

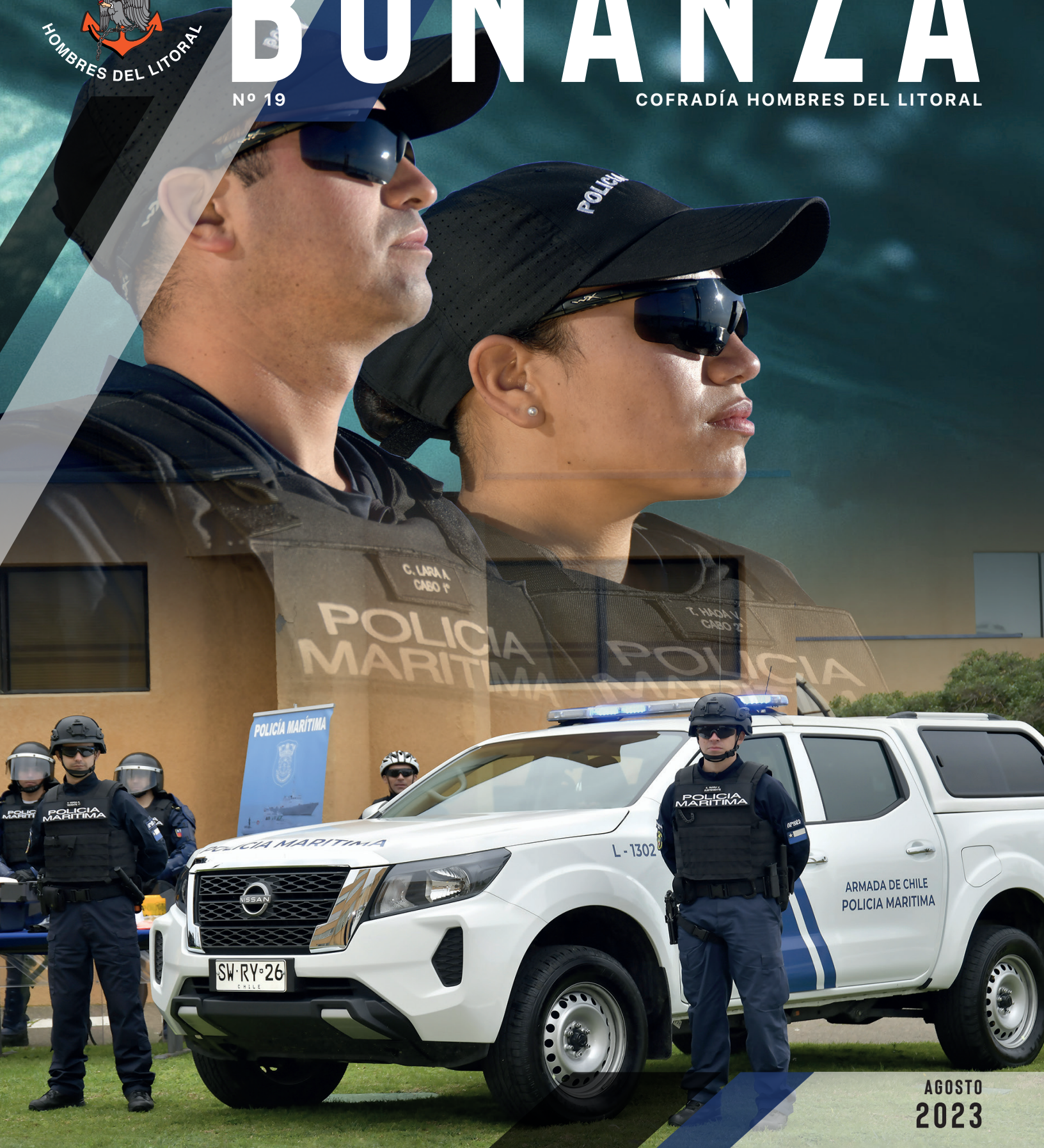


Revista

BONANZA

Nº 19

COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL



AGOSTO
2023



“Publicación anual de la Cofradía Hombres del Litoral, editada con artículos profesionales, experiencias, anécdotas y otros temas redactados por las mujeres y hombres integrantes de la Corporación, a quienes se agradece su apoyo y contribución, que nos permite dejar un testimonio de los hechos y acaecimientos del quehacer de esta especialidad de la Armada de Chile.”

DIRECTOR REVISTA
LITORAL PRESIDENTE
MARIO MONTEJO ORELLANA

EDITOR
LITORAL DIRECTOR
CÉSAR CRUZAT ZÚÑIGA

PRODUCCIÓN Y DISEÑO
LITORAL
RICHARD VARAS ALLEN

DIAGRAMACIÓN
LITORAL
RICHARD VARAS ALLEN

PUBLICACIÓN WEB
LITORALES
RICHARD VARAS ALLEN
HENRY CAMOUSSEIGHT VARAS

FOTOGRAFÍA PORTADA
RR.PP. DIRECTEMAR

FOTOGRAFÍAS
RR.PP. DIRECTEMAR
APORTES COFRADES

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.

Fotografía de Portada: RR.PP. DIRECTEMAR
Fotografía Contraportada: RR.PP. DIRECTEMAR

ÍNDICE BONANZA 2023

Información editorial.....	pag. 2
Palabras del Litoral Presidente.....	pag. 4
Palabras del Editor.....	pag. 5
Octálogo.....	pag. 6
Academia de Ciencias policiales de Carabineros de Chile:..... una oportunidad de intercambio académico y de conocimiento mutuo entre instituciones.	pag. 10
Protección de la biodiversidad más allá de jurisdicción nacional (BBNJ)..... ¿una necesidad imperiosa de bienestar nacional o solo una iniciativa más del DIM que se diluirá por la incapacidad de establecer consensos?	pag. 14
El caso de la captura B/T Stena Imperio.....	pag. 17
El sumergible DSV “Limiting Factor” en la fosa de Atacama.....	pag. 23
El maritorio y pueblos originarios, en su relación con la administración y uso del borde costero en Colombia y Chile.	pag. 30
Primer correo aéreo Isla de Pascua-Quintero.....	pag. 33
Gobernación Marítima de Punta Arenas 1980.....	pag. 35
Chile; un país soberano Antártico.....	pag. 37
Secretos históricos del Estrecho de Magallanes recordados por..... La Hermandad de la Costa.	pag. 40
La turba.....	pag. 43
La importancia de medir, mejor data para mejores decisiones.....	pag. 47
Pescado fresco.....	pag. 52
De Dunkerque a Valparaíso.....	pag. 54
Recaladas y Actividades.....	pag. 57
Medalla al Mérito "Hombres del Litoral".....	pag. 62



PALABRAS DEL DIRECTOR PRESIDENTE.

El año 2023 ha pasado muy rápido y con muchas novedades, no de la Cofradía “Hombres del Litoral”, pero que a todos nos tienen asombrados. La corporación cumple 29 años desde su creación y no podemos dejar de agradecer a quienes le dieron vida, escribieron sus estatutos, octálogo (aunque hay un Litoral dice que es octálogos), los protocolos y nuestro brindis tradicional que nos acompaña en todas nuestras actividades oficiales, en las que participamos con mucho orgullo y pasión.

En la Subdelegación de Talcahuano hubo cambio de “Mando”, asumiendo el Litoral Víctor Gutiérrez Astorga como Subdelegado Marítimo, en reemplazo del Litoral Luis Vergara Villegas a quien, nuevamente, le hacemos llegar nuestros eternos agradecimientos por el trabajo desarrollado y por haber liderado a los Litorales de la Región del Biobío, logrando mantener el apego irrestricto a nuestras tradiciones y el espíritu Litoral. Al nuevo Subdelegado, éxito y suerte en este desafío asumido.

A nivel global, el mes de julio de este año, fue el mes con las mayores temperaturas registradas desde que se tienen antecedentes e historiales de temperaturas. El calentamiento global, los gases efecto invernadero y los contaminantes emanados por la industria marítima mundial han

hecho que la Organización Marítima Internacional (OMI), emita normas nuevas y más estrictas para disminuir la carga de contaminantes que liberan las naves al medioambiente, logrando con ello aumentar la eficiencia energética en transporte marítimo. Es por ello que la DIRECTEMAR trabaja permanentemente en adecuar la normativa para que las naves nacionales de navegación internacional cumplan, oportunamente, con todos los nuevos requerimientos.

El temporal denominado pandemia pasó y nosotros nos seguimos cuidando para que nuestro navegar sea seguro; el Directorio continúa trabajando con toda la fuerza y el espíritu, máxime que a contar de este año organizaremos la fiesta de la especialidad Litoral con el apoyo de DIRECTEMAR y de las Direcciones Técnicas Marítimas, esto permitirá que los especialistas Litoral que ya no trabajan en la organización puedan participar de esta celebración y que era un anhelo de muchos socios.

Este año la Autoridad Marítima cumple 175 años y, como ya se dijo, la Cofradía 29, tiempo en que la corporación ha continuado acentuando sus principios, valores y participación institucional; actividades todas destinadas a prestigiar la profesión y a la especialidad, además, continúa siendo el nexo de los oficiales especialistas Litoral, activos y en retiro.

Finalmente, debemos mirar el futuro con confianza y esperanza porque la especialidad seguirá creciendo puesto que los intereses marítimos y todas las actividades que desarrolla el Servicio del Litoral así lo demandan, y esperamos que los proyectos destinados a aumentar presencia de la Autoridad Marítima en las áreas de influencia se concreten a la mayor brevedad, haciendo votos para que la DIRECTEMAR y todos sus integrantes, al igual que los integrantes de la Cofradía, sigan navegando con rumbo firme al objetivo trazado.

Un fuerte abrazo y Bravo Zulú.



***“Por la Patria y su destino oceánico.
por la Armada y su alma eterna sobre el mar,
por el Litoral, sus hombres Bravos
y por nuestra leal amistad.
¡¡¡Salud!!!***

PALABRAS DEL EDITOR.

Estimados Cófrades,

Como editor, quiero partir hilvanando estas letras, contándoles de forma muy resumida el proceso de cambio de la “BONANZA”, la cual ha mutado desde el año 1996 de ser una publicación inicial (como boletín informativo) exclusivamente en papel, hasta las últimas ediciones (2022 y 2023) que han sido totalmente digitales y que se publican a través de la página web de la Cofradía. No se puede dejar de mencionar que hubo un período de transición donde, con apoyo Institucional, se pudo producir una edición mixta, unos pocos ejemplares en papel y el resto digital.

Así las cosas, esta nueva BONANZA digital, no obedece a un “tecno-encandilamiento” con esta nueva era electrónica y de masificación del Internet de las Cosas o IoT¹ que se inició hace algunas décadas atrás, sino a un proceso de ajustes de los sistemas de control de gestión en los entes públicos y privados; y, obviamente, al encarecimiento del costo de la vida producto de la inflación (nacional y mundial), que alcanzó también a las imprentas, aumentando sus costos de impresión como una forma de ajustarse a los vaivenes de la economía.

Para que tengan una idea, el costo de impresión actual de una publicación de la calidad de nuestra revista es de aproximadamente cuatro quintos (4/5) del valor que se recauda anualmente por concepto de la cuotas que paga cada cófrade, manteniendo el tipo de papel, paleta de colores, cantidad de hojas y tiraje de la edición (número de ejemplares) no inferior a 300 ejemplares; se debe tener presente que si se disminuye la cantidad a imprimir, el precio aumenta exponencialmente... por lo tanto, haciendo una simple operación matemática, podemos concluir que con la cuota mensual que se nos cobra actualmente, no podemos cubrir estos costos y, además, financiar otras actividades fundacionales y propias de la Cofradía y sus Estatutos.

Sin embargo, entendiendo el romanticismo y calor imaginativo que puede generar la lectura de un libro en papel versus la frialdad que puede provocar la incapacidad de hojear una publicación digital, especialmente para quienes somos parte de la Silent Generation (1925-1945), Baby Boomers (1946-1964) y Generación X (1965-1978)²; se espera explorar alternativas en el futuro para tratar de nuevamente buscar un modelo de publicación mixto, que pueda satisfacer a todos nuestros Cófrades, no obstante lo anterior, en el corto plazo seguiremos alineados a la economía, manteniendo solamente nuestra edición digital.

Finalmente, quisiera agradecer a los colaboradores que regalan “tiempo de su tiempo” y “se hacen a la mar” de la imaginación para pescar recuerdos, ideas e investigación en la red de la escritura, proveyendo la materia prima con que se elabora, posteriormente, el alimento del alma de los lectores de nuestra revista marítima BONANZA... un reconocimiento especial a cada uno de ellos, destacando que los que zarpan a la aventura de caligrafiar, son normalmente los mismos que año a año vencen los avatares del quehacer rutinario de su vida, para transformarse de un masivo lector a exclusivo autor.

¹ El término IoT, o Internet de las cosas, se refiere a la red colectiva de dispositivos conectados y a la tecnología que facilita la comunicación entre los dispositivos y la nube, así como entre los propios dispositivos

² Kotler y Keller (2012), Clasificación de Grupos Generacionales.

OCTÁLOGO

Cofradía Hombres del Litoral

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



CAPITANÍA MARÍTIMA DE LA COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL

PERÍODO 2023-2024

PRESIDENTE	: Litoral Sr. Mario MONTEJO Orellana.
VICEPRESIDENTE	: Litoral Sr. Eduardo HIDALGO Astudillo.
DIRECTOR	: Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga.
DIRECTOR SECRETARIO	: Litoral Sr. Manuel COFRÉ Lizana.
DIRECTOR DE EVENTOS	Litoral Sr. Felipe ENCINA Vega.
DIRECTOR TESORERO	: Litoral Sr. Antonio GARRIGA Varela.
DIRECTOR	: Litoral Sr. Henry CAMOUSSEIGHT Varas
DIRECTOR	: Litoral Sr. Jaime VIZCARRA Azocar.
DIRECTOR SUPLENTE	: Litoral Sr. Boris ABARZA Becerra.
DIRECTOR SUPLENTE	: Litoral Sr. Andrés GONZALEZ Peña.
REVISTA BONANZA	: Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga.
SITIO WEB	: Litoral Sr. Henry CAMOUSSEIGHT Varas.

DIRECTEMAR



175

SOMOS PROTECTORES DEL MAR

AÑOS





ACADEMIA DE CIENCIAS POLICIALES DE CARABINEROS DE CHILE:

UNA OPORTUNIDAD DE INTERCAMBIO ACADÉMICO Y DE CONOCIMIENTO MUTUO ENTRE INSTITUCIONES.

El año 2022 se cumplieron 10 años desde que ingresó por primera vez un Oficial de nuestro escalafón a la Academia de Ciencias Policiales de Carabineros (ACIPOL), para realizar el Curso de Oficial Graduado en Ciencias Policiales, ello como consecuencia de una invitación extendida a la Armada de Chile el año 2011 por Carabineros de Chile, a través de su Dirección de Educación, Doctrina e Historia. Sin duda, este hecho marcó un hito en el perfeccionamiento profesional que recibe el personal perteneciente al Servicio del Litoral, así como también lo fue en su oportunidad nuestra inicial participación con un alumno en la Universidad Marítima Mundial, por dar un ejemplo.

En poco más de una década, han pasado por sus aulas siete oficiales, lo que ha significado una continuidad de los conocimientos que allí se entregan a quienes posteriormente cumplen o cumplirán funciones específicas o de asesoramiento de nivel estratégico relacionadas con la función policial que tiene la Autoridad Marítima, tanto en DIRECTEMAR, DIRSOMAR, Zonas Navales y Unidades de Coordinación Estratégica, éstas últimas dependientes de la Subsecretaría del Interior, creadas para facilitar el intercambio y análisis de información, entre instituciones competentes que combaten el crimen organizado.

Del mismo modo, dicho intercambio académico ha permitido la realización de visitas profesionales, con el propósito de estrechar lazos profesionales y de camaradería entre instituciones, lo que conlleva a un permanente conocimiento mutuo.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA, EVOLUCIÓN Y ACTUALIDAD

Sus orígenes se remontan al año 1939, época en donde se crea el “Instituto Superior de Carabineros” como parte de la implementación de un proceso de formación de oficiales tendientes a mejorar su desempeño al interior de la Institución. En un período de casi 50 años, el plantel fue evolucionando y adaptando su currículo y metodología de enseñanza para formar a los oficiales de Carabineros de manera integral, en concordancia con los cambios sociales y exigencias gubernamentales en materia de seguridad pública, tiempos en los que además comenzaron a ingresar alumnos becarios pertenecientes a Cuerpos Policiales de otros países, entre otras categorías. En 1987 pasa a llamarse “Instituto Superior de Ciencias Policiales”, manteniendo los mismos objetivos principales de formación y especialización inicial. En 1992, se aprueba la Directiva de Funcionamiento de cursos de las carreras de Ingeniería en Tránsito y Transportes e Ingeniería en Investigación Criminal, permitiendo a

los oficiales ampliar sus conocimientos profesionales e intelectuales, en ese ámbito de estudio.

Luego, y conforme a la Ley Orgánica Constitucional de Enseñanza de 1990, se reconoce al Instituto Superior como plantel autónomo para otorgar grados académicos de licenciatura, magíster y doctorados, siendo los primeros el de Licenciado en Administración Superior de Seguridad Pública y el de Licenciado en Administración Superior en Finanzas Públicas.



En 1998, cambia su nombre a “Academia de Ciencias Policiales de Carabineros de Chile”, la cual mantiene en la actualidad, siendo incorporada posteriormente, al Sistema de Educación Superior chileno.

Es así como en sus 84 años de historia, la ACIPOL se ha destacado como una institución de excelencia en la formación de los oficiales de Carabineros, contribuyendo al fortalecimiento de la seguridad y el orden público en el país. El curso Nivel de Perfeccionamiento 3, conocido por sus siglas “NP3”, al cual acceden los oficiales LT, tiene como propósito, en un período de 2 años, desarrollar las competencias necesarias para ejercer funciones de Mando y dirección en reparticiones operativas y administrativas de mayor complejidad, como también de asesoramiento en aspectos estratégico-policiales, a organismos institucionales y extrainstitucionales de alto nivel.

Para realizar el NP3, los oficiales de Carabineros deben contar con a lo menos 15 años de servicio y poseer buenos antecedentes profesionales y personales, además de realizar exigentes pruebas de conocimiento y de aptitud física. En promedio, de un total de 200 postulantes por año, quedan seleccionados entre 60 y 80 alumnos. Los egresados, son destinados en su mayoría, a cumplir funciones de Mando en Comisarías de mayor complejidad o en puestos estratégicos en altas reparticiones de la Institución. A su vez, el mencionado curso es requisito para ascender a los grados de Teniente Coronel y sucesivos, pudiendo llegar hasta General Director.

La malla curricular considera asignaturas como Derecho Constitucional, Derecho Administrativo, Derecho Procesal, Derechos Humanos aplicados a la función policial, Administración y Gestión Estratégica, Control de Gestión, Inteligencia Policial Estratégica, Habilidades Sociales y Comunicativas, Criminología, Análisis Criminal, Inglés, por nombrar algunas, sumado a la realización de actividades físicas y deportivas dos veces por semana, con controles mensuales y semestrales. El cuerpo docente lo componen profesores con vasta experiencia profesional y académica en sus respectivas áreas, contando en su mayoría con postítulos y postgrados, destacando entre ellos un Ministro del Tribunal Constitucional, funcionarios del Ministerio Público, profesores de Universidades Tradicionales, como el caso del Decano de la Academia, don Patricio Donoso Ibáñez, quien es además Prorector de Gestión Institucional de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Generales y Coroneles en Servicio activo y en retiro. A su vez, se realizan seminarios y cursos de capacitación, modalidad presencial y online, con instituciones nacionales e internacionales de prestigio. Cabe mencionar, que desde el presente año la ACIPOL se encuentra Acreditada, Nivel Avanzado, por la Comisión Nacional de Acreditación, hasta mayo del 2026.

VISITAS PROFESIONALES GESTIONADAS POR DIRECTEMAR

Luego de terminada las restricciones de aforo por la reciente pandemia del virus COVID-19, y como una manera de estrechar lazos profesionales y de camaradería entre instituciones, DIRECTEMAR extendió invitaciones para la realización de visitas profesionales, lo que permitió además incrementar el acervo profesional de los alumnos ACIPOL, respecto del conocimiento de dos pilares fundamentales que posee la Armada de Chile como Institución tradicional de la República, siendo éstos el Poder Naval y el Servicio Marítimo.

En consecuencia, el 19 de agosto del año 2022, el Curso NP3 Bienio 2022-2023, compuesto por 92 alumnos (seis de ellos pertenecientes a policías uniformadas extranjeras), concurrieron al complejo de Direcciones Técnicas Marítimas del faro Punta Ángeles, en donde presenciaron una exposición genérica sobre la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, así como también de DIRSOMAR y DIRINMAR. Luego, conocieron la Sala Museo en honor a George Slight, los simuladores del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC Chile) y los modernos sistemas de vigilancia, control, alerta y respuesta que éste posee para la salvaguarda de la vida humana en el mar. Finalmente, los alumnos participaron en una muestra estática realizada por el Grupo de Respuesta Inmediata, conociendo a fondo su labor y los equipos de última tecnología con que operan.



Luego de ello, la comitiva se dirigió a las dependencias del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada. En dicho lugar se realizó una exposición sobre el quehacer general del Servicio. Se destacó la importancia de las condiciones oceanográficas que afectan en el cambio climático, las boyas instaladas a lo largo del país y sobre la investigación científica marina a través del Comité Oceanográfico Nacional (CONA). Durante el recorrido por las dependencias, se instruyó sobre el proceso que conlleva la elaboración de la Cartografía Náutica en papel y electrónica, desde el levantamiento hidrográfico, elaboración, hasta la posterior venta, siendo Chile país pionero en poseer Cartografía Náutica Electrónica en su territorio Antártico. Respecto al Sistema Nacional de Alerta de Maremotos (SNAM), se mostró su operación por medio del personal que cubre 24/7 la Sala Principal. Finalmente se realizó una muestra estática del equipamiento que utiliza el personal especialista del SHOA en las comisiones hidro-oceanográficas a lo largo del país.



Terminada la visita profesional, la delegación se dirigió al Club Naval de Valparaíso para disfrutar de un almuerzo de camaradería, siendo acompañados por algunos oficiales LT ex-alumnos de la ACIPOL.

El 22 de junio de 2023, correspondió conocer respecto del Poder Naval. En la oportunidad, se visitó al Comando de Operaciones Navales, siendo recibidos por el Contraalmirante don Roberto Zegers, Comandante en Jefe de la Escuadra, acompañado por el Jefe de Estado Mayor del COMOPER. En dicho lugar, se dio a conocer la orgánica de la Armada de Chile, sus funciones y las fuerzas operativas que lo componen. Posteriormente, la delegación visitó el Museo Marítimo Nacional, donde fueron recibidos por su Director, Contraalmirante (R) Sr. Andrés Rodrigo, instancia en la que pudieron recorrer sus dependencias por medio de una visita guiada. Finalmente, las delegaciones visitaron las Unidades de la Escuadra Nacional, lugar donde fueron recibidos por su Jefe de Estado Mayor, acompañado por los Comandantes de la Fragatas “Williams” y “Latorre”, unidades donde pudieron conocer las diferentes capacidades y equipamiento que éstas poseen, así como también se presenció el trabajo y la vida de a bordo que tienen las dotaciones.



Terminada la visita profesional, la delegación se dirigió al Club Naval de Valparaíso para disfrutar de un almuerzo de camaradería, siendo acompañados por algunos oficiales LT ex-alumnos de la ACIPOL.

CONCLUSIONES

Con 10 años de permanencia continua en el alumnado de la Academia de Ciencias Policiales de Carabineros de Chile, por parte de oficiales especialistas en Litoral, se establece sin duda un rumbo claro en el perfeccionamiento y adquisición de nuevos conocimientos relacionados con la función policial de la Autoridad Marítima, lo que va en concordancia con las nuevas exigencias y demandas que tiene el Estado en materia de seguridad pública, cuestión de la que no estamos exentos.

Dicho plantel ha evolucionado con el transcurso del tiempo conforme a las nuevas exigencias propias de la Institución a la que pertenecen y a la sociedad chilena en general, siendo ello asimilado por todos quienes han pasado por sus aulas, lo que incluye a los oficiales LT Graduados en Ciencias Policiales, quienes han sido dignos representantes de la especialidad, por su desempeño académico y compañerismo demostrado.

Como una manera de retribuir la entrega de becas para la Armada de Chile-DIRECTEMAR, y principalmente por la constante camaradería y apoyo brindado por los alumnos Carabineros y personal de planta de la ACIPOL, es que se han realizado en el último tiempo visitas profesionales, las cuales han permitido además dar a conocer nuestro quehacer institucional, siendo una realidad la interacción permanente que tiene la Armada de Chile con nuestros camaradas de las "Carabinas Cruzadas", sobre todo en las Áreas de Misión de Seguridad e Intereses Marítimos y Emergencia Nacional y Protección Civil, logrando en definitiva mejorar y robustecer el consecuente trabajo en conjunto que demandan las leyes, reglamentos vigentes, y principalmente la comunidad en general.



Autor: Litoral Pablo ORREGO Avendaño.



PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD MÁS ALLÁ DE JURISDICCIÓN NACIONAL (BBNJ)...

¿UNA NECESIDAD IMPERIOSA DE BIENESTAR NACIONAL O SOLO UNA INICIATIVA MÁS DEL DIM QUE SE DILUIRÁ POR LA INCAPACIDAD DE ESTABLECER CONSENSOS?.

INTRODUCCIÓN

Se puede decir que la ausencia de un centro ergonómico ha sido el detonante de inesperados cambios que han puesto en jaque las proyecciones hechas por estudiosos del ordenamiento mundial en los noventa y durante la primera década del Siglo XXI.

En todos los ámbitos de las relaciones mundiales, hay importantes hechos e iniciativas que están pasando desapercibidos y que se están gestando en el seno de diferentes organizaciones internacionales, por otros acontecimientos que han provocado un mayor grado de inquietud o atención mediática por las inmediatas implicancias políticas, financieras y sociales que afectan a la economía mundial y al relacionamiento entre Estados, como por ejemplo: los efectos postpandemia, con la ralentización de la producción y la desaceleración económica; la inflación mundial muy por sobre las proyecciones de los Bancos Centrales; la invasión de Rusia a Ucrania, acarreado desabastecimientos en las cadenas de valor, incrementos precios de commodities agrícolas, combustibles, minerales, fertilizantes y en el transporte internacional; la descontrolada migración en distintas áreas del planeta (desde África a Europa, desde Venezuela a diferentes países de Sudamérica); entre otros.

Consecuentemente, muchos países apuestan a la renovación de sus políticas exteriores adaptándose a este nuevo escenario, mientras tanto, nuestro país en las últimas décadas ha debido concurrir en 3 oportunidades a la Corte Internacional de la Haya por contrariedades limítrofes vecinales, en dos de ellas como demandado y en la tercera, DIFROL tomó la iniciativa como denunciante (Río Silala). Sin

embargo, en otra línea de las relaciones internacionales, Chile ha sido líder y pionero en adoptar un enfoque de preservación y protección del medio ambiente, enfrentando decididamente las materias de sustentabilidad, alcanzando actualmente casi un 42,4% de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE), bajo regímenes de conservación².

DESAFÍO DE LA POLÍTICA EXTERIOR NACIONAL

Ante este escenario internacional dinámico, caracterizado por la descentralización de poderes, la transformación, el renacimiento del nacionalismo, el surgimiento del populismo y, principalmente, el desorden y la dificultad de control, es imperativo que la política exterior chilena no solamente defienda la integridad territorial con respeto al Derecho Internacional (DD.II.), sino que también, vele por nuestros derechos de soberanía en la Zona Económica Exclusiva e incluso por la protección y conservación de los recursos, vivos o no vivos, más allá de nuestras áreas de responsabilidad, como de cierta manera lo planteó el Almirante Don Jorge Martínez Bush, en su teoría del Mar Presencial³, el 4 de mayo de 1990. A pesar de que este impulso no fue del todo exitoso, en el mundo resurgieron otras iniciativas internacionales destinadas a la conservación de especies transzonales y altamente migratorias, ejemplificándose en el Acuerdo de Nueva York y las Organizaciones Regionales Pesqueras (ORP).

El agrietamiento y readecuación de las áreas de influencia del planeta, especialmente en el Asia-Pacífico y en Europa, hace imprescindible concebir un análisis prospectivo y profundo para modificar o, de ser necesario, construir una estrategia internacional que prepare el accionar nacional ante estos nuevos desafíos en las frágiles relaciones vecinales, regionales, mundiales y multilaterales.

¹ Derecho Internacional Marítimo.

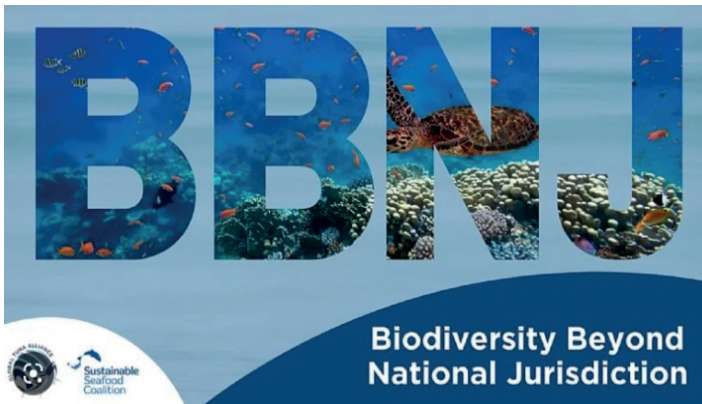
² Declaración efectuada por Ex Presidente Sra. Michel Bachelet en el IV Congreso Internacional de Áreas Marinas Protegidas (IMPAC 4), efectuado el 9 de septiembre de 2017 en Viña del Mar.

³ El objetivo del Mar Presencial es una explotación racional de los recursos, evitando su depredación y la posterior ruptura del delicado equilibrio biológico marino (interpretación del autor de los apuntes de la Clase magistral para el Mes del Mar, dictada por el Almirante Don Jorge Martínez Bush, el 2 de Mayo de 1991, titulada "El Mar Presencial. Actualidad, Desafíos y Futuro").

Manteniéndonos en el ámbito internacional y reconociendo la calidad de “marítimo” de nuestro país, es muy necesario que la Cancillería, a través de Direcciones de Fronteras y Límites (DIFROL) y de Medio Ambiente y Asuntos Marítimos (DIMA), establezca y mantenga una decidida preocupación ante la iniciativa que germinó bajo amparo de la Naciones Unidas (ONU) y que quizás sea la más importante y trascendente en lo que va de este siglo para el Derecho Internacional Marítimo, llamada Protección de la Biodiversidad más allá de Jurisdicción Nacional (Biodiversity Beyond National Jurisdictions – BBNJ).

El Acuerdo de esta iniciativa, se alcanzó el 19 de junio de 2023 en la sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, después de más de una década de negociaciones, quedando pendiente el proceso de firmas y ratificación, para luego entrar en vigor, 90 días después de que se haya ratificado por 60 Estados miembros.

PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD MÁS ALLÁ DE JURISDICCIÓN NACIONAL (BIODIVERSITY BEYOND NATIONAL JURISDICTIONS – BBNJ)



Desconocida para la mayoría de las personas, el BBNJ sin duda alguna, provocará intensas disputas entre actores internacionales tradicionales, no tradicionales y organismos transnacionales por los alcances e impactos económicos y de conservación de los océanos, estimándose que será “él” tema de discusión en los próximos años.

Este proceso nace a partir de la identificación de un vacío regulatorio para ciertos aspectos y materias en Alta Mar y la Zona, como el asociado biodiversidad marina. Esto hizo que, en el 2015, la 69ª Asamblea General de la ONU adoptara la Res. 69/292, reconociendo esta situación y disponiendo

la conformación de un Grupo de Trabajo ad hoc destinado al análisis de esta realidad, el cual trabajó los dos años al análisis de esta realidad, el cual trabajó los dos años siguientes (2016 y 2017), generando dos importantes recomendaciones a la Asamblea: la primera, se identificó una lista de elementos no consensuados y que podrían ser parte de las negociaciones intergubernamentales futuras bajo el formato de una Conferencia y, la segunda, fue convocar a la brevedad a una Conferencia Intergubernamental del proceso BBNJ, cuya primera versión se desarrolló en abril de 2018, continuando con 5 periodos de sesiones desarrollados entre el 2018 y el presente año, siendo en el quinto periodo de sesiones donde se adoptó por consenso el Acuerdo⁴, que se encuentra en proceso de firmas y, posterior, ratificación.

Además, la ONU en el año 2015, proclamó 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible, con metas específicas a un horizonte de 15 años⁵; siendo el ODS N° 14 “Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”, el que nos insta a poner más atención a las iniciativas que se pudiesen estar gestando para los espacios que son patrimonio común de la humanidad, como lo son Alta Mar y La Zona⁶, más allá de nuestra jurisdicción y protección.

La iniciativa de BBNJ es un proceso de negociación no terminado, que continuará dentro en el marco de la ONU, buscando crear un instrumento internacional, jurídicamente vinculante, que regule bajo el alero de la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar (CONVEMAR), la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina en las áreas situadas más allá de la jurisdicción nacional de los Estados, donde el Comité Preparatorio BBNJ definió acogerse al paquete de negociación (package deal) definido por el Grupo de Trabajo Oficioso BBNJ creado el 2011 que estableció los siguientes elementos indispensables de considerar: (a) Los recursos genéticos marinos⁷, incluidas cuestiones relativas al reparto de los beneficios, (b) Herramientas de gestión basados en zonas geográficas, incluidas las áreas marinas protegidas, (c) Evaluaciones de impacto ambiental, (d) Creación de capacidades y transferencia de tecnología marina y (e) Cuestiones Generales Transversales (Ejemplo: alcance futuro del acuerdo)⁸.

⁴ <https://www.un.org/bbnj/>

⁵ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

⁶ La Zona: fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la Jurisdicción Nacional (definición extraída de la Política Oceánica Nacional de Chile – PON).

⁷ Por “recursos genéticos marinos” se entiende el material genético marino de origen vegetal, animal, microbiano o de otro tipo que tenga valor real o potencial (Fuente: redactado a partir del Convenio sobre la Diversidad Biológica, art. 2). Ejemplo de usos y beneficios para las industria farmacéutica, cosmética, alimentación, energía, etc.

⁸ Eva M. Vázquez Gómez, “La Protección de la Biodiversidad Biológica Marina más allá de la Jurisdicción Nacional. Hacia un nuevo acuerdo de aplicación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, 2019, Revista electrónica de Estudios Internacionales, www.reei.org

OPORTUNIDAD NACIONAL

*“Chile es un país oceánico y, como tal, posee una importante proyección al mar, contando con una de las mayores Zonas Económicas Exclusivas del mundo y convirtiéndose en un referente internacional en materias de conservación y uso sustentable del océano”*⁹... estas son las primeras declaraciones la Política Oceánica Nacional (PON), por lo tanto, ante esta inquietud incipiente que se está generando en el seno de la ONU, inmediatamente se puede inferir una trascendental interrogante, que requiere una respuesta de Estado y que quizás marcará la política exterior marítima de Chile para las próximas décadas.

Ante esta oportunidad, es vital que Chile pueda exhibir sus credenciales en materia de gobernanza y responsabilidad oceánica, puesto que debido a la inmejorable posición geopolítica de nuestro país ante el Océano Pacífico es necesario adoptar una postura consensuada y potente en resguardo de los intereses nacionales más allá de la ZEE. Es por esta razón que el Ministro de Relaciones Exteriores, en la sede de la ONU, el mismo 19 de junio de 2023, propuso que Chile y en particular Valparaíso acoja la Secretaría de este Acuerdo, como una forma de contribuir a su rápida aplicación, y de garantizar que la gestión de las nuevas estructuras de este instrumento del DIM, tenga su base en el hemisferio Sur global¹⁰.

en Alta Mar, la cual ocupa el 64% de la superficie total del océano¹¹.

Es responsable reconocer que también existe la posibilidad, que como muchas otras iniciativas que se han discutido en las Naciones Unidas, no prospere y zozobre en el mar de los “no consensos” por falta de beneplácitos entre Estados, intereses de potentes grupos económicos o consecuencias indeseadas para el statu quo de las relaciones internacionales y, finalmente, continuemos con el caos en esta zona de los océanos, donde obviamente el poderoso, política, militar y económicamente hablando, continuara usufructuando de derechos que son de todos... ¿o talvez de nadie?

Autor: Litoral César CRUZAT Zúñiga



Sin duda alguna, esta materia es fuente de importantes cambios futuros para el Derecho Internacional Marítimo, ofreciendo una oportunidad trascendental para que la Cancillería pueda desarrollar una planificación estratégica de Protección Marítima ante estas iniciativas de nivel global, que puedan ser fuente de conflicto, porque sus alcances afectarían en forma transversal a todos los ámbitos de la política exterior nacional y obviamente, a un importante porcentaje de la economía doméstica nacional, considerando que muchos de los recursos están situados

⁹ PON, Punto I “La importancia de la Política Oceánica”, párrafo 1

¹⁰ <https://www.minrel.gob.cl/noticias-antecedentes/naciones-unidas-adopta-texto-del-acuerdo-bbnj-y-chile-reitera-su>

¹¹ Artículo: El océano: nueva regulación de la ONU para la biodiversidad en Alta Mar; Sr. Cristian Laborda Mora, Abogado, experto en D.I.M.

EL CASO DE LA CAPTURA B/T STENA IMPERIO

ANTECEDENTES.

El Estrecho de Ormuz es uno de los puntos de estrangulamiento de las rutas del comercio marítimo mundial, conocidos como “Chokepoints”, se encuentra formado por las costas de Irán, Omán y Emiratos Árabes Unidos, y por él pasa más del 20% de la producción mundial de petróleo, además de gas natural y otros derivados. Lo que transforma a este estrecho en un punto estratégico como entrada al Golfo Pérsico y de relevancia para el comercio marítimo mundial.

El siguiente artículo busca efectuar un análisis de la situación ocurrida en el Estrecho de Ormuz, el 19 de julio

de 2019, cuando según los antecedentes recopilados, el B/T Stena Imperio, de bandera del Reino Unido, es capturado y llevado al puerto de Bandar Abbas en Irán, por fuerzas de la Guardia Islámica Revolucionaria de ese país. A continuación, se revisará el régimen de los estrechos internacionales, conforme al Derecho Internacional y cómo esto es aplicable o no, en el Estrecho de Ormuz y por otro lado, los distintos mecanismos de resolución de disputas, presentes en la normativa internacional. De esta forma poder, con base en la situación planteada, conocer las principales herramientas que entrega el Derecho Internacional y el Derecho Internacional Marítimo, para la solución de controversias entre países que buscan defender sus intereses en el teatro de las operaciones marítimas.



CONTEXTO.

Actores.

Reino Unido:

El Reino Unido tiene una larga presencia en el Golfo Pérsico, en la actualidad promueve una fuerza de estabilización internacional en la región, buscando proteger sus intereses eminentemente económicos y geopolíticos. Posee una flota auxiliar desplegada, compuesta por 4 buques barreminas, helicópteros y buques de apoyo logístico, eventualmente una fragata en patrullaje. Su presencia tiene como fin efectuar la escolta de las naves que efectúan el tránsito por el Estrecho de Ormuz.

Irán:

Irán por su parte es la primera potencia militar de la región, ha mantenido una relación de tensión con EE. UU., debido al desarrollo de armas nucleares, también ha mantenido conflictos con el Reino Unido y otros países que tiene intereses en el Golfo Pérsico, a los que constantemente ha amenazado con bloquear el Estrecho de Ormuz, debido a la importancia de este paso para el comercio internacional. Irán cuenta con 21 submarinos convencionales y cerca de 100 lanchas rápidas y buques costeros, equipados con misiles anti-superficie. Este país ha mantenido una política de presencia en esta área, para resguardar sus líneas de comunicaciones y dar seguridad a sus naves, principalmente a los petroleros con que comercializan el crudo y gas de sus yacimientos.

Régimen de navegación de los estrechos internacionales, tráfico marítimo en el Estrecho de Ormuz.

Los estrechos son vías marítimas de una relativa angostura que corren entre tierras enfrentadas y comunican diversas áreas marítimas, pueden pertenecer a uno o más Estados, o si son de un ancho mayor, pueden dejar una vía libre de paso en el centro.

En cuanto al Estrecho de Ormuz, éste cuenta con todos los elementos para ser reconocido como tal, considerando los siguientes elementos:

- Elemento geográfico: es de origen natural, separa a dos espacios terrestres y sirve de unión entre dos zonas de mar.
- Elemento jurídico: forma Mar Territorial.
- Elemento funcional: es utilizado para la navegación internacional.

Debido a lo anterior, se debe hacer presente que las naves

y aeronaves de todas las naciones, incluyendo de guerra y auxiliares, gozan del derecho de paso ininterrumpido por los estrechos de navegación internacional.

La Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) señala, que en caso de que existan varios Estados con derechos sobre sus aguas y en caso de encontrarse enfrentados, como es el caso del Estrecho de Ormuz, ambas jurisdicciones se extienden hasta tocar la línea media del estrecho, a menos que hayan convenido otra cosa, principio establecido en el Art. 15 de CONVEMAR.

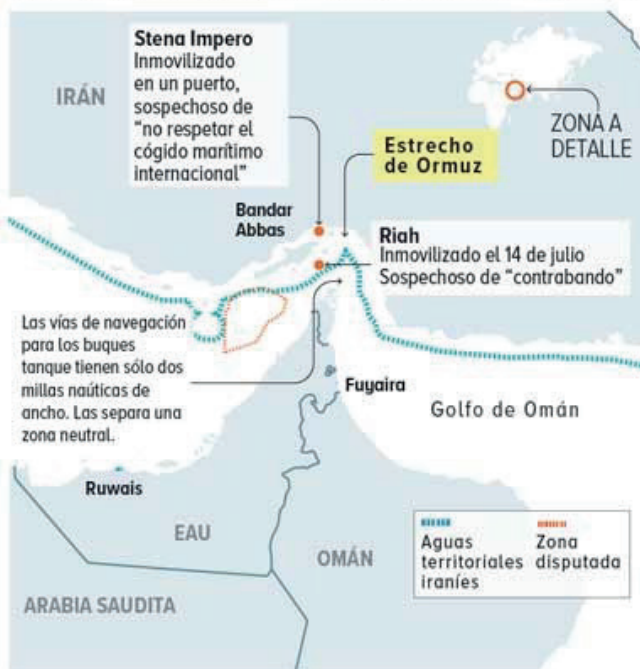
En el caso de análisis, Irán no ha ratificado la CONVEMAR, pese a haberla firmado, de todas formas, debe abstenerse de actos que frustren el objeto y el fin de un tratado, según el Art.18 del Convenio de Viena sobre el derecho de los tratados de 1969.

Omán al igual que Irán, permiten el paso en tránsito, sin embargo, eso no implica que estén obligados a mantenerlo como una costumbre. De la misma forma en el caso del paso inocente, Irán respeta la costumbre internacional, pero esto no le impide adoptar controles relativos al cumplimiento de normativas sobre seguridad de la navegación o protección del medio ambiente, por ejemplo.



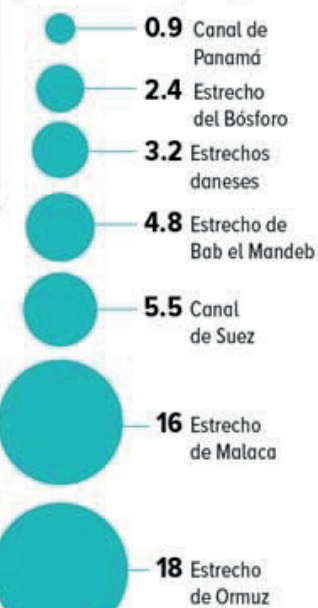
CREDIT: HO/AFP/Getty Images

GOLFO: PETROLEROS INMOVILIZADOS POR IRÁN

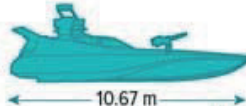


LOS ESTRECHOS, CLAVES PARA TRÁNSITO MARÍTIMO DE PETRÓLEO

(Millones de barriles por día)



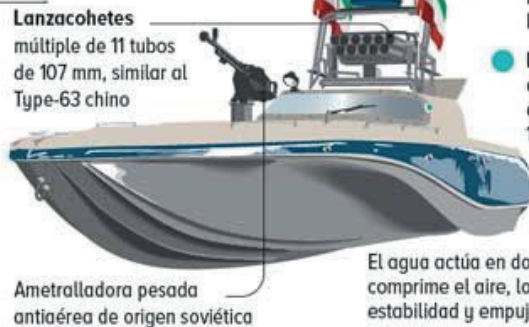
NAVES ESTADUNIDENSES EN EL ESTRECHO DE OMRUZ



SERAJ-1, EL ARMA DE LOS GUARDIANES DE IRÁN

Los Guardianes de la Revolución cuentan con una flotilla de lanchas rápidas de ataque para controlar el estrecho de Ormuz

- Velocidad: 80 a 85 nudos (148 km/h)
- La lancha original tiene dos motores de 1.000 caballos



El agua actúa en dos semitúneles, comprime el aire, lo que da mayor estabilidad y empuje

Fuente: AFP/Gráfico: Erik Zepeda

Situación.

Captura del B/T Grace 1, por parte de Reino Unido:

El 04 de julio de 2019, la marina del Reino Unido capturó el buque petrolero de bandera panameña, Grace 1, frente al estrecho de Gibraltar. El buque fue acusado de cargar petróleo en Irán para enviarlo a Siria, lo que violaría sanciones de la UE contra Siria, luego de la guerra civil.

Captura del B/T Stena Imperio, por parte de Irán:

El día 19 de julio de 2019, y con el B/T Grace 1 todavía retenido en Gibraltar, embarcaciones de la guardia revolucionaria iraní, y una partida de fuerzas especiales a través de helicóptero, capturaron por la fuerza al buque tanque petrolero Stena Impero, de bandera británica, desviándolo de su ruta mientras transitaba por el Estrecho de Ormuz, siendo llevado al puerto iraní de Bandar Abbas. La versión de Irán es que la nave habría colisionado con una embarcación menor y no habría respetado las normas de navegación, sin presentar mayores pruebas. Esta situación se vino a sumar a varios actos contra naves de distintas banderas en el Estrecho de Ormuz, generando una escalada en la tensión entre Irán y el Reino Unido.

ANÁLISIS DE LA CAPTURA DEL B/T STENA IMPERIO.

El transporte marítimo internacional, tiene una característica particular de vinculación intrínseca con todos los actores del comercio marítimo internacional, ya sea a través de los Estados de Abanderamiento, Estados Ribereños, Armadores, naves, Capitanes y tripulaciones y la carga, entre otros, en donde se aplican distintos mecanismos para solucionar controversias en materias legales, contractuales o basados en siniestros marítimos.

En el análisis de este caso, describiremos el mecanismo basado en la “captura” de una nave, para hacer cumplir los reclamos por parte de un Estado que se ha visto afectado por

las acciones de otro Estado, sobre una nave que enarbole su pabellón, trayendo consigo perjuicios económicos a sus arcas fiscales. En las disputas marítimas transfronterizas, se trata de asegurar que el comercio legítimo, no se vea vulnerado por “capturas injustificadas o ilícitas” de naves, pero tiende a ser un mecanismo efectivo para resguardar los intereses y reclamaciones que invoca un Estado, para garantizar la recuperación de las mermas que desde su perspectiva ha sido perjudicado.

Asimismo, se reconoce otro mecanismo definido en el Derecho Internacional, como una forma de disputa forzada, denominada “represalia”, la que, según algunos autores, la definen como un “acto ilegal que se permite como reacción de un país a las violaciones de sus derechos cometidas por otro Estado”. Lo anterior, sólo puede justificarse si tiene como propósito generar una resolución satisfactoria a una disputa y debe contener los siguientes tres elementos:

- Acciones de la parte contraria.
- Actos ilegales como reacción ante violaciones de los derechos de un Estado.
- Restauración de derechos.

La captura del B/T Stena Imperio, por parte de Irán mientras realizaba su paso en tránsito por el Estrecho de Ormuz, originó que Reino Unido acusara a este país de tomar represalia en contra de ellos, debido a las acciones realizadas en el área del Estrecho de Gibraltar, por parte de Reino Unido al capturar al B/T GRACE 1, que transportaba petróleo iraní hacia Siria, invocando legalidad en su accionar, ya que estaba cumpliendo las disposiciones establecidas por la Unión Europea, lo que trajo como perjuicio para Irán la pérdida de 140 millones de dólares.

No obstante, analizada la captura del B/T Stena Imperio desde el prisma del Derecho Internacional Marítimo, podemos reconocer que el Estrecho de Ormuz, es una ruta



de navegación internacional y es utilizado para el transporte marítimo internacional, conectando al Golfo Pérsico y la parte de mar correspondiente al Océano Índico, según lo establecido en el Art. 37 de la CONVEMAR, lo que le permitió al B/T Stena Imperio acogerse al derecho de navegación de paso en tránsito en citado estrecho, el que no puede ser negado por parte de Irán.

Asimismo, el B/T Stena Imperio debe dar cumplimiento a las disposiciones del Art. 39, párrafo 2 de la CONVEMAR, relacionado al cumplimiento de las disposiciones de navegación en citado estrecho, lo que según la versión por parte del Estado Iraní, citada nave no cumplió el COLREG, colisionando con una nave de pesca y apagó su sistema de identificación automática (AIS), no dando cumplimiento a lo establecido en la regla 19, Capítulo V de SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar), originando motivos fundados para realizar la captura de citada nave, con el propósito de realizar una investigación de los hechos acaecidos, en un tiempo determinado por el Art. 226 de CONVEMAR, que estipula que los Estados no retrasarán a las naves extranjeras más de lo esencial para los fines de la investigación, principalmente administrativa (certificados estatutarios).

Sin embargo, la captura del B/T Stena Imperio, tuvo una duración de 10 semanas, a partir del 19 de julio de 2019 hasta el 27 de septiembre de 2019, lo que contraviene a lo estipulado en el Art. 226 de CONVEMAR, siendo un acto ilegal que no está permitido.

Finalmente, durante el desarrollo y desenlace de estos hechos, podemos determinar que Irán efectuó un acto de represalia en contra del Reino Unido, ya que sus acciones de liberación del B/T Stena Imperio, fue supeditado a la liberación por parte del Reino Unido de la nave GRACE 1, recuperando su derecho de compensación de sus pérdidas. Asimismo, los citados actos fueron realizados en forma simultánea por ambos Estados, teniendo un procedimiento administrativo peculiar, ya que ambos Estados adoptaron mecanismos de resolución de sus disputas sin generar sanciones por parte de Irán ni pago de fianzas por parte del Reino Unido.

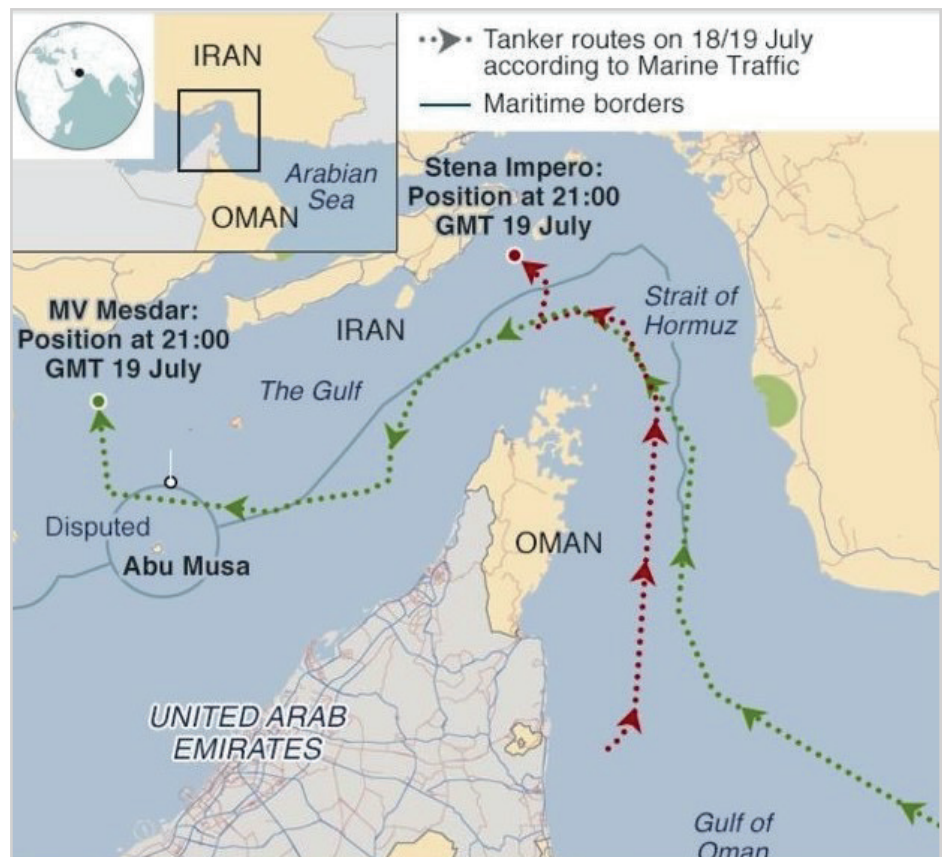
MECANISMO DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.

El buque petrolero Stena Imperio, de

acuerdo con lo informado por el Estado Ribereño de “Irán”, fue capturado por violar el Derecho Marítimo Internacional durante su navegación, bajo el régimen de paso en tránsito por el Estrecho de Ormuz; sin embargo, según el Estado de la Bandera “Reino Unido”, fue un acto de “represalia”, debido a la detención del petrolero Grace 1 en el Estrecho de Gibraltar.

En este contexto, al existir versiones contrapuestas de los hechos que originaron la captura del B/T Stena Imperio, ambos países pudieron convocar una forma de solución pacífica a las controversias, lo que está establecido en el Art. 280 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), donde establece que los Estados podrán convenir en solucionar sus controversias en la aplicación de la Convención por cualquier medio pacífico a la elección de los Estados. También, el Art. 287 de la CONVEMAR, es aplicable en este caso de estudio, ya que Irán como país que firmó y el Reino Unido que firmó y ratificó esta Convención, pueden solucionar sus controversias relativas a la interpretación de la Convención, por uno o varios de los siguientes medios:

- a) El Tribunal Internacional del Derecho del Mar.
- b) La Corte Internacional de Justicia.
- c) Un tribunal arbitral constituido de conformidad con el Anexo VII.
- d) Un tribunal arbitral especial constituido de conformidad con el Anexo VIII.



La CONVEMAR permite que tanto el Estado de la Bandera como el Estado Ribereño, puedan resolver sus controversias en la interpretación o aplicación de la Convención, siendo la resolución del Tribunal Internacional del Derecho del Mar vinculante y final para ambos Estados, de acuerdo con el Art. 296 de la Convención que establece que “toda decisión dictada por una corte o tribunal que sea competente en virtud de esta sección será definitiva y deberá ser cumplida por todas las partes en la controversia”. Por lo tanto, Irán y Reino Unido deberían aceptar e implementar la decisión final del Tribunal sobre la controversia del petrolero Stena Imperio.

En síntesis, de acuerdo a los hechos ni el Reino Unido e Irán utilizaron los mecanismos disponibles en el Derecho Internacional Marítimo para solucionar su controversia, principalmente el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el cual tiene las facultades para resolver este tipo de diferencias y la liberación del buque y su tripulación; sin embargo, ambos países utilizaron el lenguaje del Derecho Internacional Marítimo para justificar sus actuaciones, principalmente Irán con respecto a la detención del B/T Stena Imperio en su navegación por el Estrecho de Ormuz.

Autor: Litoral Octavio VALENZUELA Iturra



EL SUMERGIBLE DSV “LIMITING FACTOR” EN LA FOSA DE ATACAMA

I.- INTRODUCCIÓN

El reciente accidente del submarino de alta profundidad “TITAN” perteneciente a la empresa “OceanGate Expeditions”, acaecido el día 18 de junio de 2023, en circunstancias que este se sumergía en el Atlántico Norte hacia el lugar del hundimiento del histórico “TITANIC”; antes de llegar a su destino sufrió un trágico accidente provocando la muerte instantánea de los cinco pasajeros que iban a bordo: el millonario empresario paquistaní Shahzada Dawood con su hijo Suleman, estudiante de 19 años, el explorador británico Hamish Harding, el explorador francés Paul-Henry Nargeolet y el CEO de la firma Ocean Gate, Stockton Rush.¹

Varios días después, las autoridades confirmaron que el “Titán”, una embarcación de más de 10.000 kilos hecha de fibra de carbono y titanio, y del tamaño de un mono-volumen había sufrido una “implosión catastrófica”.²

Si bien las causas del accidente aún son objeto de investigación; basado en la lectura de los diferentes artículos escritos sobre la materia, me atrevo a señalar que uno de los principales inconvenientes del sumergible “Titan”, fue sin dudas, que esta nave no fue sometida a ningún sistema de certificación que permitiera asegurar que su diseño, materiales de construcción, equipamiento y características físicas necesarias para inmersiones de alta profundidad eran las más adecuadas.

Rob Mcallum, un famoso explorador submarino, uno de los “Master Divers” de mayor renombre a nivel mundial, que participó activamente en la rebusca de los restos del “Titanic”, y que posteriormente fue parte del equipo que trabajó en



Sumergible “Titan” sumergiéndose en su último viaje

la realización de las sucesivas inmersiones realizadas con motivo de la filmación de la película del mismo nombre, hizo ver sus preocupaciones a Stockton Rush señalándole que se estaba poniendo a sí mismo y a sus clientes en una situación de riesgo.



Rob McCallum

Rob visitó Chile el año 2017, en ese momento representaba a la Empresa constructora de sumergibles de alta profundidad “TRITON SUBMARINES”. Junto a Tomas Miranda, Agente y propietario de la Agencia de Super Yates **South American Super Yacht Support (SASYSS)**, y el autor de este artículo, participamos en la organización de su visita, oportunidad en la cual, cursamos diversas invitaciones para participar junto a Rob, en un coloquio de carácter técnico de preguntas

¹ <https://www.telemadrid.es/noticias/internacional/Asi-fueron-los-ultimos-instantes-de-vida-de-los-pasajeros-del-Titan-0-2574942505--20230703012659.html>

² Kristina Squeglia, Holly Yan, <https://cnnespanol.cnn.com/2023/07/03/exempleado-oceangate-planteaba-problemas-seguridad-sumergible-titan-trax/>

y respuestas sobre esta interesante actividad. En ese momento yo pensaba que sería de gran interés para algunos de los miembros del Alto Mando Naval, el conocer sobre estas tecnologías, tan lejanas a nuestra realidad, y no menor, el tener la oportunidad de intercambiar experiencias y conocimiento con Rob.

Lamentablemente, como suele suceder, las apretadas agendas de la mayoría de los invitados, no les permitió asistir, pese a ello, la actividad igualmente se realizó en uno de los salones de nuestro querido Club Naval de Valparaíso.

No sería la última vez en que mantuve un estrecho contacto con Rob McCallum, la siguiente oportunidad fue con motivo del accidente del submarino argentino **“ARA SAN JUAN”**, oportunidad en que nuevamente junto a Tomas Miranda, organizamos la presentación de los antecedentes para la licitación convocada por el gobierno argentino, para la rebusca del submarino desaparecido el 15 de Nov de 2017.

Rob McCallum, dentro de su currículum, incluye una vasta experiencia en submarinos de exploración, siendo además la persona que exploró por primera vez (y luego en muchas oportunidades) los restos del Titanic, también participó el año 1989 en la expedición submarina liderada por el Oceanógrafo Robert Ballard que permitió el hallazgo de los restos del acorazado de guerra alemán **“BISMARCK”**, hundido por su tripulación mientras navegaba rumbo a las costas de la Francia ocupada, en mayo de 1941. Trabajó también en la búsqueda de las cajas negras del vuelo 447 de Air France, un Airbus 330, accidentado el año 2009; 2 años después el equipo liderado por Rob logró encontrar las cajas negras del avión. Más tarde coordinó las primeras expediciones de exploración submarina en la Fosa de Las Marianas a 11.000 mts. de profundidad.

El accidente del sumergible **“TITAN”**, sus implicancias y toda la discusión producida a nivel internacional respecto de la seguridad de estas naves; trajo a mi memoria la reciente venida a Chile del Expedicionario Víctor Vescovo, quien, a bordo de su buque científico **“DSSV PRESSURE DROP”**, ofrecería efectuar una histórica expedición submarina, la primera realizada en Chile con un submarino tripulado y que alcanzaría los 8.000 mts. de profundidad, en el suelo marino de la Fosa de Atacama, ubicada frente a las costas de Antofagasta.

El reciente accidente del submarino **“TITAN”** de la empresa **“Ocean Gate Expeditions”**, puso en tela de juicio la existencia

de normas que regulan este tipo de naves y obviamente sus operaciones. Mucho se habló después del accidente sobre este tema, pero poco se ha dicho de cuáles son las normas internacionales que regulan a este tipo de embarcaciones, y veremos que si existen normas.



Víctor Vescovo junto al “DSV Limiting Factor”

Si bien, el autor de este artículo no es un experto en la materia, lo que pretendo es proveer algunos antecedentes de interés, que estimo son importantes para el conocimiento de los Oficiales especialistas Litoral, que en algún momento de su carrera, deberán analizar, conocer, resolver y/o autorizar este tipo de operaciones en su área de jurisdicción.

Mi experiencia se basa en la participación y contribución directa para la materialización de la Expedición Submarina realizada a la Fosa de Atacama, entre el 10 y el 25 de enero de 2022, cooperando y asesorando a sus organizadores, respecto de las normas y procedimientos que debían cumplirse previamente para poder efectuar esta histórica operación; este nuevo desafío volvió a reunirnos como equipo a Tomas Miranda, de la Agencia South America Super Yacht Support (SASYSS), a los representantes de la Nave **“DSSV PRESSURE DROP”**, buque de Investigación Científica, de propiedad de la Institución Caladan Oceanic LLC de los Estados Unidos de Norteamérica, Numero OMI 8833867, Bandera Islas Marshall, y como parte del equipo organizador de la Expedición a Rob McCallum, los cuales en conjunto con Osvaldo Ulloa, Director del Instituto Milenio de Oceanografía – Universidad de Concepción, trabajamos exitosamente y con gran motivación para cumplir la misión, utilizando el sumergible **“DSV LIMITING FACTOR”**.

El sumergible fue diseñado y construido por la Empresa fabricante de submarinos de alta profundidad **“TRITON**

³ El Ministerio de Defensa Argentino, a través de su Dirección General de Administración para la Logística; publicó una Invitación a cotizar para la Adquisición de un servicio de búsqueda submarina a fin de localizar e identificar al submarino **“ARA SAN JUAN”**. Las gestiones realizadas permitieron que la compañía Williamson & Associated (WASSOC), quienes designaron a Tomás Miranda como su Agente representante, se presentaron a la licitación formulando su propuesta. La licitación tenía fecha de cierre el 26 de Abril de 2018. Con fecha 13 de Julio se informó que la empresa Ocean Infinity, Southampton, Reino Unido había ganado la licitación.



Víctor Vescovo junto al “DSV Limiting Factor”

SUBMARINES” de los Estados Unidos de Norteamérica y certificado comercialmente por la Casa Clasificadora internacional DNV-GL para inmersiones extensas y repetidas a 11.000 mts. de profundidad.

Como sabemos, la Certificación Det Norske Veritas (La Verdad Noruega) y Germanischer Lloyd (DNV- GL) aseguran que los buques o sus componentes cumplen con una serie de estándares internacionales, conocidos también como “reglas”, las cuales toman en consideración los impactos de la materia certificada en cuanto a la seguridad, fiabilidad y teniendo en consideración, también, criterios respecto de su impacto en el medio ambiente. Hoy DNV – GL es reconocida como un exponente líder en evaluación y certificación de riesgo marítimo. El 01 de marzo de 2021 DNV GL se convierte

en DNV.⁴

II.- Criterios Técnicos de la Autoridad Marítima que Permitieron Acertadamente, la Realización de esta Expedición.

Lo primero que hay que destacar es que en Chile, cualquier actividad de índole científica y/o tecnológica en aguas de jurisdicción nacional, debe contar con la autorización del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, conforme a las normas establecidas en el D.S. N° 711, del 22 de agosto de 1975. Para tal efecto, las empresas solicitantes deben ingresar el formulario en línea, en el cual se deben incluir todos los antecedentes relacionados con las actividades que se realizarán indicando entre otros aspectos generales, el nombre del buque científico que las realizará, sus características, armador, operadores, fecha de las operaciones, nombre del líder de la expedición científica, organismo que representa, elementos que se utilizarán, equipos, naves (sumergible), que tipo de expedición considera, (si habrá toma de muestras de agua, sedimento, fauna etc., por ejemplo) y en general todos aquellos antecedentes que permitan tener una muy clara idea de los objetivos de la expedición.

En el caso del buque de investigación científica “DSSV PRESSURE DROP”, y su sumergible llamado “DSV LIMITING FACTOR”; se cumplieron todos los procedimientos y requisitos establecidos para esta expedición, lo que permitió finalmente obtener la resolución de autorización para el desarrollo de la misma.

Para tal efecto, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, mediante carta SHOA Ordinario N°1327024/1574 Vrs. de fecha 20 de octubre de 2021, en su numeral 4, dispuso que la Agencia de Naves South American Super Yachts Support (SASYSS) efectuara consultas técnicas a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, con el objeto de evaluar la pertinencia de solicitar autorización para la operación del sumergible.

Siendo la primera vez que un submarino tripulado por seres humanos efectuaría una inmersión a más de 8.000 mts. de profundidad, se presentó la solicitud formal, para las operaciones con el sumergible “DSV LIMITING FACTOR”. La planificación consideraba cuatro inmersiones tripuladas al fondo de la Fosa de Atacama, a una profundidad de 8.000 mts., durante el desarrollo de las cuales, se adoptarían todas las medidas de seguridad correspondientes, para las cuales los operadores del sumergible se encontraban altamente capacitados y debidamente certificados.

DNV-GL	
Functional Test and Trial Program Submersibles	
2018-07-18 to 2018-08-03 Commercial Survey and FAT, Vero Beach, Florida	Submersible TS 36000/2
2018-08-04 to 09 November Trials, Abaco, Bahamas	Register No. G155103
2018-08-04 to 12 2000 near Sea Trial, Abaco Canyon, Bahamas	Certificate no. 1388491-30MET
2018-12-12 to 22 8376 near Sea Trial Puerto Rico Trench	
2019-04-23 to 10-10 10025 near Sea Trial Mariana Trench	
2019-12-10 to 2020-01-31 Closure of open items, Gulf of Lion	
Survey and Testing	
Surveys and Tests have been performed according to DNV GL Rules for Underwater Technology DNVGL RU UWT Pt.5 Ch.6 Sec.2 (Edition 2018)	
Vero Beach, FL, Abaco, Bahamas,	2018-07-18 to 2018-08-03
Abaco Trench, Bahamas	2018-09-04 to 2018-09-09
Puerto Rico Trench	2018-12-12 to 2018-12-22
Mariana Trench	2019-04-23 to 2019-05-10
Gulf of Lion	2019-12-10 to 2020-01-31
Place of testing	Date of test
Jonathan Struise	Construction Survey, FAT, HAT, SAT
(DNV GL Representative(s))	Kind of testing conducted
Submersible approved conditions	
G155103 / Triton 36000/2-001	11000 msw / 12 h / 96 h
Register No. / Hull No.	Normal diving depth / operation time / survival time
LIMITING FACTOR / 2018	1 pilot + 1 passenger / atmospheric conditions
Name / Year of manufacture	Maximum number of occupants / atmospheric conditions in P/NO
Triton Submersibles LLC / Triton 36000/2	1874 / 4246 / 4650 / 11254 kg / 180 kg / 400 kg
Manufacturer / Type	Dimensions (m) (L / W / H) empty weight / payload incl. occupants / max. ballast weight for FOD
Caladan Oceanic LLC	Sea state 4 (Doughnut) 2.5 m / 25 kn / 1.5 kn
Owner	Operating limits at surface (max. wave height / wind speed / surface current)
N/A	2 knots / 3 knots
Flag state	Maximum speed surfaced / submerged
N/A	Manoeuvring thrusters (10 pcs)
Port of Registry	Type of drive / manoeuvring equipment
Extent of Survey and Testing	
The extent of survey and testing is described in DNVGL RU UWT Pt.5 Ch.6 Sec.2 (6) and has been adapted to the special submersibles technical specification. Tests have been partly performed according to drawings and test procedures submitted for approval and have been documented with Triton 36000/2 Functional Test and Trial Program enclosed to this Certificate.	
For all mechanical and electrical subsystems, a routine test or function test has been carried out, respectively, substantiating the type examination test type approval as required by the rules. The performed examinations confirmed herewith, for the submersible specific specification and design, do not substitute type examination or type approval of the respective components in general.	
 	
Gulf of Lion, 2020-01-30	
Name / Date	

⁴ <https://www.dnv-gl.com/certification/what-is-it-and-why-is-it-important/>

Cabe hacer presente que la Autoridad Marítima Nacional y particularmente la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR), bajo el mando del CA LT Sr. Eric Solar Olavarría, debió efectuar un muy riguroso y completo análisis de esta operación, particularmente considerando la seguridad de la vida humana en el mar.

Entre los aspectos más relevantes que se tuvieron presentes en su análisis se cuentan las siguientes consideraciones especiales:

a) Por no existir tecnología disponible en el mundo para ejecutar operaciones de rescate submarino a más de 6.000 mts, la nave sumergible no cuenta con seguros de remoción de restos náufragos en caso de ocurrir algún accidente a dicha profundidad.

b) El sumergible opera en forma independiente de buque madre, al no ser posible emplear cable de unión, tanto por peso de éste como por impacto en la operación de la nave sumergible, que obviamente requiere independencia para su maniobrabilidad.

c) Área de seguridad requerida (santuario) para el desarrollo de las operaciones consideró un círculo de radio de 3 millas con centro en buque madre. La distancia indicada fue empleada para la seguridad entre el buque y el sumergible y así evitar posibles interferencias por emisiones de comunicaciones de naves en navegación cercanías de la nave madre.

d) La nave madre y el sumergible contaban con teléfono acústico submarino, el que había sido utilizado previamente en inmersiones de hasta 11.000 mts. en la Fosa de Las Marianas, permitiendo enlaces de voz y datos.

e) Para cada inmersión proyectada, el sumergible requiere un tiempo estimado de 2,5 hrs para inmersión y 7,5 hrs. para emersión. Tiempo estimado total de 10 hrs.

f) Se consideró especialmente que la experiencia previa de operación buque madre – sumergible alcanzaba a 50 inmersiones registradas científicamente, siendo 14 de ellas en la Fosa de Las Marianas.

Atendidas las especiales características de la operación que se desarrollaría, se solicitó a la Cuarta Zona Naval disponer a sus Autoridades Marítimas dependientes, efectuar la difusión oportuna de informaciones de seguridad marítima; considerando además que nave debía reportar, con no menos de 24 horas de antelación, la fecha, horas, extensión y confirmación de puntos geográficos de las inmersiones



Proa del “DSV Limiting Factor” junto CN LT Cristian Gálvez, CAP. Tomás Miranda y CA LT Iván Valenzuela

directamente a cada una de las Autoridades marítimas involucradas. Adicionalmente se comunicó a la Agencia de la nave (SASSYS), que, al término de cada inmersión, informara las horas de inicio y término reales de las inmersiones, profundidad alcanzada y novedades si las hubiera.

Independiente de todo lo anteriormente señalado, y conforme al Decreto Supremo N° 711, la organización de la expedición debió considerar la presencia a bordo de un observador científico representante del SHOA, que supervisaría el estricto cumplimiento de las obligaciones asumidas por los organizadores.

Como se puede apreciar, la Autoridad Marítima tuvo en consideración la experiencia previa probada y registrada de la nave madre y del sumergible, por lo que ante dicha evidencia, no existía impedimento en autorizar el desarrollo de esta expedición.

Pese a ello, lo anterior es un hecho destacable, pues la Autoridad Marítima se veía enfrentada a una actividad de la cual no existía experiencia previa en Chile, y creo que también es destacable el hecho de que, como efectivamente ocurrió en este caso, la Autoridad Marítima, en todos los niveles, demostró estar abierta al uso de nuevas tecnologías, cuando estas cuentan con una certificación técnica reconocida, y una experiencia operacional demostrada.

En mi opinión es obvio que lo anterior refleja adicionalmente una voluntad de fomentar la actividad marítima y la implementación y uso en Chile de nuevas tecnologías.

Creo en realidad que la mejor enseñanza que dejó para el Servicio esta experiencia novedosa, que como pudimos verificar, constituyó un hecho histórico para nuestro país,



es que la falta de una regulación particular a nivel nacional, no debe ser impedimento para autorizar una actividad, cuando es desarrollada bajo los más altos estándares de seguridad, con naves (Buque madre y sumergible) que cuentan con una Certificación Internacional reconocida, bajo los estándares de la Organización Marítima Internacional (OMI).



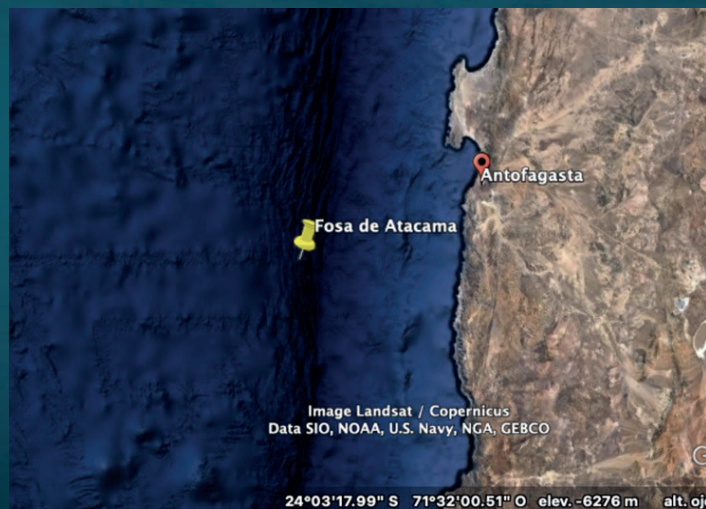
Osvaldo Ulloa y Víctor Vescoso a bordo del “DSV Limiting Factor” en el fondo de la Fosa de Atacama a 8.069 mts. de profundidad

Cabe señalar, que con posterioridad, y tomando como referencia este caso, la Dirección de Seguridad y de Operaciones Marítimas, publicó una Instrucción Técnica de Seguridad y Operaciones Marítimas (ITSOM), dirigida a las AAMM, con el objeto de establecer una doctrina común para la autorización de uso de sumergibles en Chile.

La oportunidad de que la nave “DSSV PRESSURE DROP”, navegara en aguas jurisdiccionales chilenas, fue una feliz coincidencia, pues su destino no era Chile originalmente. Su propietario y dueño del sumergible “DSV LIMITING FACTOR” el Explorador Extremo Víctor Vescovo⁵; ofreció a Tomas Miranda que explorara el posible interés de parte de las autoridades chilenas, del mundo científico en general y por cierto de las autoridades navales chilenas, ofreciendo su disposición sin costo alguno para la ciencia chilena, la posibilidad de efectuar esta expedición a la Fosa de Atacama.

No es necesario mencionar que su ofrecimiento causó una verdadera explosión de júbilo, especialmente en el mundo científico, y la oferta fue aceptada inmediatamente, siendo este, el punto de partida de esta histórica expedición a la fosa de Atacama la cual tiene una extensión de 5.900 mts. y 8.069 mts. de profundidad, formando parte de ella el científico chileno Dr. Osvaldo Ulloa⁶. Un lugar inexplorado hasta ese momento por el ser humano.

La Fosa de Atacama (8.069 mts.) es la quinta fosa submarina más profunda de la tierra, luego de: la Fosa de las Sandwich del Sur, donde justo al norte, se encuentra el Abismo Meteor (8.265 mts); la Fosa de Puerto Rico, con el Abismo Brownson, (8.378 mts.); la Fosa de Tonga con el Abismo Horizon (10.816 mts) y, en primer lugar, está la Fosa de las Marianas con el Abismo de Challenger (10.924 mts.).

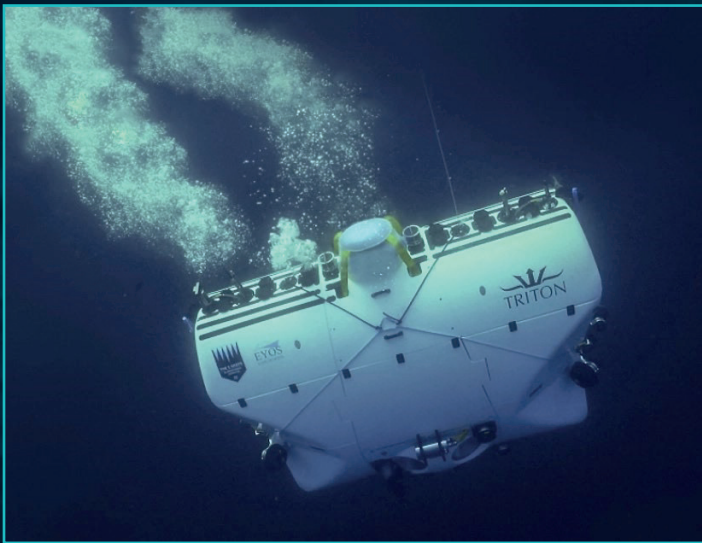


Fosa de Atacama

⁵ El año 2017 Víctor logró el récord de ser el 12º ciudadano norteamericano en completar el “Gran Slam de Exploradores” que requiere escalar los montes más altos de los siete continentes del mundo incluyendo el Monte Everest, esquiar al menos 100 kilómetros en los Polos Norte y Sur. Es piloto de aeronaves de ala fija y de helicóptero y más recientemente, es también piloto certificado de sumergibles submarinos. El año 2019 cumplió su último registro mundial al ser la primera persona en la historia que ha estado en las alturas top de todos los continentes y en las mayores profundidades de todos los océanos del mundo.

⁶ Doctor en Oceanografía y magíster en Biología Marina de la U. de Dalhousie (Canadá). Realizó su posdoctorado en el Instituto Niels Bohr de la U. de Copenhague (Dinamarca). Director del Instituto Milenio de Oceanografía, profesor titular del Departamento de Oceanografía de la U. de Concepción y Miembro de la Academia Chilena de Ciencias. El 2018 lideró la exploración a la Fosa de Atacama, el lugar más profundo del Pacífico Sudoriental, la cual quedó registrada en el documental Atacamex (2019). Más recientemente, en el marco de Atacama Hadal, la primera expedición tripulada a las profundidades de esta fosa, se convirtió en el primer ser humano en descender a sus 8.062 metros de profundidad. <https://puerto-deideas.cl/expositores/osvaldo-ulloa/>

III.- ASPECTOS TECNICOS DEL SUMERGIBLE



1.- EL SUMERGIBLE “DSV LIMITING FACTOR”

El primer y único sumergible tripulado del mundo que está certificado comercialmente para inmersiones extensas y repetidas a 11.000 m / 36.000 pies, con casco de titanio de 90 mm de espesor, completamente probado al 120% de la profundidad total del océano (Full Ocean Deep) (14.000 mts/ 45.931 pies), certificado comercialmente para miles de inmersiones. Está acompañado por un buque de investigación y exploración dedicado de 68 metros de eslora, un trío de módulos avanzados de aterrizaje en fondo marino, así como un ecosonda y un sonar multihaz capaces de mapear el fondo del mar con gran precisión.

2.- MÓDULOS DE ATERRIZAJE

Hay tres módulos de aterrizaje que se utilizan tanto para apoyar al Sumergible “DSV Limiting Factor” como para llevar a cabo tareas científicas adicionales. Se llaman Flere, Skaff y Closp y son casi idénticos en diseño y carga útil. Tienen un tamaño aproximado de 1 x 1,5 x 1,8 mt están clasificados para una profundidad operativa de 11.000 mt.

2.1- Sistemas de Entrega

Los sistemas de entrega básicos comprenden pesos de lastre de acero con flotabilidad negativa para hundir los módulos de aterrizaje que son arrojados por comando acústico (o temporizador de respaldo) a través de un mecanismo de liberación a medida. Al soltar las pesas, la espuma sintáctica flotante hace flotar el módulo de aterrizaje hacia la superficie, por lo que las balizas VHF, las luces estroboscópicas y una bandera ayudan en la ubicación y recuperación por la caída de presión.

2.2- Comunicaciones

El principal instrumento de comunicación de los módulos de aterrizaje es el módem L3 que permite que el sumergible Limiting Factor navegue con precisión por el fondo del mar. También permite a los científicos de la nave madre “DSSV PRESSURE DROP” comunicarse con el módulo de aterrizaje.

2.3- Ciencia

La carga útil científica se divide en dos partes: sumergible interactivo y autónomo. El equipo interactivo sumergible comprende una cámara de video y una luz, para confirmar la presencia en los lugares más profundos, además de una 'caja biológica' cercana donde se almacenan las muestras geológicas y biológicas recolectadas por el submarino.

2.4- Grabación

Todos los módulos de aterrizaje tienen un sistema de cámara con cebo de lapso de tiempo, para registrar la presencia y comportamiento de la gran fauna móvil, y dos juegos de trampas con cebo para recuperar muestras de la fauna más móvil además de la fauna menos móvil recolectada por el submarino en la bio caja.

3.- Sonar - Sonda Echo Multihaz, Sonda Echo Multihaz Kongsberg - Mapeo De Pisos Océánicos De Alta Fidelidad

El ecosonda de haz múltiple Kongsberg EM124 está montada en el casco del buque DSSV “Pressure Drop”. Esto le permite al equipo mapear las extraordinarias geomorfologías a profundidades extremas y ayudar en la planificación y ejecución de cada inmersión sumergible.

El sonar juega un papel importante para determinar con gran precisión las verdaderas profundidades. En algunos casos, el sonar se utilizará para aclarar inexactitudes en profundidades documentadas y, en última instancia, puede conducir a la reclasificación de algunas de ellas.

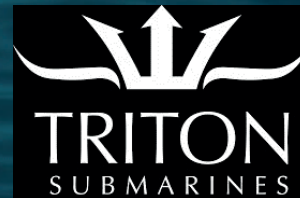
IV.- CONCLUSIONES.

La experiencia vivida con la expedición a la Fosa de Atacama dejó muy buenas lecciones para todo el equipo que participó directamente en su organización y desarrollo; también para la Autoridad Marítima, y por qué no decirlo, estableció un antes y un después en el uso de sumergibles en nuestro país. En efecto, después del análisis operacional efectuado para autorizar el empleo del sumergible "Limiting Factor", la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR), emitió una instrucción técnica interna (ITSOM - Instrucción Técnica de Seguridad y Operaciones Marítimas), en la cual se instruyó a las AA.MM, respecto de las normas que se deberían cumplir ante el creciente

empleo de sumergibles para operaciones de recreación, o como en este caso, destinados a la investigación científica, sin duda dicha herramienta técnica será de gran ayuda en la toma de decisiones para autorizar nuevas operaciones que consideren el uso de sumergibles en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, permitiendo así, normar y uniformar en Chile las exigencias para este tipo de vehículos submarinos.

Es justo mencionar y agradecer también al Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación, al Ministerio de Relaciones Exteriores, al Estado Mayor General de la Armada, a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a sus Direcciones Técnicas, a la Comandancia en Jefe de la Cuarta Zona Naval, y a sus Autoridades Marítimas dependientes, por su proactiva participación en el logro de esta expedición.

Autor: Litoral Iván VALENZUELA Bosne



EL MARITORIO Y PUEBLOS ORIGINARIOS, EN SU RELACIÓN CON LA ADMINISTRACIÓN Y USO DEL BORDE COSTERO EN COLOMBIA Y CHILE



Foto: Equipo Diego Portales

INTRODUCCIÓN

Actualmente, la administración y uso del borde costero nacional, posee una normativa legal y reglamentaria que permite planificar y ordenar su uso en base a evaluaciones y análisis ministeriales y multisectoriales, tendientes al desarrollo país y al bien común de la población nacional, contribuyendo a impulsar su economía en forma armónica y sistematizada, como asimismo, permitiendo ejercer los derechos soberanos del Estado de Chile en sus aguas de soberanía y jurisdicción nacional.

Lo anterior, impulsó al autor a analizar el grado de influencia de esta política pública a nivel nacional e internacional, en el contexto Sudamericano, considerando que la citada normativa está influenciada por estudios sociológicos, que permiten saber cómo piensan otras sociedades que interactúan en esta política, lo que admite efectuar el planteamiento de la siguiente interrogante, ¿la administración y uso del borde costero en el contexto Sudamericano, está influenciada por una política diferenciadora al grupo objetivo beneficiario del usufructo de la territorialidad marítima de un Estado, basado en la definición del concepto jurídico Maritorio?.

MARITORIO

En el presente artículo, se plantea como tesis que el concepto jurídico Maritorio tiene una implicancia directa en la administración y uso del borde costero de un Estado, beneficiando principalmente a los Pueblos Originarios, a través de diversas vocaciones y uso consuetudinario, que podría cambiar la actual política pública en esa materia.



El uso y administración del mar y su borde costero ha sido materia de análisis de distintas ciencias a nivel internacional, por ejemplo: políticas, económicas, naturales, etc., tomando

en la actualidad una preponderancia muy activa la perspectiva de las ciencias sociales, en donde desde esa cosmovisión los investigadores se han planteado el papel crucial que ha adquirido el mar en los diferentes ámbitos y sobre la necesidad de profundizar en una categoría pertinente para referirse a los mares y a su apropiación. Consecuente con lo anterior, se ha analizado el tema e introducido el concepto de Maritorio para referirse “a la dinámica de apropiación del espacio costero y marino”, como asimismo, aluden al Maritorio “como un espacio que rebasa la noción de islas y archipiélagos y que se extiende a la conexión entre la costa y el continente” (Ortegón Lancheros, 2018).

VISIÓN COLOMBIANA Y CHILENA

Como primer argumento, se establece que en Colombia, por ejemplo, se han efectuado estudios de investigación centrados en el análisis comparativo de la concepción de Maritorio y su relación con comunidades afrodescendientes asentadas en islas costeras, las cuales tienen estilos de vida muy ligados al mar y dependen de él para su subsistencia, como asimismo, “construyen formas de representarlo en las que predomina la oralidad como medio para consolidar sus saberes y su identidad marítima” (Ortegón Lancheros, 2018). En ese contexto, se destacan los análisis y conclusiones de los estudios efectuados en la tesis denominada “Configuración del maritorio y la maritimidad a partir de la declaratoria de áreas protegidas, realizados por la Sra. Edith Andrea Ortégón Lancheros, presentada como requisito parcial para optar al título de Magister en Geografía, de la Universidad Nacional de Colombia, el año 2018, en donde infiere que en el Maritorio confluyen un sin número de actividades relacionadas a las comunidades que habitan en él, ya que para las etnias afrodescendientes colombianas, los espacios marino-costeros son áreas que vinculan y que se habitan. Asimismo, el concepto Maritorio para estas etnias está “compuesto por lugares simbólicos y productivos que son habitados y que se comunican con el exterior” (Ortegón Lancheros, 2018, p. 44).

En síntesis, el primer argumento plantea que las comunidades indígenas afrodescendientes asentadas en las islas costeras colombianas, tienen derecho sobre la administración y uso del borde costero, debido a que su estilo de vida está ligado al mar y dependen de él para su subsistencia, como asimismo, el concepto Maritorio vincula a estas etnias en relación a sus actividades ancestrales y por el sólo hecho de habitar en él, lo que implica que la política de administración y uso del borde costero en ese país, puede ser influenciada para dar un beneficio diferenciador a las etnias afrodescendientes sobre el usufructo de la territorialidad marítima, dejando desplazado en un segundo plano a otros actores y actividades de desarrollo del borde costero colombiano.

En el segundo argumento, se plantea el concepto Maritorio a nivel nacional, bajo la visión de territorialidad desde y en el mar, lo cual se basa en la denominada nisología o estudio de las islas. Esta definición fue propuesta por la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), durante los años 70, la cual se ha generalizado para ser utilizada en variados contextos relacionados “a la complejidad archipelágica, geográfica y humana que caracteriza a buena parte de nuestro país” (Álvarez, 2019).

A contar de la década de 1970, el concepto Maritorio fue referenciado principalmente a las aguas interiores de la Isla Grande de Chiloé, “zona caracterizada por una insularidad poblada desde tiempos precolombinos en la que se gestó un fuerte mestizaje hispano-indígena, y un modo de vida particular y reconocible identitariamente de carácter consuetudinario” (Álvarez, 2019).

Este concepto se ha proyectado hacia los canales australes de las Regiones de Aysén y Magallanes, asimilando las características intrínsecas de la geografía y paisajes archipelágicos de la Isla Grande de Chiloé, en donde se desarrollan diversas actividades productivas de inversiones privadas y pesca artesanal extractiva (Álvarez, 2019, p. 116).

Los arquitectos de la PUCV, en base a los estudios realizados en Chiloé durante los años 70's, asimilaron el concepto de Maritorio, como la “territorialidad del mar”, no bajo la visión productiva de los espacios marítimos y su borde costero, sino del asentamiento de las comunidades que habitan en citadas áreas, promoviendo espacios territoriales colectivos y no los intereses comerciales de grupos particulares.

En ese contexto, (Álvarez, 2019) plantea que existen numerosos usos del concepto Maritorio en la literatura insular, en donde se define como el territorio entre el mar y su borde costero, el cual fue establecido por las sociedades indígenas, siendo el espacio central de desarrollo cultural, transformando al mar en un medio que atrae el desarrollo de la vida de las personas que lo habitan.

En efecto, en el segundo argumento se ha logrado identificar algunas regularidades en el significado del concepto Maritorio, descrito por autores internacionales como “la dinámica de apropiación del espacio costero y marino” (Ortegón Lancheros, 2018) o como la “territorialidad del mar”, bajo la visión del asentamiento de las comunidades que habitan en citadas áreas, promoviendo espacios territoriales colectivos y no de desarrollo de intereses comerciales de grupos particulares (Álvarez, 2019), todo lo anterior, basado en la vocación del “uso consuetudinario” para materializar la administración y uso del borde costero, lo que fue descrito en los apartados precedentes.

Como tercer argumento, se plantea que existe en el ordenamiento jurídico nacional, una normativa legal que incorpora conceptos y alcances territoriales similares al concepto Maritorio, lo cual está materializado en la Ley N° 20.249 que “Crea el Espacio Costero Marino de los Pueblos Originarios”, también conocida como “Ley Lafkenche”, que permitió establecer una relación entre el Estado de Chile y los pueblos indígenas con respecto al uso y gestión de las zonas costeras del país.

Citada normativa legal, establece un mecanismo para otorgar un Espacio Costero Marino para Pueblos Originarios (ECMPO) para la preservación de los usos y costumbres indígenas, el cual es entregado en administración a las comunidades de pueblos originarios, toda vez que no existan derechos constituidos por terceros en dicha área y la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), dependiente del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, verifique las distintas vocaciones, usos y costumbres alegados.

El centro de gravedad de la Ley N° 20.429, es la creación del ECMPO, con el fin de entregar la administración de un sector del borde costero a una o un conjunto de comunidades indígenas, a través de un convenio de uso por un tiempo indefinido entre el Estado de Chile y las respectivas organizaciones indígenas, elaborado por la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SUBPESCA), toda vez que exista disponibilidad del área solicitada y prueben el “uso consuetudinario” de ésta.

En otras palabras, el tercer argumento permite inferir una nueva regularidad en el tema de estudio, visualizando que el concepto Maritorio tiene una base conceptual similar al espíritu de la Ley N° 20.249, relacionándola en aspectos territoriales, grupos objetivo, desarrollo económico y social y por sobre todo en el uso y administración del borde costero, a través del uso consuetudinario.

Por otro lado, a modo de contraargumento, ambos países se rigen en la actualidad por sus respectivas normativas legales y reglamentarias para administrar el uso del borde costero,

haciendo valer el principio de legalidad y el cumplimiento del Estado de Derecho en esta materia. Lo anterior, no es un argumento válido, debido a que la ideología social, impulsada por el concepto jurídico de Maritorio, tendrá una preponderancia sobre la actual normativa vigente, impulsando a una reestructuración normativa, a niveles legales y/o constitucionales.

CONCLUSIÓN

En conclusión, podemos establecer que en los ejemplos de la visión colombiana y chilena relacionada a la administración y uso del borde costero, contempla una integración de distintos actores y actividades que interactúan con el mar, dejando de manifiesto que las comunidades de pueblos originarios participan activamente en la planificación de la administración y uso del borde costero y sus respectivos ecosistemas en el contexto Sudamericano, estando influenciada por una política diferenciadora al grupo objetivo beneficiario del usufructo de la territorialidad marítima de un Estado, basado en la definición del concepto jurídico Maritorio.

Por lo anterior, la Autoridad Marítima deberá estudiar, reflexionar y asesorar en materias de administración y uso del borde costero, según lo dispone nuestro ordenamiento jurídico, con el objeto de establecer las normas técnicas vinculadas con la nueva concepción de Maritorio, su interacción con los Pueblos Originarios y sus implicancias en la administración y uso del borde costero.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, R. (14 de abril de 2019). Reflexiones sobre el concepto de maritorio y su relevancia para los estudios de Chiloé contemporáneo. *Revista Austral de Ciencias Sociales* 36: 115-126, 20
- Ortegón Lancheros, E. (2018). Configuración del maritorio y la maritimidad a partir de la declaratoria de áreas protegidas. Bogotá, Colombia.

Autor: Litoral Octavio VALENZUELA Iturra



PRIMER CORREO AÉREO ISLA DE PASCUA-QUINTERO



El 22 de enero de 1959 zarpó desde Valparaíso el “AKA Pinto” rumbo a Isla de Pascua con invitados especiales, gran cantidad de turistas y un grupo de isleños que regresaban a la isla. También iba yo para cumplir una comisión de servicio a Isla de Pascua. Era el mismo Pinto en el que siete años antes, más o menos en la misma época del año, había hecho el viaje de instrucción de Guardiamarinas.

La navegación era placentera y ya llevábamos varios días desde el zarpe desde Valparaíso. De pronto se sintió más movimiento del usual entre los pasajeros, momentos de excitación y mucha conversación.

¿Qué está pasando?

Roberto Parragué Singer está sobrevolando las Islas de Juan Fernández en un avión Catalina.

¿Llegará hasta Pascua?

No se sabe todavía.

... Bueno pensé, lo lógico es que siga hasta Pascua si ya está en camino. Algo más tarde los rumores se confirmaron:

Parragué seguía vuelo y el Pinto le serviría de apoyo para confirmar su ruta, tal como había sido en 1951 donde la Fragata Covadonga le había servido como “faro” al Manutara.

¿Se sabe la hora que sobrevolará al Pinto? Si, como a las cuatro de la mañana.

Muchos de los pasajeros y miembros de la dotación decidieron levantarse para estar en cubierta en el momento que el Catalina sobrevolara al buque. Si bien no me levanté escuche el ruido de sus motores cuando nos pasó. Todos a bordo estábamos contentos y aplaudíamos esta nueva hazaña de Parragué, esta vez como comandante de la nave. En 1951 había sido el navegante del Manutara, en ese primer vuelo a Isla de Pascua, que el mismo había programado y preparado con tanto cuidado y eficiencia.

Esta vez en la isla habían alistado una pista enripiada para facilitar el aterrizaje del Catalina. El problema se produjo al intentar el regreso. Había llovido y la pista se había reblandecido por lo que el avión no podía despegar desde tierra, por lo que se decidió





hacerlo desde el mar. Una ola quebró una de sus alas en los momentos que estaba carreteando, abortando su despegue.

Al día siguiente (30 de enero de 1959), cuando recalamos a la isla, veíamos al avión posado en la pista, en esa época todavía enripiada.

En esta segunda oportunidad, Parragué nos mostró su plan de vuelo, gasto de combustible, el sextante de burbuja aeronáutica, que se empleaba en aquella época para situarse, y detalles del avión. A mi pregunta si llevaría cartas para nuestras familias a su regreso dijo que lo haría encantado. Así fue como muchos de los que estábamos embarcados en el Pinto y de los habitantes de la isla aprovechamos dicha oportunidad y muy agradecidos le entregamos nuestras cartas, constituyéndose éstas en la primera correspondencia aérea entre la Isla de Pascua y el Chile continental.

Parragué nos había dicho que iniciaría su vuelo de regreso alrededor del medio día del día siguiente. Todos esperábamos ir a despedirlo al aeródromo para desearle un buen vuelo y ver despegar, por primera vez, un avión desde la isla rumbo al continente. Cual no sería mi desagradable sorpresa y, diría desaliento, cuando alrededor de las

siete de la mañana se oyó el ruido de motores y sin más despegó el avión.

¿Qué había pasado, porqué esa abrupta partida?

Lo que pasó, y creo que la mayoría a bordo no sabía, era que Parragué había volado a la Isla de Pascua sin pedir la autorización correspondiente (que seguramente no se la habrían concedido) y simplemente hizo el viaje aprovechando el buen tiempo y el apoyo que podía prestarle el Pinto, para confirmar su ruta de vuelo. Su “abrupto” despegue obedeció a una perentoria orden de la Comandancia de la FACH de un regreso inmediato.

Fue el fin de la extraordinaria y pionera carrera de Parragué en la Fuerza Aérea de Chile, pero, como todos sabemos, no la de aviador, que siguió porfiando en abrir la ruta aérea hacia el occidente, hasta conectar a Chile con Australia, vía Pascua, Tahití y Nueva Zelandia.

Autor: Litoral Mayor Hellmuth Sievers Czischke.



GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA ARENAS 1980.

NUEVAS UNIDADES

A principios de los años 80, valga señalar del siglo pasado, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, enfrentaba importantes desafíos logísticos, aparte de las tareas diarias que debía acometer en su jurisdicción marítima.

Efectivamente arribaban a su jurisdicción las LPC (Lancha Patrullera Costera), RANO KAU 1803 y VILLARRICA 1804. Además, también recalaban las LEP (Lancha Embarco de Prácticos) ONA y YAGAN, estas últimas operarían en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Punta Delgada, para el transbordo de Prácticos... naves de reciente adquisición, de la DIRECTEMAR.

La tarea no era fácil, en lo que respecta a las dotaciones significaba la atención que se requiere, desde el punto de vista de habitabilidad y bienestar. Además, estaban todos los problemas de fallas que podían tener estas lanchas, desde mal funcionamiento equipos y otros sistemas, que debían ser atendidos con eficiencia por personal técnico, para mantener la operatividad.

Sin embargo, tanto las dotaciones de las lanchas como de los Departamentos de la Gobernación Marítima actuamos con mucho entusiasmo, responsabilidad y profesionalismo, para mantener la operatividad y buen servicio de ellas.

El Departamento Logístico de la Gobernación Marítima, era el responsable del sostenimiento de estas embarcaciones, el cual era liderado por el Teniente 2° LT Jaime Vizcarra Azocar. Poco después se le unió el Subteniente LT Sergio Salas Muñoz.

Fue un proceso de aprendizaje, en el cual el trabajo en equipo y la voluntad de salir adelante, primó por sobre todas las cosas e inconvenientes.

ENTRENAMIENTO DE LAS DOTACIONES

Los “Capitanes” de las lanchas habíamos pasado por un proceso de entrenamiento, que se efectuaba en la Gobernación Marítima de Talcahuano, utilizándose para estos fines la LPC 1801 PILLAN, la primera de la serie, la cual estaba al mando del Teniente 2° LT Eduardo Olea Peña, quien con mano firme y sabiduría llevaba adelante su misión, sin descanso.

Estando las LPC's y LEP's en condiciones de operar, enfrentamos las navegaciones de entrenamiento y conocimiento de nuestra área marítima. Ahí aprendimos de las características del Estrecho de Magallanes y canales adyacentes, áreas que nos demostraron sus agrestes condiciones climatológicas en más de alguna ocasión.



LPC 1804 VILLARRICA navegando en convoy con LPC 1803 RANO KAU, por canales patagónicos.

OTROS DESAFÍOS DE GOBERNACIÓN MARÍTIMA

Pero no solamente el mando de la época enfrentaba los desafíos de poner a punto estas nuevas unidades. Paralelamente se llevaba a cabo la construcción de la nueva Capitanía de Puerto y Estación de Prácticos de



LEP 2501 YAGAN, varada en playa de PUNTA DELGADA, durante inspección

Punta Delgada, la cual para su tiempo era la más avanzada de nuestra organización, contando con modernas dependencias para el sostenimiento de su dotación. En este aspecto, se debe señalar que poseía una planta de osmosis inversa, mediante la cual se suministraba agua potable a la repartición y aparentemente fue la primera de su tipo en la Armada. Además, poseía un ala completa para la atención de Prácticos.

Otro equipamiento que ponía a esta repartición a la vanguardia tecnológica de sus similares era un moderno sistema VTS, que fue el primero instalado en Chile. Este permitía el traqueo de las naves, desde el ingreso por la boca oriental del Estrecho de Magallanes hasta la salida por la Segunda Angostura y viceversa.

Parte importante de los logros obtenidos, en cuanto a organización y orientación de los recursos fue en base al liderazgo ejercido por el Gobernador Marítimo de la época, CF LT Sr. Carlos Bastias Alvarado, quien dirigía con profesionalismo, ponderación y criterio el accionar de sus subalternos, para el cumplimiento de los desafíos enfrentados.

Confiaba en sus oficiales y nos otorgaba la libertad de acción para que desarrollásemos las directrices dispuestas en el cumplimiento de las tareas.

No puedo dejar de mencionar a nuestro estimado Subjefe y Capitán de Puerto de Punta Arenas, de la época, CC LT Orlando Figuerola Lewis, quien debía poner orden de vez en cuando sobre sus subalternos y acompañarlos adecuadamente a fin de hacer cumplir las directrices emanadas por el mando. Eventualmente no era tarea fácil, pero cumplía su cometido en forma correcta y acertada.

LA EMERGENCIA QUE NUNCA FUE

Como en toda repartición del Servicio, todos los días había sorpresas, en el frente externo, las cuales se sorteaban en forma profesional.

En este aspecto, una de las más destacables, fue una emergencia marítima ocurrida en las afueras de la boca oriental del Estrecho, desde donde se recibió una llamada de auxilio de un yate. Esta embarcación tenía supuestamente una dotación compuesta por una familia.

Se movilizaron medios y recursos, se coordinaron acciones de búsqueda y rescate, hasta que se perdió todo contacto radial, en horas de la noche. La desazón y la impotencia por no haber podido asistir a esas personas fue mayúsculo.

Sin embargo, una vez que se efectuó el análisis de la

situación, surgieron incongruencias las que, a poco andar, evidencio que las llamadas de auxilio habían sido efectuadas por una persona, que vivía en la Isla Grande de Tierra del Fuego, probablemente del sector de Cerro Sombrero... a los pocos días, esa persona fue detenida.

LA CAMARADERÍA

Las reuniones organizadas por el jefe de la cámara de oficiales fue una de las principales herramientas que ayudó a consolidar el equipo de oficiales. Generalmente se organizaban encuentros sociales a fin de acrecentar la amistad entre sus componentes, jornadas agradables en las cuales imperaba camaradería y el respeto entre los que asistíamos.



Parte de integrantes de la Cámara de oficiales de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, año 1981.

La gran mayoría de los oficiales teníamos el grado de Teniente Segundo, muchos de nosotros recién casados o con hijos pequeños.

Valga aquí señalar la acogida que ofrecía en su hogar la Sra. del Gobernador Marítimo, quien con su generosidad, simpatía y amistad estaba siempre dispuesta a atender a nuestras esposas e hijos.

De la dotación de la Gobernación Marítima de esos años, surgieron hasta el día de hoy eternas amistades que al pasar de los años se han mantenido y acrecentado, con reuniones anuales rememorando andanzas y chascarros, durante nuestra estadía en esa repartición.

En fin, estamos hablando de hace más de 40 años atrás, sin computadores y sin celular... ¡El tiempo pasa más rápido de lo que creemos!

Autor: Litoral Luis VERGARA Villegas

CHILE; UN PAÍS SOBERANO ANTÁRTICO.

Una navegación por las gélidas aguas del continente blanco hacia el vanguardista proyecto Antártica I, que promueve los intereses geopolíticos chilenos.

INICIOS DE LA GEOPOLÍTICA ANTÁRTICA NACIONAL.

Geopolíticamente hablando, desde sus inicios como Estado independiente, Chile ha visto el continente helado permanentemente como una oportunidad estratégica, directamente relacionada con la Política de la Defensa, logrando materializar su ocupación efectiva, el 6 de febrero de 1947 donde se inaugura la primera base chilena de carácter permanente, en el Territorio Antártico Chileno, llamada “Soberanía” (actualmente la base Naval Antártica Capitán “Arturo Prat”), ubicada en la isla Greenwich (archipiélago de las Shetland del Sur).

Actualmente, la Base Naval “Arturo Prat” tiene como tarea principal ejercer soberanía por medio de la presencia de chilena y mantener la actividad meteorológica.

HITOS HISTÓRICOS ANTÁRTICOS CHILENOS.

Otros hitos importantes que enmarcan la actual posición aventajada chilena en el continente Antártico y demuestran su relevancia nacional en resguardar nuestra soberanía en este desafío geopolítico permanente, son la hazaña heroica del Piloto Pardo en 1916 (a través de la demostración de las capacidades del rescate de los náufragos de la expedición científica británica de Shackleton, en la Isla Elefante), el Decreto dictado en 1940¹ donde se estableció el territorio chileno antártico (ubicados entre el meridiano 53º y 90º de longitud Oeste de Greenwich, entre el paso Drake y el Polo Sur), el Tratado Antártico de 1959 (que entra en vigor en 1961) y la creación del Instituto Antártico Chileno en 1963 (INACH), el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente de 1991, entre otros. Lo anterior se ha visto reforzado con la permanente presencia y ejercicio de la diplomacia y soberanía por medio de las campañas antárticas anuales ininterrumpidas, que además son parte fundamentales para satisfacer las necesidades



Fotografía de la base Soberanía



Actual Base Naval “Arturo Prat”.

En la actualidad, el Tratado Antártico cuenta con 52 Partes, de los cuales 29 tienen carácter consultivo y 23 no consultivos (adherentes).

Son Partes Consultivas aquellos Estados adherentes al Tratado, que tienen presencia permanente en la Antártica para el desarrollo de actividades científicas, y que son admitidos por la Reunión Consultiva, con plenos derechos en el Tratado. En tanto, se denominan Partes No Consultivas aquellos Estados Adherentes al Tratado, pero que no desarrollan actividades en la Antártica.



Definición de partes consultivas y no consultivas de los países miembros del Tratado Antártico².

logísticas y de abastecimiento de las bases antárticas chilenas permanentes (04) y estacionarias (11), junto con el traslado de comisiones científicas que realizan tareas de investigación, observación y preservación en el continente blanco.

SOBERANÍA CHILENA Y DESAFÍOS EN EL CONTINENTE BLANCO.

Considerando los antecedentes expuestos de esta relación constante con la Antártica, podríamos afirmar; que no existe otro país en el mundo con argumentos histórico-geográficos y títulos jurídicos internacionales más sólidos que respalden el ejercicio del poder soberano chileno en la Antártica. Ahora bien, actualmente vivimos una problemática de no acabar, que son las tensiones que provocan las reclamaciones territoriales por la disputa del territorio antártico entre los Estados reclamantes y los que se niegan a reconocer esos derechos soberanos (basados en la costumbre jurídica y ratificación de tratados limítrofes internacionales). Lo anterior, se ha visto acrecentado por uno de los principales desafíos internacionales, como lo es la escasez hídrica provocada por el cambio climático, debido que el cotizado continente blanco por sus características físicas y climáticas es considerado como la reserva mundial más grande de agua dulce (equivalente al 72% de la

totalidad del agua dulce de la Tierra)³.

La importancia de este desafío geopolítico se puede evidenciar claramente en los cinco objetivos de la Política Antártica Nacional vigente (del 2021 con una duración de 5 años)⁴ que se ejecutan a través actividades conjuntas de los Planes Estratégicos Antárticos, lo que antiguamente era difícil de cumplir, ya que la defensa de estos derechos antárticos de Chile, se veía amenazada por la presencia de una política territorial entreguista, que en muchos casos se ve reflejada en el incumplimiento de nuestros deberes como Estado soberano, esto se puede ejemplificar, con el complicado momento presupuestario que están administrando actualmente las Fuerzas Armadas, lo que complica mantener una posición permanente efectiva en ese continente, puesto que les significa un gran esfuerzo a las instituciones castrenses.

PROYECTO ANTARTICA I.

Sin desmedro de lo anterior, las reformas nacionales en materias de la Política Antártica Nacional han transformado y potenciado los roles del Estado en post su proyección al continente blanco, dando esto un realce a mantener los esfuerzos soberanos y continuar con los estudios científicos y geográficos, los que a la fecha, han sido vitales para la

¹ Decreto Supremo N°1.747 del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 6 de noviembre de 1940, Fija límites del territorio antártico chileno.

² Países - INACH, https://www.inach.cl/inach/?page_id=193.

³ La Antártida: Una fuente de agua dulce - Icarito Educaci.com.

⁴ Ley 21.255, del 16 de marzo de 2021, Política Antártica Nacional.

validación de los derechos nacionales en la Antártica. Parte fundamental de esto, ha sido la materialización de la modernización de la flota naval que cumple una tarea vital en las campañas antárticas, como lo es el proyecto “Antártica I”, que se materializa en la construcción en los astilleros de ASMAR en Talcahuano, de un nuevo buque rompehielos llamado “Almirante Viel”, Ice Class PC5 (ver Imagen 3), el que tendrá mayores capacidades y prestaciones que su predecesor que se encuentra de baja. Este rompehielos, corresponde al primero en su tipo construido en el Pacífico Sur y se estima que finales el año 2024, se encontrará listo para operar y ejecutar actividades antárticas nacionales e internacionales relacionadas con sus “labores logísticas, operaciones de búsqueda y rescate, investigación científica y reabastecimiento de las bases y estaciones científicas de Chile en la Antártica”.⁵

Esta histórica acción innovadora, tiende a incrementar la eficacia de la gestión pública para poder cumplir efectivamente con los deberes antártico-chilenos, y así ejercer ampliamente los derechos de Chile en la Antártica, velando por la salvaguarda de la vida humana y sus intereses marítimos; directamente relacionados con la preservación de los ambientes y ecosistemas acuáticos nacionales.

Autor: Litoral Sebastián REYES Aedo



⁵ Decreto Supremo N°1.747 del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 6 de noviembre de 1940, Fija límites del territorio antártico chileno.



SECRETOS HISTÓRICOS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES RECORDADOS POR LA HERMANDAD DE LA COSTA

El Litoral que suscribe, actualmente cumpliendo funciones en la Gobernación Marítima de Punta Arenas, desde el año 2001 que ha formado parte de las bancadas de una comunidad espiritual, orientada a unir y relacionar fraternalmente a los hombres amantes del mar, en cualquiera de sus manifestaciones, siendo ésta la “Hermandad de la Costa”, organización sin fines de lucro con personalidad jurídica basada en su Estatuto, Octálogo, Ordenanzas, Protocolos y en la ley, la que fue creada en Chile el 4 de abril de 1951, en la ciudad de Santiago, por medio de 7 amigos aficionados a la vela que deseaban crear una amistad entre los deportistas náuticos, cuya afinidad los unía.



Esta Cofradía, tiene asiento en varias caletas del Litoral como en el extranjero, destacando la Nao Punta Arenas, denominada también de los “50 bramadores”, la quinta fundada en el país, un 4 de marzo de 1952, quienes tienen su guarida (sede) a los pies del Estrecho de Magallanes, lugar desde donde su treintena de tripulantes zarpan espiritualmente en sus navegaciones fraternas, ocasión que el Hermano “Espadachín” forma como uno de sus miembros desde el año 2021, fecha que llegó a cumplir funciones en la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

Esta organización, en sus 72 años de navegación, ha sido muy cercana a la Armada de Chile, contando varios otros tripulantes con y sin rol, como asimismo se han desarrollado conjuntamente un sin número de actividades orientadas a impulsar aquellos valores semejantes relacionados con el mar y los héroes navales, todos los que también son tendientes a fomentar los deportes náuticos, estimular y divulgar la cultura marítima, cuidar y resguardar el medio ambiente acuático y propender al uso racional de

los recursos marinos, razón por la cual, con mayor razón también se han relacionado históricamente a los Hombres Bravos del Litoral.

En esta ocasión, simplemente se quiere relatar un hecho interesante que se rescata del baúl de tesoros ocultos tanto en la Nao Punta Arenas, como también del especial paso marítimo conocido mundialmente: “Estrecho de Magallanes”, el que sin dudas almacena muchas más historias secretas u olvidadas.

Para el caso, me permito primero compartir algunas ideas con los Cófrades, en cuanto a que la historia es mucho más que una sucesión de fechas y acontecimientos, siendo más bien un punto de encuentro con nuestro pasado, comprendiendo los procesos y el ejercicio de la libertad del ser humano en el tiempo y espacio geográfico, lo que cautiva y suma pasiones para revivir, recorrer e investigar hechos aparentemente lejanos, pero que unen en un mundo sorprendente, que sin embargo, en ocasiones es desconocido o simplemente desatendido u olvidado, punto de encuentro que se desarrolla particularmente para los Litorales y los Hermanos de la Costa, a través del mar, generándose por consecuencia un vínculo sinérgico único y muchas veces indescriptible, cruzado por vientos, frío y la propia fuerza del mar, lo cual une a aquellos que asombrados y cautivados por esa naturaleza forjan una amalgama única.

Esta pasión por el mar movió a los integrantes de la Nao Punta Arenas, para redescubrir una historia que aconteció hace más de 400 años, siendo una primera excursión a bordo del velero “Chonos” del Hermano Francisco “Kraken” Ayarza, reconocido hombre de mar actualmente navegando en el mar de la eternidad, que junto a un piquete, fueron hasta la Bahía Riders en el Paso Tortuoso, 108 millas distante de Punta Arenas, el año 2013, lugar donde colocaron una placa recordatoria en memoria de lo que a continuación se describirá, como una historia desconocida de holandeses en el Estrecho de Magallanes.



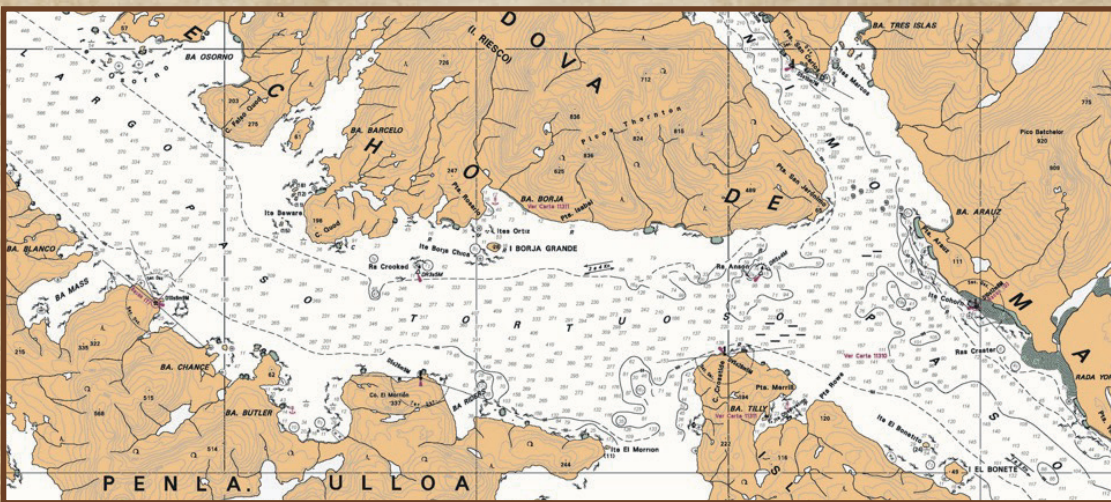
LA HISTORIA

Esto versa respecto a lo que dio como origen a la Orden de Caballería del “León Desencantado”, la cual nace desde la tragedia de cinco naves holandesas que enfrentan en el Estrecho de Magallanes las peripecias de la difícil navegación, teniendo que soportar el duro invierno del año 1599 en lo que actualmente se conoce como bahía Riders, ubicada como se indicó en el Paso Tortuoso. Esta flota, que zarpa desde Holanda rumbo a Japón, en el trayecto por la ruta original, cercano a Cabo de Buena Esperanza, muere su comandante y los otros capitanes toman la decisión de cambiar la travesía, pasando ahora por el Estrecho de Magallanes, sin embargo, ya en el interior de éste les cae el invierno y les acontece una inusual ausencia de vientos, debiendo esperar a la entrada del paso Tortuoso, en Bahía Tilly, cerca de tres meses antes de poder continuar su travesía, con el infortunio que mientras esperan y debido a enfermedades, mueren más de 120 tripulantes de la expedición.

Los comandantes de los buques se reúnen en Bahía Riders, en la Isla Santa Inés, a los pies del Cerro el Morrión y conforman la Orden de Caballería, con la cual juran fraternidad y cuidados mutuos, constituyendo como la primera orden de caballería conocida formada en el país y nada más que en el Estrecho de Magallanes y quizás, incluso la primera en América.



Cabe destacar que casualmente, esta historia se desarrolló, tal como se señaló precedentemente, en bahía Riders, la cual se encuentra a los pies del Cerro “El Morrión”, cerro granítico que se eleva a 337 metros y desde cuya cima, 79 años antes, unos tripulantes de la flota de Hernando de Magallanes, liderados por el marino de apellido Roldan, desembarcaron allí con el objeto de poder observar desde altura, si es que se encontraban bien para seguir navegando en búsqueda de la tan anhelada salida hacia el Océano Pacífico, hecho acontecido en 1520, razón por la cual, hoy si se lee en el Derrotero de la Costa de Chile, volumen IV “Estrecho de Magallanes y aguas adyacentes” consigna para la costa Sur del Paso Tortuoso, “Cerro el Morrión (Obs. Roldán) Situado al SSE y poco más de 2 millas del cabo Quod



en la costa opuesta, al W y unas 4 millas del cabo Crosstide de la isla Carlos III y en la costa N de la península Ulloa de la isla Santa Inés. Es un peñón muy característico constituido por una roca granítica tajada a pique, perpendicular y de 337 metros de altitud; asimismo, es desnuda y de un ligero color arcilla con una gran mancha blanca sobre la cara que

Las embarcaciones protagonistas de esta historia fueron la “Esperanza”, “Libertad”, “Anunciación”, “Amor”, “Lealtad” y “Fe”, que en palabras del Hermano Javier “Pate Palo” Solís, miembro de la Hermandad de la Costa Nao Punta Arenas, “fue una orden de caballería que nace de los cinco comandantes de las naves, con el objetivo de auxiliarse mutuamente, denominándola “El León Desencadenado”, culminando este viaje con el regreso tan solo de uno de los capitanes y 45 tripulantes”.

mira hacia al paso Largo. El cerro El Morrión (Obs. Roldán) es una magnífica señal natural y se le divisa a una gran distancia desde el NW”.

Cabe añadir que, de manera no confirmada, existen informaciones que durante la larga estadía de las naves holandesas, debieron realizar una serie de reparaciones e incluso confeccionar alguna nave menor, lo que podría constituir como el primer astillero para una flota, de esta parte del mundo.

LA NUEVA AVENTURA

Por la riqueza histórica de esta área del Estrecho de Magallanes y sumado a que se tenía antecedentes que la placa de mármol, colocada hace 10 años por los Hermanos de la Costa, ya no estaba en su lugar, es que la Nao Punta Arenas, planificó una segunda expedición, para rememorar a los antiguos navegantes y colocar nuevamente una placa recordatoria de lo narrado, razón por la cual a bordo de la lancha de turismo “Huracán”, 14 tripulantes se lanzaron al mar del 12 al 14 de mayo de 2023.



En esta expedición, cabe destacar que, de regreso, pasaron a la bahía de Fortescue, antiguo Puerto de las Sardinas denominado así por Hernando de Magallanes, ocasión que se visitó la cruz instalada en el marco de la conmemoración de los 500 años del Estrecho de Magallanes, realizando a los pies de dicho monumento la “Oración al Mar”, en posición “de abordaje”, la que se comparte por su singular belleza:

“Mar, yo Hermano de la Costa te formulo mi promesa
Elogiaré tus maravillas y tus fuerzas,
Ayudaré a mis Hermanos y a cualquier navegante en peligro;
Serviré a tripulantes y navíos,
Proclamaré que el vivir sobre tus aguas
Significa la prosperidad de los pueblos
Y la alegría de los hombres.
Te consagraré mis mejores momentos,
Y obedeceré a tu constante lección de belleza y libertad.
Seré fiel contigo, con mis Hermanos
Y con todos los hombres que se han consagrado a ti,
Mar soberano.
Guardaré siempre, tu imagen y semejanza,
Para defender la libertad en todo momento
Y hasta la muerte.”

Es dable comentar que esta maravillosa plegaria fue creada en diciembre de 1952 por el Honorable Hermano Salvador Reyes Figueroa, premio nacional de literatura en 1967, la

que se invoca al término de todo Zafarrancho y Reuniones de Cámaras, según la tradición de la Hermandad de la Costa, precisando que su versión original es de extensa lectura, la que se ha resumido conteniendo los elementos básicos que propició el autor.



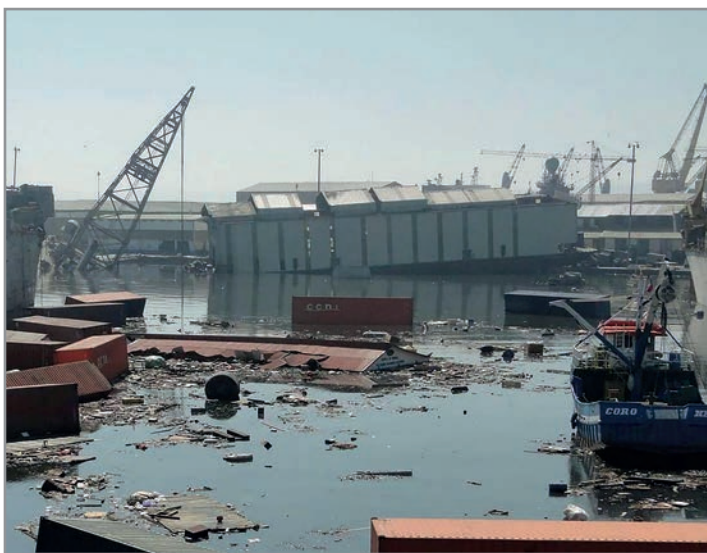
Finalmente, cabe señalar que existen organizaciones y personas que aúnan esfuerzos para rememorar y fortalecer nuestra cultura marítima, que como se mencionó, en muchas ocasiones se va perdiendo con el tiempo, factores que como Córfrade “Hombres del Litoral” y “Hermano de la Costa”, me llena de orgullo en ser parte de estas instituciones con demarcaciones que se encuentran en puntos semejantes relacionados al mar y que, en esta tribuna, me permito compartir.

Autor: Litoral Ignacio ROJAS Gajardo



LA TURBA...

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



CONTEXTO

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

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

LA HISTORIA.....EL INICIO.

Como ya indiqué era el lunes 1 de marzo y la historia se comienza a gestar con un hecho, para mi aislado, que después ayudaría a entender lo acontecido ese día. Eran alrededor de las 10:00 hrs. y posterior a haber participado del briefing matutino en la SEZONA, subo a mi vehículo particular para dirigirme a mi casa y avisar a mi familia del horario de zarpe del “Aguiles” a la zona central y por ende la preparación de maletas y todo lo necesario para el viaje. Al salir del área de estacionamiento, un PM que controlaba el tránsito me detiene y me consulta que hacia donde me dirijo, ... le indico que a la Población Bannen, ¿por qué?; a lo que me responde: ...es que este par de niños necesitan ubicar a su papá que es trabajador de ASMAR en forma urgente, puesto que están solos en su casa y al parecer viene bajando una turba de delincuentes y personas del cerro y están muy temerosos. A los niños, una pareja de unos 14 y 10 años, los subo al auto, estaban ambos muy nerviosos y llorando y mientras íbamos a ASMAR les pregunto qué pasaba, me responden más o menos lo mismo, gente con palos y armas que venían bajando el cerro y asaltando a medio mundo. Les consulto dónde vivían y me indican que en el cerro cercano a la Base Naval (cerro Cornou). Llegamos a ASMAR, que como Uds., comprenderán era una locura, con gente recogiendo, mucha gente entrando y saliendo, los vehículos estacionados afuera por la imposibilidad de entrar, además todos los daños ahí a la vista, etc. Logro ubicar al Oficial de Guardia, le indico lo que ocurre, los niños se quedan ahí en espera de su papá y luego de unos minutos y teniendo claro que la situación estaba más o menos controlada, regreso a la SEZONA, dónde me mantengo por espacio de 1 hora aproximadamente, recordando luego que debía ir a informarle a mi señora del horario del zarpe (se debe tener presente que aún no había cobertura de celular o funcionamiento de teléfonos fijos). Ya eran cerca de la 12:00 hrs. y parto nuevamente hacia la población, ahora acompañado de un compañero de curso que también iba a ver a su familia.



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

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

damnificados, se veía correr a señoras y niños hacia el interior de la población y varios marinos correr hacia el acceso con palos... o sea parece que efectivamente algo venía... seguimos avanzando ahora esperando ver a la turba en la recta siguiente, la que más o menos deja ver unas 5 cuadras hasta donde se inicia el Club de Campo Tumbes (la cancha de golf, hoyo 9), ahí ya decididos a que si aparecía la turba le pasábamos el vehículo por encima, sin miramientos; sin embargo, no había turba pero los civiles que viven por ahí, efectivamente corrían y ya se veían grupos en las esquinas con palos y cadenas como esperando defender sus casas. Seguimos avanzando y el próximo tramo permite ver unos cuantos metros hasta la entrada al Club de Campo, tampoco se veía algo.....ahí ya comencé a dudar, además nos cruzamos con un par de autos, que se veían bastante tranquilos como para venir supuestamente arrancando o haberse encontrado con una turba que avanzaba hacia donde estábamos nosotros, sin embargo, no había como descartarlo. Continuamos y ya cerca de la entrada al Club, se tiene una vista relativamente clara de más o menos 1000 metros, hacia el cerro por donde baja el único camino que une Las Canchas con Talcahuano, tampoco se veía nada y se suponía que por allá era el único lugar por dónde podrían llegar.

Ya nos encontrábamos en la guardia de acceso a la población Bannen, paramos y le preguntamos al PM de guardia qué sabía de la turba, a lo que indicó que él no tenía comunicaciones, que no sabía nada y que no había visto nada raro. En paralelo venían saliendo a gran velocidad 3 a 4 autos con señoras de Oficiales y sus hijos y al preguntar que pasaba, indican que venía una turba asaltando y saqueando todo a su paso y que todos se iban a juntar en el Club de Campo. Reconozco que estábamos nerviosos, y mientras llegábamos a nuestras casas, más carreras de vehículos en dirección hacia la salida de la población, algunos Oficiales recorriendo la población indicando a viva voz que había que irse de inmediato hacia el Club de Campo, le informo a mi familia y otras dos que se encontraban juntas que tomaran los autos y se fueran al club de inmediato... sin embargo, daba vueltas en mi mente el que ya habiendo pasado varios minutos desde la salida de la Base, aun no se veía la famosa turba. Me quedé un rato más en la población avisando a otras familias que no se habían enterado y esperando la llegada de la turba en cualquier minuto, cada vez que pasaba y miraba hacia la entrada de la población no se veía la

turba. Ahí ya estaba como se dice “cachudo”, voy hacia la entrada de la población y en vez de irme hacia el club y ya medio convencido que no existía la famosa turba, me voy en busca de ella ya sea para descartar o no la información, sabiendo que mi señora estaría súper preocupada por no aparecer de inmediato en el club y me llevaría un buen reto.



Es así que me dirijo como hacia los cerros de Talcahuano, pasando la Brigada de Incendio Naval (donde además se veía todo tranquilo) en subida ya con vista hacia las poblaciones civiles del cerro “Cornou”, esperaba ver, prácticamente una “guerra campal” entre la famosa turba y los vecinos, de hecho es claramente visible una cancha de fútbol de tierra en dónde había una gran cantidad de carpas de personas damnificadas, por lo que imaginaba vería algún tipo de movimiento inusual en dicho lugar, claro indicio que la turba venía, sin embargo, se veía todo normal, los niños jugando, grupos de personas conversando, incluso hasta preparación de asados se veía. Supuse entonces que ya finalmente al llegar a la cima del camino y comenzar a bajar hacia las poblaciones de los cerros del sector Cerro la Gloria, vería finalmente a la famosa turba avanzando amenazante... pero nada, todo tranquilo. Llego entonces a un cruce de caminos, que es un lugar más o menos abierto, sin casas, donde había una patrulla de Carabineros y además un puesto de vigilancia de Infantes de Marina, colocados en dicho lugar para cuidar un gran número de antenas de comunicaciones que se encuentran en el cerro cercano, además de ser, por decirlo así, el inicio del único camino de acceso hacia el sector Las Canchas – Hospital Naval - Tumbes.

Primeramente me acerco a Carabineros y les consulto sobre la turba, a lo que me indican no tener idea, que

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

Me devuelvo rápidamente hacia el club, satisfecho de mi labor investigativa y llegando ya frente a la entrada de la Población Bannen, la verdad estaba todo muy alterado, había una gran cantidad de Oficiales y Gente de Mar con armamento en el área, venían llegando un par de camiones IM, con unas dos secciones de Infantes de Marina armados, además se veían llegar varios Oficiales en sus autos particulares con Gente de Mar armada, en resumen unas 200 personas armadas y listas para enfrentar cualquier amenaza que pudiese venir y lo que pudiese ser visto ahora como exagerado es la reacción que incluso yo hubiese tomado de haber estado en mi Unidad o Repartición y enterarme que nuestra población estaba amenazada por delincuentes, seguramente hubiese armado un par de marinos y partido a la población.

Al ingresar al estacionamiento del club, la verdad era todo un lío, nuestras familias muy nerviosas, algunas

señoras e hijos llorando, ya habían llegado muchos maridos y en el ambiente entre nerviosismo y miedo, había gente calmando al resto indicando que todo se trataba de una falsa alarma, que la turba no era tal, pero nuestras familias no se sentían seguras.

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

EL FINAL...

Siendo aproximadamente las 14:30 hrs. la caravana de 36 vehículos con nuestras señoras y niños partió escoltada hacia la Quinta Región vía terrestre, cada vehículo con su número y las instrucciones claras de qué hacer, de cómo contactarse, etc., dicho viaje duró muchas horas y no estuvo exento de diversas situaciones, pero todos llegaron sanos y salvos a los respectivos destinos.

De la turba... nada y si recuerdan los primeros párrafos de esta historia, ya habían indicios con estos hijos del trabajador de ASMAR que arrancaban de una turba que bajaba (alrededor de las 10 AM); nosotros con una turba que venía desde el cerro Cornou; ellos con una turba que venía de Las Canchas; otros que la turba venía subiendo el cerro, o sea una psicosis generalizada que se fue degenerando y esparciendo por los distintos barrios, cada cual inventaba o veía turbas dónde no había, posiblemente originándose esta “turba imaginaria”, por lo que me pude informar en esos días, en los saqueos a negocios establecidos del centro de Talcahuano... en definitiva, los del Sur clamaban que la turba venía del Norte, los del Norte que venían del Sur, los de arriba que venían de abajo, los de abajo que la turba venía de arriba, los del Weste que venían del Este y los del Este que venían del Weste, pero en concreto

no venían de alguna parte.

En la tarde y cuando se concluía el briefing diario (app. 2130 hrs), nuestro SEZONA indica que cuando hacía ingreso a la Base algunos minutos antes, el PM de guardia le indica que la única novedad es la información de una turba que vendría bajando del cerro, lo que provocó las risas de los asistentes a dicho briefing... finalmente, ya en la madrugada, y viendo un poco de noticias, alcanzo a ver parte de una entrevista a quien en ese entonces era la Vocera de Gobierno (Pilar Armanet), que a través de los medios pedía calma a las personas ante las informaciones que en algunos sectores de Santiago se habían denunciado TURBAS de personas asaltando y saqueando todo a su paso... diría Condorito ¡PLOP! o ¡EXIJO UNA EXPLICACIÓN!... viendo esto, sonrío, apago la tele y pienso: ***“mejor me voy a dormir, suficiente de turbas por hoy”.***

Autor: Litoral Manuel COFRÉ Lizana

LA IMPORTANCIA DE MEDIR, MEJOR DATA PARA MEJORES DECISIONES.

“Lo que no se define no se puede medir. Lo que no se mide, no se puede mejorar. Lo que no se mejora, se degrada siempre.” (William Thomson Kelvin).

La empresa Portuaria de San Antonio desde el año 2012 ha desarrollado una estrategia que se basa en la observación, medición y registro histórico de los parámetros que afectan la operación en todas sus dimensiones, la data registrada ha sido consultada en diversas situaciones, desde el punto de vista oceanográfico para la realización de estudios que permitan conocer cómo se comportan las diversas variables; en cuanto a obras marítimas para poder gestionar mejoras y proyectos de reforzamiento y construcción de protecciones, escolleras, muelles y defensas; desde los estudios medioambientales de relevancia aportando datos históricos o de referencia y comparación, para todos los procesos operativos de transferencia de carga, seguridad de los trabajadores portuarios y los navegantes, pero principalmente para la operación de naves que recalán y zarpan del principal puerto del país; casi 2000 mil maniobras anuales utilizan diariamente, una y otra vez, los parámetros que provee el sistema VCMOV¹, conjunto de sensores y servicios que miden parámetros de viento, corriente, marea, oleaje y visibilidad, además de contener un avanzado pronóstico asociado.

Este sistema ha ido evolucionando en el tiempo a medida que nos ha permitido estudiar y comparar los eventos que registra en el tiempo, diversas empresas y profesionales han trabajado para su avance, convirtiéndose en una herramienta confiable que apoya a la autoridad marítima y entrega certezas para una toma de decisiones correctas para una operación segura.

¹ ***Sistema VCMOV: Conjunto de sensores y servicios que miden parámetros de viento, corriente, marea, oleaje y visibilidad, además de contener un avanzado pronóstico asociado.***

² ***EOC: Estación Oceanográfica***

³ ***EMET: Estación Meteorológica.***

LOS INICIOS DE LA IMPLEMENTACIÓN Y CONVENIO VIGENTE.

Desde el año 2010 donde se realizaron los primeros estudios oceanográficos en San Antonio y posteriormente con la instalación de los primeros prototipos de medición de parámetros meteorológicos comenzó un proceso de automatización de visualización y registro de los datos, con el propósito de estandarizar las decisiones y operación del puerto. Si bien desde el punto de vista de la navegación los instrumentos nos ayudan a evaluar y tomar mejores decisiones para ejecutar las maniobras, desde el punto de vista comercial era muy importante tener ciertos parámetros que fueran referenciales, y públicos y que nos permitieran operar en forma segura y lo más importante, en base a los pronósticos, poder programar la operación del puerto.

Fue así como la empresa portuaria puso en servicio la instalación de un sensor EOC² (ADCP) que registrara oleaje y corriente y una EMET³ estación meteorológica que midiera viento y visibilidad principalmente, pero sin duda que la firma del Protocolo de intercambio electrónico de datos entre la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante y la Empresa Portuaria San Antonio de fecha 10 de enero de 2017, permitió fortalecer la gobernanza sobre los sistemas instalados, el desarrollo de estudios y nos permitió consolidar iniciativas que brindaran mejoras para ambas organizaciones. Este modelo, según el Ministerio de Transportes será replicado en el resto de los puertos estatales del país, lo que traerá consigo la aplicación de criterios comunes para todas las actividades marítimo portuarias, actualmente ya hay otros puertos realizando procesos licitatorios para instalar sistemas similares a los instalados en puerto San Antonio, lo que ineludiblemente requerirá de la Autoridad Marítima un involucramiento operativo que será muy favorable para entregar mejores herramientas a las AA.MM Locales para la toma de decisiones operativas y poder visualizar en mejor forma las ventanas operacionales disponibles en los distintos puertos.



Diagrama de ubicación sensores Oceanográficos y Meteorológicos instalado en San Antonio.

EL SISTEMA VCMOV Y SU PROGRESIÓN EN EL TIEMPO.

El Sistema VCMOV brinda la posibilidad de observar en tiempo real los parámetros operacionales para determinar la apertura y cierre de puerto, así y de acuerdo con lo que fuimos investigando y precisando de los mismos Estudios de Maniobra sobre las mejores zonas para medir la altura de ola, se definió la instalación segundo ADCP⁴ lo que consideró la incorporación de nuevos sensores/puntos de monitoreo con 3 objetivos, proporcionar un sistema de backup y alta disponibilidad de información (exigencia de la resolución aprobación de EM367⁵) extender el área de monitoreo y establecer diferencia en el comportamiento climático/oceanográfico en puntos de interés (bocana o entrada del puerto).

Actualmente el sistema VCMOV cuenta con 4 sensores (2 EOC y 2 EMET), la instalación de un 2do ADCP y una nueva EMET permiten a los operadores, usuarios, prácticos, capitanes de remolcadores y lanchas de prácticos tener información meteorológica, minuto a minuto, mientras se desarrollan las maniobras, nos permite contar con equipos de backup y disponer de una alta disponibilidad de información, extender el área de monitoreo y establecer diferencia en el comportamiento climático/oceanográfico en puntos de interés. Por otra parte, la 2a estación meteorológica, nos permitirá contar con un anemómetro de respaldo, con el objetivo de tener una medición continua del



Instalación 2do ADCP permite el zarpe con parámetros diferenciados

viento Norte y brindar una lectura más cercana a la estación prácticos y un nuevo punto de comparación. Así el sistema ha ido evolucionando en los últimos años, y con el aporte de los Capitanes de Puerto de San Antonio, prácticos y la DIRINMAR, éste se ha ido robusteciendo y es parte del marco regulatorio para la obtención de datos para analizar y tomar decisiones sobre la apertura y cierre de puerto en los diferentes parámetros operacionales.

⁴ Sensor utilizado en este servicio de monitoreo constante de altura de ola.

⁵ Estudio de Maniobra para naves de 367 mts. de eslora.

El proveedor de VCMOV, mensualmente realizan un análisis detallado de las horas de cierre de puerto, dispuestos por la AA.MM. Local y los distintos eventos meteorológicos ocurridos en San Antonio, lo que se parte del marco regulatorio para la obtención de datos para analizar y tomar decisiones sobre la apertura y cierre de puerto en los diferentes parámetros operacionales.

El proveedor de VCMOV, mensualmente realizan un análisis detallado de las horas de cierre de puerto, dispuestos por la AA.MM. Local y los distintos eventos meteorológicos ocurridos en San Antonio, lo que se traduce en informes mensuales, información que es remitida oportunamente a la Autoridad Marítima para su análisis y evaluación.

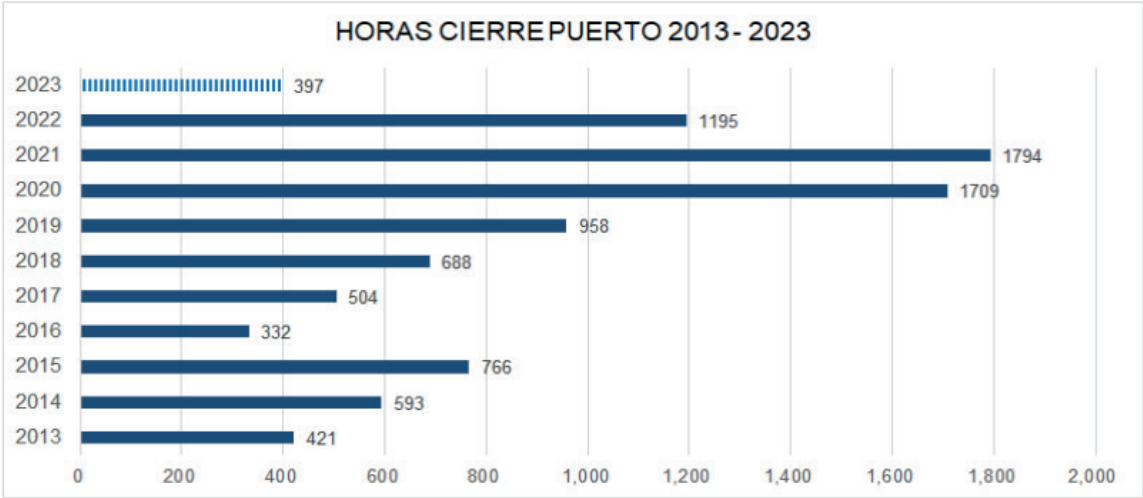
**CAMBIO CLIMÁTICO Y
LOS EFECTOS DE LAS
MAREJADAS**

Las marejadas son de un origen climático y ocurren con una frecuencia recurrentemente alta en los últimos años, no solo afectando a los grandes puertos dentro de Chile, sino que también a todo el litoral, teniendo efectos negativos en las 34 instalaciones portuarias de Chile.

En el estudio realizado por CAMPORT donde se analizaron las operaciones portuarias en Chile, donde se solicitó todos los certificados de cierres de puertos (datos recopilados desde el 2008), arrojaron estadísticas muy diversas y dispersas, observándose notables diferencias entre los distintos cierres realizados por cada puerto. Además, se cuantificaron las horas de los cierres de los puertos, las cuales fueron de 17.000 horas (2008-2018) y se cuantificaron económicamente los costos perdidos en USD 345.000.000.⁶

También se llevaron a cabo proyecciones del oleaje en toda cuenca del Pacífico, para poder llevar un control

de las marejadas y cómo estas iban a afectar a los puertos a medida que avancen los años. No obstante, estas proyecciones no siempre serán correctas, ya que el sistema climático es caótico y no estacionario, lo cual quiere decir, que las variables aplicadas para las proyecciones de las marejadas u oleajes fuertes pueden variar y cambiar en cualquier momento.



**Cuadro Número de horas de puerto cerrado en el Puerto de San Antonio
(2013 – mayo 2023).**

En este sentido, el sistema implementado en San Antonio destaca por tener un registro detallado sobre los acontecimientos, lo que permite observar cómo se han comportado los eventos y horas de cierre en el tiempo.

**LA AUTORIDAD MARÍTIMA, LA SEGURIDAD Y LA
OPERACIÓN DE NAVES.**

La toma de decisiones es una acción fundada que todo el ámbito marítimo portuario espera con mucha expectativa, para comenzar o terminar maniobras o faenas de carga y descarga, en este sentido el sistema entrega data objeto realizar evaluaciones correctas con información certera, para que pueda ser analizada y procesada en forma oportuna y correcta, adelantándose a la ocurrencia de hechos de riesgo.

Para ello el sistema VCMOV consta de una página de visualización en línea a través de la página web de EPSA⁷ la cual, de acuerdo al perfil del usuario brinda accesos diferenciados de los parámetros⁸ (todos los

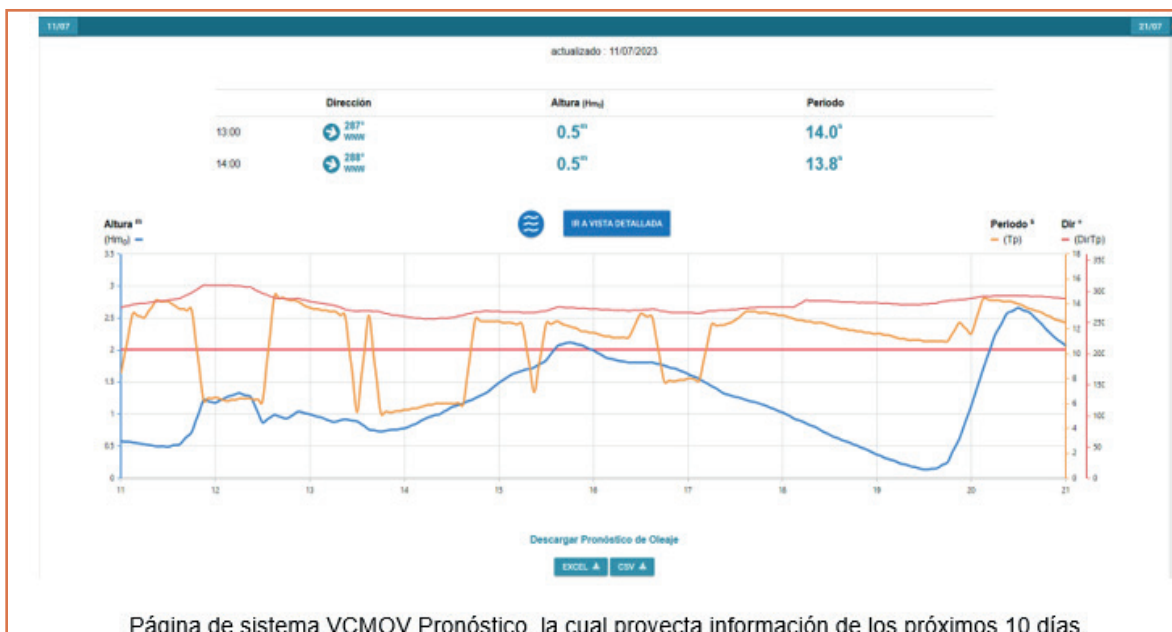
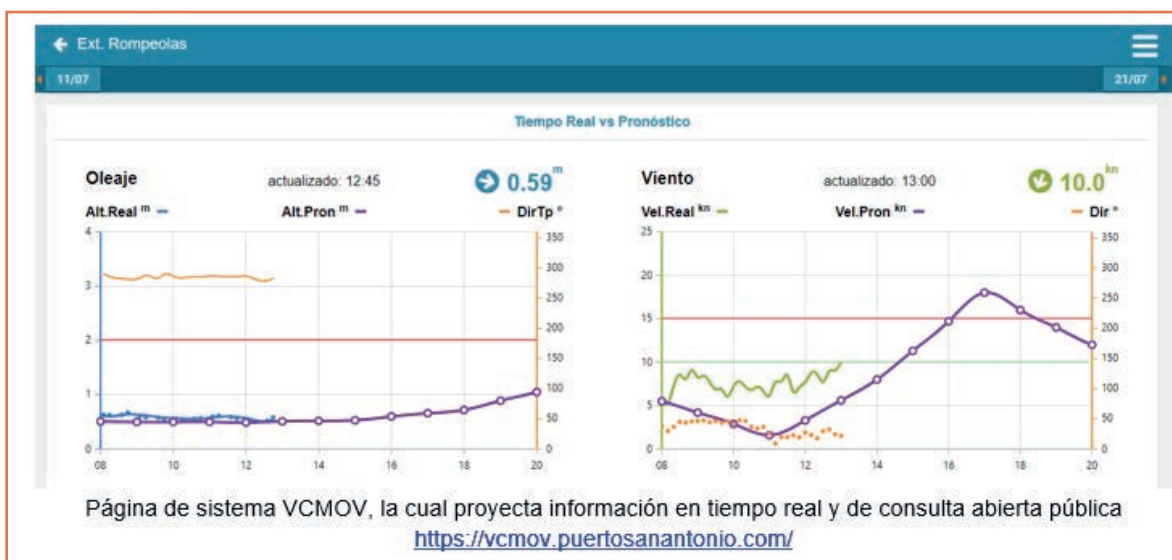
⁶ Reporte N°12 CAMPORT Las marejadas llegaron para quedarse. Agosto 2021.

usuarios/públicos) y diferenciado para el pronóstico⁹ (usuarios con clave); cabe destacar que de acuerdo al convenio suscrito entre EPSA y DIRECTEMAR, el Capitán de Puerto, su equipo de operaciones, prácticos y terminales, acceden diariamente a los pronósticos, los cuales además llegan diariamente a sus respectivos correos electrónicos, pues este se actualiza cada 24 horas. Finalmente, en la instancia diaria de planificación naviera de EPSA, donde participa la AA.MM. Local, Agencias de Naves y representantes de terminales, y antes de definir y asignar los horarios de las maniobras, se realiza un análisis detallado, considerando los pronósticos locales y avisos especiales emitidos desde

el Servicio Meteorológico de la Armada y otras páginas de consulta, lo que permite un acabado análisis de riesgo de las maniobras futuras.

LOS DESAFÍOS FUTUROS

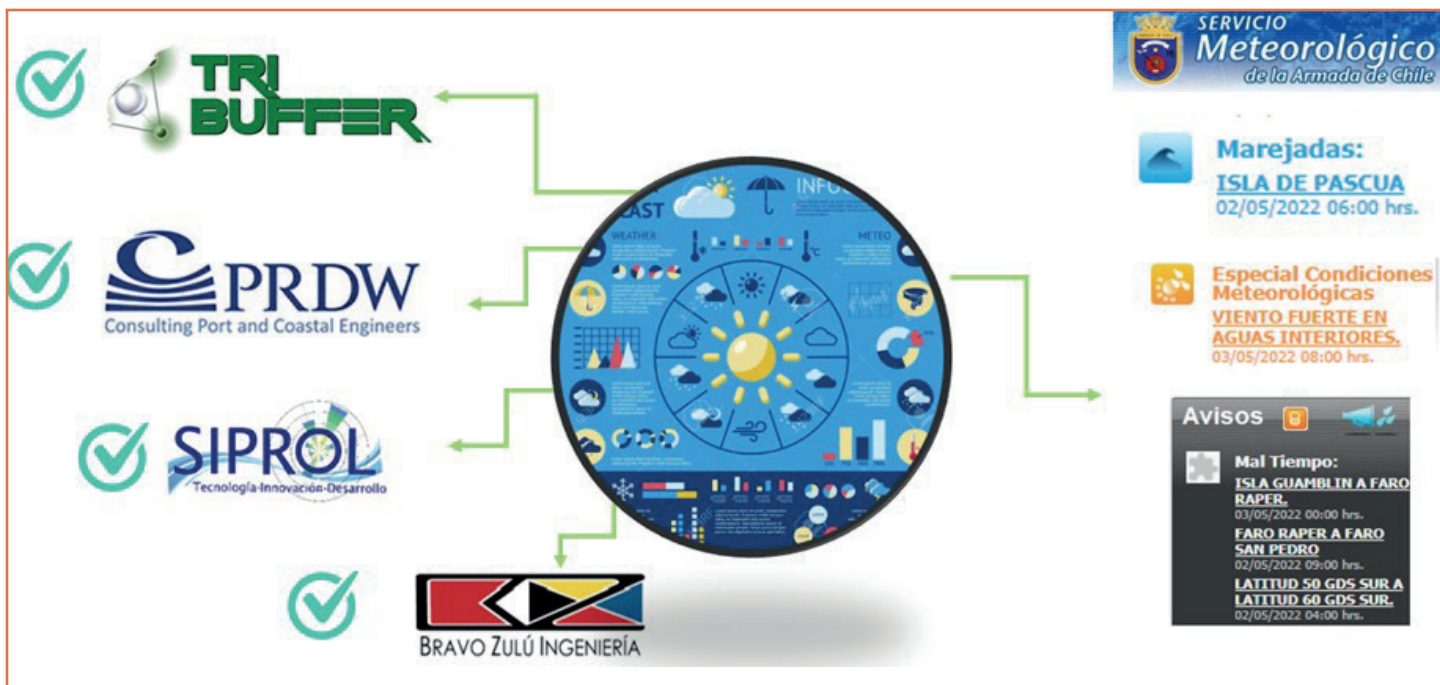
La industria naviera y portuaria se encuentran en medio de una revolución tecnológica impulsada por la inteligencia artificial (IA)¹⁰ y el aprendizaje automático (machine Learning – que es una aplicación de la IA) , sin duda, ambas son poderosas herramientas para impulsar el crecimiento estratégico pensando en que una de las demandas permanentes de la industria es



⁷ Epsa: Empresa Portuaria de San Antonio.

⁸ <https://vcmov.puertosanantonio.com/>

⁹ <https://vcmov.puertosanantonio.com/Forecast/Wave>



Gráfica de Sistema de Análisis meteorológico y oceanográfico de Puerto San Antonio

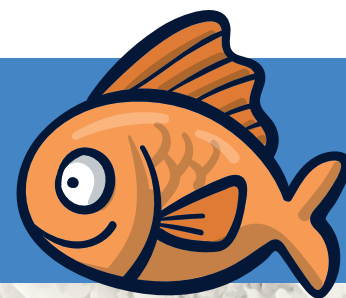
poder definir criterios objetivos, a nivel local y nacional, para determinar el cierre de un puerto y la restricción operacional en un frente de ataque determinado.

En este sentido, San Antonio posee un servicio profesional, claro, de fácil acceso para registrar y compartir en todo momento los datos relacionados con las maniobras y las variables que inciden sobre ellas, un sistema donde participan distintas empresas oceanográficas que además comparten información para tener un servicio de medición y pronósticos calibrados con los datos de los sensores instalados y así se brinde el servicio de visualización de datos en forma correcta, siempre considerando los pronósticos y avisos que emite el Servicio Meteorológico de la Armada.

Finalmente se estima relevante poder considerar en el futuro, dentro de la formación de los futuros Oficiales y especialistas del Litoral un refuerzo del aprendizaje en materias oceanográficas y meteorológicas, relacionadas con la operación de naves en puerto, pues se prevé que los puertos comenzarán a revisar sus estudios de maniobra e instalarán sensores que sean capaces de registrar y entregar datos correctos y certeros para la optimizar la operación de las naves.

Autor: Felipe BERRIOS Molina

PESCADO FRESCO



Hace algunos años atrás (casi dos décadas) en un curso de perfeccionamiento institucional, el profesor mientras me entregaba un trabajo que nos había pedido como parte de la calificación para aprobar su asignatura, me dice: “buen trabajo, sin embargo, tiene exceso de pescado fresco”.

Inmediatamente tomé el trabajo y me quedó dando vueltas en la cabeza, lo que dijo el Profe, haciendo referencia al pescado fresco. Debo reconocer que esa preocupación duró un par de segundos y luego se me olvidó, ya que el objetivo en ese momento era aprobar el ramo... “a lo principal lo máximo, a lo secundario lo necesario”, y como dije, en ese momento lo secundario fue una fugaz pretensión de averiguar el significado, que se diluyó en el mar de la desidia.

Algunos años después, continúe escuchando esta expresión en algunos Oficiales con más experiencia y que, supuestamente, cargaban muchos y mayores conocimientos académicos que el autor de este artículo.

En varias oportunidades estuve tentado a preguntar el real significado de esta expresión, que algunas personas ocupaban con mucha soltura en todo ámbito de

conversaciones y análisis de extensos documentos o trabajos que se encargaban, pero la gran aliada de la ignorancia, la vergüenza, ganó en todas las veces que la curiosidad me exigía conocer el significado de este término.

Fue así como el tiempo transcurrió y debí afrontar otra etapa de mi carrera naval, esta vez como alumno regular del Curso de Estado Mayor en la Academia de Guerra Naval. Luego de unas semanas, o meses, de cultivar mis conocimientos a través de la divagación en los jardines de ¹Academos¹, nuevamente un distinguido profesor, utilizó esta expresión. Sin embargo, en esta oportunidad se dio el tiempo para explicar claramente lo que quiere decir o reflejar el uso del término, pescado fresco, adornándolo con una historia o cuento, cuyo relato no lo recuerdo con la exactitud que quisiera, pero era más o menos así:

En un barrio cualquiera, había una antigua y tradicional pescadería que se caracterizaba por la buena y cordial atención a sus clientes que acudían fielmente a la compra de sus productos frescos y de calidad, desde hace mucho tiempo atrás. El dueño con su esfuerzo y pequeño negocio había logrado vivir cómodamente y educar a sus hijos.

¹ Lugar donde Platón funda su academia (Academia de Atenas), en la cual se dedicaban a investigar y a cultivar el saber y el conocimiento, mientras recorrían estos hermosos jardines.

Un día uno de sus hijos, que había estudiado en la Universidad, le dice que es hora de mejorar el modelo de negocios de la pescadería para obtener mayores y mejores ganancias. No muy convencido, pero si, con el orgullo de ver a su hijo como profesional, acepta escuchar las propuestas que le tenía. Estas eran de todo tipo, desde cambiar los antiguos refrigeradores, buscar nuevos proveedores, optimizar la cantidad de empleados (¿despedir?... mejor no preguntó), aumentar la publicidad, entre otras varias ideas.

Después de darle muchas vueltas y muy apesadumbrado, el padre, que era muy temeroso a los cambios, principalmente a aquellos que imponían apartarse de la tradición y que pudieran afectar su prestigio de buen ser humano y empleador, aceptó solamente emprender en la publicidad y, específicamente, con la forma de anunciar el negocio para el transeúnte.



Fue así como el hijo algo desilusionado también, se dedicó a cambiar el típico letrero que publicitario bien iluminado, que al costado del nombre del comercio decía, simplemente, PESCADO FRESCO y después de mucho pensar llegó con la propuesta de diseño para su padre, que decía en grandes y coloridas letras muy llamativas:

PESCADERÍA
HOY
SE VENDE
PESCADO FRESCO

Después de pesar un momento y con el miedo de herir los sentimientos y creatividad de su hijo le dice: creo que la palabra “hoy” está de más, somos una pescadería que atiende todos los días, no mañana, ni un día específico de la semana solamente, mejor dejémoslo como:

PESCADERÍA
SE VENDE
PESCADO FRESCO

Concluido esto y siguiendo con el análisis, se anima y le dice: entiendo que tampoco debiera ir “pescadería”, puesto que obviamente nuestro producto desde siempre son los pescados, no la carne, ni el pollo, ni los abarrotes, lo cambiaremos a lo siguiente:

SE VENDE
PESCADO FRESCO

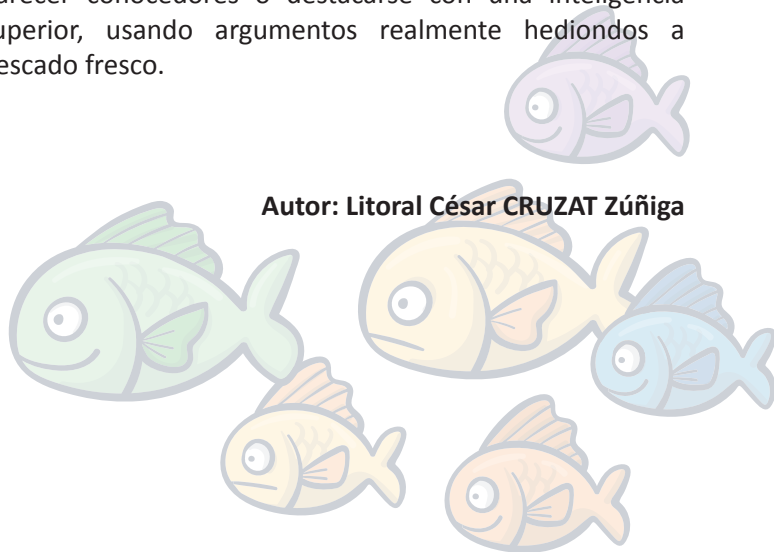
Pero el padre, no estando conforme aún con el letrero, lo lee una vez más, y le vuelve a decir a su hijo: **tú sabes que te quiero mucho, pero como todo el mundo sabe que el pescado lo vendemos y no lo regalamos, debemos borrar “se vende” ya que también está de más; por lo tanto, querido hijo, agradezco tu apoyo y propuesta, pero, amparado en que somos una pescadería que vende pescado del día, nos quedaremos con nuestro típico letrero que expresa lo que verdaderamente vendemos:**

PESCADO FRESCO

Fue así, luego de escuchar esta fábula, que pude entender el real significado de la expresión “pescado fresco”, la que finalmente se puede resumir como: “un abusivo y excesivo uso de palabras, oraciones o párrafos en forma innecesaria, para expresar una idea o concepto que ya se entendió o expresó con mayor simpleza y menor extensión”.

En los siguientes años de mi carrera, estando en servicio y hasta la fecha, me sigo preocupando, cuando escribo un documento o hablo con alguna persona, de no redundar o hacer complicado algo que puede ser fácil, pero también me he encontrado con muchos personajes que tratan de parecer conocedores o destacarse con una inteligencia superior, usando argumentos realmente hediondos a pescado fresco.

Autor: Litoral César CRUZAT Zúñiga



DE DUNKERQUE A VALPARAÍSO

INTRODUCCIÓN

El 15 de abril del año 1925 fue fundado el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso por un grupo de hombres de mar de las más diversas actividades, quienes encabezados por el Capitán de Altamar Oluf Christiansen Lund, fundaron la institución de rescate marítimo voluntario más antiguo de Sudamérica.

El año 1957 el Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo a través del Ministerio de Bienes Nacionales cede el refugio marítimo del muelle Prat y que antiguamente era utilizado como refugio para las dotaciones de los buques de la Escuadra fondeadas en la bahía y desde el año 1963 se ha ocupado como cuartel institucional, lugar en el cual los Voluntarios reciben capacitación necesaria, comparten en franca camaradería y pernoctan en los acuartelamientos, especialmente en las noches de temporal; allí también, se encuentran las oficinas administrativas de la Institución.

El Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso es Miembro de ILF (Internacional Lifeboat Institution), organización mundial que reúne a todos los Botes Salvavidas existentes.

Han sido muchos los hombres que han pasado por esta institución en estos 98 años, y dentro de este selecto grupo, no han estado ajenos los marinos, funcionarios de la Armada que se han visto motivados para formar parte de esta noble institución. Si bien es cierto que la Armada de Chile - DIRECTEMAR y el Bote Salvavidas son instituciones diferentes, ambas tienen un denominador común, la **“Salvaguarda de la vida humana en el mar”**.

Esta doble vocación de hombre de mar, tiene su génesis en la cooperación que ha existido entre ambas instituciones desde sus inicios, manteniéndose hasta el día de hoy, teniendo de base valores como; profesionalismo, valentía, respeto, compromiso y confiabilidad.

Es precisamente ese trabajo en equipo y un gran esfuerzo el que están realizando ambas instituciones para recuperar la emblemática embarcación Capitán Christiansen, primera nave del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso. Esta embarcación perteneció a la Royal National Lifeboat Institution (R.N.L.I.). Cumpliendo labores de rescate marítimo en el estuario del Támesis en la estación de Walton & Frinton de Inglaterra desde el año 1928.

Christiansen

HISTORIA



El 27 mayo de 1940 durante la segunda guerra mundial 17 embarcaciones de la R.N.L.I. fueron llamadas para ayudar en la operación Dinamo también conocida como “milagro de Dunkerque”, esta evacuación permitió el rescate de 338.226 personas en pequeñas embarcaciones, desde botes de rescate, yates y veleros. En donde el bote salvavidas (Capitán Christiansen), que en ese entonces se llamaba E.M.E.D.¹, y pertenecía a Royal National Lifeboat Institution, fue relevante por las características propias de una embarcación de rescate, la que constaba con radio y un oficial experto en minas submarinas que permitiría una buena navegación hacia el rescate de la Fuerza Expedicionaria Británica y el Ejército francés desde la ciudad de Dunkirk al Norte de Francia. En esta tarea y mientras realizaban las labores de evacuación su oficial a cargo fallece sobre la cubierta, luego que un avión stuka alemán los atacara.

La embarcación, el “On (en) 705 tipo Ramsgate” construidos por el astillero J. Samuel White en la isla de White y denominado: E.M.E.D. entre los años 1928-1953, es una embarcación construida para la R.N.L.I. de Inglaterra, en el año 1927, del tipo Ramsgate del cual solo se construyeron dos embarcaciones siendo su diseño una mezcla entre las clases “Norfolk-Suffolk” y “Watson”, esto las constituye como únicas en cuanto a su Diseño y técnicas de construcción naval.

Prestó importantes servicios a la R.N.L.I. en la estación de Walton & Frinton Lifeboat Station en la división del Este, con el numeral ON 705 estando en servicios entre 1928 a 1953 en dicha estación, fue adquirida por el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso (C.V.B.S.V.) el año 1956, llegando al país el día 18 de febrero de ese mismo año. Se le otorgó el nombre en honor al fundador de la institución Capitán Christiansen convirtiéndolo en su bote insignia, prestó servicios a la comunidad por más de 40 años, siendo dado de baja el año 2001, con 74 años de servicio ininterrumpidos, tanto

en Inglaterra como en Chile.

El año 2001 entregan esta embarcación como regalo a la comunidad de Valparaíso. El alcalde de ese momento, Don Hernán Pinto firma un decreto con el Bote Salvavidas en el cual le entrega esta embarcación a la I. Municipalidad de Valparaíso, posicionándolo en el Muelle Barón para su exhibición donde permanece olvidada y lejos de los años de gloria y esplendor que vivió en Inglaterra y Chile salvando vidas.

ESTADO ACTUAL

Actualmente, se encuentra en una zona de maniobras náuticas, sin protección ni señalización adecuada, nula mantención, expuesto a las inclemencias del clima, el robo de partes y piezas, además de daños a la estructura y acopio de desperdicios. Todo esto ha contribuido a que se encuentre en muy malas condiciones, sin embargo, algunos no han olvidado el valor histórico de la embarcación, donde varias

¹**E.M.E.D. Nombre basado en las letras iniciales de los primeros nombres de las cuatro personas que aportaron dinero para su compra.ario.**

entidades convergen en la necesidad de un proyecto para su recuperación patrimonial para que sea exhibida de forma permanente y gratuita en el Museo Marítimo Nacional, integrándolo como parte de su colección.



DESARROLLO DE UN PROYECTO

Mediante un acuerdo entre el Museo Marítimo Nacional, la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, la Embajada Británica y el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas se está elaborando el proyecto que consiste en gestionar recursos para su traslado, restauración y

posterior instalación como muestra museológica. Dicha labor será titánica, ya que antes se debe evaluar y restaurar partes de la embarcación para no ponerla en riesgo al momento del traslado, posterior a eso, se debe contar con la logística que permita levantar y mover 14 toneladas a través de las estrechas calles de la ciudad, para llevarla hasta el paseo 21 de mayo, donde será posada en la camada que se construirá con picaderos de quilla.

Luego viene un delicado y minucioso proceso de restauración completo a la embarcación, donde se tiene contemplado la participación de la escuela de restauración patrimonial del DuocUC.

Terminados todas estas etapas estará lista nuevamente para ser exhibida al público y de esta forma saldar la deuda que la sociedad porteña mantiene con esta noble embarcación luego de su injusta condena, a poco más 20 años, de olvido y, definitivamente, pueda ser admirada y reconocida por los arriesgados rescates y su heroico servicio en el mar, que abarcó las aguas del canal de la Mancha y las de nuestra querida la Bahía de Valparaíso.

FUENTE:

*Centro interdisciplinario de estudios oceánicos.
Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso.*

Autor: Litoral Richard Varas Allen





RECALADAS Y ACTIVIDADES 2023



Recalada Nocturna con Balandras Subdelegación Marítima de Talcahuano

Vie. 07 de Jul del 2023

El pasado 7 de julio de 2023 en el surgidero del Club Naval de Campo Tumbes, la Subdelegación Marítima de Talcahuano realizó su segunda recalada oficial, pero en esta ocasión tuvo un carácter especial, debido a que se logró contar con la distinguida presencia de las respectivas Balandras de los Cófrades asistentes, logrando alcanzar un significativo grupo de 22 asistentes.

Con la presencia del Sr. Gobernador Marítimo de Talcahuano, el Presidente de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, Litoral Víctor Gutiérrez Astorga, bajo la lluvia de Talcahuano, pero la calidez de la estufa a leñas en el tradicional “Hoyo 19”, realizó un breve preámbulo de la Historia de la Cofradía “Hombres del Litoral” y de esta Subdelegación Marítima, con el propósito de que las Balandras asistentes comprendieran las mística que une a los Cófrades para mantener las costumbres y tradiciones históricas de los Hombre del Litoral, para luego finalizar con el tradicional brindis de la Cofradía, dando de esta manera la Libre Plática para un extendido Cóctel y copiosa aguada para saciar los antojos de muchos Cófrades.

Como ya es tradición, la recalada estuvo acompañada de nutridas historias, anécdotas y uno que otro “zorrito controlado” por parte de los asistentes, lo que permitió disfrutar de una recalada muy entretenida. Gracias a la cooperación del Litoral Eduardo Hidalgo Bassi en la musicalización del evento y con la aptitud no calificada del Litoral Carlos Cerda Espejo como “DJ”, muchos Cófrades y Balandras quedaron con ganas de bailar y mostrar sus pasos prohibidos.

Pasada la media noche, se dio término a la segunda recalada de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, con la satisfacción de poder contar con la presencia de las distinguidas Balandras de los Cófrades y haber podido disfrutar de un grato momento de camaradería y seguir cimentando este puente de unión entre los Especialistas Litorales más jóvenes y los no tanto.



Recalada Mes de Mar

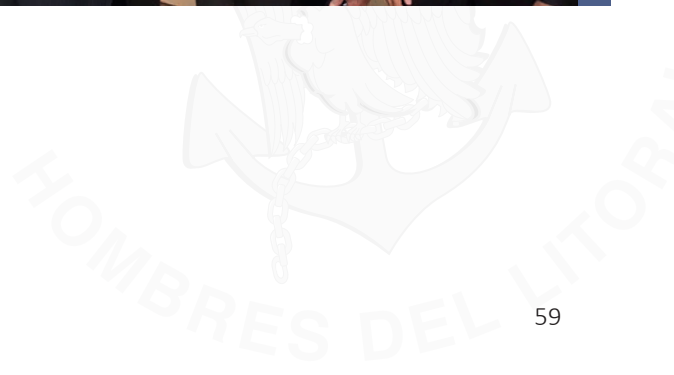
Vie. 26 de May del 2023

Como es tradicional el viernes 26 de mayo, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso se llevó a cabo la recalada en Homenaje a la Glorias Navales, en la cual participaron unos 60 Litorales.

Inicialmente, con un agradable y delicioso cóctel, pudimos reencontrarnos con nuestros camaradas y carretas de hoy y de antaño, para posteriormente pasar a tomar fondeadero, donde el Litoral Presidente dio la bienvenida e hizo el tradicional brindis de la Cofradía.

Luego, durante el transcurso de la recalada, se hizo entrega de la Condecoración de la Medalla al Mérito "COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL" al Litoral Sr. Ricardo BÖKE Friederichs, por su trabajo, compromiso y camaradería demostrada con la Cofradía.

Como es tradición, la recalada estuvo acompañada de abundante aguada, combustible y enriquecedoras conversaciones por parte de los asistentes, lo que permitió disfrutar de un entretenido momento de camaradería, bajo la permanente presencia del Espíritu Litoral y la sana amistad.



Primera Recalada de la Subdelegación Marítima de Talcahuano

Vie. 21 de Abr del 2023

El viernes 21 de abril recién pasado a las 13:00 hrs., se llevó a cabo la Primera Recalada del año en curso de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, en el surgidero Club Naval de Campo Tumbes.

En esta ocasión la nombrada estuvo compuesta por 16 Litorales y 10 Polizones de los cuales 06 se encuentran en proceso de trámite en la "OCOTRI" (Oficina de Contratación de tripulantes) para integrar el "Libro de Matrícula" de la Cofradía. En esta ocasión nos acompañó desde Valparaíso nuestro Litoral Presidente quien viajó en forma exclusiva para intervenir la entrega de la Subdelegación Marítima donde hizo entrega del Cargo el Litoral Luis Vergara Villegas al Litoral Víctor Gutiérrez Astorga.

Se inició la actividad recibiendo a los Litorales, Polizones y Litoral Presidente continuando con un breve, sencillo y animado cóctel, donde el Litoral Presidente junto al Subdelegado Marítimo abrieron la sesión con el tradicional brindis de la Cofradía, seguido por la tradicional fotografía de los asistentes, pasando a cubrir chazas en el club house "Hoyo 19" para disfrutar de un exquisito rancho.

Previo al inicio de la "Entrada" se llevó a cabo la entrega de la Subdelegación Marítima de Talcahuano, donde el Litoral Vergara quien se desempeñara por más de 8 años en el cargo, hizo el traspaso al Litoral Gutiérrez, simbolizando lo anterior con la entrega de la Campana y la copia del Decreto de Creación de la Subdelegación Marítima de Talcahuano. El Litoral Vergara dio lectura a su "carta de navegación" destacando el tiempo a cargo de esta Subdelegación y agradeciendo a cada uno de los litorales el apoyo a su gestión, deseando el mejor de los éxitos a la gestión entrante. Seguido de esto el nuevo Subdelegado dio a conocer su "CBTB", agradeciendo al Subdelegado saliente por su entrega y dedicación, además de agradecer la presencia del Litoral Presidente de la Cofradía quien realizó la intervención de esta ceremonia manifestando la alegría de poder participar y compartir con los litorales presentes.

Finalizado el "Plato de Fondo" y "Postre" se procedió a la imposición de las insignias a los Litorales, Felipe Carmona Godoy N° MAT 265 y Christopher Panes Rojas N° MAT 293. Acto seguido el Litoral Presidente proveniente desde Valparaíso, tomó la palabra exponiendo respecto a las condecoraciones creadas por la Cofradía, ocasiones en que son entregadas y requisitos para ser acreedores de estas. En esta ocasión se impuso en forma retroactiva la Condecoración de Primera Clase "Gobernador Marítimo de Chiloé John Williams" al Litoral Carlos Cerda Espejo por haber obtenido el Primer Lugar en el Curso de Gestión y

Conducción Marítima el año 2016 dictado por la Academia de Guerra Naval.

Para finalizar la recalada y sellar la actividad se entonó el Himno del Litoral coreado por los presentes, momento en que el Litoral Gutiérrez investido del nuevo cargo otorgó la "Libre Plática" para la pacotilla, chascarros, pañol de los recuerdos y anécdotas lo que fue acompañado de Abundante "aguada" y "combustible". Como siempre el Espíritu Litoral estuvo presente, al igual que la camaradería, la amistad y el Espíritu de cuerpo que se lucieron una vez más.



GLOSARIO DE LA COFRADÍA

Hombres del Litoral

AGUADA: Bebida no alcohólica.

ABORDAR: Entrar en conversación.

BALANDRA: Esposa o cónyuge del Cófrade.

GALEÓN: Esposo o cónyuge de la Cófrade.

BONANZA: revista 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.

INCREMENTO DE MILLAS: Cumpleaños.

LASTRAR: Comer y beber en exceso.

LICENCIA DE ZARPE: Autorización para retirarse antes de “Portalón Abierto”.

LITORAL: Denominación genérica de Cófrade.

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

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

LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva Litoral.

LITORAL DE PARA: Cófrade de baja o enfermo.

LITORAL DE CARENA: Cófrade hospitalizado.

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

LITORAL EN ENTREDICHO: Cófrade con su matrícula suspendida.

LIBRO DE MATRÍCULA: Registro Oficial de los Cófrades (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 acontecimientos.

LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.

El presente glosario de términos de la Cofradía “Hombres del Litoral” constituye un vocabulario propio, basado en términos náuticos-marítimos que se utilizan normalmente en las actividades marítimas en general. Invitamos a todos los Litorales a aportar su experiencia en inventiva, para mejorar y engrosar este glosario.

MEDALLA AL MÉRITO

"HOMBRES DEL LITORAL"



Es la única condecoración existente en la Cofradía; su objeto es distinguir a los Litorales que, a juicio del Directorio y con acuerdo de la Asamblea, se hayan hecho acreedores a tal distinción en mérito a su profesionalismo, espíritu de cuerpo y a su destacada actuación en la Cofradía, o a aquellas personas que hayan comprometido la gratitud de la Cofradía.

Los Litorales a quienes se les haya conferido esta condecoración podrán portarla en todas las ceremonias oficiales de la Cofradía.

La Directiva podrá considerar como actuaciones, actividades o acciones destacadas, todas aquellas que contribuyan directa o indirectamente al

engrandecimiento y prestigio de la profesión, de la especialidad Litoral, a su tradición o al de la propia Cofradía, pudiendo señalarse entre otras, las siguientes que son sólo un marco referencial para determinar su entrega:

- a) Efectuar, apoyar o proponer acciones que signifiquen o permitan un crecimiento, avance o un mayor desarrollo de la especialidad.
- b) Efectuar o protagonizar acciones que den realce o dignifiquen la especialidad o al propio Servicio del Litoral.
- c) Como miembro de la Cofradía, tener una permanente, prolongada y activa participación en sus actividades, destacando por su lealtad, honestidad y solidaridad con todos los Litorales.
- d) Demostrar con sus actuaciones en las actividades de la Cofradía, una permanente preocupación y cariño por su fortalecimiento y desarrollo, además de contribuir a mantener e incentivar el espíritu de cuerpo y de camaradería entre los Cofrades.
- e) Ser miembro de la Cofradía en forma continua, permanente y activa a lo menos por 10 años y que haya contribuido en forma leal y desinteresada a los fines de la Cofradía.
- f) Otras que se determinen pertinentes.

Litoral



COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL
WWW.COFRALIT.CL