación con un sentido histórico, quise rescatar a grandes rasgos sus principales hitos, básicamente relacionada con la creación, la cual paso a detallar en forma textual a continuación:



La Escuela de Litoral y Faros (ESLIF) fue creada por resolución CJA Conf. N° 3800/1 varios, con fecha 30 de septiembre de 1986.

La Escuela tiene por finalidad proporcionar y difundir apropiadamente, a nivel interno institucional, un conocimiento amplio y objetivo de las características y funciones que tendrá dicho establecimiento educacional, siendo su único fin formar íntegramente especialista del Litoral y Señalización Marítima, capaces de asumir eficientemente los requerimientos que plantea la realidad institucional y los compromisos contraídos internacionalmente, para el cumplimiento de una serie de normas y recomendaciones emanadas de convenios internacionales, ratificados por el Gobierno de Chile y que, fundamentalmente, se refieren a la Seguridad de la Navegación y de la Vida Humana en el Mar, y a la Protección del Medio Ambiente Marino.

La primera dotación de oficiales de planta de la Escuela fue la siguiente:

Director : CN LT Sr. José M. Del CAMPO Reyes (Q.E.P.D.)

Subdirector : CF LT Sr. Emilio LEÓN Hoffmann

Jefe Oficial de Seguridad : T1 LT Sr. Eduardo OLEA Peña

Jefe Depto. Instrucción : T1 LT Sr. Nilton DURÁN Salas

Jefe de Estudios Área Faros : T1 LT Sr. Waldemar HOFMANN Mardones (Q.E.P.D.)

Jefe de Estudio Área Litoral : T1 LT Sr. Ricardo BÖKE Friederichs



Oficiales de Planta Año 1987.

Con fecha 26 de enero de 1987, conjuntamente con la inauguración de la escuela se dio inicio por primera vez en las nuevas dependencias a las actividades docentes del año.

Los siguientes fueron los cursos realizados, con indicación del número de alumnos

Oficiales

Curso Especialidad Litoral	7 alumnos
Curso Extraordinario Especialidad Litoral	6 alumnos
Curso Aplicación Guardiamarina Litoral	5 alumnos
Curso Capitanes Lanchas Patrulleras	7 alumnos



Curso Buceo Guardiamarina Año 1987.

Gente de Mar

Curso Especialidad Litoral 1	19 alumnos
Curso Especialidad Litoral 2	23 alumnos
Curso Especialidad Faros	9 alumnos
Curso Grumetes afectos a Faro	10 alumnos
Curso Perfeccionamiento Litoral	17 alumnos
Curso Perfeccionamiento Faros	7 alumnos



Curso de Especialidad Año 1987.

MISIÓN DE LA ESCUELA

La escuela tendrá como misión desarrollar las actividades educacionales en el campo de la docencia e investigaciones general, a fin de especializar al personal de Oficiales y Gente de Mar Litoral y Faros; capacitar para un desempeño técnico profesional, militar y ético, con el propósito de cumplir con las responsabilidades institucionales.

DEPENDENCIAS DE LA ESCUELA

La escuela tiene una dependencia educacional subordinada a la Dirección de Instrucción de la Armada para fines de orientación y desarrollo de sus actividades docentes. En lo administrativo, depende de la Dirección General del Territorio Marítimo y en lo guarnicional de la Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval.



Inicio de actividades año 1987.



Actividades Deportivas año 1988.

EN LA ACTUALIDAD...

Existen 42 oficiales cursando especialidad Litoral entre 4° y 5° año en la Academia Politécnica Naval (Campus Jaime Charles) y 38 grumetes realizando su curso de especialidad de Litoral y de Faros en forma independiente, sumado al curso de Especialidad Complementaria que se le imparte a 84 Marineros especialistas.

Finalmente fueron rescatados 4 Tomos de historial perteneciente a la antigua Escuela de Litoral y Faros (ESLIF), los que fueron entregados al Señor Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente, para que fueran depositados en el archivo histórico ubicado en dependencias de esa Repartición.



Entrega Pabellón de Combate por la II.MM. de Quilpué año 1989.

Colaboración:
Litoral Sr. Germán LLANOS Silva

VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS)



Vista exterior de VTS de Quintero.

El dispositivo de gestión de tráfico de buques o VTS (Vessel Traffic Service) es una ayuda a la navegación que posee relación directa con la Misión de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, abarcando aspectos de seguridad de la navegación de la nave, de la salvaguarda de la vida humana en el mar, de la prevención de la contaminación y la preservación del medio ambiente acuático entre otras.

Las estaciones de VTS se instalan, de preferencia, en bahías donde se albergan puertos o en lugares cuya densidad de tráfico hace necesaria su instalación, para mitigar riesgos que podrían impedir el tráfico normal de naves.

Estas estaciones de VTS prestan un servicio de ayuda a la navegación, considerando la difusión de informaciones que podrían afectar la derrota de la nave cuando maniobra en lugares restringidos. Las informaciones que se difunden son, especialmente, importantes cuando se presentan dificultades para la navegación por motivos meteorológicos, fallas mecánicas, desastres naturales, etc.

Desde la perspectiva de los componentes de un VTS, es importante considerar que existe una gran diversidad de equipos que son posibles de integrar en este sistema, donde se pueden mencionar, entre otros, los siguientes:

1. Radares de Banda X y/o Banda S, dependiendo de las condiciones geográficas de operación que permiten detectar los blancos sujetos a control.
2. Equipamiento de identificación automática de naves o AIS (por su sigla en inglés Automatic Identification System), ya sean del tipo Estaciones Base o estaciones receptoras.
3. Sistemas optrónicos, con distintas prestaciones que combinen las necesidades del trabajo que van a realizar, cámaras térmicas y cámaras CCTV que mejor se adapten a cada situación.
4. Equipamiento de Meteorología que permite discernir las condiciones en tiempo real para ayudar a la toma de decisiones que afecten la seguridad marítima en el área local.
5. Sistemas de Radiocomunicaciones para permitir la comunicación tierra nave y viceversa, asegurando una comunicación fluida entre los participantes.
6. Sistema integrador de sensores que permite relacionar la información proporcionada por

los distintos sensores y desplegarla en forma conjunta sobre cartografía digital, entregando un panorama de superficie en tiempo real de su área de responsabilidad.

7. Unidad portable para Prácticos (PPU Pilot portable unit), que permite a los prácticos que asesoran al Capitán de la nave contar con una herramienta tecnológica para asegurar una navegación segura de acuerdo a los estándares OMI.

Dentro de las mejoras introducidas en este ámbito, se observó la necesidad de dar a conocer a la comunidad internacional que la Administración Marítima de Chile posee estaciones de VTS que cumplen las recomendaciones IALA. Es por esta razón, que a contar del año 2012, en un trabajo conjunto efectuado con el SHOA, las CAPUERTOS donde funcionan los VTS, DIRSOMAR y TECMAR, se publicaron los VTS de Iquique, Mejillones, Quintero y Valparaíso, que son incluidos en la guía mundial de VTS (<http://www.worldvtsguide.org>), además de las publicaciones náuticas nacionales, constituyéndose en el primer país del cono sur en declarar cuatro estaciones de VTS.



VTS de Quintero con los diferentes equipos del sistema.

Colaboración: Litoral Sr. Marcelo ALBARRÁN Mora

EN LA UNIVERSIDAD AUSTRAL DE CHILE

El año 1994, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante firmó un Convenio de cooperación con la Universidad Austral de Chile, que tiene su sede principal en la ciudad de Valdivia; mediante este acuerdo la Universidad otorgaba un programa especial que permitiría a Oficiales del Litoral egresados de la Escuela Naval, cursar estudios de Ingeniería en Construcción Naval, carrera que hasta hoy día solamente imparte en nuestro país esta Institución de educación superior.

Actualmente y a causa de los cambios académicos propios de un establecimiento educativo, la carrera cambió su nombre al de Ingeniería Naval, incluyendo entre sus menciones de especialización las de Transporte Marítimo, Máquinas Marinas y, por supuesto, Arquitectura Naval, siendo las dos primeras mencionadas aquellas que estudian quienes desean ser Oficiales de la Marina Mercante Nacional, ya sea de cubierta o máquinas, respectivamente.

La Carrera de Ingeniería Naval tiene una duración de cinco años, comenzando con el Bachillerato de Ciencias Básicas, período que consta de 5 semestres y es impartido para todas las carreras ingenieriles de la Universidad Austral, siendo un programa básico de preparación para todos los ingenieros. En ese lapso, se cursan, entre otras, asignaturas matemáticas como Álgebra Lineal, Cálculo, Ecuaciones Diferenciales, Métodos Numéricos; asimismo se estudia Física en sus distintas profundidades, además de Mecánica de Sólidos, de Fluidos, etc.

Una vez finalizado el quinto semestre y habiendo aprobado la totalidad de las asignaturas, se elige una de las tres especializaciones mencionadas anteriormente, con el objeto de continuar con los estudios, pero enfocado a un área en particular. Este nuevo período de especialización tiene una duración de cinco

semestres más, necesarios para completar los cinco años de la carrera, para finalmente graduarse con el título profesional de Ingeniero Naval.

Los Oficiales Litoral que han cursado esta carrera de Ingeniero Naval, se han orientado básicamente al área de Arquitectura Naval, especializándose en la construcción de naves y artefactos navales, con el propósito de dar cumplimiento a las obligaciones emanadas de los convenios marítimos internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), ratificados por el Estado de Chile, que establecen el requerimiento de contar con Inspectores especializados que permitan mantener un control exhaustivo de las naves, tanto de bandera nacional como internacional, en relación a su construcción, mantenimiento, medidas de seguridad, etc.

Asimismo, todos los alumnos, además de la especialización en Arquitectura Naval, pueden optar en forma paralela a una segunda mención (Máquinas Marinas o Transporte Marítimo) que en el caso de los Oficiales Litoral, optan por la de Máquinas Marinas por ser la más apropiada para su futuro desempeño como Inspector.

Desde la fecha de inicio de este convenio, han sido tres los Oficiales del escalafón Litoral que han egresado de la Escuela de Ingeniería Naval, ellos son el C.N. LT Sr. Luis MUÑOZ Vidangossi, el C.F. LT Sr. Jesús GRANDÓN Cancino y el T1° LT Sr. Hans EKDAHL Espinoza, agregándose a ellos el T1° RN Sr. Víctor MARÍN Díaz, quienes han desempeñado sus labores técnicas en distintas Gobernaciones Marítimas del país, específicamente en la Comisión Local de Inspección de Naves, para luego incorporarse al Servicio de Inspecciones Marítimas, perteneciente a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas.

Actualmente, me encuentro estudiando esta carrera estando ya en el tercer año y mi experiencia como

estudiante universitario, siendo Oficial de Marina, es muy enriquecedora no tan solo desde el punto de vista educativo, ya que es necesario mantener relaciones sociales con un mundo académico civil, el cual es muy diferente al conocido tanto en la Escuela Naval como en la Academia Politécnica Naval, principalmente porque los compañeros de curso son civiles, con distintas enseñanzas y provenientes de distintos lugares de Chile, entre otras diferencias.

En cuanto a los profesores, estos no son muy distintos, teniendo como preocupación principal que los alumnos aprendan, exigiendo el máximo compromiso en beneficio de la preparación profesional de cada futuro ingeniero. En lo personal, las condiciones que he enfrentado durante el proceso educativo han sido muy buenas, toda vez que me han permitido encontrar nuevos amigos, crear grupos de trabajo, conocer excelentes profesores y relacionarme con algunos de los Arquitectos Navales más importantes de nuestro país, creando de esta manera una red de contactos que, de seguro, potenciará mi futuro desempeño en cada una de las reparticiones donde deba poner en práctica los conocimientos y experiencias adquiridas.

Uno de los aspectos más anecdóticos que se ha presentado, es la de los llamados movimientos estudiantiles, los que como alumno de una Universidad tradicional he tenido que sortear con algunos inconvenientes, principalmente relacionados con los cambios en planificaciones de asignaturas y sus respectivas pruebas, a causa de marchas, paros y protestas. En cuanto a mi condición de Oficial de Marina, esta no ha tenido ninguna repercusión durante las manifestaciones que tienen un carácter principalmente político, considerando que, por una parte, evito estas demostraciones sociales y, por otro lado, existe algún grado de respeto entre los alumnos.

Sin duda, la capacitación de Oficiales Litoral en áreas fundamentales como la construcción de buques, es un gran aporte para el desarrollo de las tareas propias de la Dirección General del Territorio Marítimo, toda vez que permiten un mayor profesionalismo y conocimiento técnico en el desarrollo de las funciones ejercidas en este ámbito marítimo, otorgando asesoría técnica y mayor eficiencia en el quehacer de la Autoridad Marítima.



Colaboración: Litoral Sr. Jorge DE LA FUENTE Manríquez

LA PRIMERA ALCALDE DE MAR FEMENINA



Sra. Magaly Salinas Montenegro
Alcalde de Mar de Carrizal Bajo.

La primera mujer que accedió al cargo de Alcalde de Mar, llegó a sus tiernos 13 años de edad a la Tercera Región de Atacama, específicamente a la localidad de Carrizal Bajo, en el invierno del año 1959, proveniente de Santiago, debido a la búsqueda de expectativas laborales de su padre, el Sr. Lisandro SALINAS Púas, y llevando una niñez extraordinaria

junto a su familia y la naturaleza que le entregaba la localidad.

Inesperadamente y por motivos del fallecimiento de su madre la Sra. Cupertina MONTENEGRO Morales, quien murió a sus cortos 35 años, la familia SALINAS MONTENEGRO se trasladó a la localidad de Canto de Agua, antiguo mineral de cobre de la década de los años 60, para luego trasladarse a la ciudad de Vallenar, donde haría parte de su niñez, juventud y adultez, para posteriormente dedicarse a guiar y ceñir el camino de sus tres hijos, Vilma, Tatiana y Mauricio.

El año 1976 decide regresar a Carrizal Bajo, con objetivos laborales comerciales, específicamente dedicándose a la venta de chalecos de la Ligua, situación que la hace reencontrarse con los recuerdos de su niñez y con la brisa marina de la mencionada localidad, viviendo allí los siguientes años.

Mientras desarrollaba sus nuevas actividades en esa caleta, decide concursar en una terna para ocupar el cargo de Alcalde de Mar del lugar, respondiendo al llamado de la Autoridad Marítima, efectuado debido al deteriorado estado de salud del Alcalde de Mar de aquellos años.

Finalizado el proceso de selección, el que no estuvo exento de dificultades por ser ella postulante femenina a un puesto históricamente ocupado por un varón, es notificada en la primavera del año 1984 por el entonces Capitán de Puerto de Huasco, Teniente Primero LT Sr. Eduardo OLEA Peña, de la resolución tomada por el Mando superior, de haber sido seleccionada para ocupar el cargo de Alcalde de Mar de Carrizal Bajo, cargo que debió asumir como Alcamar suplente a contar de esa fecha, debido al deteriorado estado de salud del Alcamar titular.



Posteriormente, en el verano de 1988, el contrato como Alcalde de Mar en propiedad de la Sra. Magaly SALINAS se hizo efectivo. Con ese nombramiento, nuestra Alcalde de Mar se convierte en la primera alcalde de mar femenina del país, labor que inicialmente no estuvo alejada de las reticencias de los hombre de mar, que con el transcurrir del tiempo fueron conociendo el carácter, el compromiso de servicio público para con la comunidad y el profesionalismo desplegado por ella para desempeñar el cargo asignado por la Armada de Chile.

Es así que desde su contratación a la fecha, se ha caracterizado por brindar un apoyo constante e incondicional a su Mando, en el ejercicio de las labores propias de la Autoridad Marítima en la caleta de Carrizal Bajo, destacando además, por diferentes cargos sociales que ha desempeñado, como es el caso de Presidenta de la Junta de Vecinos, Presidenta del Centro de Madres y, en la actualidad, Presidenta y representante legal del Comité de agua potable y rural de la localidad.

Además, y dentro de los lineamientos del servicio prestado al país, destaca su importante participación en la desarticulación de la fallida operación de la más

grande internación de armas a territorio nacional, efectuada por el Frente Patriótico Manuel Rodríguez, en el año 1986 en Carrizal Bajo, siendo su aporte de vital importancia para los intereses soberanos de nuestra nación.

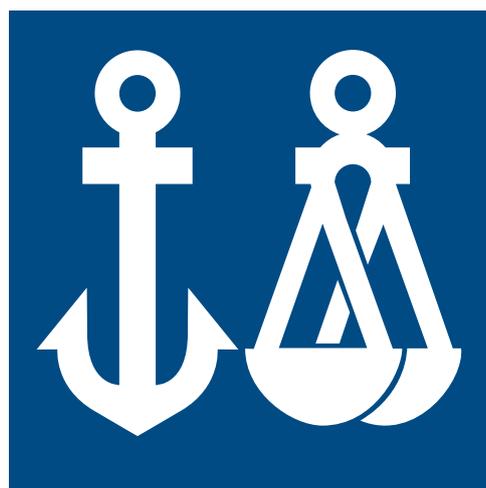
Actualmente, y después de 29 años de servicios ininterrumpidos, continúa desempeñando sus funciones con la misma entrega de servidora pública, notándose en su rostro aguerrido de mujer brava del litoral, que toda el agua bajo la quilla y las millas navegadas en esta aventura, las volvería a enfrentar de la misma forma, sin más pensar que en el amor incondicional a la Patria y a su querida Armada de Chile.

Colaboración: Litoral Sr. Ricardo ASTUDILLO Durán



La Alcalde de Mar Sra. Magaly Salinas M. durante inspección a pescadores.

UNEN FUERZAS PARA HACER HISTORIA



DNV Certification Pty Ltd

**QUALITY
ASSURED
ISO 9001:2000**

Det Norske Veritas (DNV) es una proveedora global de servicios para la gestión de riesgos. Una empresa independiente con el propósito de salvaguardar la vida, la propiedad y el medio ambiente.

El día 20 de diciembre de 2012 se firmó un acuerdo para fusionar a DNV y GL (Germanischer Lloyd). La nueva entidad se llamará Grupo DNV GL y se convertirá en una de las sociedades clasificadoras líderes en el mundo en materia de clasificación de buques y asesoramiento de riesgos en los sectores del petróleo, gas y energías renovables. Igualmente, se encontrará entre los tres organismos de certificación de sistemas de gestión más importantes a nivel mundial.

Según Henrik O. Madsen, CEO del Grupo DNV y quien se convertirá en el CEO de la nueva empresa, *“esta fusión se consolida por motivos estratégicos para enfrentar los desafíos que impone la creciente globalización, los rápidos cambios tecnológicos y la necesidad de alcanzar un desarrollo sustentable. Nuestros clientes se beneficiarán con una mayor oferta de servicios y base de competencia, así como con una de las redes más densas de servicios”*. Por su parte, Erik van der Noordaa, CEO del Grupo GL, *añadió que “la fusión con DNV contribuye al logro de nuestro objetivo de largo plazo de ser reconocidos como una de las empresas de aseguramiento técnico y asesoría más respetadas a nivel mundial”*.

La Fundación DNV será propietaria del 63,5 % de las acciones, mientras que Mayfair SE, dueña de GL, adquirirá el 36,5 %. La nueva empresa estará inscrita y tendrá sede en Noruega.

Leif-Arne Langøy, presidente del Directorio de DNV, señaló que *“para nosotros esta fusión es una eficaz combinación estratégica. Las dos empresas tienen un conjunto de valores comunes y sus fortalezas se*



En la foto el DGTM y MM, Vicealmirante Don Enrique LARRAÑAGA Martín, acompañado a su derecha por Don Henrik O. MADSEN, CEO de DNV, y a su izquierda por el Cofrade Litoral Don Louis LACLABERE Aninat, Country Manager de DNV Chile, Ecuador y Perú.

complementan. Ambas son marcas fuertes, tienen una posición sólida en el mercado y son reconocidas por su alto nivel de calidad e integridad. Entre 1999 - 2000 y posteriormente en 2006, DNV y GL sostuvieron negociaciones dirigidas a lograr una mayor cooperación. Me alegra saber que finalmente llegó el momento correcto”.

Por su parte, Guenter Herz, presidente de Mayfair SE, expresó que *“DNV es el socio predilecto para GL. Además del claro compromiso de DNV con Hamburgo, la decisión de formar esta unión se basa en la complementariedad entre DNV y GL, así como la ambición de ambas empresas de innovar y lograr mayor calidad. Como accionistas con visión a largo plazo, para nosotros esta alianza es la continuación de nuestra exitosa inversión en Germanischer Lloyd”.*

El Grupo DNV GL fortalecerá su posición en varias áreas de especialización, incluido el segmento marítimo y a través de toda la cadena de valor de los sectores del petróleo y gas. El Grupo será uno de los líderes mundiales en servicios de verificación de tuberías e integridad de activos, así como de asesoría y certificación de energía renovable. Además, será una empresa fuerte en el área de los servicios de transmisión y distribución de energía y de verificación y certificación. Para aumentar su oferta de servicios, el Grupo DNV GL se concentrará aún más en la investigación y desarrollo e innovación.

El Grupo DNV GL operará en los segmentos Maritime, Oil & Gas, Energy y Business Assurance. Su sede estará en Høvik, en las cercanías de Oslo, Noruega.

La unidad de negocio Maritime tendrá su sede en Hamburgo, Alemania, manteniendo su compromiso con el “cluster” marítimo noruego. La unidad de Oil & Gas tendrá su sede en Høvik, Noruega, mientras que la de Energy en Arnhem, Holanda, y Business Assurance en Milán, Italia. DNV GL Group estará organizado como una sociedad de responsabilidad limitada noruega (AS). Para la operación se requerirá la aprobación de las autoridades de defensa de la competencia.

Con la unión de estas dos organizaciones internacionales, la nueva empresa se consolidará como uno de los proveedores independientes de servicios técnicos líderes en el mundo, con tecnología de última generación y una sólida capacidad de innovación.

El Country Manager Don Louis LACLABERE Aninat y el Inspector Senior de la Clasificadora de naves DNV Chile, Don Alex SPENCER Cooper, ambos integrantes de la Cofradía, destacaron la gran importancia de esta fusión, por el hecho de que el nuevo Grupo DNV GL tendrá más de 17.000 empleados y una amplia red mundial de oficinas, lo que fortalecerá su posicionamiento para enfrentar una mayor competencia internacional y satisfacer más eficientemente las necesidades de sus clientes.



NOTA DEL EDITOR:

CLUSTER: Puede definirse como “Grupo de empresas e instituciones públicas y privadas, relacionadas en un marco geográfico y sectorial común, que operan en un medio caracterizado por un alto grado de especialización, cuyo objetivo es fomentar la actividad y competencia entre sus miembros”.

**Colaboración: Litoral Sr. Louis LACLABERE Aninat
DNV Chile**

“DÍA DE LA GENTE DE MAR”



Se estima que el 90% del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo, por lo cual se depende de más de 1,5 millones de marinos para el funcionamiento de los buques.

Son muchos los marinos que surcan aguas distantes de sus puertos nacionales, siendo frecuente que la gente de mar y los armadores sean de distintas nacionalidades y que los buques naveguen con un pabellón diferente al de su origen o propietario.

La Organización Marítima Internacional (OMI) decidió en el año 2010 escoger el lema “Año de la Gente de Mar”, para aprovechar la excelente oportunidad de ofrecer un tributo a quienes realizan los trabajos más arduos del sector: los propios marinos. Ello, en virtud a que quienes trabajan en otras esferas del sector toman medidas que repercuten directamente en la vida diaria de tales marinos. Del mismo modo, las presiones extremas a las que ellos se enfrentan, imponen la necesidad de abordar dichas tareas con verdadero interés y preocupación por ellos y sus familias.



Con este propósito se señalaron tres objetivos:

-Mayor sensibilización entre el público en general en cuanto a los servicios indispensables que presta la gente de mar a la sociedad en su conjunto;

-Un claro mensaje a los marinos para reconocer y apreciar sus servicios, que son importantes y que se hace el máximo de esfuerzos para cuidar de ellos y protegerlos cuando las circunstancias de su vida en el mar así lo requieren;

-Esfuerzos redoblados en el ámbito normativo para traducir las palabras a hechos y crear un mundo mejor en el cual la gente de mar pueda ofrecer sus servicios.

De acuerdo a lo manifestado por el Secretario General de la OMI del año 2010, el logro más importante se produjo, sin lugar a dudas, en el mes de junio, al adoptarse en una Conferencia Diplomática importantes enmiendas al convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW según su sigla en inglés)

La conferencia de las partes para las enmiendas a dicho Convenio (STCW), celebrada en Manila (Filipinas) en junio de 2010, en la que participó en representación de la Autoridad Marítima de Chile, el entonces Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante LT Sr. Ricardo Böke Friederichs, acompañado del suscrito en su calidad de Jefe del Departamento de Educación y Titulación Marítima, se acordó establecer el 25 de junio de cada año como el "Día de la Gente de Mar".

De esta forma se pretende realizar un reconocimiento a la inestimable contribución de la gente de mar al comercio internacional y a la economía mundial, cuya labor demanda un gran sacrificio personal y también de sus familias.

En relación a lo anterior, la OMI solicita a los Gobiernos, organizaciones y compañías relacionadas con el transporte marítimo, propietarios de buques y todas las demás partes interesadas, a que fomenten y

celebren ese día de manera adecuada y significativa e informen al respecto, a la Secretaría de la Organización.

Sabido es por todos, que nuestro país tiene establecido como el Día de la Marina Mercante de Chile, el 26 de junio, que tiene su origen cuando en esa fecha del año 1818, el Supremo Gobierno otorgó la primera patente de navegación a una nave chilena dedicada al comercio.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y las Gobernaciones Marítimas a lo largo del país, realizan ceremonias donde se reconoce y distingue a aquellos oficiales y tripulantes que han completado años de embarco efectivo, entregándoles medallas y diplomas.



En este contexto, deseo hacer llegar un saludo y reconocimiento a todos aquellos marinos mercantes chilenos que se encuentran en tierra o embarcados; surcando aguas nacionales o internacionales, trabajando muchas veces lejos de su hogar y seres queridos, quienes con su profesional labor aportan al desarrollo nacional, que se relaciona con la vida de miles de millones de personas en todo el mundo.

Colaboración: Litoral Sr. Arturo MARÍN Villalón

105 AÑOS DE PROGRESO EN VALPARAÍSO



Los inicios de la antigua Oficina Hidrográfica de la Marina de Chile, en 1874, antecesora del actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, fueron de estrechez económica y de espacio, ya que su primera destinación la constituyó una dependencia del Ministerio de Marina en Santiago, desde donde su Director, el Capitán de Fragata Don Francisco Vidal Gormaz, junto a un ayudante, comenzó a impulsar su desarrollo, dando cumplimiento a las múltiples tareas que reglamentariamente se le ordenaron y que con el correr de los primeros años, la hicieron crecer en una proporción tal, obligando a solicitarle al Ministro de Marina, 3 años después de creada, a *“ensanchar el local que ocupa para el próximo año, por ser ya estrecho i mui insuficiente”*.

“Palacio Espejo” en 1924, actual sede del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

Del mismo modo, pronto se hizo notar también como una de las principales necesidades de la Oficina, la de contar con un taller de grabados que se encargase de la confección de cartas y planos, pues los talleres existentes en Valparaíso y Santiago, no aceptaban los trabajos de la Oficina por no convenirles como negocio y, de aceptarlos, los hacían a precios muy elevados. El Comandante Vidal, que había tenido la oportunidad de visitar diversos Servicios Hidrográficos de Europa y los Estados Unidos, durante 1884, hizo presente su inquietud al Gobierno, señalando en un informe, que *“parece que ha llegado el momento de pensar de una manera definitiva en montar un taller de grabado en cobre i litografía, que se encargue de la preparación de las cartas hidrográficas i jeográficas del país, taller que podría estar bajo la supervijilancia de la Oficina”*.

Con la reorganización de la Oficina promulgada por Ley en 1888, se dispuso el establecimiento del Taller de Grabado, para lo cual se adquirió la maquinaria necesaria y se contrataron técnicos gráficos extranjeros, instalándose en diversos locales arrendados durante los siguientes años, en los cuales se dio inicio a la impresión sistemática de las primeras cartas náuticas, boletines y derroteros. Uno de esos locales, ubicado en la calle Ejército, fue atacado la noche del 29 de agosto de 1891, al término de la batalla de Placilla, sufriendo la Oficina graves destrozos y pérdida de valioso material cartográfico, daños que fueron evaluados por su Director, señalando que *“fue asaltada i saqueada la casa que ocupaba el Taller de la Oficina Hidrográfica. Todo el valiosísimo material reunido después de cerca de un año de laborioso trabajo ha sido lastimosamente destrozado: las máquinas e instrumentos fueron despedazados i sustraídos todos los muebles i enseres, empastelando los tipos acabados de distribuir, sin uso alguno todavía”*.

Después de los acontecimientos de la Guerra Civil y la reorganización de la Armada, en 1898 la Oficina se trasladó a Valparaíso, a unas dependencias del antiguo edificio de la Gobernación Marítima, junto al muelle Prat; construcción que sufrió graves daños estructurales el 16 de agosto de 1906, cuando un fuerte terremoto sacudió la ciudad y obligó a

desalojarlo. La Oficina Hidrográfica debió dividirse, instalando sus archivos y sala de ventas en un local particular y las oficinas en los Arsenales de Marina, mientras se hacían esfuerzos por conseguir una propiedad definitiva.

EL PALACIO ESPEJO DE PLAYA ANCHA, ACTUAL SEDE DEL SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA DE CHILE

En la antigua Población Bueras de Playa Ancha, situada entre las actuales avenidas Gran Bretaña y Playa Ancha, por el norte-sur y entre San Pedro y Amunátegui, por el este-oeste; Don Daniel Alberto Espejo Ibáñez, joven y emprendedor comerciante porteño, antiguo empleado de la Aduana de Valparaíso, ex guardiamarina y hombre muy vinculado a la política, adquirió en el año 1899 un paño de terreno a Don Juan Luis Sanfuentes, quien sería Presidente de la República en los siguientes años, en el cual construyó una rica casa-habitación, que por su fastuosidad fue conocida como “Palacio Espejo”.

El palacio Espejo fue construido de frente al mar, como una gran mansión de dos pisos, blanqueado a la cal; con finas maderas y materiales traídos desde el extranjero. De estilo neoclásico, destaca en su entrada una escala de acceso, con columnas corintias adornadas con ricos capiteles, que soportan un balcón volado en el frente. En el interior se aprecia un amplio hall central, con una escala de finas maderas y pisos de parquet, al que rodean salones con paredes adornadas con guirnaldas en cuadro y un fino artesonado en los cielos, en donde se destacan hermosas alegorías de ángeles; canastillos de flores, aves y hojas de roble.

Esta casa fue arrendada y luego vendida al Fisco-Armada, instalándose en ella la Oficina Hidrográfica, en el mes de agosto de 1908, según se comunicó a la comunidad marítima por Boletín de Avisos a los Navegantes N° 33 del 17 de agosto, que señalaba: *“La Oficina Hidrográfica está definitivamente instalada en un edificio blanco de dos pisos, con frente al N i mui visible desde el mar en casi medio horizonte...”* Un nuevo boletín, de fecha 31 de agosto de ese año, ampliaba dicha información, señalando que *“La*

Oficina Hidrográfica se ha trasladado a Playa Ancha, calle 2ª. Norte, cerca de la calle San Pedro”.

Ha sido en esta propiedad que el actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile se ha desarrollado hasta ser lo que actualmente es: un Servicio Cartográfico Nacional de excelencia; asesor y representante del Estado en materias de Hidrografía, Oceanografía, Cartografía, Navegación, Astronomía Náutica, Servicio de la Hora Oficial de Chile y otros temas afines, ante diversos organismos internacionales, cuyos anales registran un constante proceso de modernización y progreso, que podemos resumir en:

En 1915, se anexa a la oficina Hidrográfica, la Estación Horaria que funcionaba en la antigua Escuela Naval.

En 1917, comenzó a funcionar en sus dependencias la Escuela de Navegación, formadora de los primeros Oficiales Especialistas, antecesora del actual Centro de Instrucción, en donde se imparten los cursos de especialidad en Hidrografía y Oceanografía para Oficiales Ingenieros Navales, Categoría “A”, reconocidos internacionalmente por la Federación Internacional de Geómetras (FIG); la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la Asociación Cartográfica Internacional (ICA), formándose en sus aulas Oficiales nacionales y extranjeros. Del mismo modo, las necesidades institucionales han permitido desarrollar cursos de especialidad de Técnicos Hidrógrafos-Oceanógrafos y Artes Gráficas, para gente de mar.

En 1921, la Oficina Hidrográfica participó en la creación del Buró Hidrográfico Internacional con sede en el Principado de Mónaco; organismo técnico que contribuye a la coordinación de las actividades de los servicios hidrográficos nacionales, con el propósito de facilitar que la navegación en el mundo sea más segura, por medio de la estandarización de las cartas y documentos náuticos.

En 1927 se cambia su denominación original por la de Departamento de Navegación e Hidrografía

Durante la realización del Año Geofísico Internacional (1957-1958), al Departamento de Navegación le corresponde representar al país en las conferencias sobre Oceanografía, dando inicio al estudio e investigación sistemática de esta ciencia.



Vista parcial del SHOA.



Antiguos relojes de señal horaria del SHOA, anexados en 1925 a las dependencias actuales.

En 1959, se integra al Sistema Internacional de Alarma de Tsunamis del Pacífico, como representante oficial de Chile. Posteriormente, en el año 1964 se organiza y pone en funcionamiento el Sistema Nacional de Alarma de Maremotos, para monitorear el instrumental que registra las variaciones del nivel del mar, instalado a lo largo de toda la costa chilena, que por efectos de movimientos sísmicos pueden ocasionar tsunamis y que con posterioridad al evento del 27 de febrero de 2010 se ha densificado y modernizado con equipamiento redundante y de alta disponibilidad.

En 1966, el Instituto Hidrográfico es designado autoridad oficial del control y difusión de la Hora Oficial de Chile, poniendo en funcionamiento en 1971, una moderna Estación Horaria con un Reloj Atómico; instrumento electrónico que utiliza el cesio, cuyos átomos presentan una gran estabilidad de oscilación, que permite utilizarlo como patrón primario de tiempo y frecuencia, destinado a controlar las señales horarias de los relojes, con una exactitud equivalente al adelanto o atraso de un segundo cada tres mil años.

El mismo año se crea el Comité Oceanográfico Nacional, bajo la Presidencia del Director del Instituto Hidrográfico, con la finalidad de coordinar los esfuerzos de instituciones y organismos que realizan investigación científica y técnica en el área de las ciencias del mar.

Recientemente, en el año 1992, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada ingresó en la era de la Cartografía Digital, al inaugurar el Sistema Autocarta y posteriormente dar inicio al Proyecto Electrocarta con las primeras etapas de producción de cartografía electrónica. En 1995, utilizando el programa CARIS/GIS 4.2.4 se realizó

la digitalización completa de tres cartas del área del Estrecho de Magallanes y finalmente el año 1997 se inició la producción de cartografía náutica electrónica en formato OHI S-57, la que a contar del 2000 se comenzó a comercializar.

Al cabo de más de un siglo de permanecer en Valparaíso, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, desde las alturas de Playa Ancha se mantiene vigilante las 24 horas del día, los 365 días del año, proporcionando seguridad a la navegación de todas las naves que surcan las aguas territoriales; contribuyendo así al desarrollo institucional y del país.



Colaboración: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

“MEDALLA AL MÉRITO”



El 7 de septiembre de 2012, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se realizó la “recalada” de Aniversario, para conmemorar los 18 años de vida de la Cofradía “Hombres del Litoral”, ocasión en que se procedió a condecorar al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo GONZÁLEZ Robles, con la medalla al mérito “Hombres del Litoral, única condecoración de la Cofradía, cuyo objeto es distinguir a los litorales por su profesionalismo, espíritu de cuerpo y destacada actuación en la Cofradía y a las personas que, por su aporte o actuaciones, hayan comprometido la gratitud de los litorales.

Considerando lo establecido en los Estatutos que rigen el accionar de la Cofradía, y teniendo presente el permanente apoyo que ha brindado el Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles a la especialidad del Litoral durante su desempeño como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y, posteriormente, como Comandante en Jefe de la Armada, el Directorio de la Cofradía, estimó de justicia otorgarle la citada medalla, para lo cual presentó esa propuesta a los litorales en la Asamblea anual de agosto de 2012, la que fue aprobada en forma unánime.

Por lo señalado y para concretar el acuerdo de la Asamblea, se determinó que la entrega de la medalla se realizaría durante la realización del evento más importante y destacado de la Cofradía, como lo es la celebración de su Aniversario.

La ceremonia de condecoración, se realizó luego de la lectura del discurso conmemorativo de la Cofradía, realizado por el Litoral Presidente Don Ramón VELÁSQUEZ D., para lo cual el Litoral Vicepresidente Litoral Sr. Manuel COFRÉ M, procedió a fundamentar los motivos para imponer tal distinción al Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ R. con las siguientes palabras:



Litoral Mayor y Presidente entregando diploma de medalla al mérito al Sr. C. J. A.



Presidente Cofradía impone medalla al mérito al Sr. C. J. A.

"Hoy la "Cofradía Hombres del Litoral" se ha dado cita y se viste de gala para recibir en esta recalada tan solemne a tan ilustres invitados, entre ellos el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles, a quien, por resolución unánime de sus miembros, se le brindará un especial

reconocimiento por el apoyo entregado al servicio público marítimo y, particularmente, a la especialidad del Litoral durante su administración, primero como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y, después, como Comandante en Jefe de la Armada.



Hombres Bravos del Litoral "Caballeros de Océano y de Vida"

En virtud de lo establecido en el Artículo Vigésimo Segundo, del Estatuto de la Cofradía "Hombres del Litoral", se otorga la condecoración medalla al mérito "Hombres del Litoral".



*Al Comandante en Jefe de la Armada
Almirante Don:*

Edmundo González Robles

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

Valparaíso, Chile, a siete días del mes de septiembre de 2012.


Litoral Presidente

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

La Cofradía nace formalmente el 30 de agosto de 1994 y su existencia legal queda establecida mediante Decreto exento del Ministerio de Justicia N° 567, del año 2003, cuyo texto aprueba el respectivo Estatuto de la Cofradía, en el cual, en su artículo vigésimo segundo, contempla la "Medalla al Mérito Hombres del Litoral", que constituye la única condecoración existente en nuestra Organización y, su objeto, es para distinguir a los litorales que, a juicio del Directorio y con acuerdo de la Asamblea en sesión ordinaria o extraordinaria, se hayan hecho acreedores a tal distinción en mérito a su profesionalismo, espíritu de cuerpo y destacada actuación en la Cofradía, o a aquellas personas que, sin ser cofrades, hayan comprometido la gratitud de la Cofradía.

La expresión empírica que da semblanza al diseño de la "Medalla al Mérito Hombres del Litoral" es: Meritorius ad Identitatis Nostrum (galardón a nuestra identidad) y su heráldica radica en tres piezas superpuestas en relieve, las que son:

- en su primer nivel, corona de laureles de bronce envejecido: como símbolo al reconocimiento de honrar con honor a quien recibe la alta distinción de la condecoración
- en su segundo nivel, cruz de malta de bronce envejecido y repujado: resalta el mérito de la actuación destacada que prestigia a la Cofradía y a quien compromete su gratitud
- en su tercer nivel la insignia de la Cofradía, cuya figura central es el anclote, la estrella plateada y el cóndor: corresponde, históricamente, al que fuera el primer distintivo conocido de los servicios de la Dirección General del Territorio Marítimo de antaño. Esto simboliza, vigorosamente, el emblema de la identidad del hombre del Litoral que lo conforman, siempre vigente, su espíritu solidario, su vocación de servicio público y su tradición que, a través de ciento sesenta y cuatro años de existencia, han forjado la historia del Servicio del Litoral.
- circunda la figura central de la insignia la corona dorada: que da esplendor al honor de la identidad
- el fondo de la insignia es bicolor: uno el azul, como expresión del mar solidario sobre el cual se reconoce la ruta de unión espiritual y profesional de la Cofradía que contempla su código de honor; el otro, el celeste cielo, que ensalza la visión de los hombres de la costa hacia su horizonte generoso de vigilar y proteger la vida humana en el mar.
- el bronce envejecido, semblanza propia de una Cofradía: elogia el vigor de la permanencia en el tiempo de los valores de la tradición y de la historia lo cual, nuestra Organización ha

hecho depositaria en su código de honor y deja, al deber de los litorales su cumplimiento y respeto.

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

No me detendré en destacar los logros brillantes de la carrera naval de nuestro honorable Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles, iniciada hace 41 años al entrar a la Escuela Naval, como cadete de primer año, porque ello se puede resumir en que ha sido de excelencia, ocupando relevantes cargos y mandos administrativos, operativos y académicos, en tierra y a bordo de diversas unidades navales, lo cual se ve reflejado en el actual mando que desempeña como Comandante en Jefe de la Armada.

Sin embargo y no obstante lo anterior, cabe señalar y destacar que durante su cometido como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y como Comandante en Jefe de la Armada desarrolló y ha llevado a cabo una política de crecimiento y difusión del Servicio, dando a conocer el quehacer profesional y afianzando la presencia de DIRECTEMAR a nivel Institucional, Nacional e Internacional.

El esfuerzo personal desplegado con personeros de gobierno, servicios públicos, usuarios privados e internamente en la propia Armada, para dar a conocer la excelencia y calidad del personal litoral ha sido constante y comprometido, todo lo cual, junto a sus cualidades personales de sencillez, compromiso y cercano a la gente lo hacen digno de un gran encomio.

A lo anterior y, puntualmente y entre muchas otras iniciativas, hay que reconocer que durante su gestión se integró, a DIRECTEMAR, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, se puso en operaciones el grupo de nadadores de rescate, reconocido internacionalmente y se consolidó con el grado de Contralmirante la Dirección de Intereses Marítimos y de Medio Ambiente Acuático. En cuanto a nosotros los litorales de la Cofradía, nos ha brindado

un reconocimiento y apoyo constante en nuestras iniciativas y actividades, entregándonos siempre, afablemente, sus consideraciones de amistad.

Basado en los antecedentes anteriores e interpretando una especie de trilogía formal y tangible en: los estatutos de la Cofradía, diseño y heráldica de la medalla y en los méritos reconocidos a quien se le otorga, el Directorio de la Cofradía acordó en pleno considerar, que las meritorias y exigentes premisas se daban, dignamente, en la persona del Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles y, en tal virtud, en la 18ª Asamblea de los Litorales realizada el 10 de agosto pasado, se sometió a consideración dicho punto, aprobándose por unanimidad condecorar con la "Medalla al Mérito Hombres del Litoral" al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don Edmundo GONZÁLEZ Robles.

En mérito a lo resuelto y en conformidad al procedimiento estatutario de rigor se ha extendido el correspondiente despacho dando término a la gestión iniciada por el Directorio.

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

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

Muchas gracias Sr. Almirante.

Continuó la ceremonia con la imposición de la medalla, que fue realizada por el Presidente de la Cofradía Litoral R. VELÁSQUEZ D. acompañado por el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos. Además de la imposición de la medalla al mérito, se entregó al Sr Almirante Don Edmundo GONZÁLEZ R, el diploma correspondiente.

A continuación el Sr. Almirante agradeció la distinción, recordando su paso por la DIRECTEMAR y las diferentes y numerosas iniciativas desarrolladas durante su gestión y los logros alcanzados gracias al apoyo de los litorales.





BITÁCORA DE LA COFRADÍA

Con el propósito de informar y dejar un testimonio de las principales actividades realizadas durante el último período anual, a continuación se detallan los eventos, reuniones y hechos más importantes ocurridos o desarrollados por la Cofradía y por la DIRECTEMAR, en el período comprendido entre el 1 de agosto de 2012 y 30 de junio de 2013:

1.- CAPITANÍA MARÍTIMA

Acorde con lo establecido en el Capítulo V, artículo vigésimo octavo de los estatutos de la Cofradía, que dispone la renovación de su Directorio cada dos años, el viernes 10 de agosto de 2012, en el recinto de las Direcciones Técnicas en Playa Ancha, se efectuó el proceso eleccionario para designar la nueva Capitanía Marítima que regirá los destinos de la Corporación por el período 2012 – 2014.

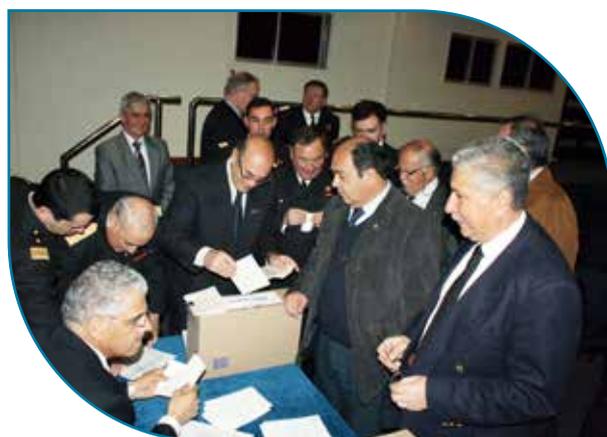
Siendo las 11.00 horas se dio inicio al proceso para elegir el nuevo Directorio y se procedió a designar la Comisión Receptora de sufragios, para continuar con la votación, incluyendo los votos recibidos desde otras reparticiones fuera de la Quinta región. Cada votante debió identificarse y firmar la correspondiente acta, emitiendo sus votos para elegir al Presidente, al Vicepresidente y a los Directores.



Cofrades en pleno proceso de votación.



Continuó el proceso con la recepción de votos por parte de la Comisión asignada para ello, integrada por los Litorales Sres. J. P. HEUSSER R., Luis TAGLE O. y Nelson SAAVEDRA I.



Litorales durante proceso eleccionario

Terminada la votación y escrutados los 62 votos recibidos y emitidos, la Comisión Receptora de Sufragios dio a conocer el resultado de la elección.



El Litoral Sr. Nelson SAAVEDRA durante proceso para escrutar los votos

Acorde con esos resultados, resultaron elegidos para integrar la nueva Capitanía Marítima los siguientes cofrades:

Presidente Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs, Vicepresidente Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz y Directores los litorales Sr. Bernel BADILLA Grillo, Sr. Juan CASTRO Mardones, Sr. Manuel MORENO Chávez, Sr. Hernán PAREDES Benavides, Sr. Germán VALDIVIA Ibarra, Sr. Franklin CASTILLO Díaz, Sr. Williams MIRANDA Leyton y Sr. Víctor RUIZ Fernández.

La Capitanía Marítima elegida por el bienio 2012 – 2014, asumió los destinos de la Cofradía, acorde con lo establecido en los ya citados Estatutos, en ceremonia realizada el 7 de septiembre de 2012, durante la celebración del 18º aniversario de la Cofradía.

Posteriormente, de acuerdo con lo establecido en el artículo Trigésimo Sexto de los Estatutos, se constituyó el nuevo Directorio, ocasión en que el Litoral Presidente propuso y concordó con los otros integrantes la distribución de los cargos que ejercería cada uno, además del Presidente y Vicepresidente, la que posteriormente en nueva reunión de la Capitanía Marítima, fue modificada por renuncia del Director Sr. Manuel MORENO Chávez, quien por razones laborales debió trasladar su residencia a Puerto Montt. Asimismo, en reemplazo del Litoral MORENO y en base a la votación obtenida en la elección del Directorio, se acordó por unanimidad integrar como Director suplente al Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo.

Acorde con esas modificaciones, el Directorio quedó conformado de la siguiente forma:

Presidente	Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
Vicepresidente	Litoral Sr. Manuel COFRÉ Muñoz
Secretario	Litoral Sr. Hernán PAREDES Benavides
Tesorero	Litoral Sr. Sr. Jorge SOBENES Muñoz
Director de Eventos	Litoral Sr. Williams MIRANDA Leyton
Director	Litoral Sr. Germán VALDIVIA Ibarra
Director	Litoral Sr. Bernel BADILLA Grillo
Director Suplente	Litoral Sr. Juan CASTRO Mardones
Director Suplente	Litoral Sr. Víctor RUIZ Fernández
Director Suplente	Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo

2.- REGISTRO DE MATRÍCULAS:

a) Litorales Inscritos:

Al 30 de junio de 2013, se registran 187 litorales matriculados activos.

b) Altas:

Durante el período considerado entre julio de 2012 y junio de 2013, han ingresado los siguientes nuevos cofrades:

T 1° LT	Renzo CUNEO Loyola, Rol N° 194, a/c del 1 de septiembre de 2012.
CC LT (R)	Evaristo VILLEGAS Vidal, Rol N° 195, a/c del 1 de septiembre de 2012.
STTE. LT	Camila OVALLE Lagos, Rol N° 196, a/c del 1 de septiembre de 2012.
STTE. LT	Camila OVIEDO Maldonado, Rol N° 197, a/c del 1 de septiembre de 2012.
STTE. LT	Sebastián REYES Aedo, Rol N° 198, a/c del 1 de septiembre de 2012.
CC LT (R)	Louis LACLABERE Aninat, Rol N° 56, reingreso a/c del 26 de septiembre de 2012.
CF LT (R)	José GAC Gac, Rol N° 32, reingreso a/c del 1 de diciembre de 2012.
CN LT (R)	Robinson SANTIAGO Pardo, Rol N° 199, a/c del 1 de diciembre de 2012.
CF LT	Germán LLANOS Silva, Rol N° 200, a/c del 1 de diciembre de 2012.
CC LT	Carlos CÁCERES Rodríguez, Rol N° 201, a/c del 1 de diciembre de 2012.
CF LT	Antonio GARRIGA Varela, Rol N° 202, a/c del 22 de marzo de 2013.
CF LT (R)	Ramón AGUILAR Alcázar, Rol N° 203, a/c del 22 de marzo de 2013.
T 1° LT	Felipe BERRÍOS Molina, Rol N° 204, a/c del 22 de marzo de 2013.
T 2° LT	Francisco ORTIZ Besoain, Rol N° 205, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Felipe VERGARA Alvarado, Rol N° 206, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Mauricio CONCHA Silva, Rol N° 207, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Luis ROMÁN González, Rol N° 208, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Katherine CARO Canales, Rol N° 209, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Valeria LEÓN Maturana, Rol N° 210, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Tomás ROSS Cornely, Rol N° 211, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Javier ÁLVAREZ Cárdenas, Rol N° 212, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Cristóbal RUIZ González, Rol N° 213, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Gabriel SÁEZ Millar, Rol N° 214, a/c del 22 de marzo de 2013.
GAMA LT	Jaime BADILLA Valdebenito, Rol N° 215, a/c del 22 de marzo de 2013.
CC LT	Horacio SAN MARTÍN Reese, Rol N° 216, a/c del 11 de abril de 2013.
T 2° LT	Pablo ORREGO Avendaño, Rol N° 217, a/c del 22 de marzo de 2013.
CC LT	Javier MARDONES Henniscke, Rol N° 218, a/c del 11 de abril de 2013.
T 1° LT	Roberto ASCENCIO Matamala, Rol N° 219, a/c del 11 de abril de 2013.
T 2° LT	Sebastián BRAVO Donoso, Rol N° 220, a/c del 11 de abril de 2013.
STTE LT	Luis ROMERO Morales, Rol N° 221, a/c del 11 de abril de 2013.
GAMA LT RN	Richard VARA Allen, A. Rol N° 03, a/c del 11 de abril de 2013.
CC LT	Rubén VÁSQUEZ Albani, Rol N° 222, a/c del 23 de mayo de 2013.
T 1° LT	Boris ABARZA Becerra, Rol N° 223, a/c del 23 de mayo de 2013.
T 2° LT	Cristián PAREDES Porras, Rol N° 224, a/c del 23 de mayo de 2013.

c) Bajas:

CF LT Juan BALMELLI Urrutia (Q.E.P.D), Rol N° 70, por fallecimiento el 5 de enero de 2013.

3.- ACTIVIDADES MÁS IMPORTANTES DEL PERÍODO AGOSTO 2012 – JUNIO 2013:

a) Asamblea Ordinaria Anual y Recalada del mes de agosto

Con fecha 10 de agosto de 2012, en el recinto de las Direcciones Técnicas en Playa Ancha y luego de dar término al proceso eleccionario, siendo las 12.30 horas, se procedió a realizar la Asamblea Ordinaria Anual, a la que asistió un total de 42 cofrades activos.

Se dio inicio a la Asamblea con las palabras del Litoral Presidente Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz, quien dio la bienvenida a los cofrades y agradeció su apoyo y presencia.

Luego de las palabras de bienvenida, se procedió a elegir a los litorales que actuarían como ministros de fe para firmar el Acta de la Asamblea, siendo nominados los litorales Guillermo SILVA G., Pedro MESONES E. y Hernán PAREDES B. Asimismo, se nombró a los Inspectores de Cuenta quienes tendrán la tarea de revisar, aprobar y firmar los correspondientes informes de Tesorería, siendo nominados como Inspectores Titulares, los litorales Mario MONTEJO O. y Juan Pablo HEUSSER R. y como Inspectores Suplentes los litorales Pedro AMPUERO M. y Víctor MUNDACA A.



Litoral Presidente dirigiéndose a los cofrades acompañado por los litorales M. COFRÉ, A. PONCE y M. MORENO.

A continuación y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 53 de los estatutos, el Litoral Presidente expuso sobre la Memoria Anual, dando cuenta de las actividades y tareas desarrolladas en el período julio 2011 – agosto 2012, informando entre otras materias sobre el registro de matrículas que a esa fecha alcanzaba un total de 154 cofrades activos, habiendo ingresado en el período 8 nuevos cofrades.

Enseguida informó sobre la gestión realizada por el Directorio durante el período 2011–2012, período en el que se realizaron 15 reuniones y 8 “recaladas”, con un promedio de asistencia de 35 cofrades; reuniones en que se disfrutó de sana camaradería, buen rancho y la correspondiente aguada y combustible; también se dio lectura al Boletín Meteorológico correspondiente a cada período, con las novedades e informaciones relativas a la Cofradía y al Servicio del Litoral y se impusieron las insignias de la cofradía a los nuevos cofrades. Informó asimismo sobre la entrega de premios en la ESNAVAL y APOLINAV a los litorales que se destacaron en sus estudios.

Siguió la Asamblea con el informe del Litoral Tesorero Don Germán VALDIVIA Ibarra, quien entregó la cuenta de Tesorería donde informó de los ingresos y egresos del período, comunicando finalmente que el Balance del año había cerrado con saldo a favor, recordando que el principal y prácticamente único ingreso de la Cofradía, provenía del pago de la cuota social mensual de los cofrades. Nuevamente, tomó la palabra el Litoral Presidente quien solicitó su veredicto a la Asamblea la que aprobó en forma unánime y con voto de aplauso la gestión del Directorio.

Continuó la Asamblea sometiendo a aprobación dos nuevos Protocolos propuestos por el Directorio, siendo estos el N° 8 que “establece procedimiento para renovar la vigencia de la Personalidad Jurídica” y el N° 9 que “Establece prerrogativas para los Litorales Mayores”. Una vez analizados y explicados a los cofrades, estos aprobaron los dos Protocolos sin observaciones.

Aprobados los Protocolos, el Litoral Presidente dio a conocer la proposición del Directorio para otorgar la medalla al mérito “Hombres del Litoral”, al Comandante

en Jefe de la Armada, Almirante Don Edmundo GONZÁLEZ Robles, para lo cual el Litoral Presidente expuso los argumentos y méritos considerados para hacer esta proposición. Al término de esta exposición, se sometió a aprobación de la Asamblea el otorgamiento de la Medalla al Mérito, lo que fue aprobado por unanimidad por todos los litorales presentes.

Terminado este proceso, el Litoral Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ Muñoz, solicitó al Litoral Presidente que hiciera abandono de la sala, tras lo cual informó a los cofrades sobre la nueva consulta emanada de la Capitanía Marítima, para entregar asimismo la Medalla al Mérito “Hombres del Litoral” al Litoral Presidente, exponiendo los motivos y méritos considerados para esta proposición, procediéndose posteriormente a someter a votación de la Asamblea esta consulta, la que fue aprobada por unanimidad. Terminado este proceso se invitó al Litoral Presidente a regresar a la sala informándole de lo resuelto.

Finalmente, luego de agradecer el apoyo brindado por la Asamblea y, especialmente, por los integrantes del Directorio, el Litoral Presidente deseó mucho éxito a los nuevos integrantes de la Capitanía Marítima recientemente electa y puso término a la Asamblea,



Los litorales Sres. Hernán PAREDES, Alberto PONCE, Mario MONTEJO y Arturo MARÍN asistentes a la Asamblea y cóctel en el quincho de las DD. TT.

invitando a los asistentes a un cóctel en el quinchito de las Direcciones Técnicas, informando que la recalada de aniversario de la Cofradía se realizaría el 7 de septiembre. Después de disfrutar de un excelente cóctel, aguada, combustible y compartir con mucha camaradería, se puso término a las actividades programadas, decretándose “portalón abierto”.

b) Aniversario de DIRECTEMAR

Como es tradicional, el 30 de agosto se celebró, en el patio de ceremonias de las Direcciones Técnicas, el 164º aniversario de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, la que fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Edmundo González Robles. Asistió como invitado especial el Prefecto Nacional Naval de la Prefectura Naval Argentina, Prefecto General Óscar Adolfo Arce. Entre otros invitados también asistieron, en representación de la Cofradía, los integrantes de la Capitanía Marítima.

El Director General de la DIRECTEMAR, Vicealmirante Sr. Enrique Larrañaga Martín, durante el discurso conmemorativo destacó la labor realizada por la Autoridad Marítima y sus integrantes, resaltando las principales tareas efectuadas, entre las que destacó la implementación de la Red Marítima de Coordinación y Emergencia Datamar2-Tsunami y la incorporación de 9 patrulleras costeras, además de las 23 ya existentes, que pueden desarrollar gran velocidad y están capacitadas para operar con malas condiciones de viento y mar. En su discurso también destacó las actividades internacionales



realizadas por el Servicio del Litoral, en especial las relativas a la Seguridad Marítima, lo que significó que Chile fuera designado por la Organización Marítima Internacional, OMI, para implementar 7 Centro de Búsqueda y Rescate en países de Centroamérica.

Recordó y destacó, además, el premio otorgado por esa misma Organización al Cabo 2° Litoral, César FLORES Flores, Nadador de Rescate de la Armada de Chile, quien fue distinguido con el Premio "AL VALOR EXCEPCIONAL EN EL MAR". La ceremonia conmemorativa continuó con la entrega de premios a personal Litoral destacado y terminó con un desfile de honor.



El C° 1° L (Bs.Ca) Raúl GUTIÉRREZ Farías, recibe felicitaciones y premio, por su destacada actuación al rescatar desde el mar, en la bahía de Iquique, a una persona que había caído al agua y estaba en evidente estado de ebriedad.

c) Recalada de Aniversario

El viernes 7 de septiembre de 2012 a las 13.15 horas, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se dio inicio a la "recalada" de aniversario de la Cofradía, que en esta ocasión conmemoraba el cumplimiento de 18 años de existencia y cuyos inicios se concretaron, luego de varias reuniones realizadas a principios del año 1994 en el mismo Club, para finalmente realizar la primera Asamblea de socios fundadores, que fue celebrada el 30 de agosto de 1994.

Asistieron invitados a esta "recalada" el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, V. A. Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, C. A. LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne, el Director de Intereses Marítimos y M. A. A., C. A. LT Sr. Guillermo SILVA Gajardo y el Litoral Mayor Sr. Jorge Martín Cubillos, además de 56 cofrades.



Presidente y miembros de la Capitanía Marítima dando bienvenida al Sr. C. J. A.



Tesorero y nueva integrante de la Cofradía saludando al Sr. C. J. A.

Luego de un breve cóctel y una sesión de fotos, el Litoral Presidente invitó a pasar al salón Independencia, dando inicio a la celebración con unas palabras de bienvenida y con el brindis oficial de la Cofradía.



Directorio de la Cofradía con el Sr. C. J. A., Almirante Don Edmundo GONZÁLEZ Robles y el Sr. DGTM. y MM., Vicealmirante Don Enrique LARRAÑAGA Martin.

Posteriormente, durante el rancho se procedió a imponer la insignia de la Cofradía, que simboliza el espíritu de la Cofradía y constituye la credencial visible de pertenencia a ella, a los nuevos cofrades, los litorales CC (R) LT Sr Evaristo VILLEGAS Vidal, el Subteniente Sebastián REYES Aedo y las Subtenientes LT Srtas. Camila OVALLE Lagos y Camila OVIEDO Maldonado, dándoles a todos ellos la más cordial bienvenida, en especial a las Subtenientes que eran las primeras oficiales femeninas del escalafón Litoral, que ingresaban a la Cofradía.

El Sr. C. J. A, el Sr. DGTM y MM., los DD. TT., miembros de la Capitanía Marítima, Litoral Mayor y cofrades asistentes a la recalada de Aniversario.





Los nuevos cofrades recibiendo insignia de la Cofradía.

Enseguida, el Litoral Secretario procedió a informar sobre los litorales en “carena”: el Litoral Tesorero Sr. Germán VALDIVIA Ibarra que ya estaba de alta y recuperándose de una operación y el Litoral Sr. Horacio BALMELLI Urrutia quien estaba hospitalizado por haber sufrido un accidente vascular encefálico.

A continuación, el Litoral Presidente Sr. Ramón VELÁSQUEZ Díaz dio lectura al discurso conmemorativo, donde recordó brevemente el nacimiento, su posterior desarrollo, la trayectoria y el reconocimiento alcanzado por la Cofradía en estos 18 años.



Litoral Presidente durante discurso conmemorativo.



Asimismo, agradeció la gestión de los litorales fundadores y el apoyo de los litorales, resaltando especialmente el aporte y entrega de los cofrades que han integrado su Directorio, muchos de los cuales han conducido y aún conducen los destinos de la misma desde sus inicios, quienes con su esfuerzo han logrado que nuestra entidad se haya consolidado y convertido en la ruta y el símbolo de unión espiritual de todos los litorales, agradeciendo a todos ellos su participación.

También recordó la creación y publicación, el 30 de agosto de 1996, cuando la cofradía recién cumplía dos años de vida, de un modesto boletín informativo "BONANZA", donde se plasmaron las primeras semblanzas de nuestro quehacer, anécdotas y el primer "boletín meteorológico"; también dejaba testimonio de la primera Asamblea y recalada de aniversario realizada, señalándose en el editorial de esa primera edición: "nuestro primer boletín informativo, surge como una publicación primaria, pero que en el futuro podrá ser la gran revista de los "Hombres Bravos del Litoral". Continuó el Presidente señalando que este boletín que luego se convirtió en revista y que en el presente año ha sido editado en forma especial, ha alcanzado un gran nivel de excelencia y calidad, agradeciendo el gran apoyo brindado por el Vicealmirante Sr. E. Larrañaga para su publicación.



Cofrades asistentes a la recalada de aniversario.



Seguía el discurso, recordando que recientemente se había celebrado el centésimo sexagésimo cuarto aniversario de la DIRECTEMAR y el día de la especialidad del Litoral, expresándole a todos sus integrantes, el apoyo, júbilo y congratulaciones de la Cofradía por esa feliz conmemoración, resaltando el prestigio alcanzado por el Servicio del Litoral. Enseguida informó de la elección del nuevo Directorio que asumiría el mando de la Cofradía por los próximos dos años, entregándole, a nombre de todos los litorales, todo el apoyo para su gestión, para terminar agradeciendo la presencia de los invitados y cofrades en esta especial celebración de aniversario.

Terminado el discurso, se procedió a entregar el nuevo ejemplar de la revista BONANZA, publicación que en esta ocasión conmemoraba los 18 años de la Cofradía, haciendo presente que esta revista era confeccionada gracias al apoyo y aporte de los propios cofrades.



Cofrades e invitados de mesa principal, revisando el nuevo ejemplar de la revista BONANZA.



Enseguida, pidió la palabra el Vicealmirante LARRAÑAGA, quien agradeció la invitación e hizo un breve recuento del gran avance logrado por el Servicio del Litoral, procediendo posteriormente a entregar, para la Cofradía, un escudo de la DIRECTEMAR con una placa conmemorativa por los 18 años de la Corporación.



Vicealmirante Sr. E. LARRAÑAGA M. agradeciendo invitación y entregando escudo del Servicio del Litoral.

Continuó la celebración con la imposición de la medalla al mérito "Hombres del Litoral" al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles, para lo cual el Litoral Vicepresidente Sr. Manuel COFRÉ Muñoz, fundamentó los motivos para imponerle tal distinción, única condecoración existente de nuestra Cofradía, haciendo presente que ella representaba el sentir de todos los especialistas Litoral y el reconocimiento por su apoyo a nuestra especialidad.

Enseguida, el Litoral Presidente Sr. Ramón VELÁSQUEZ y el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN, impusieron la condecoración al Sr. Almirante Don Edmundo GONZÁLEZ.

Posteriormente, el C.J.A. Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ R. agradeció el reconocimiento, haciendo gratos recuerdos de su paso por la DIRECTEMAR y destacando el gran avance y los logros alcanzados por la especialidad y el Servicio del Litoral, al término de lo cual entregó un cuadro con una placa alusiva al 18 aniversario (litografía de una patrullera) para la Cofradía.



Litoral Mayor y Presidente entregando diploma de medalla al mérito al Sr. C. J. A.

Continuó la celebración con el traspaso de mando de la Cofradía al nuevo Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE Friederichs, previa lectura de la correspondiente acta de asunción, ocasión en que el Litoral Presidente que entregaba el mando, agradeció el apoyo a su gestión y deseo mucho éxito al nuevo Directorio.

Posteriormente se procedió a apagar las correspondientes velas de la torta de celebración, para finalmente cantar el himno del litoral, luego de lo cual el nuevo Litoral Presidente puso término a la “recalada” y declaró el portalón abierto.



Litoral Presidente Sr. R. BÖKE y Past Presidente Sr. R. VELÁSQUEZ apagando velitas de torta conmemorativa de los 18 años de la Cofradía.



Past Presidente Sr. R. VELÁSQUEZ D. entregando el mando de la Cofradía y decreto correspondiente, al nuevo Presidente Sr. R. BÖKE F.

d) Recalada con Balandras

El viernes 27 de octubre de 2012, en las dependencias del Club Naval de Campo Las Salinas, a las 21.00 horas, se dio inicio a la recalada con Balandras, a la que asistieron un total de 27 Cofrades.

Empezó la reunión con la bienvenida a las “balandras” y cofrades y con la entrega a cada balandra, por parte del Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE Friederisch, de una rosa que simbolizaba el afecto y alegría de contar con su presencia y apoyo.

Entre las balandras que asistieron a la “recalada”, puede señalarse a Ana María ARANDA, cónyuge del Litoral Presidente, quien recibió la rosa de bienvenida de manos del propio Presidente acompañado por el litoral Secretario Sr. Hernán PAREDES Benavides. Asimismo, debe destacarse la asistencia del litoral Sr. Jaime VIZCARRA Azócar y su balandra Cecilia, los que por razones laborales del cofrade, residen en Cartagena de Indias y que fueron calurosamente recibidos.



Asimismo, se hicieron presente entre otros cofrades, nuestro Litoral Mayor Sr. Jorge Martín y su Balandra Alicia, los dos Directores Técnicos, los Contralmirantes Sres. Iván VALENZUELA y Guillermo SILVA, con sus respectivas balandras Elizabeth y Verónica y el Litoral Sr. Pedro MESONES y su balandra Karen.





Cofrades y balandras disfrutando del cóctel y departiendo gratamente.



Durante la "recalada" se disfrutó primeramente de un cóctel, en el cual las balandras y cofrades degustaron ricos entremeses, aguada y combustible.

Posteriormente, los asistentes disfrutaron de una excelente faena de rancho (Buffet de carne, pollo y ensaladas varias), con el suficiente combustible y aguada para lastrar. Durante el rancho, el Litoral Presidente hizo uso de la palabra agradeciendo especialmente la asistencia de las balandras, recordando que esa era la única recalada realizada cada año donde participan balandras y cofrades. Además hizo un recuento de los acaecimientos del año y los eventos realizados, en especial sobre la elección del nuevo Directorio y la celebración del 18 aniversario.

Litoral Director H. PAREDES dirigiéndose a las balandras y cofrades.



A continuación, el Litoral H. PAREDES procedió a leer la carta de navegación (Boletín Meteorológico y otros), señalando entre otras novedades los cofrades y balandras que cumplían millas navegadas en octubre, la que fue breve, para concentrarse en la cena y en el posterior baile.

Al término de la faena de rancho los litorales (especialmente los más ágiles) dieron inicio a un concurrido baile junto a sus balandras, lo que para varios fue un excelente ejercicio.

Esta primera recalada realizada por el nuevo Presidente, finalizó a las 02:00 horas, hora de cierre del Club, luego de haber disfrutado de un buen rancho, aguada, combustible y de gratos momentos de camaradería y sana distracción, decretándose "portalón abierto".



Balandras y cofrades disfrutando durante la recalada.



Balandras y cofrades disfrutando del baile y buena música.

e) Directemar incorpora nuevas lanchas al norte y sur del país

En el marco del proyecto RHIN, que contempla la modernización de las unidades operativas, con el objetivo de potenciar el rol fiscalizador de la Autoridad Marítima, así como las tareas orientadas a la protección y salvaguarda de la vida humana en el mar, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante incorporó a finales del mes de octubre y a comienzos de noviembre de 2012, nueve lanchas patrulleras.

La distribución de estas nuevas unidades de la Autoridad Marítima es la siguiente:

01	DEFENDER PM	2513	Taltal
01	DEFENDER PM	2514	Chañaral
01	ARCANGEL LPM	4406	Valdivia
01	ARCANGEL LPM	4407	Porvenir
01	ARCANGEL LPM	4408	Antofagasta
01	ARCANGEL LPM	4409	Pto Cisne
01	LSR	4424	Corral
01	LSR	4425	Chacabuco
01	LSR	4426	Castro

Cabe destacar que la DIRECTEMAR continuará efectuando ese tipo de renovaciones, según lo establecido en el proyecto RHIN, que dispone la renovación del inventario de lanchas patrulleras y de rescate, continuando el proceso iniciado a contar del año 2006, de baja de las unidades que ya han cumplido su vida útil por obsolescencia técnica y logística.





El CA LT Sr. I. VALENZUELA con el OMI London CN LT Sr. J. IMHOFF y el CF LT Sr. C. SALGADO, durante saludos al Secretario General de la OMI, Sr. Koji SEKIMIZU

f) 109º Período de sesiones del Consejo de la Organización Marítima Internacional

Entre el 5 y 9 de noviembre de 2012 se realizó en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres, el 109º período de sesiones de su Consejo del cual Chile es parte desde el año 2002 en forma continuada.

El Consejo, que sesiona cada seis meses, se compone de 40 Estados Miembros elegidos por votación. Este relevante órgano desempeña la función rectora de la Organización entre los períodos bianuales en los que se reúne la Asamblea, compuesta por la totalidad de los Estados Miembros.

Durante el presente período de sesiones, uno de los puntos más trascendentales de la Agenda, guardó relación con lo que se refiere a la reestructuración, propuesta por la Secretaría de la Organización, que busca optimizar la utilización de los recursos y que obedece a las exigencias presupuestarias que han hecho presente los Estados Miembros motivados por la crisis financiera mundial.

Dentro de las actividades desarrolladas durante la comisión en Londres por la delegación de Chile,

encabezada por el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contraalmirante LT Iván VALENZUELA Bosne, destaca una visita de cortesía efectuada al Secretario General de la OMI, Koji SEKIMIZU, con el objeto de saludarlo y mantener la excelente relación que existe entre la Delegación de Chile y la Secretaría de la Organización.

Otra actividad realizada por la Delegación de nuestro país, fue un almuerzo de trabajo al que se invitó a delegados de Argentina, Colombia y México para intercambiar puntos de vista respecto a la reunión y estrechar lazos entre las delegaciones.

g) Asume nuevo Subdirector de la DIRSOMAR

En una emotiva ceremonia militar realizada el viernes 23 de noviembre, en el patio de honor de las Direcciones Técnicas, ubicado en Playa Ancha, Valparaíso, el Capitán de Navío LT Ricardo BENDEL V. entregó su mando como Subdirector de la DIRSOMAR y Comandante Militar al Capitán de Navío LT Álvaro VICENCIO A.

El Comandante BENDEL, quien se acogía a retiro de la Institución, permaneció durante dos años a cargo de la Subdirección y como Comandante Militar



de las Direcciones Técnicas, etapa donde desarrollo diversas actividades en el área técnica y operativa de la Autoridad Marítima.

Durante la entrega de su cargo, el Subdirector saliente pronunció un emotivo discurso donde recordó su vida profesional desde el primer día como Cadete hasta su última destinación, valorando los 35 años de servicio, expresando: “jamás imaginé un 7 de febrero del año 1978 que al cruzar el portalón de aquella histórica Escuela Naval mi vida profesional y familiar emprendería una navegación por la vida llena de alegrías y éxitos y que las vicisitudes las enfrentaría con humildad y gallardía. Han sido 35 años de mi vida, que han pasado casi sin darme cuenta, donde los pilares fundamentales se forjaron, de aquel guardiamarina con 21 años, soltero que inició su primera destinación en la Capitanía de Puerto de San Vicente, hoy, este Capitán de Navío, casado, con dos hijas maravillosas, emprende una nueva etapa agradecido por lo que la Armada de Chile le ha entregado y permitido vivir”.

Durante varios momentos del discurso el Comandante BENDEL reflejó sus emociones de marino y destacó: “soy un Hombre Bravo del Litoral, orgulloso de ser protagonista de este Servicio, pues hemos podido enfrentar durante estos años, la dinámica de la actividad marítima en un claro desarrollo, que demanda cada día con mayor fuerza, la intervención oportuna y eficiente de la Autoridad Marítima”.

Al término de la ceremonia, se firmó el acta de entrega en la que actuó como interventor el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, CA LT Don Iván VALENZUELA Bosne.



h) Nadador de rescate recibió premio de la OMI “al valor excepcional en el mar”

El 26 de noviembre de 2012, durante el 91º período de sesiones del MSC (Comité de Seguridad Marítima de la OMI), se desarrolló la ceremonia de entrega de los premios 2012 “Al Valor Excepcional en el Mar” en la sede de la OMI en Londres.

Por primera vez en la historia de la Armada de Chile, un integrante de la Institución es el ganador del premio “a Valor Excepcional en el Mar”, que otorga anualmente la Organización Marítima Internacional (OMI), con su postulación por el salvamento de la tripulación de la motonave “Rosita V”, efectuada por el destacamento aeronaval de Puerto Montt, el 16 de marzo del año 2011, al noreste del islote Locos, canal Moraleda, Décima Región, salvando la vida de siete tripulantes. La distinción fue otorgada al Cabo Segundo litoral, César FLORES Flores, nadador de rescate de la Armada de Chile, quien acompañado por el embajador de Chile en el Reino Unido, recibió la medalla y diploma por parte del Secretario General de la Organización Marítima Internacional Don Koji SEKIMIZU. Este premio anual fue establecido por la Organización para proporcionar el reconocimiento internacional de los que, a riesgo de perder su propia vida, realizan actos de valentía y coraje excepcional, en el intento de salvar la vida en el mar o en el intento de prevenir o mitigar el daño al medio ambiente marino.

i) Recalada de fin de año

El viernes 30 de noviembre, al mediodía, en el Quincho de las Direcciones Técnicas en el recinto del Faro Punta Ángeles, se realizó la última recalada del año 2012, a la cual asistieron 39 cofrades.

En la ocasión, entre otros participaron el OLMA C. A. LT Sr. Iván VALENZUELA Bosne y el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos. El Litoral Presidente Ricardo BÖKE, dio inicio a la recalada, expresando algunas breves palabras alusivas a la ocasión.

Para amenizar la actividad, hubo suficiente rancho (excelente carne, empanadas, choripán, ensaladas, helado), acompañado de aguada y combustible, todo ello enmarcado en un grato ambiente de camaradería y de un gran espíritu Litoral, además de mucha alegría y, por sobre todo, deseos de pasar un grato momento, todo ello por un despreciable monto de Faros y Balizas que cada participante debió aportar.

Durante el rancho, el Litoral Mayor Jorge Martin acompañado del Litoral Presidente, impusieron la insignia de la Cofradía a los dos nuevos Litorales recién enganchados, los litorales Robinson SANTIAGO Pardo y Carlos CÁCERES Rodríguez, a quienes se les dio la más cordial bienvenida.

Con los ingresos anteriormente señalados a nuestro Rol de Tripulación y de otros dos que no asistieron a la recalada, uno de ellos el Litoral Sr. José GAC Gac (en Puerto Montt), que se reintegra y el Litoral Sr. Germán LLANOS Silva, la Cofradía quedó con una dotación de 164 Litorales y 123 Balandras, por lo que el Litoral Presidente envió a estos nuevos integrantes y a sus respectivas Balandras, las más sinceras felicitaciones y la más cordial bienvenida a esta noble Cofradía de los "Hombres Bravos del Litoral", haciendo extensivo este reconocimiento y saludo a la OCOTRI (somos todos) por su trabajo.

Luego de una grata reunión, el Litoral Presidente puso término a la recalada, agradeciendo la asistencia y, en especial, el apoyo brindado por las Direcciones Técnicas para la realización de esta recalada, dispo-

niendo el "portalón abierto", despidiéndose de los cofrades hasta la primera recalada a efectuarse el año 2013, deseando a cada cofrade, balandras y familias, unas felices pascuas y un próspero año nuevo.



Litoral Presidente da la bienvenida a los cofrades.



Cofrades dando inicio al rancho.



Cofrades durante el rancho, apreciándose entre ellos al Litoral Carlos SEPÚLVEDA sentado en silla especial para su comodidad.



j) DIRECTEMAR participa en octava versión de Exponaval 2012

Desde el 4 al 7 de diciembre se realizó la octava versión de la Exposición y Conferencia Marítima y Naval para Latinoamérica, EXPONAVAL 2012 y la Tercera de la Exhibición de la Industria Marítima Portuaria para Latinoamérica, TRANSPORT 2012, donde la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante participó con una completa exhibición en el recinto del Terminal de Pasajeros de Valparaíso, en el sector muelle Barón.

La ceremonia de inauguración de la EXPONAVAL fue encabezada por el Ministro de Defensa Nacional, Rodrigo HINZPETER Kirberg y contó con la presencia del Ministro de Seguridad Estratégica Internacional del Reino Unido, Andrew MURRISON, delegaciones de Fuerzas Armadas de diversos países amigos, altas autoridades nacionales civiles y militares, expositores e invitados especiales. La exposición que realizó la DIRECTEMAR, contaba con una muestra del Sistema y Red de Comunicaciones Marítimas, DATAMAR2, además del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos que expuso el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico. Asimismo se realizó la difusión de las medidas seguridad y autoprotección que deben adoptar los veraneantes en los balnearios. Una de las visitas internacionales

más importantes que recibió la EXPONAVAL, fue la del Secretario General de la Organización Marítima Internacional, OMI, Koji SEKIMIZU quien participó en la Conferencia "Asociatividad Marítima como motor de desarrollo Creación de un Clúster Marítimo Nacional", se refirió a los acuerdos alcanzados en la reunión "Río+20" efectuada recientemente en Brasil por la ONU, explicando que *"debemos desarrollar metas de desarrollo sustentable para el sector marítimo y las embarcaciones"*, agregando que *"se debe desarrollar una política que abarque todos los aspectos vinculados al área marítima"*. En este marco, definió pilares para la creación de estas políticas, relacionadas con seguridad, protección social y medioambiental, educación, innovación, combate a la piratería, e implementación de estándares generales que deben adoptarse en el ámbito marítimo.

La exposición que congregó a más de 29 países y empresas nacionales e internacionales hacen de la EXPONAVAL, la exhibición más importante en Latinoamérica mostrando los avances tecnológicos que se realizan en el área marítima para asegurar una mejora constante en los servicios y seguridad del tránsito marítimo en el mundo.

k) Entrega de premios en APOLINAV

El 7 de diciembre de 2012 a las 18.00 horas, se realizó la ceremonia de término de año, graduación y premiación en la Academia Politécnica Naval, presidida por el Director de Educación de la Armada Comodoro Sr. Víctor ZANELLI Suffo, asistiendo en representación de la Cofradía, los Litorales Directores Sr. Manuel MORENO Chávez y Sr. Juan CASTRO Mardones. En representación de la DIRECTEMAR asistió el CN LT Sr. Luis MUÑOZ Vidangossi.

Los citados cofrades tuvieron la grata misión de entregar, en nombre de la Cofradía y todos los Litorales, los premios a los oficiales que se destacaron en sus estudios y ocuparon los primeros lugares en el curso de Especialidad Litoral.

El primer lugar académico en el curso de la especialidad Litoral, fue obtenido por el Teniente 2° LT Sr. Eduardo DONOSO Estay, quien entre otros estímulos, recibió el premio otorgado por la Cofradía y la medalla "Dirección de Educación de la Armada de segunda clase", por haber obtenido la nota de graduación más alta en su curso de especialidad.

Posteriormente, se procedió a premiar al Teniente 2° LT Sr. Carlos GOTUZZO Peña, quien logró el segundo lugar de la promoción y también recibió un premio entregado por la Cofradía.

A los dos nuevos oficiales especialistas se les hizo llegar, a nombre de la Cofradía, los mejores parabienes, haciéndolos extensivos a todos los integrantes del curso de especialidad Litoral que se graduaban.

Terminada la ceremonia los litorales Directores Sres. M. Moreno y Juan Castro, se reunieron con los oficiales especialista recién graduados, compartiendo con ellos y les desearon mucho éxito en su carrera en el Servicio del Litoral.



El Comodoro V. ZANELLI S. impone medalla al Teniente LT Sr. Eduardo DONOSO E.



El Litoral Secretario Sr. M. MORENO C. entrega el premio de la Cofradía al Teniente LT Sr. Eduardo DONOSO E.



El Litoral Director de Eventos Sr. Juan CASTRO, acompañado por el Litoral Secretario de la Cofradía Manuel MORENO, entregan premio de la Cofradía al Teniente LT Sr. Carlos GOTUZZO.

I) Entrega de premios y graduación en ESNAVAL

El 12 de diciembre, a las 11.30 horas, los Litorales Directores Sres. Hernán PAREDES Benavides y Víctor RUIZ Fernández, en representación de nuestra Cofradía "Hombres del Litoral", concurren a la Escuela Naval "Arturo Prat", a la ceremonia de premiación de las promociones de oficiales del año 2012, con el propósito de hacer entrega del premio al Brigadier Litoral que egresaba de dicho plantel, con la primera antigüedad en el curso de especialidad Litoral.

El brigadier que obtuvo esa distinción, fue el Brigadier LT Sr. Cristóbal RUIZ González, quien recibió el premio de la Cofradía, que representa el reconocimiento y apoyo de los especialistas a un nuevo integrante del escalafón Litoral.

El estímulo entregado por los cofrades H. PAREDES y V. RUIZ constituyó, especialmente para este último, un momento de gran emoción, considerando que el Brigadier Cristóbal RUIZ es su hijo. A continuación, terminada la ceremonia, los señalados litorales compartieron con todos los brigadieres del curso Litoral y les expresaron las más sinceras felicitaciones por su éxito en sus estudios en la ESNAVAL y por el inicio de su vida profesional, donde enfrentarán el apasionante desafío, que la hermosa y gran especialidad del Litoral, les demandará.

Posteriormente, el día sábado 15 de diciembre, se realizó la ceremonia de graduación de los nuevos oficiales de la Escuela Naval, con la participación del Presidente de la República, SE Don Sebastián Piñera E., junto al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don Edmundo GONZÁLEZ R.

La promoción 2014 estaba conformada por 122 oficiales, incluidas 19 mujeres, siendo 60 de ellos Guardiamarinas del escalafón de Ejecutivos e Ingenieros Navales, 17 de Infantería de Marina, 16 de Abastecimiento, 24 del Litoral y 5 oficiales de Mar.



Brigadier LT Sr. Cristóbal RUIZ González recibe felicitaciones y premio de la Cofradía de manos del litoral Director Sr. Víctor RUIZ Fernández.



Brigadier C. RUIZ es felicitado por el Litoral Director Sr. Hernán Paredes.



Guardiamarinas con sus respectivas familias y el Presidente de la República SE Don Sebastián PIÑERA E.



Durante ceremonia de graduación Gama C. RUIZ recibe medalla por 1er lugar de su promoción del C. J. A.



Durante ceremonia de graduación Gama C. RUIZ recibe las felicitaciones del Presidente de la República.

m) Oficial graduado en Ciencias Policiales

El 14 de diciembre de 2012, en la Academia de Ciencias Policiales de Carabineros de Chile, se efectuó la ceremonia de graduación de los oficiales de carabinero y oficiales becarios de otras entidades, del curso de “Oficial graduado en ciencias policiales”.

El citado curso estuvo integrado, entre otros, por el Teniente Primero LT Renzo CUNEO Loyola, siendo el primer oficial de la Armada que lo realiza. En el curso participó un total de 78 alumnos y además, entre los becarios participantes, hubo policías de China, Ecuador, Colombia y Panamá.

El Teniente CUNEO por haber obtenido el primer lugar entre los alumnos becarios que integraban la generación de egresados del año 2012, recibió el premio “División Carabineros de Chile” otorgado por la Subsecretaría de Prevención del Delito.

En la ceremonia de graduación participaron diversas autoridades de gobierno, del poder judicial y de las Fuerzas Armadas y fue presidida por el General Director de Carabineros de Chile, Sr. Gustavo GONZÁLEZ Jure. El curso tiene como objetivo promover el perfeccionamiento de los oficiales y prepararlos para su futuro desempeño en el Alto Mando.



El Teniente 1° LT Sr. R. CUNEO L. en la Academia de Ciencias Policiales, recibiendo título de “Oficial Graduado en Ciencias Policiales” de manos del Director de ACIPOL, Coronel de Carabineros Sr. Rafael ROJAS Agurto.

n) Puerto cerrado

El sábado 5 de enero de 2013, la Cofradía debió lamentar el fallecimiento de nuestro querido litoral y amigo, CF LT (R), Horacio BALMELLI Urrutia (Q.E.P.D.), quien siendo las 13:00 horas de ese día y estando internado en Hospital Naval de Viña del Mar, debido a una grave y penosa enfermedad, inició su navegación al mar de la eternidad.

El Litoral BALMELLI (Q.E.P.D.) ingresó a la Cofradía el año 1997, con el Rol N° 70 y participó activamente en las diferentes actividades efectuadas por ésta, pudiendo destacarse su permanente interés para colaborar en la Revista BONANZA, lo que concretó en diversas oportunidades, entregando para su publicación diversos artículos, como por ejemplo, los dos publicados en la anterior edición del año 2012.

La Cofradía expresó a su balandra María Angélica Puente Filloi, hijos y familia, su más profundo pesar por la irreparable pérdida de su ser querido, formulando votos para que el Supremo Hacedor les otorgara una pronta resignación y paz a sus espíritus.

En esos momentos de dolor y pesar, la Cofradía brindó a su balandra y familia el apoyo necesario, participando en sus exequias realizadas en el Parque del Mar en Concón, luego de una misa efectuada en el mismo lugar el día domingo 6 de enero.

ñ) Oficial LT se titula de Ingeniero Naval en UACH.

El 21 de enero de 2013, se realizó la ceremonia de egreso y titulación de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Austral de Chile, ocasión en que se entregaba a cada uno de los alumnos egresados el año 2012, el correspondiente título profesional.

Entre los alumnos graduados, estaba el Teniente 1° LT Sr. Hans EKDAHL Espinoza, quien se tituló de Ingeniero Naval, con mención en Arquitectura Naval y Máquinas Marinas, siendo reconocido como el mejor alumno de la carrera de Ingeniería Naval, al titularse con el promedio de notas más alto y con la máxima distinción, recibiendo el reconocimiento correspondiente de parte del rector de esa Universidad, el Sr. Víctor CUBILLOS.

La ceremonia de graduación contó, entre otras autoridades, con la presencia del Gobernador Marítimo de Valdivia, CN LT Sr. Manuel COFRÉ Lizana, además de familiares de los egresados. La Cofradía se complace en destacar al Teniente EKDAHL, quien sin duda constituirá un excelente aporte a la especialidad Litoral y al propio Servicio del Litoral.

o) Recalada con Gobernadores Marítimos.

La primera recalada del año 2013, se llevó a efecto el martes 16 de abril, en el surgidero del Club Naval de Campo "Las Salinas", ocasión en que se invitó a participar a los Gobernadores Marítimos que durante esa semana asistían al Seminario realizado por la DIRECTEMAR, y que contó con la participación de un gran número de Litorales, con un total de 85 participantes. Asistieron los siguientes Gobernadores Marítimos:

GM ARICA	CN	Juan C. PONS Jara
GM IQUIQUE	CN LT	Rodrigo VATTUONE Garcés
GM ANTOFAGASTA	CN	Francisco AHRENS Angulo
CALDERA	CF LT	Oscar ORTIZ Cisternas
GM COQUIMBO	CF LT	Juan GAJARDO Romero
GM HANGA ROA	CF	Claudio MONTENEGRO López

GM VALPARAÍSO	CN LT
GM SN ANTONIO	CF LT
GM TALCAHUANO	CN LT
GM VALDIVIA	CN LT
GM PTO MONTT	CN LT
GM CASTRO	CF LT
GM AYSÉN	CF LT
GM PUNTA ARENAS	CN LT
GM P. WILLIAMS	CN

Cristian GÁLVEZ Vergara
 César CRUZAT Zúñiga
 Luis Felipe GRACIA Tapia
 Manuel COFRÉ Lizana
 Claudio FIGUEROA Lizama
 Rodrigo GÁRATE Montoya
 Pedro VALDERRAMA Carrillo
 Eric SOLAR Echeverría
 Jorge MONTENEGRO Lopez

También participaron como invitados especiales el Sr. Subdirector del Territorio Marítimo y de Marina Mercante CN Don Gonzalo CODINA Díaz y por primera vez el Director del SHOA CN Don Patricio CARRASCO Hellwig. También participó esa noche el Litoral Mayor CN LT Don Jorge MARTIN Cubillos, quien a pesar de estar convaleciente y recién salido de dique, estimó que no podía faltar al evento en que se homenajeaba a los Gobernadores Marítimos.

a la recalada debió entrar a dique en el Hospital Naval de Viña del Mar en calidad de urgente, debido a que cargó sus estanques con petróleo contaminado lo que sus máquinas rechazaron, provocando importantes pérdidas de residuos diversos lo que demandó profunda limpieza e inspecciones más detalladas para definir el daño provocado. Al Litoral VELÁSQUEZ le desearon una pronta y completa mejoría. La imposición de la condecoración será reprogramada para más adelante.

Asimismo y lamentablemente, no pudo participar en la actividad otro de los invitados especiales, el Litoral CN LT Don Ramón VELÁSQUEZ Díaz, quien iba a ser condecorado esa noche con la medalla al mérito "Hombres del Litoral", ya que la noche anterior

Los cofrades, luego de cancelar la tarifa correspondiente a los Faros y Balizas y los invitados, disfrutaron de un cóctel, ocasión durante la cual se intercambiaron saludos, recuerdos y las novedades y actividades de cada uno en sus destinaciones y trabajos.



El litoral tesoro J. SOBENES y el Director G. VALDIVIA en plena tarea de cobro de "faros y balizas", "controlados" por el litoral Secretario H. PAREDES.



El Litoral Sr. V. RUIZ (al centro), junto al G.M. Aysén, Litoral Sr. P. VALDERRAMA, los litorales E. RUBILAR, N. SAAVEDRA, el Jefe del Curso de Gamas LT, Litoral F. ORTIZ, Guardiamarinas LT y el Gama LT RN Sr. R. VARA.



Los cofrades J. MARTIN, J. OLIVA y G. VERBAL, junto a los nuevos cofrades Tte. 2° F. ORTIZ, Gamas K. CARO y V. León y el Gama RN R. VARA.



El Litoral Presidente dando la bienvenida a los invitados y cofrades y el Gob. Marítimo de Arica C. N. Sr. Juan PONS J., agradeciendo invitación de la Cofradía.



El evento comenzó con una breve intervención del Litoral Presidente, en la que dio la bienvenida a los invitados y a los participantes finalizando con el Brindis de la Cofradía.

Posteriormente, el Litoral Director W. MIRANDA leyó el Boletín Meteorológico y el NURNAVLIT informando de las novedades y noticias de la Cofradía y, entre otras informaciones, sobre los cofrades que estaban cumpliendo millas navegadas. Asimismo informó de la entrega de la insignia de la Cofradía, que es el símbolo y distintivo que los acredita como cofrades, a los 16 nuevos Litorales y un Agregado al Rol que se incorporaban, siendo estos los siguientes: Antonio GARRIGA, Germán LLANOS, Javier MARDONES,



Renzo CUNEO, Felipe BERRÍOS, Francisco ORTIZ, Mauricio CONCHA, Luis ROMÁN, Catherine LILLO, Valeria LEÓN, Tomás ROSS, Javier ÁLVAREZ, Cristóbal RUIZ, Gabriel SÁEZ, Jaime BADILLA, Felipe VERGARA y Richard VARAS A/R.

A todos ellos se les dio la más cordial bienvenida. Entre los nuevos cofrades había dos Guardiamarinas femeninas, las Gamas LT señoritas Katherine CARO Canales y Valeria LEÓN Maturana.



El Litoral Director Don W. MIRANDA dando lectura al NURNALIT y el Litoral Don J. MARDONES recibiendo insignia de manos del Litoral Presidente.



Litoral Presidente y Litoral Mayor imponiendo la insignia a los cofrades T 2° LT Sr. F. ORTIZ y T 1° LT Sr. R. CUNEO.



Las nuevas cofrades Gamas K. CARO y V. LEÓN recibiendo la insignia de la Cofradía.



Participó proveniente de Talcahuano, el Litoral Gonzalo VERBAL Hewstone a quien felicitaron por su siempre extraordinario espíritu de participación. El Litoral Presidente aprovechó la ocasión para resaltar, que toda vez que participe en las recaladas algún Cofrade proveniente de fuera de la Quinta Región y Zona Metropolitana, éste queda exento del pago de Faros y Balizas para la actividad.

La faena de rancho se desarrolló en un grato y relajado ambiente, con un buen menú, bastante aguada, con y sin octanaje, ocasión en que en medio de una amena conversación, el pasado, el presente

y el futuro se amalgamaron; obviamente cada uno destacaba su generación que sin duda fue mejor que la otra. ¡Bien por los Litorales...!

Continuó la recalada con libre plática, pacotilla por doquier, pañol de recuerdos y anécdotas.

Finalmente, el Litoral Presidente a nombre de la Capitanía Marítima y sus Directores, agradeció a todos los cofrades que participaron en el evento, lo que sin dudas dio el marco adecuado para homenajear a nuestros Gobernadores Marítimos, para finalmente abrir el portalón a eso de las 23:00 horas.





El Director del CIMAR durante la firma del Convenio y el discurso conmemorativo.



p) Aniversario del CIMAR

El Centro de Instrucción y Capacitación Marítima - CIMAR, celebró sus 26 años de existencia el viernes 10 de mayo, con una ceremonia presidida por el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante LT Don Guillermo SILVA Gajardo, contando con la presencia de distinguidas autoridades e invitados de diversos sectores que se relacionan con este Centro de Instrucción, tales como Autoridades de Gobierno, Gerentes del Ámbito Marítimo, Asociaciones Gremiales, Organismo Técnico de Capacitación y los ex Directores de CIMAR, entre otros.

Se inició la ceremonia con el himno nacional, para continuar con la firma de un convenio de cooperación con la Empresa Falk Aprem, líder en el área de capacitación en emergencias. Firmaron

el convenio, el Gerente de Operaciones de FALCK APREM CHILE, Sr. Carlos ESCOBAR Hormazábal y el Director de CIMAR, Capitán de Navío LT Sr. Rubén ROJAS Todorovich. "FALCK APREM" es una alianza chileno-danesa, con presencia mundial dedicada a los temas de seguridad en diferentes ámbitos como en el área de salud, minería, medio ambiente, incendio tanto en la capacitación como en asesorías directas a sectores productivos de servicios e instituciones correspondientes a capacitación.

El Sr. Director de CIMAR durante su discurso señaló que *"en 1978 es aprobado por los miembros de la Organización Marítima Internacional, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, instrumento que entró en vigor en 1984, estableciendo las exigencias*

técnicas que debe tener el personal embarcado y las orientaciones que deben considerar los que participan en la educación, formación o evaluación en las competencias de la gente de mar". Asimismo, señaló que "en consideración a este nuevo marco legal, el Estado de Chile dicta en 1987 el Decreto Supremo N° 415 que crea el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, con el objetivo de instruir y capacitar a las dotaciones nacionales, conforme al convenio antes señalado, sus enmiendas y recomendaciones, el cual ha ido evolucionando conforme a los requerimientos propios de la actividad marítima, avances tecnológicos de las naves, procesos y apoyos educativos".

Indicó además que "la labor de este Centro desde sus inicios y como ha sido su desarrollo en el tiempo, se ha realizado con instructores altamente calificados y con la adquisición de nuevos simuladores y equipos

destinados a cumplir cabalmente los objetivos docentes hacia sus usuarios en los ámbitos de interés marítimo, portuario y de pesca".

Continuó informando que, "de esta forma, nuestro último curso incorporado a nuestro catálogo y aprobado por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, corresponde al de Instructores y evaluadores en el uso de simuladores marítimos, conocido como C.M.O. 6.10, lo que significó calificar en esta materia en Holanda a uno de nuestros instructores en el año 2012".

Destacó igualmente que "en lo que se refiere al ámbito de Instrucción con simuladores, el año 2011, se solicitó a este centro la necesidad de crear un curso referido al Entrenamiento en Simulador de Navegación y Maniobras por parte de postulantes a prácticos de Brasil, el que ha tenido un muy buen resultado, lo que habla muy bien de nuestros capacitadores e instructores,



El Ingeniero Jefe de Máquinas Sr. Manuel MOYA Velásquez junto al Director de Intereses Marítimos y M.A.A. Contralmirante LT Sr. Guillermo SILVA Gajardo y al Director del CIMAR CN LT Sr. Rubén ROJAS Todorovich.

los cuales han estado perfeccionándose en los últimos años en España, Holanda, Estados Unidos y Brasil”.

En lo referido al sector pesquero artesanal, indicó que *“en su compromiso social, CIMAR, brinda cooperación en la ejecución del curso de seguridad marítima, de manera gratuita, para capacitar al sector pesquero artesanal de nuestro país, con el fin de otorgarles una herramienta para desarrollar mejor sus actividades”*. Además, el Centro de Instrucción se encuentra desarrollando una plataforma informática que permitirá automatizar los procesos escritos en el ámbito de evaluación de competencias.

Durante la Ceremonia de aniversario, se aprovechó esa importante ocasión para distinguir al instructor de CIMAR por su trayectoria académica, y en particular por su desempeño durante el año 2013, recayendo esta distinción en el Ingeniero Jefe de Máquinas Sr.

Manuel MOYA Velásquez quien recibió la congratulación de los presentes.

q) Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático dicta conferencia abriendo Mes del Mar en Puerto Montt

En un evento académico cultural, inserto dentro de las actividades del Mes del Mar, el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante LT Don Guillermo SILVA Gajardo presentó el pasado 07 de mayo en el auditorio de la Universidad San Sebastián de Puerto Montt, la conferencia titulada *“Desarrollo de los Intereses Marítimos en las regiones de Los Lagos y Aysén”*.

Durante su intervención, que contó con la asistencia de autoridades civiles y militares, el Almirante SILVA abordó desde una perspectiva global el desarrollo



DIRINMAR CA LT Sr. G. SILVA G. durante conferencia por el mes del mar.



CA LT Sr. Guillermo SILVA G. recibiendo recuerdo de su estadia y conferencia en P. Montt, de manos del Comodoro Sr. Felipe BERTOLOTTO H.

de los intereses marítimos en el país, presentando en primer término los fundamentos geográficos y oceanopolíticos por los cuales Chile es un país esencialmente marítimo; la conciencia marítima y, en particular, relativo a la evolución que han observado los intereses marítimos a nivel nacional y en el área geográfica de jurisdicción de la V Zona Naval. Finalizó su intervención, presentando el accionar de la Autoridad Marítima y rol que ella ejerce en relación al fomento de los intereses marítimos, concluyendo con unas breves reflexiones.

Su participación en esta actividad, obedeció a la invitación que realizó el Comandante en Jefe de la Quinta Zona Naval, Comodoro Felipe BERTOLOTTO

Honorato, para la inauguración de las actividades del Mes del Mar en la región.

“Con mucho agrado acepté dicha invitación y aprovechamos de mostrar cual es la misión de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, efectuando un balance en la región”, enfatizó el Contraalmirante Guillermo SILVA.

Adicionalmente, esta relevante actividad regional contó con la presentación de la banda instrumental de la Quinta Zona Naval, sumada a la actuación del destacado compositor regional y director del grupo “Bordemar” Don Jorge BARRÍA, interpretando dos de sus más afamadas composiciones, el Camahueto y Tierra Adentro.

r) Escudo de cobre fue obsequiado por Chile a la OMI

El pasado 13 de Mayo y con motivo de cumplirse el 30 Aniversario desde que su majestad Británica, la Reina Isabel II, inaugurara el actual edificio que acoge a la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres, la República de Chile hizo entrega de un importante y significativo presente, consistente en un Escudo de la OMI confeccionado enteramente en Cobre Chileno, el que fue instalado en el centro del salón principal, reflejando el compromiso permanente de Chile con esta relevante Organización especializada de las Naciones Unidas.

La delegación chilena estuvo encabezada por el Embajador de Chile ante el Reino Unido, su excelencia Tomas MULLER, acompañado del Jefe de la Misión Naval de Chile en Londres, Capitán de Navío Sr. Daniel AGUIRRE, los representantes permanentes alternos, Capitán de Navío LT Sr. Jorge IMHOFF y Capitán de Corbeta LT Sr. Carlos CERDA, oficiales de la Misión Naval, representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, directivos de la Comisión Chilena del Cobre y diplomáticos chilenos.



Durante la ceremonia que contó con la presencia de alrededor de 350 representantes de las distintas delegaciones, agradecieron a nuestro país el Secretario de Estado para el Transporte del Reino Unido Stephen HAMMOND y el Secretario de la OMI Koji SEKIMIZU.





El primer lugar de la promoción, lo obtuvo el MR 1° L. Mc. E. Paola NANCABIL Betancur.



El segundo lugar de la promoción lo obtuvo el MR1 L. El. Tc. Mauricio TOLEDO Mora.

s) Graduación de cursos de Seguridad Marítima Litoral

El 28 de Mayo de 2013, en la Academia Politécnica Naval (APOLINAV), se graduaron 4 cursos de SEGURIDAD MARÍTIMA. Los citados cursos, constituyen una especialidad complementaria del Litoral.

El personal Gente de Mar graduado de estos cursos eran un Cabo 2° Mq. y ochenta y siete marineros de diferentes especialidades, entre las que había diez mujeres, siendo posteriormente destinados a diferentes reparticiones y unidades del Servicio del Litoral a lo largo de todo el país. La ceremonia se inició con el izamiento del pabellón nacional, para posteriormente proceder a la alocución referida al término de esa etapa de formación profesional, la que fue leída por el Jefe de Estudios del área Litoral, Teniente 1° LT Sr. Axel LINDERMANN Carreño.

El primer lugar de la promoción, lo obtuvo el MR 1° L. Mc. E., Srta. Paola NANCABIL Betancur, quien recibió la condecoración y el premio entregado por el Sr. Director de Educación de la Armada (DEA), C.A. Don Víctor ZANELLI Suffo en compañía del Sr. Director de la Academia Politécnica Naval (APOLINAV) Don Pablo LUBASCHER Correa.

El segundo lugar de la promoción lo obtuvo el MR 1° L. El. Tc., Sr. Mauricio TOLEDO Mora, a quien le entregaron el premio correspondiente el Subdirector Académico de la APOLINAV, CN Don Luis BRAVO Cubillos, acompañado por el Jefe del Campus Charles, CF IM Sr. Héctor GARRIDO Fuentes. Posteriormente, oficiales superiores asistentes a la ceremonia hicieron entrega de los diplomas a todos los alumnos que se graduaban del Curso de Especialidad Complementaria Litoral 2013.





t) Recalada mes de Mayo

En el surgidero del Club Naval, el día 30 de mayo, se llevó a efecto la recalada correspondiente a ese mes, asistiendo un total de 37 cofrades.

La hora de recogida fue las 13:00, procediendo el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. a dar inicio a la reunión con unas palabras de bienvenida y con el tradicional brindis de la Cofradía, que en esta ocasión muchos litorales lo realizaron sólo con aguada para cumplir las nuevas exigencias para los conductores. El Litoral Presidente continuó destacando el nombramiento del DIRECTEMAR, Vicealmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martin, como Comandante en Jefe de la Armada, deseándole un navegar venturoso y con viento a un largo al mando de la Armada.

Posteriormente y luego de un breve cóctel, comenzó el rancho, que en este caso fue el rancho del día, iniciándose con unas apetitosas empanadas acompañadas de aguada y combustible. Mientras se degustaba el rancho, el Litoral Secretario dio lectura al Boletín Meteorológico, donde además de la información de las actividades realizadas por la Capitanía Marítima, informó de los cofrades de "para" y de aquellos que en el mes estaban celebrando nuevas millas navegadas.

A continuación, recordando y rindiendo un homenaje al mes del mar y sus héroes, el Litoral Presidente dio la palabra al Litoral Ramón VELÁSQUEZ D. quien hizo una breve síntesis de la vida de PRAT, resaltando los rasgos esenciales que marcaron su vida: "estricto cumplimiento del deber y capacidad para superar las dificultades", los que fueron el sello de su existencia; también, luego de reseñar sucintamente los principales hitos de su vida, terminó destacando que el Héroe máximo de la Armada, fue marino, abogado, profesor, hidrógrafo, humanista y literato, siendo reconocido como uno de los principales protagonistas de la historia de Chile.



De izquierda a derecha, cofrades Sres. Ricardo BÖKE, Guillermo SILVA, Ramón VELÁSQUEZ, Armando TAPIA, y Evaristo VILLEGAS.



De izquierda a derecha, cofrades Sres. R. BÖKE, David SIERRA, Sebastián REYES y Mario LÓPEZ.

Continuó la recalada con un brindis ofrecido por el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN C. en honor a Arturo PRAT y los héroes del 21 de Mayo.

MAYO: mes del mar de Chile
He vuelto a sentir a los héroes de Iquique.
He vuelto a leer su gloriosa historia.
He vuelto a beber el brebaje marinero
Y sentir ser lo que es: un ser.
Simplemente un ser agradecido de la vida.
Agradecido del cobijo de la fraternidad del Litoral
Que acoge en su alma la belleza y el sosiego de la poesía:
Mi amante compañera.
Abrazado a esta genuina identidad
Brindo con patriótica solemnidad
Por los héroes de Iquique,
Por nuestro mar generoso y solidario y siempre, siempre..., por la leal amistad.
¡Hurra...Hurra...Hurra! ¡SALUD!

Luego de una grata velada de camaradería y amistad, se puso término a la "recalada" y el Litoral Presidente procedió a "abrir el portalón", no sin antes degustar el rico postre ofrecido y el bajativo (sólo para quienes no manejaban)...

Siendo las 15:00 horas se inició el desembarco de los cofrades.



u) Cambio de Mando en DIRECTEMAR.

El 11 de junio de 2013, se realizó la ceremonia de cambio de mando de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante en el Complejo de las Direcciones Técnicas de Punta Ángeles en Playa Ancha, ocasión en que el Vicealmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martin hizo entrega del cargo, luego de cuatro años al mando de esa Dirección General, al Contralmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro,

quien el año 2010 se desempeñó como Subdirector de la DIRECTEMAR.

La ceremonia fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles y contó con la asistencia de diversas autoridades del ámbito marítimo, del gobierno y de la propia Armada. Asimismo asistieron invitados, en representación de la Cofradía, los integrantes de la Capitanía Marítima, presididos por el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F.

Durante la ceremonia el Vicealmirante LARRAÑAGA hizo uso de la palabra, reseñando las principales tareas realizadas durante su mandato, incluidas las tareas de reconstrucción de las reparticiones afectadas por el terremoto del año 2010, las nuevas unidades incorporadas y las tareas realizadas con el apoyo del personal litoral.

Posteriormente se entregó la insignia de mando al Vicealmirante LARRAÑAGA, dándose término a la significativa ceremonia luego de asumir como nuevo Director General el Contralmirante RAMÍREZ a quien la Cofradía brinda su apoyo y deseos de éxito en su gestión.



v) Nuevo Comandante en Jefe de la Armada

Con fecha 18 de junio de 2013, el Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, asumió como el nuevo Comandante en Jefe de la Armada, en reemplazo del Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles, quien se acogió a retiro a contar de esa fecha, luego de cuatro años al mando de la Institución.

La ceremonia se realizó en el patio del buque en la Escuela Naval y fue presidida por el Presidente de la República, Sr. Sebastián PIÑERA Echeñique y contó con la presencia del Ministro de Defensa, Ministros de Estado, Autoridades nacionales y extranjeras. Participó además en representación de la Cofradía, el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE Friederichs.

Se inició la ceremonia con los saludos de ordenanza al Presidente y el izamiento del pabellón nacional. Enseguida se dio lectura a los decretos supremos por los que el Almirante GONZÁLEZ se acoge a retiro y donde se designa como Comandante en Jefe de la Armada al Almirante LARRAÑAGA.

Continuó la ceremonia con el arriado de la insignia de mando del Almirante GONZÁLEZ y los Honores de Ordenanza, para posteriormente desplegar la insignia de mando del Almirante LARRAÑAGA.



Posteriormente, el Almirante GONZÁLEZ se dirigió a los presentes señalando que no solo hacía entrega del mando de la Institución, sino que sentía una profunda emoción al vivir su última actividad oficial de la carrera naval, vistiendo por vez postrera el uniforme distintivo de la Armada y sentirse al mismo tiempo orgulloso de ser marino chileno y de haber mandado nuestra Institución. Asimismo, dio la bienvenida a su sucesor deseándole al Almirante LARRAÑAGA: *“buena mar y viento a un descuartelar”*, destacando que lo conoce hace ya 40 años desde el inicio de sus carreras en la Escuela Naval.



Siguió la ceremonia con la imposición de la Condecoración “Presidente de la República” en el Grado de “Collar de la Gran Cruz” al Almirante Enrique LARRAÑAGA por parte del Presidente de la República.

Se puso término a la ceremonia con la interpretación del Himno de la Armada y con los Honores de Ordenanza a Su Excelencia el Presidente de la República.

La Cofradía “Hombres del Litoral”, en representación de todos los litorales, agradece la invitación a la ceremonia y desea a quien fuera el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante por cuatro

años y hoy como nuevo Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, mucho éxito en su gestión, buena mar y viento a un largo durante la navegación al mando de la Armada, agradeciendo asimismo todo el apoyo brindado a la Cofradía durante su actuación como DIRECTEMAR.

Asimismo, la Cofradía en nombre de todos los integrantes del escalafón Litoral, hace llegar al Almirante Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles, sus deseos de éxito en esta nueva etapa de su vida, agradeciendo al mismo tiempo, todo el apoyo y reconocimiento entregado a los especialistas

Litoral durante su gestión como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y como Comandante en Jefe de la Armada.

w) Aniversario de la Marina Mercante Nacional

El miércoles 26 de junio de 2013, se conmemoró el 195 aniversario de la Marina Mercante Nacional, en una ceremonia realizada en el Salón Auditorio del Museo Naval y Marítimo, ubicado en el cerro Artillería de Valparaíso.



La ceremonia recuerda y conmemora la fecha del 26 de junio de 1818, cuando el Director Supremo B. O'HIGGINS R., firmó la primera patente de comercio marítimo otorgada por Chile a la Fragata "Gertrudis de la Fortuna".

La ceremonia fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M. y contó con la presencia de diversas autoridades de gobierno y de la Armada, incluyendo a representantes de la Cofradía, presididas por el Presidente Litoral Sr. Ricardo BÖKE F.

Luego del discurso realizado por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contralmirante Sr. Humberto RAMÍREZ Navarro, se procedió a condecorar a los oficiales y tripulantes de la Marina Mercante que cumplían 10, 15, 20, 25 o 30 años de embarco, siendo felicitados por su desempeño y años dedicados a su profesión.

Condecoración a oficiales de la Marina Mercante.



La ceremonia finalizó con la entonación del himno de la Marina Mercante Nacional por la banda Instrumental de la Armada de Chile y coreado por las delegaciones de alumnos de la Universidad Andrés Bello y Escuela de Tripulantes y Portuaria de Valparaíso.

x) Recalada mes de Junio

El jueves 27 de Junio, se materializó la tercera Recalada 2013 de nuestra Cofradía, la que tradicionalmente ha sido en esa fecha, nocturna. A pesar de las inclemencias del tiempo, lluvia intensa y viento reinante ese día, llegaron “navegando” al surgidero del Restaurante “Stella Maris” en Cochoa, cerca de 18 comensales. Asistieron además dos Litorales Agregados al Rol, futuros cofrades y un Litoral proveniente de fuera de la región de Valparaíso.

No hubo actividades formales, solo el brindis oficial de nuestra Cofradía realizado por el Litoral Presidente Sr. Ricardo BÖKE F. y mucha camaradería, amistad y chascarros, además de un excelente rancho, aguada y combustible suficiente para lastrar, lo que fue coordinado y provisto por el Litoral de Eventos Sr. Williams MIRANDA L.; de esa forma los litorales de ayer y de hoy que desafiaron el temporal, pasaron un grato momento.

Entre las novedades entregadas, se informó que el Litoral Agregado al Rol Gama RN Sr. Richard VARAS Allen se encontraba de para en “carena” por hace ya dos meses, debido a una fractura en uno de sus ejes propulsores, deseándole el Presidente una pronta recuperación.

CON ESTA ÚLTIMA CRÓNICA SE CIERRA EL LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO DEL PERÍODO AGOSTO 2012 HASTA JUNIO 2013.



GLOSARIO DE LA COFRADÍA

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BALANDRA: Esposa o cónyuge del cofrade.

BONANZA: Revista anual de la Cofradía.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.

CARTA DE NAVEGACIÓN: Discurso o alocución de homenaje.

CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.

COMBUSTIBLE: Licor.

CBLT: Mensaje a todos los litorales.

CBTB: Mensaje, saludo.

DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar).

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

FONDEAR MÁS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.

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

INCREMENTO DE MILLAS: Cumpleaños.

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

LICENCIA DE ZARPE: Autorización para retirarse antes de "Portalón abierto".

LITORAL: Denominación genérica del cofrade.

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

LITORAL MAYOR: Denominación protocolar para el Litoral nominado como tal por sus méritos, años de cofrade y años como especialista.

LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva litoral.

LITORAL DE PARA: Cofrade de baja por enfermedad.

LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.

LITORAL EN CABOTAJE: Con servicios restringidos por salud, en recuperación.

LITORAL EN ENTREDICHO: Cofrade con su matrícula suspendida.

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

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

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

LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.

MATRÍCULA: Número de Registro del cofrade.

MATRÍCULA, (Derecho de): Cuota de Incorporación.

NOMBRADA: Lista de Litorales comisionados.

OCOTRI: Oficina de contratación de tripulantes (nuevos cofrades), dependiente de la Capitanía Marítima.

OCTÁLOGO: Código de Honor de la Cofradía.

PACOTILLA: Picoteo, de todo un poco.

PASAJERO: Invitado a una Recalada.

PORTALÓN ABIERTO: Término de la "Recalada" (autorización para retirarse).

PORTALONERO: Litoral encargado de recibir a los pasajeros (visitas).

PUERTO CERRADO: Duelo.

PARTE DE VIAJE: Informaciones sobre los acaecimientos o novedades.

POLIZÓN: Asistente a la "Recalada", que no pertenece a la Cofradía.

PASAVANTE: Autorización.

Q.T.H.: Domicilio del cofrade.

RANCHO (faena de): Comida, ya sea almuerzo o cena.

RECALADA: Asamblea o Reunión de camaradería.

RECALADA FORZOSA: Asamblea o Reunión extraordinaria.

REVISTA DE CARGOS: Revisión de los inventarios y cargos de la Cofradía.

REVISTA DE FONDEO: Revisión de las cuentas de la Cofradía que efectúa el encargado de recaudaciones (tesorero).

ROL DE TRIPULACIÓN: Listado de los cofrades.

SURGIDERO: Lugar físico de la "recalada".

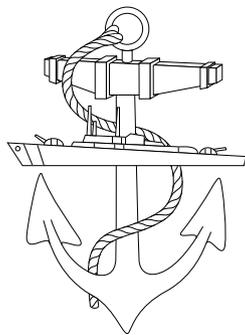
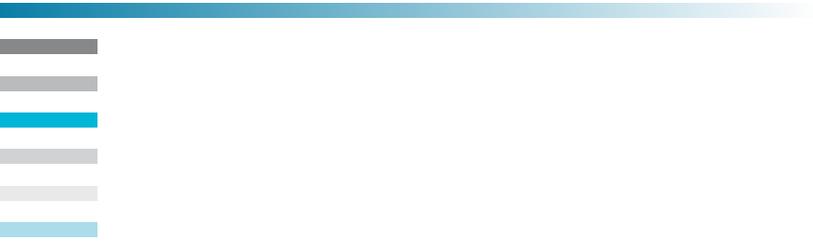
TOMAR EL FONDEADERO: Pasar a tomar el lugar o asiento.

VARARSE: Estar con la copa vacía.

Nota del Editor

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

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



La revista BONANZA se terminó de imprimir
en agosto de 2013.
Tiraje 300 ejemplares
Valparaíso
Chile

