

Revista **BONANZA**

Cofradía "Hombres del Litoral"



AGOSTO 2009

www.cofradiahombresdellitoral.cl



REVISTA BONANZA

**PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL
1994 – 2009 (15 años)**

DIRECTOR Y EDITOR:
LITORAL
R. VELÁSQUEZ D.

Coordinador imprenta:
LITORAL
G. VALDIVIA I.

Se agradece el apoyo a la
publicación de esta revista a
RR. PP. de la DIRECTEMAR.

Foto portada: LPM clase "DEFENDER"
del Servicio del Litoral:
Sgto. 1º L.
L. BUSTOS Y.

Se agradece a los Litorales
miembros de la Cofradía
que enviaron su colaboración
para la edición de esta
revista.

La Cofradía no se hace responsable
de los conceptos e ideas que emitan
los autores de los artículos, ni
representan necesariamente su
doctrina.

INDICE

OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA	2
CAPITANÍA MARÍTIMA	3
EDITORIAL	4
SALVAMENTO QUE INSPIRÓ LA VIDA DE UNA FAMILIA	6
EL SISTEMA LRIT	11
MEDALLA AL MERITO H. DEL LITORAL	16
NUEVAS UNIDADES A FLOTE	20
ORIGEN Y RAZÓN DE UN LEMA	25
BUSQUEDA Y RESCATE MARITIMO	27
PAM NORDBORG	32
CONDECORACION G. M. AYSEN	36
EL DIABLO ESTÁ A BORDO	39
BIBLIOTECA MARITIMA	41
NAVES MENORES	43
DE LOS SALMONES Y OTRAS ESPECIES	46
GNL QUINTERO	48
PRONÓSTICO DE OLAS	53
CAMBIO DE MANDO EN DIRECTEMAR	57
RECUERDOS DEL PASADO	62
PREPARACION Y RESPUESTAS ANTE DERRAMES QUÍMICOS	68
LIBRO DE RECEPCION Y DESPACHO	77
LOS HIJOS SON COMO LOS BUQUES	101
PUERTO CERRADO	103
GLOSARIO	108





OCTÁLOGO DE LA COFRADÍA
“HOMBRES DEL LITORAL”
(CÓDIGO DE HONOR)

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



CAPITANÍA MARÍTIMA

DE LA COFRADÍA "HOMBRES DEL LITORAL" (Período 2008/2010)

LITORAL PRESIDENTE	MANUEL COFRÉ MUÑOZ
LITORAL VICEPRESIDENTE	BERNEL BADILLA GRILLO
LITORAL SECRETARIO	ALBERTO PONCE GODOY
LITORAL TESORERO	GERMÁN VALDIVIA IBARRA
LITORAL DIRECTOR	ERWIN FORSCH ROJAS
LITORAL DIRECTOR (Eventos)	WILIAMS MIRANDA LEYTON
LITORAL DIRECTOR (RR. PP.)	RAMÓN VELÁSQUEZ DÍAZ





EDITORIAL 15 AÑOS (1994 – 2009)

En agosto del año 1994, un grupo de oficiales especialistas litoral, acordaron dar vida a una nueva corporación civil, destinada a cobijar a los especialistas del litoral, tanto en servicio activo como en retiro, con la finalidad de crear y mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus asociados. Esta nueva corporación, se inspiró además, por el cariño al Servicio del Litoral y con el propósito de contribuir al engrandecimiento y prestigio de la especialidad Litoral.

En ese mes, coincidente con el Aniversario de la DIRECTEMAR, se reunieron en el Club Naval de Valparaíso cincuenta oficiales especialistas, quienes fundaron la Cofradía “Hombres del Litoral”, la que posteriormente, mediante el Decreto Exento N° 567 del Ministerio de Justicia del 18 de Junio de 2003, oficializó su existencia legal, siendo éstos los siguientes:

1	Patricio GARRETON Romero (Q. E. P.D.)	2	Sergio ACUÑA Macuada (Q. E. P. D)
3	Jorge MANRIQUEZ Bravo	4	Jorge MARTIN Cubillos
5	Enrique MALDONADO Gac	6	Rodolfo SANZANA Chávez (Q. E. P. D)
7	Carlos BASTIAS Alvarado	8	José BASTÍAS Alvarado (Q. E. P. D)
9	Guillermo BLANCO Baeza	10	Edgardo VALENZUELA Briones. (Q. E. P. D)
11	Francisco BARRIENTOS Alvarado	12	Jorge OLIVA Briceño
13	Enrique PEREIRA Opazo	14	Patricio URBINA Sanhueza
15	Ramón VELASQUEZ Díaz	16	Manuel COFRE Muñoz
17	Manuel MONTES Riquelme	18	Néstor CAÑETE Rivera
19	Emilio LEÓN Hoffman	20	Luis PAZ Arias
21	Patricio ASTORQUIZA Vivar	22	Isidro GAYA González
23	César MORENO Poblete	24	Luis TORRES Clark (Q. E. P. D)
25	Francisco SANTANA Gómez	26	Germán VALDIVIA Ibarra
27	Jorge SOBENES Muñoz	28	Guillermo ESTAY Varela
29	Luis VEGA Román	30	Jaime VIZCARRA Azócar
31	Luis VERGARA Villegas	32	José GAC Gac
33	José BENOIT Kralemann	34	Jaime VILLARROEL Letelier
35	Felipe SILVA Tomasoni	36	Carlos SEPULVEDA Pino
37	Alberto DE LA MAZA Riquelme	38	Luis MUÑOZ Vidangossy
39	Claudio SEPULVEDA Jorquera	40	Ricardo BOKE Friederisch
41	Pedro MESONES Espinoza	42	Hernán PAREDES Benavides
43	Guillermo SILVA Gajardo	44	Daniel MENA Rivero
45	Eduardo CONCHA Díaz	46	Iván WOLDARSKY Arancibia
47	Manuel MORENO Chávez	48	Javier CHAPUZEAU Guzmán
49	José TORRES Fuentes	50	Francisco LILLO Taucán (Q. E. P. D)

De los cincuenta cofrades fundadores, actualmente hay 26 activos y 24 de baja por fallecimiento o haberse retirado de la Cofradía, principalmente por radicarse fuera de la Quinta Región o del País. Los 15 años transcurridos, han sido de permanente actividad y consolidación, alcanzando el presente año a 93 cofrades activos y el reconocimiento de la Armada y la propia DGTM y MM, la que a través del Director General, el OLMA y nuestro COMODORO, nos han dado un permanente apoyo.

El reconocimiento y la consolidación de la Cofradía y su accionar como representante de los especialistas del Litoral, se manifiesta en estos 15 años de actividades con el crecimiento sostenido del número de sus integrantes, con las "recaladas" realizadas a través de cada año con gran participación de cofrades, con su página WEB, con la revista "BONANZA" cuya existencia data desde el año 1996 (inicialmente en formato de boletín informativo), con la entrega de premios en la Escuela Naval y APOLINAV y en muchas otras actividades realizadas con el apoyo de la DIRECTEMAR.

De igual manera, nuestra consolidación es, paralelamente, un reflejo del desarrollo del Servicio del Litoral, que en estos años transcurridos ha incrementado su prestigio y reconocimiento, tanto a nivel institucional como nacional e internacional, lo que ha dado soporte a una Autoridad Marítima realzada y respetada.

El prestigio y éxitos señalados, se ha logrado gracias al gran accionar, profesionalismo y lealtad de las dotaciones de oficiales y personal que integran la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quienes bajo el mando del Director General, han cimentado el camino que ha permitido el progreso sin pausa de nuestro Servicio del Litoral.

Ese progreso, también se ha visto reflejado en el prestigio y éxitos alcanzados por nuestro escalafón del Litoral, pudiendo señalarse entre los más recientes, el haberse aprobado la piocha de la especialidad; el tener oficiales de Estado Mayor y, recientemente, el haberse nombrado a un Oficial en el grado de Comodoro, quién junto al OLMA, integran el Alto Mando de la Armada.

Como complemento al accionar del Servicio, éste ha visto incrementada su dotación de medios terrestres y a flote, mediante nuevas reparticiones e instalaciones a lo largo de todo el litoral, haber incorporado nuevas lanchas y, recientemente, a los Patrulleros de Zona Marítima, además del gran avance tecnológico logrado, todo lo cual permite apoyar el desarrollo y consolidación de los Intereses Marítimos Nacionales y velar por la seguridad de la vida humana en el mar, cumpliendo cabalmente con su principal misión, establecida en su lema: "PROTECTIO MARIS SUM".

Lo señalado, es el reflejo de una acción eficaz y eficiente del Servicio del Litoral y de sus especialistas, tanto activos como en retiro, quienes paso a paso, han hecho camino al andar, dando fundamento a que el presente año el Servicio del Litoral esté celebrando alborozado sus 161 años de vida. No cabe duda, que en este nuevo aniversario del Servicio del Litoral y de nuestra Cofradía, nos podemos sentir regocijados y gratificados por ser parte importante de la historia de ambas instituciones, por lo que sólo nos cabe decirles:

"BRAVO ZULU"

La Capitanía Marítima

UN SALVAMENTO QUE INSPIRÓ LA VIDA DE UNA FAMILIA

Generalmente, cuando nos referimos a actos de arrojo o heroísmo que han ocurrido en el mar, las personas tienden a pensar en las epopeyas de la Armada de Chile, en las cuales encontramos innumerables acciones en las que compatriotas han entregado sus vidas por ideales superiores. Sin embargo, resulta injusto no hacer un merecido reconocimiento a los numerosos salvamentos de vidas humanas que han sido realizados por Oficiales y Tripulantes de nuestra Marina Mercante Nacional en el pasado.

I.- PEDIDO DE AUXILIO

Este relato corresponde a un suceso que ocurrió en 1929, el que empieza la noche del 22 de Abril, cuando el radiotelegrafista del vapor ALFONSO, un pequeño buque de carga y pasajeros de la Sociedad Menéndez Behety que navegaba en el Paso Tamar interceptó una señal de auxilio S.O.S.

En ese momento, las adversas condiciones de mar y viento, sumado a la deficiente calidad de los equipos de radio de la época dificultaron la recepción de la solicitud de socorro, pero al menos se consiguió interpretar que la señal venía de la nave de nacionalidad alemana PINNAS, que en la época cumplía la función de buque de entrenamiento para futuros Oficiales mercantes. La citada nave se encontraba enfrentando una prolongada tormenta en las cercanías del respetado Cabo de Hornos.

El Capitán Jorge E. Jensen HANSEN, Capitán del vapor ALFONSO, aumentó la velocidad de su nave, arribando a Punta Arenas en la madrugada del 23 de Abril, reportando sobre la emergencia al Gobernador Marítimo, Capitán de Fragata don Miguel ELIZALDE y al Jefe del Apostadero Naval, Comandante don Alberto PAREDES, recibiendo instrucciones de preparar su nave para zarpar a la brevedad y dirigirse al sector del siniestro, objeto prestar apoyo a la barca PINNAS.

II.- LA DERROTA HACIA EL LUGAR DEL SINIESTRO

De esta manera, el mismo día 23 de Abril en la noche, el vapor ALFONSO inició su desplazamiento hacia el Sur, forzando su vieja maquinaria para ir en auxilio de la tripulación del PINNAS. Durante su derrota debió sortear la navegación nocturna de los canales Magdalena, Cockburn y Brecknock, saliendo al océano Pacífico, con temporal declarado, por el entonces poco conocido Paso Prat.

Es importante ponerse en la situación de los navegantes de aquella época en que contaban apenas con un compás magnético, sin radar, sin ecosonda, con escaso apoyo meteorológico, a lo que debe sumarse que las cartas de navegación contenían muy poca información y en oportunidades ésta era inexacta. Por otro lado, en aquella época no existía señalización marítima en esa área.

La anterior descripción, permite entender de mejor manera el valor y temeridad de los Oficiales y Tripulantes del vapor ALFONSO, cuyo espíritu náutico y solidario era capaz de superar y sobreponerse a estas falencias y a las inclemencias de la naturaleza para prestar oportuna y eficaz ayuda a la dotación de 25 alemanes que componían la tripulación de la PINNAS, barca de 3 palos, de 2.500 toneladas de registro, perteneciente a la conocida Línea "P" de Fernando LAEISZ, al mando del Capitán L. LEHMANN.

En el intertanto, la Gobernación Marítima de Punta Arenas logró establecer contacto con la barca alemana informándole sobre la próxima asistencia del ALFONSO, logrando obtener la mejor posición de la nave accidentada en Lat. 56°20'S Long. 073°30'W., esto es a unas 220 millas al WSW del Cabo de Hornos, posición geográfica que transmitió de inmediato al Capitán JENSEN.

El día 24 de Abril al anochecer, con condiciones de mar muy gruesa del NW, el vigía del ALFONSO avistó a la barca PINNAS, ante lo cual su Capitán intentó acortar distancia para comprobar, entre otras cosas, la premura con que se requería la ayuda. Cuando se encontraron a una distancia que permitía tener contacto visual, la dotación del ALFONSO pudo verificar la condición desastrosa en que se encontraba el velero alemán.

Testigos presenciales han declarado que nunca habrían imaginado un espectáculo igual. El buque estaba desmantelado. Los palos trinquete y mayor, así como sus vergas, velamen, jarcia fija y de maniobra se encontraban sobre la cubierta, y del mesana sólo restaba el palo macho, una verga y la botavara, donde los alemanes habían montado una antena de radio y cazado una vela de fortuna para tratar de aproar el buque a la marejada y reducir los balances de hasta 45° que abatían al buque a una y otra banda, con evidente riesgo de zozobrar.

Similar apreciación tuvo el Capitán del vapor inglés SCOTTISH STAR que poco más tarde llegó a las proximidades del velero con la intención de remolcarlo hacia puerto seguro. Sin embargo, debido a la persistencia de las malas condiciones de tiempo y considerando que ya se encontraba allí el ALFONSO, su Capitán decidió proseguir viaje a su destino.

La necesidad de ayuda urgente era evidente, pero las condiciones de viento y mar eran las que correspondían a un temporal fuerza 11 de la escala BEAUFORT, sobre 110 Km. / hora y mar arbolada, lo que impedía toda maniobra de aproximación.

III.- OPERACIONES DE SALVAMENTO

El vapor ALFONSO debió esperar en las cercanías del velero siniestrado, hasta que las condiciones de mar y viento mejoraran. En la madrugada del 27 de Abril la marejada gruesa amainó un poco su intensidad y el Capitán LEHMANN del PINNAS solicitó ayuda urgente al ALFONSO ante la inundación de las bodegas y el riesgo de que el buque sufriera una partidura en su casco.

Por supuesto, el Capitán del PINNAS se dio cuenta que ya no era posible remolcar su nave a Punta Arenas, puerto que en aquellos años era el único en el área austral de América, que contaba con infraestructura para efectuar las reparaciones mayores indispensables que requería principalmente el aparejo de la barca.

Ante esta última solicitud urgente de auxilio, el Capitán del ALFONSO intentó abarloarse al PINNAS para rescatar a su dotación que ya estaba en inminente peligro, pero los pronunciados movimientos de balance impidieron llevar a cabo esta maniobra.

En vista de la difícil situación que se vivía a bordo del PINNAS el Capitán JENSEN solicitó voluntarios dentro de su dotación para que acudieran en un bote a la nave siniestrada para intentar acercarse y efectuar el rescate. El 2º Piloto, don Enrique IMHOFF se largó del ALFONSO en un bote doble bancada con un puñado de 5 valientes tripulantes con una sola misión: "Salvar a los tripulantes de la PINNAS".



Ese pequeño grupo de 6 hombres debían recorrer una distancia que se hacía inalcanzable, bogando en medio de inmensas olas, hasta que finalmente lograron aproximarse a la barca alemana comprobando que atracar a cualquiera de sus bandas era una maniobra de mucho riesgo, corriendo el peligro de volcar su propio bote, lo que ocasionaría la pérdida de vida de los marinos que tripulaban la embarcación.

Fue en ese preciso momento - bajo circunstancias tan extremas y adversas - que irrumpió el espíritu marino y la decisión oportuna de nuestros hombres de mar. El Piloto

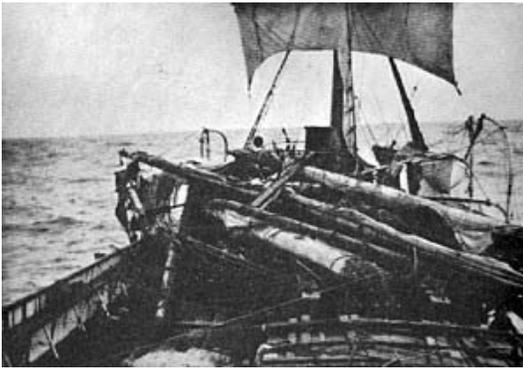
IMHOFF dirigió su embarcación hacia la proa del velero, logrando con gran pericia profesional embarcar a 10 tripulantes por una escala de gato que colgaba del botalón del bauprés, regresando a bordo del ALFONSO con su valiosa carga.



Mientras, el Capitán JENSEN comprobaba que el barómetro bajaba rápidamente, indicio seguro de que una nueva depresión ciclónica se aproximaba al área, famosa por la frecuencia y violencia de los temporales.

Pero ninguna fuerza de la naturaleza sería más poderosa que la voluntad y decisión de marino empeñado en una labor humanitaria de socorro a otros camaradas que, sin duda, habrían hecho lo mismo en circunstancias similares. Es lo que algunos autores han denominado EL ESPIRITU DE LOS HOMBRES DE MAR, que llega a límites increíbles cuando las circunstancias lo exigen.

Fue así que –pese al pronóstico desfavorable- el Piloto IMHOFF efectuó un segundo viaje por el resto de la dotación, que también se embarcó por la proa de la averiada barca. De acuerdo a la tradición, el Capitán LEHMANN fue, por supuesto, el último en abandonar su nave, que había zarpado de Hamburgo a mediados de Enero.



La PINNAS – desarbolada y sin dotación - fue abandonada en el paso Drake y nunca más se supo de ella, presumiéndose que la gruesa marejada se encargó de incorporarla a la larga lista de naves que han zozobrado en las proximidades del Cabo de Hornos.

IV.- RECONOCIMIENTO AL MÉRITO

Una vez finalizadas las operaciones de salvamento, el vapor ALFONSO inició su desplazamiento hacia los canales fueguinos por el canal Beagle, recalando a Punta Arenas al mediodía del 29 de Abril, donde las dotaciones de ambas naves fueron entusiastamente recibidas por las autoridades marítimas, los armadores de la nave salvadora y buena parte de la población puntarenense. Después de 14 días en puerto, la dotación alemana se embarcó a bordo del vapor LLOYD JUSTIN de regreso a Alemania.

El Gobierno alemán felicitó a los armadores Menéndez Behety, al Capitán JENSEN, al 2° Piloto IMHOFF y a toda la tripulación del ALFONSO. A pesar de la tradicional sobriedad chilena para honrar a sus héroes, el Capitán JENSEN y el Piloto IMHOFF fueron posteriormente condecorados por las autoridades nacionales. El Capitán del ALFONSO y su 2° Piloto fueron felicitados por su arrojo, valentía y destreza marinera, recibiendo cada uno, una medalla de oro otorgada por la Liga Marítima de Puerto Montt, más una condecoración y un diploma firmado por el Canciller alemán de la época Paúl von HINDERBURG, diploma que en el caso del 2° Piloto IMHOFF, sus descendientes, encabezados por su hijo George IMHOFF guardan con especial orgullo y admiración por la hazaña que realizó su padre y abuelo en el Cabo de Hornos en el año 1929. Cabe señalar que en la Sala Capitanes del Cabo de Hornos del Museo Naval y Marítimo de Valparaíso existe información y antecedentes respecto de este salvamento.

¡Viva Chile, viva Alemania! gritaron los tripulantes del “Pinna,” cuando el bote salvavidas del “Alfonso” los libró de la muerte

El segundo piloto, don Enrique Imhoff, que mandó la maniobra de salvamento de sus camaradas del infortunio del velero alemán, habló ayer para “La Estrella”.— Toda una vida dedicada al mar y a correr en él las aventuras que se encuentran en la vida del marino.

EL PILOTO 2.º DEL “ALFONSO”, DON ENRIQUE IMHOFF.

Recorte de “La Estrella” del día 14 de Junio de 1929, donde aparece el Piloto 2° Enrique IMHOFF.

V.- INFLUENCIA DE UN ABUELO SOBRE SUS NIETOS

Cabe señalar que el 2° Piloto del vapor ALFONSO, don Enrique IMHOFF solía contarle esta experiencia de vida a sus 4 nietos, los cuales se sintieron tan atraídos por este ESPIRITU DE LOS HOMBRES DE MAR, que conocieron a través de su abuelo y que durante su adolescencia los 3 nietos hombres ingresaron a la Escuela Naval y llegaron a ser Oficiales de la Armada de Chile y la única nieta contrajo matrimonio con un Oficial, en alguna medida por la influencia que ha significado esta historia de heroísmo y arrojo.

Colaboración: Litoral Jorge IMHOFF Leyton

EL SISTEMA LRIT EN POCAS PALABRAS

El Sistema de Identificación y Seguimiento de los barcos – LRIT (*de la expresión en inglés, Long Range Identification and Tracking*), es un sistema de notificación de la posición que será obligatorio para los buques de pasaje de cualquier tamaño y los de carga a partir de 300 TRB, incluyendo las unidades de perforación mar adentro, que realizan viajes internacionales, establecido por la regla 19-1 del Capítulo V del Convenio SOLAS, promulgado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI mediante la RESOLUCIÓN MSC.202(81) del 19 de mayo de 2006, que entró en vigor el 1° de Enero de 2008. Este sistema será exigible en la primera inspección de la instalación radioeléctrica con posterioridad al 31 Diciembre de 2008.

Se podría decir que esta es la primera vez que se obliga a los buques a informar su posición geográfica a través de un acuerdo internacional, algo muy deseado por las autoridades de muchos países, aunque a veces resistido bajo argumentaciones relacionadas con la libre navegación en aguas internacionales.

Con anterioridad solo era posible imponer a los buques la obligación de informar la identidad y posición buques (QTH) cuando estos se encuentran dentro de las aguas territoriales y se les invitaba a participar en forma voluntaria en los distintos servicios de notificación de barcos, les como el AMVER de EE. UU., AUSREP de Australia, CHILREP de Chile, JASREP de Japón y varios más, recomendados por el Convenio SAR de 1979 y más tarde por la Regla 11 del Capítulo V Convenio SOLAS.

El año 2004 se puso en práctica el Sistema de Identificación Automática (SIA o AIS) originalmente diseñado para minimizar los riesgos de colisión. Mediante este sistema el buque transmite continuamente su identidad, posición y otros datos que son recibidas por los demás barcos ubicados dentro del radio de cobertura de VHF.

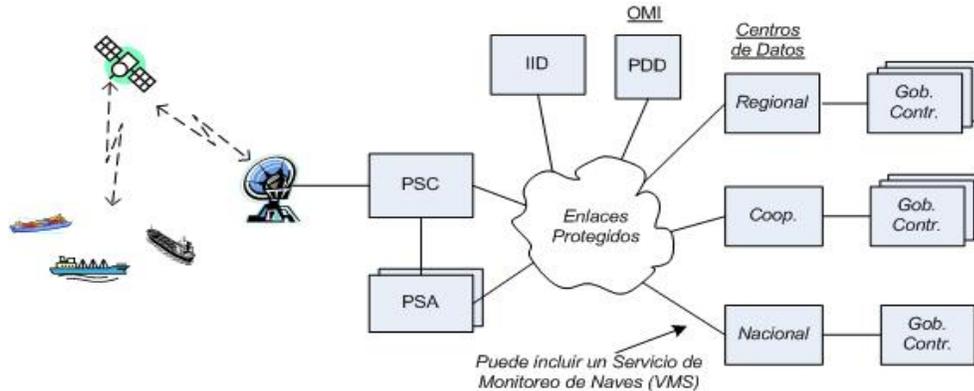
Sin embargo, la utilidad del AIS fue más allá del propósito original pues también fue considerado para la detección e identificación de de barcos por estaciones receptoras de AIS en la costa, naves y aeronaves de patrullaje y emplear la información con propósitos de protección. En la actualidad está demostrada la posibilidad de recepción de señales de AIS por satélites de órbita baja y algunas empresas están ofreciendo esta información quienes pueda interesar, principalmente entidades y servicios gubernamentales.

Un aspecto importante de hacer notar es que ninguna disposición sobre el LRIT adoptadas por la OMI irá en perjuicio de los derechos, jurisdicción u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional, en particular de los regímenes jurídicos de la alta mar, la zona económica exclusiva, la zona contigua, las aguas territoriales o los estrechos utilizados para la navegación internacional y las vías marítimas archipelágicas. Vale decir que esta nueva disposición de la OMI no agrega ni quita soberanía a los Estados, sin embargo, aquellos que la

implementen y la utilicen en el mayor grado posible, tendrán una poderosa herramienta de apoyo al ejercicio de su propia soberanía marítima.

¿Cómo funciona el sistema LRIT?

El sistema LRIT tiene cobertura global. Funciona a través de una red de comunicaciones y aplicaciones computacionales. La arquitectura se muestra en la figura siguiente.



Descripción de los componentes

- **Equipo de a bordo.** Diseñado para transmitir sin intervención de operador la identificación del barco, posición geográfica y hora de la posición a intervalos de seis horas. Este intervalo puede ser reducido hasta 15 minutos mediante telecomandos. Transmite la información a un Centro de Datos LRIT, en el cual el buque se encuentra suscrito por la Administración de que depende.
- **Centros de Datos LRIT (CD).** Reciben la información LRIT de los barcos que tienen registrados. Ningún otro Centro de Datos o entidad tendrá derecho a recibir la información LRIT directamente de un buque. Un CD puede ser nacional (CND), si solo registra naves de una sola bandera, regional o cooperativo (CRD o CCD), si registra naves de múltiples banderas de Estados de una misma región o que tengan acuerdos de cooperación. Los CD reciben los datos LRIT a través de los Proveedores de Servicios de Aplicaciones y los entregan únicamente a las autoridades designadas por los Gobiernos.
- **Centro de Intercambio Internacional de Datos (IID).** Mantiene un registro actualizado de los informes de posición enviados por los barcos. El IID no tiene los datos de posición de un buque pero "conoce" cual CD los tiene. Esto sirve para cuando un Estado necesita obtener los datos de posición de buques distintos de los que llevan su bandera de conformidad con los derechos de acceso a la información, como se explica más adelante.
- **Plan de Distribución de Datos (PDD).** Será administrado exclusivamente por la OMI. Contiene información sobre los derechos de acceso a la información de cada uno de los Gobiernos Contratantes, como Estado de Abanderamiento, Ribereño o Rector del Puerto. También contendrá información sobre el derecho de negar la entrega de los datos LRIT a

otro Gobierno. El PDD estará permanentemente actualizado en los CD. Todas la informaciones del PDD respecto de un Estado, tales como, puertos, accesos a aguas interiores, polígonos geográficos u otras, deberán ser comunicadas a la OMI por los Gobiernos interesados (vía diplomática).

- **Proveedores de Servicios de Comunicaciones (PSC).** Si bien las reglas de la OMI para el LRIT no imponen ningún sistema en particular para el enlace buque-tierra, solo los sistemas satelitales de cobertura global, como los de Inmarsat e Iridium pueden utilizarse. El enlace entre los demás componentes se hará a través de Internet e incorporando herramientas de protección.
- **Proveedores de Servicios de Aplicaciones (PSA).** En general se encargarán del encaminamiento hacia los Centros de Datos de los informes de posición provenientes de los buques. Está previsto que los PSA asumirán la responsabilidad de proveer la aplicación a bordo. En la actualidad se cuenta con suficiente experiencia sobre esta materia por diversas empresas que proveen servicios de seguimiento de buques a través de todo el mundo.
- **Coordinador Internacional LRIT.** Para la auditoría, aprobación y coordinación de todos los servicios en el sistema LRIT, la OMI ha designado a la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (IMSO), con sede en Londres.

Derechos de acceso a la información LRIT.

A diferencia del AIS, que es un sistema de difusión de libre recepción, los datos del LRIT se manejan en forma reservada por toda la red. Un Centro de Datos solo recibe informes de posición de los barcos que tiene registrados y esos datos son propiedad del o los Gobiernos Contratantes a los cuales sirve. Cada vez que se necesiten informes de posición de naves registradas en otros Centros, estos serán pedidos a través del Centro IID, según el solicitante tenga derechos de acceso a los datos como a continuación se describe:

- **Estado de Abanderamiento:** Tendrá derecho a recibir la información LRIT de todos los buques que enarbolan su pabellón, independientemente del lugar en que se encuentren en todo el mundo;
- **Estado Rector del Puerto:** Tendrá derecho a recibir la información LRIT de todos los buques que le hayan informado su intención de entrar en una instalación portuaria o lugar bajo su jurisdicción, independientemente donde se encuentren tales buques, siempre que tales buques no estén en las aguas de otro Gobierno ubicadas al interior de las líneas de base establecidas de conformidad con el derecho internacional.
- **Estado Ribereño:** Tendrá derecho a recibir la información LRIT de todos los buques que naveguen a una distancia no superior a 1.000 millas de sus costas, aunque no le hayan comunicado su intención de entrar en un instalación portuaria o lugar bajo su jurisdicción,

siempre que tales buques no estén en las aguas de otro Gobierno ubicadas al interior de las líneas de base establecidas de conformidad con el derecho internacional.

Ningún Gobierno tendrá derecho a recibir datos LRIT de los buques que se encuentren en aguas territoriales del Estado cuya bandera tiene derecho a enarbolar.

Los Servicios de Búsqueda y Salvamento tendrán derecho a recibir sin costo la información LRIT de todos los barcos dentro de su área de responsabilidad cuando sea requerida ante una situación de alerta de socorro.

En cualquier caso, el sistema LRIT no interfiere en los acuerdos intergubernamentales de cualquier naturaleza que incluyan el intercambio de informaciones sobre la identificación y seguimiento de barcos.

Las Administraciones, por motivos de protección o de otra índole, tendrán derecho a decidir en cualquier momento que la información LRIT de los barcos que enarbolan su bandera no sea entregada a otros Gobiernos. Esta decisión podrá ser revocada más tarde. Cualquier decisión al respecto deberá ser comunicada previamente a la OMI por la vía gubernamental.

Aspectos financieros del LRIT

La transmisión de la información LRIT será sin costo para los buques. Estos deberán ser financiados por los Centros de Datos que los reciben. Por su parte, estos podrán vender los datos LRIT a los Gobiernos que los soliciten en el ejercicio de los derechos de acceso a la información ya mencionados.

La instalación y operación de los Centros de Datos LRIT serán de cargo de los Estados que los implementen, sean estos nacionales, regionales o cooperativos. Asimismo, la instalación y operación del Centro Internacional de Intercambio de Datos y del Plan de Distribución de Datos serán financiadas por la OMI.

A pesar de la proximidad de la entrada en operación del sistema, todavía se encuentra pendiente en la OMI la promulgación de normas sobre costos, tarifas y facturación en el intercambio internacional de datos LRIT. Aunque nada se ha dicho expresamente en las reglas de la OMI, los armadores deberán asumir los costos de la implementación inicial del sistema a bordo.



Inmarsat C



Inmarsat mini-C

Equipos

Con excepción de los modelos más antiguos, los equipos Inmarsat de la norma C permiten implementar el LRIT con facilidad. Solo se debe agregársele el software de la aplicación. El

equipo puede seguir con los servicios normales de mensajería y apto para las funciones de socorro y seguridad en el marco del SMSSM.

Otra alternativa es el pequeño transceptor Inmarsat D+, diseñado expresamente para servicios de ráfagas de datos de tamaño pequeño. Este podría ser utilizado conjuntamente con el botón de alerta de protección.



Por otra parte, en el sistema Iridium también se anuncia la posibilidad de implementar el sistema LRIT mediante un equipo utilizado en servicios de seguimiento de pesqueros y de yates oceánicos, el modelo Blue Tracker del grupo de empresas EMA de Eslovenia, Hungría y Croacia

La ventaja de Iridium es que su sistema de satélites ofrece una cobertura completamente global.



Constelación "Iridium"



Blue Tracker

El futuro.

Si bien en el presente el sistema LRIT será obligatorio para buques que efectúan viajes internacionales, es muy probable que más tarde se extienda su empleo en naves que solo realizan viajes nacionales y también en buques de carga menores de 300 TRB, a medida que la tecnología hace posible el acceso a equipos y sistemas cada vez a costos menores, como se ha experimentado en estos últimos 10 o 15 años.

Colaboración: Litoral CF IL (R) Jorge SOBENES Muñoz



DISCURSO DE AGRADECIMIENTO A LA CONDECORACIÓN DE LA COFRADÍA "HOMBRES DEL LITORAL"

El 12 de Septiembre de 2008, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se celebró un nuevo aniversario de la Cofradía y se rindió homenaje a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante por sus 160 años de existencia.

En la ocasión, se procedió, además, a condecorar al Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos, con la medalla al mérito "Hombres del Litoral", única condecoración que otorga la Cofradía, para distinguir a los Litorales que a juicio de la Capitanía Marítima y por acuerdo de la Asamblea de Litorales, se han hecho acreedores a tal distinción, en mérito a su profesionalismo, espíritu de cuerpo y destacada actuación en la Cofradía.

El Litoral MARTIN, formó parte de los fundadores de la Cofradía, integrando posteriormente la Capitanía Marítima y entregando a través de ella sus conocimientos, experiencia y dedicación, lo que se evidencia, entre otras acciones, en los ESTATUTOS que la rigen, los que fueron inicialmente estructurados y propuestos por él y que, posteriormente, fueron puestos en práctica luego de su aprobación legal el año 2003 y que siguen rigiendo hasta el presente nuestro accionar como entidad.

Luego de ser impuesta la condecoración, el Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos, procedió a pronunciar el siguiente discurso de agradecimiento por la condecoración recibida, la que fue impuesta con la aprobación de todos los integrantes de la Cofradía, por sus méritos como Litoral y cofrade:

"He agradecido en su oportunidad a nuestra Capitanía Marítima su resolución de proponerme a la Asamblea para recibir la Medalla al Mérito "Hombres del Litoral ".

He agradecido también, aunque someramente, la generosidad de la Asamblea de la Cofradía de aprobar la entrega de tal alta distinción a la Identidad del Hombre del Litoral.

En esta solemne recalada de celebración de nuestros dos mayores y felices aniversarios, y cuando mi pecho vivificado ya luce orgullosamente la condecoración de mi cofradía, siento que es el momento privilegiado para reiterarles mi gratitud acogiéndome al fundamento de la identidad del Litoral.

En una definición básica y ad hoc, la identidad se la puede expresar como un concepto valórico según el cual una persona o cosa es solidariamente igual con otra.

Meritorus ad identitas nostrum: *reza el concepto heráldico en nuestra medalla. Mérito a la identidad: solidaria con la vocación, el espíritu de cuerpo, la generosidad, el coraje frente a la adversidad, el deber de la eficacia, que construyen en su conjunto la mística y tradición del Servicio del Litoral.*

Asumido el halago de la gratitud fraterna que me ha brindado mi cofradía al cautivar y fortalecer mi corazón con los viejos bronce laureados que cobijan nuestra enseña de honor, siento en esta instancia el aliento veraz de revelarles modesta y razonadamente que el mérito personal del reconocimiento recibido se encuentra, en su génesis, sentirme afortunado en mi vida profesional tanto en su condición de activo como de emérito.

En tal ventura y con altura de mira, permítanme expresarles mis agradecimientos en algunos hitos reflexivos que anidan en mi alma:

- Soy yo quien se siente agradecido de ser Hombre del Litoral y vivir como tal pregonando con orgullo su singular identidad y el ejemplar ejercicio de sus funciones.*

- Agradecido profesionalmente de ser especialista Litoral que con excelencia genera al Ingeniero de Administración Marítima para las actividades inherentes del ámbito civil externo.*

- Agradecido de haber disfrutado y sumado medio siglo sirviendo fielmente a la Armada y casi enteramente en el noble Servicio del Litoral.*

- Soy un Litoral reconfortado con el lejano pasado, recordando haber actuado sin egoísmo ni pequeñeces, haber puesto toda mi pasión y esfuerzo a procurar y dar el aliento a los Oficiales para que pudiesen alcanzar las precursoras capacitaciones profesionales que llevaron más tarde a facilitar su desempeño y a contribuir al progreso y prestigio del Servicio del Litoral, hoy altamente reconocido por su calidad y eficiencia.*

- Agradecido también de haber sido coprotagonista y dar fiel testimonio de la fascinante mística y de la vergüenza de bien de los litorales de ayer que empeñaron su amor propio, su trabajo leal, su esperanza frente a las adversidades para romper la injustificada barrera de la*

pobreza más algunas brechas discriminatorias que trababan significativamente la eficacia y prestigio del Servicio.

De aquellas virtudes y adversidades compartidas nació la materia anímica que cimienta y fortalece la peculiaridad de nuestra identidad. De allí surgió el coraje de entrega ejemplarizador en la respetuosa búsqueda de las soluciones a un estado de necesidades materiales impropia y asimismo en el planteo reflexivo e inquebrantable de las aspiraciones personales orgánicas, como un sediento naufrago que sólo el cariño a lo suyo lo hace sobrevivir.

El fervor ostensible de poder ser y hacer bien lo que la ley obliga no fue infructuoso, se avanzó paulatinamente y llegó la comprensión. Fue así como la meditada voluntad y la firme convicción del mando posesionaron adecuada, financiera y orgánicamente a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y por efecto el Servicio del Litoral se traspasó rápidamente a un escenario de ensueño para el cumplimiento de su deber e ingreso a la ruta de prosperidad y excelencia. Hoy, la Autoridad Marítima es un ente fiscalizador con autonomía, dignidad y eficacia profesional, con amplia cobertura de eficientes servicios públicos marítimos.

Mi reconocimiento y gratitud en el recuerdo para todos aquellos Oficiales que con su ejemplo, calidez y exigencias razonables construyeron mi condición inamovible de Hombre del Litoral. Y, asimismo, para aquellos que fueron mis oficiales subordinados, porque ellos me confirmaron la existencia de nuestra identidad, singularizada por la vocación de servicio hecha vigor en las adversidades de aquel entonces.

Agradecido del espíritu vivo, nutriente y prolongado en el tiempo de los hombres del Litoral cuyo valor, tradición e historia me hicieron participar activa y entusiastamente de la idea de plasmar su identidad en la unión de los especialistas Litoral en una maravillosa cofradía. Allí es donde se conjuga como un bien superior la camaradería, la honestidad, el respeto mutuo y la lealtad de servir y no servirse de ella. Allí es donde en ara del honor los cofrades nos comprometemos irrestrictamente a contribuir al engrandecimiento del Servicio y al prestigio de la especialidad Litoral. Hacen de ello gran privilegiado de navegar animosamente como cofrade hacia un destino de éxitos que augura la Cofradía Hombres del Litoral.

Concédanme otra licencia de sinceridad: acojo la condecoración en nombre de todos los viejos litorales en la esperanza que ellos también se vean distinguidos luego con el galardón supremo de nuestra cofradía. Asimismo la cobijo en el espíritu de aquéllos que ya remontaron, en perpetuidad, las celestes aguas hacia el silencio y la paz, a quienes recuerdo y les tributo mi reconocimiento y gratitud.

¡Gracias, gracias por haberme escuchado!, concluyo con una breve prosa comprometida:

***Con la frente limpia y el corazón regocijado
El viejo litoral viejo
prometo solemnemente honrar esta condecoración
que pende en su pecho henchido de emoción***

***Enaltecerla hasta más allá del horizonte señero
cuando el crepúsculo de su vida decline hacia la sombra del sosiego
y se recuerde simplemente a un Litoral,
un Litoral soñador.***

En la Recalada de Aniversario, a 12 de septiembre de 2008



Presidente y Vicepresidente imponen condecoración al Litoral Mayor J. MARTIN C.

Nuevas Unidades a Flote para la Autoridad Marítima Nacional



Lancha LPM 4201 clase "ARCÁNGEL"

1.- En un país como Chile.

A manera de introducción, estimo oportuno traer al presente, un extracto de la Memoria Anual que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina, presentó al Congreso Nacional el 16 de Junio de 1864, y en donde se puede leer lo siguiente:

"En un país como Chile, que tiene que conciliar el mantenimiento de la fuerza marítima que le imponen su situación geográfica i las exigencias económicas i políticas, con su renta i sus otras necesidades, la Marina militar tiene que ejecutar mui variados servicios, en los que la guerra i el combate no ocupan el único ni exclusivo lugar.

La Marina militar, a pesar de su aspecto i preparación guerrera, desempeña servicios las más veces calculados a alejar la guerra y cimentar estrechas relaciones de amistad y buena inteligencia con otras naciones.

La Marina de guerra sirve también para protección i disciplina de la Marina mercante de su respectiva nación; i es por esto que es notable la falta que hace la presencia de un buque armado en los mares que frecuenta nuestra Marina mercante.

La Marina militar de Chile debe hacer el servicio de guardacostas i de protección i policía en las aguas de la República, cruzándolas en todos sentidos i hallándose presente en los puertos importantes de nuestra prologada costa, vulnerables o accesibles a incursiones ilejitimas o bucaneras".

2.- Patrulleros de Zona Marítima.

La noche del 15 de Octubre de 2008, hace poco menos de un año, en el marco de una solemne Ceremonia presidida por S. E, la Presidenta de la República, Señora Michele BACHELET Jeria, con participación de altas autoridades e invitados y con la presencia del entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don Rodolfo CODINA Díaz, fue lanzado al mar y bautizado el PZM "Comandante Policarpo TORO", siendo su Madrina la Sra. Gloria MACQUIAVELLO de Codina.

La grada de la Planta ASMAR Talcahuano fue el digno escenario en que una nueva unidad de la Armada de Chile ingresó por vez primera, a las azules aguas del Pacífico, para sumarse a las nobles e impostergables funciones que implica ejercer el rol de Autoridad Marítima Superior del Estado.

Poco tiempo antes, con fecha 13 de Junio de 2008, había sido comisionado el primer Patrullero de Zona Marítima de la Armada de Chile, bajo el nombre del célebre marino "Piloto Luis PARDO Villalón", asignándosele como base el Puerto de Talcahuano.

Al igual que el PZM Piloto Pardo, este nuevo Patrullero de Zona Marítima, segundo en su clase, forma parte del "PROYECTO DANUBIO IV", concebido para dotar a nuestra institución de unidades especialmente diseñadas y construidas para el patrullaje y vigilancia que demanda el interés nacional, con el propósito de disuadir y evitar la captura ilegal de enormes volúmenes de jurel y otras especies migratorias, que es efectuada por naciones extra continentales con flotas de pesqueros, buques-fábricas y cargueros, que se instalan en la Alta Mar, vulneran nuestros espacios marinos, efectúan capturas en nuestra Zona Económica Exclusiva y remiten a sus países la pesca ya faenada.

Este moderno buque, que muy pronto entrará en servicio, llevará en letras de bronce el nombre del "Comandante Policarpo TORO", en honor al ilustre marino cuya visión oceano-política hizo posible la incorporación de Isla de Pascua a la soberanía de Chile, proyectando a nuestra Patria hacia el Océano Pacífico.

Teniendo como base el Puerto de Valparaíso, la Isla de Pascua se encuentra dentro del espacio marítimo que deberá patrullar. Así entonces, esa ligazón profesional, afectiva y visionaria, iniciada en 1870, será continuada en el presente, cada vez que este patrullero chileno, llamado Policarpo TORO, fondee en las aguas color azul turquesa de la bahía de Rapa Nui.

Ambas unidades cuentan con tecnología de última generación que le otorgan confiabilidad, economía y versatilidad para cumplir a plena cabalidad las trascendentes y delicadas tareas que le han sido asignadas, debiendo vigilar, controlar y fiscalizar, toda actividad marítima que tenga lugar en su área de operaciones.

Para ampliar su radio de acción, estarán dotados de un helicóptero y contarán con equipo antibalace que facilita el despegue y arribo de la aeronave, aún cuando existan condiciones de mar desfavorables. Respecto a las operaciones con botes Pumar, poseen un eficiente sistema de lanzamiento y recuperación de tales embarcaciones, sin que para ello sea necesario detener la nave.

De acuerdo con la planificación estratégica establecida por la Dirección General, la situación ideal es contar con 4 patrulleros de zona marítima, uno en cada una de las zonas navales de nuestro país.

3.- Lanchas de Policía Marítima clase Arcángel y clase Defender.

El servicio público que presta DIRECTEMAR a los usuarios marítimos y a la comunidad en general y las funciones que debe realizar en su entorno, comprenden al mismo tiempo, la obligación de crecer a idéntico ritmo y velocidad con que lo hacen nuestros intereses marítimos, porque este vector marítimo de la Armada de Chile, que protege, fomenta y controla las actividades que se efectúan en el mar, no puede ni debe quedarse atrás.

En ese contexto, nuestras embarcaciones son elementos básicos para estar presentes en el cumplimiento de las tareas que a diario debemos desarrollar. Ellas navegan sin pausa, acumulando millas y registrando en sus bitácoras el fiel testimonio de las diversas comisiones que le exige su misión, cualquiera sea la zona en que sirvan, proyectando la presencia vigilante y protectora de la Autoridad Marítima.

En esa línea de pensamiento, DIRECTEMAR firmó un contrato con el Foreign Military Sales (FMS) de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica, para construir en los astilleros "Safe Boats International" de SEATTLE, una serie de unidades clase "Arcángel" del mismo tipo que utiliza el Guardacostas de los Estados Unidos de Norteamérica (USCG).

El contrato se deriva del "PROYECTO RHIN", cuyo objetivo es reemplazar lanchas LPM y PM que ya han cumplido sus servicios en la Institución, dotar de estas unidades a reparticiones que no las poseían y estandarizar el material a flote, con el fin de optimizar procesos logísticos y operacionales.

El mencionado plan considera adquirir, en un plazo de 5 años, 20 unidades clase "Arcángel" de 42 pies y 15 clase "Defender" de 25 pies, de las cuales ya contamos con 4 unidades, 2 de ellas asignadas a la Gobernación Marítima de Talcahuano, y las otras dos, a la Gobernación Marítima de Arica, resguardando la seguridad marítima en el extremo norte del país.

El día 7 de Noviembre de 2008, en una breve pero solemne Ceremonia, realizada en el Muelle Prat de Valparaíso, DIRECTEMAR puso a disposición de la Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval, la LPM 4201 clase "Arcángel", primera Lancha de Policía Marítima de su clase en arribar a Chile, para ser operada a partir de ese momento por la Capitanía de Puerto de Valparaíso, repartición que durante el período estival recibe más de 100 llamadas de socorro y una cantidad similar de emergencias marítimas, de diversas magnitudes, que se registran en esta área cada año.

Este tipo de lancha, tripulada por una dotación de tres Gente de Mar y que puede transportar hasta 12 pasajeros, está construida de aluminio, con su casco rodeado de un collar de espuma especial que le proporciona flotabilidad, estabilidad y defensa contra golpes o ataques con armas de fuego u otros elementos. Tiene 13,5 metros de eslora, 4 metros de manga y su calado es menor de un metro.

Destaca asimismo por su velocidad máxima de 40 nudos, tiene un radio de acción de 200 millas náuticas a velocidad de crucero, su propulsión está dada por dos motores caterpillar de 565 HP, acoplados a sistemas water jets, lo que le otorga una gran maniobrabilidad.

El día 21 de Noviembre de 2008, dos semanas después de su llegada, la LPM 4201 justificaba plenamente su adquisición. En efecto, siendo las 17:07 horas, a través del teléfono 137 "Emergencias Marítimas", se recibió un llamado informando que 2 personas en kayak habían sido arrastradas por la corriente, desde Playa Amarilla hacia la desembocadura del Río Aconcagua.

La Capitanía de Puerto de Valparaíso activó de inmediato el Servicio Local de Búsqueda y Salvamento, zarpando la LPM 4201 a las 17:20 horas, asumiendo su dotación el control de la emergencia y logrando rescatar a las 17:40 horas a 2 jóvenes identificados como los hermanos Ralph y Greco NOVOA Cantillana, de 22 y 20 años, respectivamente, con domicilio en Viña del Mar, los cuales se encontraban flotando, equipados con chaleco salvavidas, pero ya muy cansados y con principios de hipotermia.

Efectuado el rescate y aplicados los primeros auxilios, la LPM regresó a puerto recalando a las 18:20 horas al Muelle Prat, en donde estos jóvenes fueron desembarcados y trasladadas por ambulancia SAMU al hospital Carlos Van Buren, para el chequeo correspondiente.

El hecho narrado, de común ocurrencia en el Servicio del Litoral, confirma sin lugar a dudas, que una lancha patrullera no sólo es necesaria sino que siempre debe estar operativa, para ejecutar desde una simple navegación en patrullaje de rutina, hasta un zarpe tenso y acelerado, como el de este caso, en que su rápida, oportuna y eficiente intervención, permitió el rescate y salvamento de dos vidas humanas.

4.- Reflexiones finales.

Hoy, más que nunca, la Armada de Chile continúa ejecutando variadas funciones, en las que "La guerra i el combate no ocupan el único ni exclusivo lugar", recayendo la mayoría de ellas en la Autoridad Marítima y su Servicio del Litoral.

Ningún marino de corazón, que haya navegado en las azules aguas del Pacífico Sur y dejado parte de su vida en las cubiertas de los buques de la Patria, puede dejar de experimentar sentimientos de sincera emoción, cuando se recibe una nueva unidad a flote.

Para quienes somos especialistas en el área de Litoral y sobretodo para los que hemos compartido la historia de este servicio por más de 40 años, las alas de Cronos, el Dios del Tiempo, nos permiten remontarnos a la época en que sólo teníamos al "Cástor" y a la "Cirujano Videla", mientras que en puerto tratábamos de sacarle el máximo rendimiento a una PM-25, en Valparaíso, o una PM-10, en Talcahuano.

Por ello, es un motivo de íntima satisfacción y legítimo orgullo, saber que contamos hoy con estas modernas unidades, pues junto con ellas, aumenta la capacidad operativa de la Autoridad Marítima, y nos permite mejorar nuestra principal función, entre las muchas que ejercemos, velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, de nuestro querido Chile.

Estimados cofrades, les invito a seguir enfrentando al viento y a las marejadas, prestos a acudir al llamado angustioso de la nave herida, para que sigamos siendo lo que hemos sido siempre: "Caballeros de Océano y de Vida".

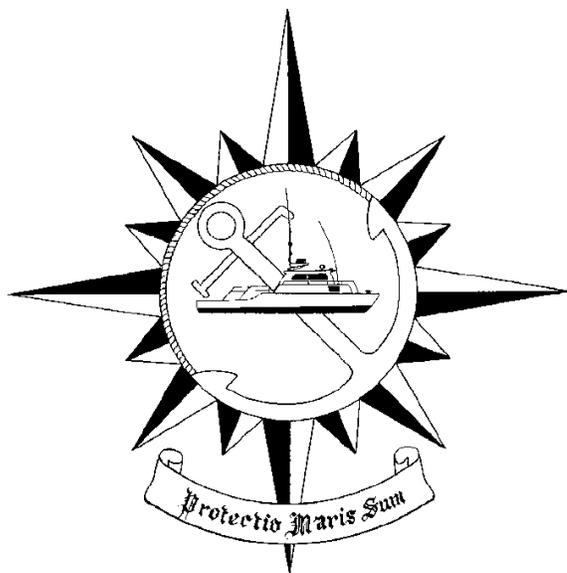
Colaboración: Litoral Manuel J. Moreno Chávez

ORIGEN Y RAZÓN DE UN LEMA

A comienzos de 1973, el Oficial Secretario del Director del Litoral difundió, por mensaje, el llamado a un concurso amplio de colaboración para el diseño del escudo heráldico del Servicio del Litoral, que, finalmente, elaboraría esa oficina para su tramitación y aprobación oficial.

En aquella fecha, siendo Teniente 1° LT, me desempeñaba como Jefe de Estudios de los Cursos de Litoral y de Faros, en la Escuela de Submarinos, Abastecimiento y Servicios, que funcionaba en la Blanca Casona del cerro Artillería.

Así pues, a fines de Junio de ese año, presenté mi proyecto de escudo, dibujado en papel cartulina blanco y en tinta china. Formaban su diseño: una rosa de los vientos, un áncora con cepo, en barra, y la figura silueteada de una Lancha multi-misión 41' (UTB), encerrada en un collar de guindaleza; en la base del escudo, una cinta de pergamino con el lema "Protectio Maris



Sum", en caracteres góticos, como se aprecia en el siguiente facsímile:

La expresión latina,

Protectio Maris Sum

que constituye el lema o divisa, puede traducirse como

"SOY LA PROTECCIÓN DEL MAR".

En dicha oración, el sujeto es el Servicio del Litoral, que, con los medios que dispone, ejerce la protección de la vida de los hombres, sus bienes y obras de arte, de la acción furiosa y destructiva que el mar puede adoptar.

En su poema "Oda al Mar", el vate Pablo Neruda teje los siguientes versos:

Oh mar, así te llamas,
oh camarada océano,
no pierdas tiempo y agua,
no te sacudas tanto,
ayúdanos,
somos los pequeñitos
pescadores,
los hombres de la orilla,
tenemos frío y hambre
eres nuestro enemigo,
no golpees tan fuerte,
no grites de ese modo,

El mar, ataca; el Servicio del Litoral, defiende. El mar, destruye; el Servicio del Litoral, protege. La acción desarrollada es de protección (Del latín *protectio*), acción y efecto de proteger. Y proteger (Del latín *protegere*), significa amparar, favorecer, defender, reguardar.

El mar es, en consecuencia, el antagonista: es la fuerza que ataca con furia y desdén, y el rol protagónico lo tiene el Servicio del Litoral, que, con su accionar, vela por la protección de la vida humana (marinos, navegantes, pasajeros, portuarios, pescadores, mariscadores, pobladores costeros, veraneantes, deportistas), y de los bienes materiales asociados (buques, muelles, diques, puertos, terminales, caletas, embarcaciones, cultivos, playas), objeto de todas sus potencias.

Tales funciones están claramente establecidas en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DFL. N° 292, de 1953.

De la proposición reseñada precedentemente, en la elaboración del escudo oficial de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante se incorporaron la rosa de los vientos y el lema o divisa, motivo del presente artículo.



Colaboración: Litoral MANUEL A. MONTES RIQUELME

BUSQUEDA Y RESCATE MARITIMO

El Estado de Chile como parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y el Convenio de Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR), posee un Área Marítima de Responsabilidad Nacional – Área SAR, que comprende todas las aguas bajo jurisdicción marítima nacional, y las del Océano Pacífico, entre las latitudes $18^{\circ} 21' 03''$ Sur y $30^{\circ} 00' 00''$ Sur y longitud 120° Oeste. A partir de la latitud $30^{\circ} 00' 00''$ Sur y longitud 131° Oeste y el Territorio Antártico por el Sur y las aguas del Paso DRAKE, incluyen todas las aguas que quedan al Oeste de la línea que une los puntos: A, B, C, D, E y F de la Carta N° I del Tratado de Paz y Amistad con la República de Argentina, y las aguas que, quedando al Sur de la latitud $58^{\circ} 21',1$ Sur, se encuentran al Oeste de la longitud $53^{\circ} 00' 00''$ Oeste y hasta el Territorio Antártico. Área SAR que alcanza una extensión de 26.000.000 Km², superando en 30 veces la superficie del territorio nacional continental.



Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, además es jurisdicción de la Autoridad Marítima los lagos de dominio público y los ríos navegables hasta donde alcanzan los efectos de las mareas y los ríos y lagos navegables por naves de más de 100 Toneladas.

En virtud de lo anterior, por medio del D.F.L. N° 292, de 1953, establece en su artículo 3°, que corresponde a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, “Velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar, controlando el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales sobre estas materias; atender la señalización de las costas y rutas marítimas en el litoral de la República, y atender las telecomunicaciones marítimas de la Marina Mercante”.

A su vez el D.S. (M.) N° 1.190, de 1976 crea y organiza el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, cuyo propósito es salvar a las dotaciones y pasajeros que se hallen en peligro



a consecuencia de un accidente en el área de responsabilidad de búsqueda y salvamento nacional (área SAR), lagos de dominio público y ríos navegables, coordinando la participación de medios tanto institucionales como extra-institucionales, públicos y privados, nacionales y extranjeros, tales como medios e informaciones de la Fuerza Aérea de Chile y Dirección General de Aeronáutica Civil, entre otros, MRCC de

áreas SAR contiguas y aquellos pertenecientes a la Marina Mercante, de pesca o deportiva que estén en condiciones de prestar asistencia.

Como una forma de incrementar la seguridad de las personas en actividades recreacionales, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, al mando del Vicealmirante Sr. Edmundo González Robles, ejecuta cada temporada estival, desde 1986, el PLAN NACIONAL DE PROTECCIÓN CIVIL EN PLAYAS Y BALNEARIOS, a lo largo de todo el litoral nacional.

En conjunto con ello, se desarrolla un Plan Comunicacional con el fin de promover la responsabilidad de los bañistas y deportistas náuticos que concurren a los balnearios, lacustres y fluviales, inculcando de esta manera el concepto de “Autoprotección”, junto con la protección del grupo familiar.

La Dirección General, en coordinación con el Ministerio de Educación, desarrolla a nivel nacional, con las Gobernaciones Marítimas y SEREMIS de Educación, una serie de actividades tendientes a desarrollar en los escolares una Cultura de Prevención, fortaleciendo en ellos la internalización de este concepto de “Autoprotección”, como actitud de vida.

En esta actividad se hace hincapié en el "AUTOCUIDADO o AUTOPROTECCIÓN", definido como la habilidad que permite a los alumnos desarrollar acciones regulares, consistentes, controladas, con un propósito específico, que les permita hacerse responsables para desarrollar su propio potencial de salud, previniendo riesgos de accidentes, autorregulando su conducta a través de un proceso gradual que desarrolle sus capacidades y habilidades creativas reflexivas y críticas.

Durante la temporada estival, en el período comprendido entre el 15 de diciembre y el 15 de marzo del año siguiente, las Autoridades Marítimas locales requieren optimizar su gestión a fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, lagos de dominio público y ríos navegables hasta donde alcanzan los efectos de las mareas, del gran número de usuarios que realizan actividades recreativas y deportes náuticos, exponiéndose a riesgos que se pueden evitar.

Sin perjuicio de lo anterior y dependiendo de las condiciones climáticas de cada región, las Autoridades Marítimas locales están facultadas para modificar dicho período, conforme a las necesidades particulares.

Este servicio a la comunidad se refuerza con medios humanos y materiales para dar seguridad a las personas que concurren hasta las playas y balnearios ya sea como bañistas o deportistas náuticos, exponiéndose a los riesgos inherentes a esta actividad. Desde el año 1992, opera el número telefónico 137, el cual permite al público informar las emergencias que ocurren en el área de responsabilidad de la Autoridad Marítima.

Las playas y balnearios, en la mayoría de los casos, son entregadas por la Autoridad Marítima local a concesionarios particulares en forma temporal (período estival), quienes tienen la obligación de mantener personal de salvavidas idóneos y los elementos necesarios para contribuir a la seguridad de los bañistas. Por su parte, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Subsecretaría de Marina, otorga concesiones marítimas por plazos mayores de un año, para los mismos fines y bajo las mismas exigencias.

En el extenso litoral nacional existe gran cantidad de playas que se utilizan con fines turísticos y recreativos, concentrándose entre Arica y la Isla Grande de CHILOÉ. En dicha extensión se presenta el mayor grado de actividad y, dentro de ella, las playas ubicadas en el Norte Chico y en el litoral central presentan la mayor afluencia de público y riesgos de accidentes.

Estas playas son señalizadas por los municipios y/o concesionarios con la información de si se clasifican como APTAS o NO APTAS para el baño. Sin embargo, la mayoría de los accidentes

ocurren en las playas NO APTAS y se deben mayoritariamente a imprudencia temeraria y a ebriedad de los bañistas o deportistas náuticos.



Los salvavidas y los helicópteros, son los medios más empleados para asistir a un accidentado. El segmento de población más riesgosa, según la edad de los bañistas, es el comprendido en el rango de 09-18 años.

Con el fin de incrementar la presencia de la Autoridad Marítima en zonas alejadas costeras, fluviales y lacustres, a contar del verano 2006, se implementó una Alcaldía de Mar Móvil, equipada con una dotación de especialistas de la Autoridad Marítima, la que recorre playas y balnearios, principalmente de la novena y décima regiones.

En la presente temporada, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, consciente de la necesidad de incrementar las medidas para salvaguardar la vida de las personas que hacen uso de los espacios de agua con fines turísticos y recreativos, mejoró sus capacidades incorporando nuevos medios marítimos y terrestres, como cuadrimotos, lanchas rápidas de salvamento y motos de aguas.

Cabe destacar la participación de Municipalidades, Carabineros, Cuerpos de Botes Salvavidas, Concesionarios y deportistas náuticos, que como verdaderos "Centinelas Marítimos" se sumaron a la valiosa labor de salvaguardar la vida humana en el Mar.

Al término de cada temporada estival se emite un boletín estadístico que proporciona información sobre los accidentes y una serie de antecedentes que facilitan la adopción de medidas preventivas para el año siguiente. Al respecto, del análisis de las conclusiones más relevantes de los últimos 10 años se pueden destacar las siguientes:



- Durante la temporada de playas 2008-2009, de los 355 casos de personas accidentadas, se evidenció una disminución del 35 % respecto de la temporada anterior, quedando bajo la media histórica de las últimas diez temporadas. Esto se estima altamente positivo, considerando que en este periodo estival, los balnearios nacionales tuvieron un incremento de un 25% promedio de veraneantes con respecto al año anterior.
- De los 36 casos de personas accidentadas con consecuencia fatal (fallecidos o desaparecidos), el 86 % de ellos se registraron en playas NO APTAS y el 14 % fueron en lugares APTOS para el baño.

En definitiva se puede decir que la salvaguarda de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, obliga a la Institución a invertir grandes esfuerzos y recursos financieros, los que son un aporte de utilidad pública y apoyo social de la Armada de Chile hacia la comunidad que concurre a las playas y balnearios en las diversas regiones del País.

Colaboración: Cofrade C. N. (RN) LT Sr. Víctor RUIZ Fernández

Jefe MRCCCHILE - DIRSOMAR

Cofrade C. N. LT Sr. José Luis SEPULVEDA Mancilla

Jefe Planes y Jefe CGNTM/NCAGS - DIRSOMAR





“NORDBORG”, PESQUERO DE CERCO Y ARRASTRE DE ÚLTIMA GENERACIÓN

El pasado 14 de Abril del 2009, zarpó desde Talcahuano con rumbo a su puerto base de KLAKSVIK ubicado en las Islas FAROE, el Pesquero de cerco y arrastre “NORDBORG” después de un período de construcción de 26 meses en los Astilleros de ASMAR Talcahuano. Este pesquero, prototipo en su diseño, cuenta con las últimas tecnologías a nivel mundial en todos sus sistemas.

DESARROLLO DEL PROYECTO FAROE

La familia RASMUSSEN, Armadores del “NORDBORG”, pertenecen a la cuarta generación de pescadores en las Islas FAROE, islas que pertenecen a Dinamarca y están ubicadas en el mar del norte entre Inglaterra y Noruega.

Por los buenos antecedentes que tenían de los astilleros Chilenos, ya que en 1998 mandaron a construir el pesquero “CHRISTIAN I GROTIUM” al Astillero ASENNAV de Valdivia, se iniciaron los contactos para finalmente firmar el contrato de construcción el 27 de Mayo del año 2006 entre la empresa pesquera P/F HALVNES y Astilleros y Maestranzas de la Armada ASMAR Talcahuano.

La ingeniería básica del proyecto fue desarrollada por la empresa Noruega de diseño ROLLS-ROYCE MARINE, mientras que la ingeniería de detalle la efectuó ASMAR a través de su Departamento de Construcción Naval, con el nombre de Proyecto FAROE.

Cabe hacer notar que el Armador y sus hijos tuvieron una activa participación en el diseño de esta debido a sus acabados conocimientos y experiencia en las faenas de pesca complementando esa experiencia al diseño e implementación final del buque.

La puesta de quilla se efectuó el 12 de Febrero del 2007 siendo posteriormente lanzado al agua el 20 de Febrero del 2008.

CARACTERISTICAS DEL "NORDBORG"

Las principales características del "NORDBORG" son:

Eslora:	83,5 mts
Eslora entre perpendiculares:	73,5 mts.
Manga moldeada	18,4 mts.
Puntal:	9,8 mts.
Calado:	8,0 mts.
Potencia motor principal:	6.000 KW
Velocidad:	16 Nudos
Capacidad para acomodaciones	33 Personas
Capacidad de petróleo negro HFO	660 m3
Capacidad de petróleo Diesel MDO	250 m3
Capacidad de agua dulce	285 m3
Capacidad de estanques de aceite de pescado	175 m3
Capacidad de estanques de agua refrigerada RSW	1230 m3
Bodega de harina de pescado	1100 m3
Bodega de filete de pescado	2408 m3

El NORDBORG es uno de los buques pesqueros de mayor complejidad y tecnología construido actualmente en el mundo. Fue construido bajo las normas de la Sociedad de Clasificación Noruega "DET NORSKE VERITAS" (DNV) con la clasificación  1A1 ICE C FISHING VESSEL E0.

La nave cuenta con las comodidades necesarias para la dotación durante navegaciones prolongadas, como ser amplios salones de recreación, gimnasio, sauna, etc.....

Los aspectos relevantes de esta nave que cabe destacar son su planta de procesamiento de pesca y su planta de refrigeración.



El PAM NORDBORG en plena construcción



Inspector A. SPENCER durante inspección del PAM

PROCESAMIENTO DE LA PESCA

Tiene la particularidad de ser pesquero de arrastre y cerco, contando a bordo con una planta de proceso de pescado para consumo humano totalmente automática y, además, con planta de harina y aceite de pescado, con lo que no hay devolución de desechos de la pesca al mar, convirtiéndolo con esta característica, en un buque amigable con el medio ambiente.

El "NORDBORG" fue concebido para operar las plantas procesadoras las 24 horas del día sin interrupciones. El diseño contempló la instalación de 7 máquinas para filetear pescado con una capacidad de 250 ton/día. El proceso comienza con la captura utilizando las artes de pesca de cerco o de arrastre. Desde el copo los peces son bombeados abordo pasando por un separador de agua y pescado, para ser depositados en 6 bodegas de agua refrigerada (RSW) que se encuentran a -1° C.

Posteriormente, un sistema de vacío toma la carga refrigerada de los estanques RSW y la envía a la sala de proceso a una máquina que selecciona el tamaño del producto. Clasificada, la pesca se envía a través de cintas transportadoras a las máquinas de filetear la cuales proceden a direccionar los pescados en un solo sentido, cortando la cabeza, cola y sacando las viseras, todo automáticamente para dejar apto los filetes y enviarlos vía cintas transportadoras a las máquinas que le darán el primer golpe de frío.

Los productos que no sean de primera calidad para el consumo humano, al igual que los desperdicios, son llevados por cintas transportadoras hacia un estanque de almacenamiento, para ser usados posteriormente como materia prima para las plantas de harina y aceite de pescado que el buque posee abordo.

Una vez producido el golpe de frío, los bloques congelados de pescado pasan a una zona de empaque vía cintas transportadoras, quedando en cajas de cartón debidamente plastificadas, pasando posteriormente a la zona de paletizado donde las cajas son trasladadas a las 2 bodegas de carga refrigerada.

Cabe hacer notar que en el proceso de paletizado, se produce la primera intervención humana al apilar los pallets y trasladarlos a las bodegas por medio de grúas horquillas. Anteriormente, desde que los peces son introducidos al buque, todo el procesamiento de la pesca es automático y solamente es supervisado por tripulantes en caso de producirse inconvenientes durante el proceso. En resumen, donde antes trabajaban 100 personas aproximadamente en una planta de proceso de un buque factoría, ahora son solamente 4 o 5 supervisando que todo funcione correctamente.

PLANTA DE REFRIGERACIÓN

Otro aspecto importante del NORDBORG es su planta frigorífica. Ésta consiste en dos plantas separadas, una de amoníaco (NH₃) y otra de dióxido de carbono (CO₂), cada una con una capacidad de 1000 KW. Al estar prohibidos en muchos países los refrigerantes tipo freón y alternativos y que asimismo serán prohibidos por la Comunidad Europea en un futuro próximo, se optó por los refrigerantes naturales que son favorables al medio ambiente, como lo son el amoníaco y el dióxido de carbono.

Las plantas frigoríficas funcionan como un sistema tipo cascada, que cuenta con dos etapas, una primaria y una secundaria de baja temperatura, que mantiene la temperatura del CO₂ en las bodegas de carga refrigerada a -50° C.

FUTURO

La construcción del NORDBORG ha sido uno de los mayores desafíos que ha enfrentado la Construcción Naval en Chile y, felizmente, este reto se llevó a cabo exitosamente poniendo en práctica todos los conocimientos y experiencia de quienes participaron en el proyecto, como fueron los Astillero ASMAR Talcahuano, la Sociedad de Clasificación DET NORSKE VERITAS y los contratistas de las diversas áreas, contribuyendo cada uno de ellos a lograr un producto que ha dejado plenamente satisfecho a los Armadores.

Este tipo de nave pesquera multifuncional es la tendencia al futuro de esta industria, ya que teniendo en cuenta que la pesca se encuentra cada vez a mas largas distancias, el poder pescar y procesar el producto completamente abordo, con el mínimo impacto en el medio ambiente, la hace sustentable y a un costo de operación muy eficiente.

Colaboración: Litoral Alex SPENCER Cooper



PAM "NORDBORG"

NOTA DEL EDITOR: El Litoral y cofrade, autor del presente artículo, es Inspector de Clase de la Sociedad de Clasificación DET NORSKE VERITAS y estuvo a cargo de la supervisión del proyecto "FAROE", desde su inicio hasta el zarpe del PAM NORDBORG a su puerto base de KLAKSVIK, ubicado en las Islas FAROE.

“CONDECORACIÓN AL MÉRITO DEL SENADO”

El 25 de Octubre, en dependencias de la Gobernación Marítima de Puerto AYSÉN, el Presidente del Senado Adolfo ZALDÍVAR Larraín impuso la “Condecoración al Mérito del Senado” en el grado de “Oficial”, decisión que el Senado de la República adoptó en forma unánime, al Gobernador Marítimo de AYSÉN, Capitán de Fragata LT Eduardo ENCINA Vega.

La condecoración fue impuesta en virtud del destacado accionar de la Autoridad Marítima durante las labores de búsqueda y rescate que se efectuaron en la zona a raíz del terremoto y posterior tsunami ocurrido en el fiordo de AYSÉN, el 21 de abril de 2007, que alcanzó 6,2 grados en la escala de Richter y que produjo una gran ola producida debido al desprendimiento y deslizamiento de tierra y rocas desde los cerros y laderas, que arrasó diversas áreas del fiordo de AYSÉN.

El accionar y apoyo oportuno de la Armada y en particular de la Autoridad Marítima, que desplazó tres unidades al área afectada, accionar basado en el Rol permanente de la Institución de apoyo a la comunidad en cualquier zona del País, significó, además, el despliegue de medios humanos y aeronavales, lo que permitió el rescate de más de 180 personas en peligro.

El Senador ZALDÍVAR, además de destacar la labor desarrollada por la Autoridad Marítima, agradeció la entrega del personal que participó en las tareas de rescate. La ceremonia contó con la presencia del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Sr. Edmundo GONZALEZ Robles, en representación del Comandante en Jefe de la Armada.

En agradecimiento al reconocimiento otorgado, el Gobernador Marítimo de AYSÉN, Capitán de Fragata LT Sr. Eduardo ENCINA Vega, pronunció el siguiente discurso:

Señor Presidente del Senado, Senador don Adolfo ZALDÍVAR Larraín y esposa.

Señor Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Vicealmirante don Edmundo GONZALEZ Robles.

Señores invitados especiales. Dotación de la Gobernación Marítima de AYSÉN

Recibo esta alta condecoración, con mucho orgullo y humildad, a nombre de mis Oficiales, Gente de Mar y Empleados a Contrata, que participaron durante muchos meses, en la emergencia vivida en AYSÉN, especialmente en el sector del fiordo, el día 21 de Abril de 2007.

Vivimos en esa oportunidad momentos difíciles, entregamos toda nuestra energía, experiencia, profesionalismo y dedicación, para rescatar a la mayor cantidad de

personas, que se encontraban realizando alguna actividad, en este singular escenario distante a 20 kilómetros del puerto de CHACABUCO. Fue así que, gracias a la elaboración de un plan de contingencia, diseñado dos meses antes y en conjunto con las empresas salmoneras, se logró la evacuación de 186 personas, permaneciendo lamentablemente aún, 10 desaparecidos.

Nuestro esfuerzo se concentró, en las tareas de búsqueda, de quienes no fueron ubicados. La Institución desplazó recursos humanos, unidades navales y aéreas, desde VALPARAISO, TALCAHUANO y PUERTO MONTT, desplegándose un gran dispositivo conjunto, con el Ejército, Fuerza Aérea, Carabineros, y la Policía de Investigaciones de Chile. Este despliegue que se materializó por casi 50 días, ha sido considerado como el más grande de la historia de Chile, no sólo por su duración, sino que por el importante número, de efectivos, y recursos empleados.

Señor Presidente del Senado, tenga usted la más completa convicción, que los marinos, que nos encontramos destinados en esta lejana y bella PATAGGONIA, ya sea abordado o en tierra, continuaremos cumpliendo la misión, de la mejor forma posible. Al igual que el año recién pasado estamos ciertos, que el desarrollo de esta región va en aumento cada día y que la actividad acuícola, principal artífice en este crecimiento, no esta exenta de los riesgos propios, que se pueden vislumbrar en el ámbito marítimo. Es por esto que el compromiso que renovamos hoy, junto a nuestro Director General, quien no ha querido estar ausente de esta emotiva ceremonia, se hace con la completa seguridad de que la Marina de Chile, es un pilar fundamental en la región de AYSÉN, no sólo para acudir prontamente a las emergencias que se producen, sino que para conectar los poblados isleños y apoyar a la comunidad cuando lo requiera.

Quisiera aprovechar esta instancia, para hacer un reconocimiento a mi dotación, Oficiales, Gente de Mar y Empleados a Contrata, ya que difícilmente sin ellos, los desafíos planteados, no se habrían cumplido. MUCHAS GRACIAS.



El Comandante ENCINA recibe condecoración y diploma entregados por el Senador SALDÍVAR

La Cofradía, en virtud del reconocimiento a la labor de la Autoridad Marítima y, en especial, al Capitán de Fragata Sr. Eduardo ENCINA V., envió, a nombre de todos los cofrades la siguiente carta de congratulación:

Valparaíso, 10 de Noviembre de 2008

*Sr.
Gobernador Marítimo de Aysén
Capitán de Fragata LT Don Eduardo ENCINA Vega.
Puerto Aysén*

Estimado Litoral:

Junto con hacerle llegar un afectuoso saludo a nombre del Directorio y litorales cofrades de nuestra organización "Hombres del Litoral", nos permitimos manifestarle nuestras más sinceras felicitaciones por la condecoración que recientemente le confirió el Senado de la República de Chile y que le fue impuesta por el Presidente de dicho poder del Estado, en solemne ceremonia que contó con la presencia del Sr. Director General y las principales autoridades regionales.

Es motivo de especial orgullo para nuestra cofradía, que uno de sus integrantes haya recibido este importante galardón, lo que no hace otra cosa que reconocer el profesionalismo de nuestros especialistas, hecho que quedó reflejado con la heroica actuación que le cupo a las dotaciones de la Gobernación Marítima, Capitanía de Puerto y unidades a flote subordinadas, las cuales, bajo el liderazgo de su Comandante, permitieron salvar la vida de más de un centenar de conciudadanos que resultaron afectados producto del terremoto y posterior tsunami, fenómenos ocurridos en Abril del año 2007.

Estimado Litoral Encina, al enterarnos del merecido homenaje de que fue objeto, nos sentimos partícipes de sus emociones, puesto que no es común que uno de los principales poderes del Estado, haga este tipo de reconocimientos, lo que nos llena de orgullo y ratifica lo acertado de la consigna "hombres bravos del litoral" a que hace referencia nuestro hermoso Himno.

Con el más merecido "Bravo Zulu", le reiteramos nuestro orgullo y nuestro más sincero reconocimiento y formulamos votos para que su actuar, sirva de ejemplo a las nuevas generaciones de Oficiales del Litoral.

Reciba un fuerte abrazo de cada uno de los Cofrades, y un afectuoso saludo a su distinguida familia.

Atentamente,

*Alberto M. Ponce Godoy
Litoral Secretario*

*Manuel Cofré Muñoz
Litoral Presidente*

¡EL DIABLO ESTA A BORDO....!

En la década de los sesenta, la Empresa Marítima del Estado (EMPRESMAR) operaba en la zona sur con una flota de cabotaje regional de cuatro antiguas y pequeñas naves, que cubrían los requerimientos de carga y pasajero entre PUERTO MONTT - su puerto base – y diferentes terminales marítimos tanto de CHILOÉ continental como insular, como de AYSÉN.

Estos buques eran conocidos como: el “TAITAO”, el AUSTRAL”, el “TRINIDAD” y el “DALCAHUE”; los que afines de esa misma década fueron reemplazados por cuatro también pequeñas motonaves construidas en Francia.

El relato que sigue a continuación se refiere a una particular y curiosa situación que ocurrió en dicha época y que, precisamente, coincidió con la recalada, permanencia y zarpe del “TRINIDAD” en el puerto de CASTRO.

Allí, cuando terminó la actividad de transferencia de carga y de pasajeros, como normalmente se hace, la comisión de despacho de naves se hizo presente a bordo para hacer los trámites reglamentarios de rigor y conceder la autorización para el zarpe hacia el próximo puerto, todo lo que fue hecho sin observaciones.

Fue entonces cuando el Oficial Ayudante de la Gobernación Marítima (como así se le nombraba en esos años), que permanecía en el muelle para verificar la correcta maniobra de desatraque y los tripulantes del “TRINIDAD” empezaron a largar amarras, llegó corriendo y muy alterado el Jefe de Cubierta local de EMPRESMAR pidiéndole que ordenara la suspensión del zarpe.

El joven oficial no entendió lo solicitado porque al parecer no existían motivos justificados para ello y prácticamente no le dio importancia a la petición; no obstante lo cual el nervioso Jefe de Cubierta se acercó al borde del muelle y mirando hacia el puente del buque que aún estaba cerca, empezó a gritar a viva voz: ¡ Capitán... Capitán... No se vaya todavía...! A lo que éste le contestó: ¡Qué pasa Barría... Dígame que pasa que está tan alarmado...!

Entonces fue cuando la respuesta del Jefe de Cubierta dejó atónitos a todos los tripulantes de la nave y asustados a los pasajeros que se encontraban viendo la maniobra:

¡Es que el Diablo está abordo....! gritó el Jefe de Cubierta.

Considerando que la gente de CHILOÉ es sumamente supersticiosa, cualquiera se hubiera tragado completamente el contenido de esta extraña frase, sin embargo, la verdad era

otra. Resulta que en la comisión de recepción y despacho de naves se había hecho presente Pedro DÍAZ, un funcionario de Aduanas a quien le apodaban el “Diablito” y que además de ser muy comunicativo, se caracterizaba por aprovechar los beneficios culinarios que siempre les ofrecían a bordo de los barcos regionales, como disfrutar de un buen bife a lo pobre y a veces, acompañado de una copa de vino.

El Capitán le ordenó al Primer Piloto que recorriera el buque para verificar la alarma del Jefe de Cubierta y le informara rápidamente lo que sucedía para no atrasar el zarpe hacia QUEILÉN.

Así, en unos pocos momentos, éste oficial encontró al aduanero instalado comiendo y bebiendo en la cámara de oficiales mientras conversaba con el Mayordomo, ante lo cual le señaló que el buque estaba zarpando y que debería desembarcarse a la brevedad, lo que DÍAZ cumplió de inmediato luego de agradecer la atención brindada y embarcándose en una lancha que lo llevó a tierra, en donde fue producto de críticas y bromas por su particular comportamiento.

Esta curiosa anécdota aún es recordada en los círculos marítimos portuarios de CASTRO, porque nunca se ha repetido nada igual en otro de nuestros puertos.

Colaboración: Litoral Juan BALMELLI U.



Vapor TRINIDAD

BIBLIOTECA TÉCNICA MARÍTIMA... UN MAR DE CONOCIMIENTO

Es sabido que el producto del servicio brindado por las bibliotecas es intangible, ya que la información no es tradicionalmente medida, pero sí efectiva en la toma de decisiones o como apoyo a una investigación, análisis y docencia; no obstante, este servicio puede ser traducido a través de herramientas bibliotecológicas, apoyadas en tecnologías de la información que optimizan su quehacer y operatividad.

Cada ente educativo y/u Organización en constante desarrollo debe contar con bases bibliográficas sólidas, idóneas que fundamenten su gestión, calidad e innovación.

El año 1987, específicamente el 01 de junio el Contralmirante Don Gustavo PFEIFER Niedbalski, Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, firma la resolución que da vida a la Biblioteca Litoral, dependiente de la División Personal e Instrucción; creada para ejercer un control sobre las publicaciones existentes en la Dirección General, Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto y otras dependencias, centralizando su administración. El 24 de junio de 1992, es transferida para mando administrativo al Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR).

En su concepción, la biblioteca cubría las inquietudes bibliográficas sostenidas por el Centro de Instrucción Marítima a nivel académico, la Escuela de Litoral y Faros y Personal DIRECTEMAR, ubicándose en dependencias de la actual Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.

El año 2000 bajo el Proyecto Torpederas, la Biblioteca es trasladada al centro del Recinto Punta Ángeles, dotándola de más espacio, nuevas secciones e incorporando nuevas tecnologías.

En un breve transcurso de tiempo la consolidada Biblioteca Técnica Marítima "BTM", amplió su campo de acción otorgando servicios a grupos heterogéneos de personas, proveniente de diversos ámbitos de la actividad marítima y educacional entre otros, que se comunicaban a distancia o recurrían a sus dependencia en busca de respuestas a sus necesidades que no podían ser satisfechas en centros tradicionales.

Efectivamente, la Biblioteca Técnica Marítima es una unidad de información especializada en el ámbito de los intereses marítimos, que provee de información técnica en esta área, a sus diversos usuarios; por consiguiente posee material bibliográfico competente, una estructura

adecuada, dividida en secciones como sala de lectura y terminales computacionales conectados a Internet (WIFI) que le permiten cumplir con esta finalidad.

Cinco mil títulos, conforman su colección, la que incluye Publicaciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Ediciones de la Organización Marítima Internacional, Trabajos Tesis de Oficiales Litorales y Memorias de Oficiales Mercantes y de Pesca (Capitán de Alta Mar, Ingeniero Jefe de Máquinas y Patrón de Pesca de Alta Mar 1ª Clase) entre otras, lo que le otorga el carácter de "*Biblioteca especializada*" dado su contenido.

Desde el año 2008 la Biblioteca Técnica Marítima, ha coordinado los ciclos de Conferencias CIMAR, donde hemos contado con la participación de destacados profesionales e diversas áreas, como el abogado Sr. Claudio BARROILHET quien expuso "Derecho del Seguro Marítimo", al Abogado Sr. Leslie TOMASELLO con "Responsabilidad Civil por Contaminación Marina"; al Abogado Sr. Diego SEPÉLVEDA con "El Sistema Portuario Nacional", El Ingeniero Sr. Andrew CAVE Cunningham, con "El Rol del P & I en los Accidentes Marítimos" y el Guarda Costa Canadiense Captain CCG Mr. Marc S. ROTHWELL con el tema "Navegación en el Ártico", en el marco del Curso Internacional de Operaciones en Aguas Antárticas.

El presente año la Biblioteca Técnica Marítima, ha continuado con sus actividades de extensión inaugurando el Ciclo de Conferencias CIMAR 2009, con la exposición de "Ice Management y los Desafíos del Cono Sur", dictada por el Ph.D. Technology Management Canadiense Sr. Scott TIFFIN, y próximamente contaremos con presencia del Decano de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Chile Dr. Raúl MORALES Segura, quien se referirá al Calentamiento Global, Cambio Climático y Contaminación Ambiental "

El escenario que se vislumbra es mantener el prestigio alcanzado en estos años, enriquecer su bibliografía, incorporar tecnologías nuevas a fin de brindar respuesta a los requerimientos de información, investigación, formación y capacitación del universo de usuarios que día tras día la consultan.

Colaboración: Biblion Theke



EMBARCACIONES MENORES

Estadísticamente, las naves menores son las que presentan un mayor número de accidentes, pudiendo establecerse que en los últimos 10 años ha ocurrido un total de 1.398 accidentes, con un promedio de casi 140 accidentes anuales ocasionados, principalmente, por fallas de máquinas (408), volcamientos (140), varamientos (111) y hundimiento (148). Asimismo, el mayor número de accidentes ocurre desde la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Valparaíso al sur.

Conforme a lo establecido en el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las naves y Litoral de la República, el Capitán de Puerto es la Autoridad Marítima encargada de velar por el cumplimiento de las Leyes y Reglamentos que tengan relación con las naves, sus tripulaciones, carga y pasajeros y con su seguridad.

Para cumplir lo anterior, el Capitán de Puerto debe mantener un registro y matricular las naves y artefactos navales menores, además de inspeccionarlas y otorgarles el Certificado de Navegabilidad correspondiente. Posteriormente, las naves y artefactos navales menores deben ser inspeccionados anualmente para comprobar su estado de conservación y de navegabilidad.

Por otra parte, el Reglamento para el equipo en los cargos de Navegación y Maniobras de las naves de la Marina Mercante Nacional y Especiales, establece normas generales respecto del equipamiento y exigencias que deben cumplir las naves. Asimismo, en el Reglamento de Radiocomunicaciones, señala el equipamiento que deben llevar las naves menores.

Las Directrices FAO/OIT/OMI para el proyecto, construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños, establecen normas para el proyecto, construcción y el equipo de las naves menores pesqueras, las que pueden hacerse extensibles y aplicables a las naves menores en general, con las excepciones y modificaciones que sean pertinentes considerando el tipo de nave, sea de carga, pasaje o pesquera.

Al respecto, se estimó necesario establecer normas comunes de seguridad para este tipo de naves y artefactos navales, basadas en las normas legales existentes, que sean exigibles y aplicables en todos los puertos, mares, ríos y lagos navegables de jurisdicción de la Autoridad Marítima, con el propósito de aunar criterios y facilitar la gestión de las Capitanías de Puerto y de los propios usuarios.

Para ello, se aprobó y puso en ejecución la Directiva O – 71/10 de 21 de Junio de 1999, que establece las exigencias de seguridad y otras, aplicables a las naves menores, en lo relativo

a Normas generales para construcción y matrícula; Normas sobre arqueo y estabilidad; Normas sobre habitabilidad de las naves menores de pasaje; Equipamiento de supervivencia, de navegación y maniobras; Equipamiento de radiocomunicaciones; Equipamiento contra incendio; Guía de Inspección (Inventario); Certificado de Matrícula; Normas generales y modelo de Resolución de Dotación Mínima de Seguridad y Modelo de Certificado de Navegabilidad

Para verificar y exigir el cumplimiento de estas normas, se creó la División de embarcaciones menores, dependiente del Servicio de Inspección Marítima de la Dirección de Operaciones Marítimas y las Subclines con base en las Capitanías de Puertos a lo largo de nuestro litoral, con el propósito de contribuir a la gestión fiscalizadora de la autoridad marítima local. Para ello se cuenta con un total de 43 inspectores de naves menores, en las tres áreas de fiscalización: cubierta, maquina y telecomunicaciones.

La tarea que efectúa este grupo de profesionales, es dirigida y auditada por el Servicio de Inspecciones Marítimas (S.I.M.), para lo cual se ha programado Seminarios, Cursos de Entrenamiento y Auditorías Internas, tarea que es monitoreada y ejecutada por oficiales de la organización, con el fin de entregar un servicio de excelencia a nuestros usuarios.

El total de inspecciones ejecutadas por las Subclines a la fecha es de 16.134 embarcaciones comerciales y deportivas de un total de 23.271 embarcaciones.



Tipo de dispositivo electrónico de comunicaciones

Por otra parte y con el objeto de minimizar los tiempos de búsqueda en aquellos casos de existencia de un siniestro, se están ejecutando pruebas de un dispositivo electrónico de comunicaciones tipo GPS, de bajo costo, que está asociado a un sistema de posicionamiento, el cual es rastreado por satélites de órbita baja (700 – 800 Km.), cuya particularidad es entregar

información de la nave, parte de su derrota, mensajería y, en caso de emergencia, un mensaje alertando a la Organización o a quien el usuario designe.

Lo anterior utilizando sistema de comunicación vía Internet. El alcance en áreas abiertas es de 1.000 millas náuticas y su tiempo de respuesta de 20 minutos. En aquellas zonas con mayor complejidad, como las del área de Puerto Montt al sur, el alcance es menor y su tiempo de respuesta se estima en una hora y su grado de exactitud es con un margen de error de 100 metros.

Todas esas pruebas están siendo dirigidas y monitoreadas por el Departamento de Telecomunicaciones Marítimas y Tecnologías de la Información (TECMAR), el Centro Coordinador de Rescate Marítimo (MRCC Chile) de la DIRSOMAR y la División de Pesca de la DIRINMAR y se estima contar muy pronto con este dispositivo, esperando que sea bien recibido por el personal que labora en el ámbito pesquero artesanal.

El poder contar con esta ayuda electrónica y que estará destinada al servicio de la actividad donde operan las naves menores, será de un gran aporte a la seguridad de éstas y un gran colaborador a la gestión de la Autoridad Marítima, especialmente al Centro Coordinador de Rescate Marítimo.

Colaboración: Litoral Hernán PAREDES Benavides.



DE SALMONES Y OTRAS ESPECIES

La PATAGONIA chilena es sin duda un lugar de desafíos, sorpresas, gente inolvidable, paisajes maravillosos y experiencias inigualables.

La Capitanía de Puerto de Lago General Carrera, está anclada en CHILE CHICO, en la ribera del lago que da su nombre a esta tan alejada y siempre presente repartición naval. Sin duda a quienes han tenido el privilegio de cumplir destinación en ella, nos une el haber compartido con compatriotas que a sus aspiraciones de vida, suman una forma de ser propia de todo hombre de la pampa: gente tranquila, confiada, generosa, buena para narrar historias, la mayoría acompañada de un buen mate o alrededor de un buen fuego que presagia un buen cordero o algún otro ejemplar terrestre o acuático.

A aquellos amantes de la pesca.....sencillamente un paraíso: salmones y truchas, todos en cantidades y tamaños sorprendentes, hacen de la pesca primero y del buen yantar después.....una experiencia imborrable.



Vista del Lago General Carrera

.....Corría diciembre del año 1990, el día si mal no recuerdo era domingo.....un sol radiante y ninguna brisa presente nos regalaba un lago que era un verdadero espejo, lo que aseguraba una navegación de placer junto a un grupo muy especial.....mi esposa, mis pequeños hijos y la esposa del Subcomisario de Carabineros conformaban mi dotación.

Adicionalmente una caña de pescar de marca (que obviamente no era mía), una frugal colación, las ganas enormes de recorrer los alrededores y disfrutar de las maravillas que teníamos a nuestro alrededor.

Emprendimos el recorrido por la costa sur del lago hacia el oeste de CHILE CHICO. Durante el trayecto les señalé que íbamos a ir a un sector donde se encuentra la denominada roca bruja, que en condiciones normales aflora algunos centímetros sobre el agua, pero que con algo de viento solo se deja ver de cerca.

De noche en las navegaciones, optábamos por mantener una distancia prudente ya que no habíamos podido señalarla adecuadamente. Para amenizar y justificar el motivo de la

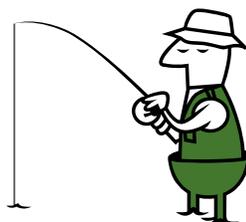
navegación, les confesé que en ese sector había tenido una pérdida significativa (en el mes de septiembre 1990).....y por eso la caña de pescar.

Una vez en el lugar, parecía que estábamos navegando en una piscina o una pecera, así de transparente el agua, se veía el fondo, la conformación del mismo, los alrededores.....y de pronto me dicen...."Allá está lo que se te perdió".....no podía creerlo.....brillaba, se veía claramente no era una ilusión.....así que puse un anzuelo que denominan terrible según me contaron.....un primer intento infructuoso, luego un segundo con igual resultado.....y al tercero.....¡¡la pesca milagrosa!!! Mi gran pesca "unos Ray-ban" adquiridos con el primer sueldo de subteniente y que hasta el día de hoy guardo de recuerdo.

Después de ello, me di el tiempo para medir la profundidad, dejando que la plomada quedara tocando el fondo.....y luego recogiendo la lienza para medirla.....casi 12 metros!! y se veía increíble.

Sin duda esa pesca no me permitió ni un salmón ahumado, ni a la plancha, ni cebiche ni nada, tampoco para la foto ni para el record.....ni siquiera para competir con la tradicional historia de poca veracidad de quienes han hecho de la pesca su afición. Sólo ha sido la mejor pesca de mi vida usando esos implementos.....y, además, ¡¡ tengo testigos!!

Colaboración: Cofrade "WIRO"



TERMINAL GNL DE QUINTERO

Chile ha debido enfrentar en los últimos años, el problema de la demanda de energía eléctrica siempre creciente, la que es afectada por falta o estrechez de suministro eléctrico disponible, situación que ha incidido en su progreso y crecimiento económico. Es por ello que se ha estimado necesario contar con una matriz energética diversificada y sustentable en el tiempo, la que permitirá solucionar esa gran limitante y dar seguridad a su desarrollo como País.

Las principales fuentes de abastecimiento de energía eléctrica, se han basado en centrales hidroeléctricas, las que dependen del abastecimiento oportuno de agua, que es un elemento no controlable por depender de la situación pluviométrica y, en centrales termoeléctricas, abastecida por petróleo o sus derivados, en especial el petróleo diesel o el gas natural, siendo este último de menor costo y menos contaminante.

Es por ello que, para lograr una matriz diversificada, más segura y sustentable, se están construyendo o proyectando nuevas centrales a carbón, diesel, gas o hidroeléctricas como el proyecto HIDROAYSÉN, lo que, en el futuro, solucionaría en parte las necesidades siempre crecientes de energía eléctrica.

Por lo señalado, además, el año 1997 y como parte de una salida al problema, se obtuvo Gas Natural desde Argentina, el que por sus características no contaminantes y bajo precio, fue la solución a la demanda existente para abastecer a las centrales termoeléctricas. Sin embargo, con el paso del tiempo, los problemas internos de abastecimiento en la propia Argentina, hicieron que, a su vez, la provisión de gas se hiciera intermitente y, en ocasiones, prácticamente nula, convirtiéndose en una fuente de abastecimiento poco confiable y además, con un costo cada vez mayor.

Es por ello y para no depender de una sola fuente de abastecimiento de gas natural, se determinó la necesidad de reemplazar el gas proveniente de Argentina, por otras fuentes independientes y confiables, existentes en otros países, ampliando así las fuentes de suministro.

Para lograr lo anterior, que significaba transportar el gas por vía marítima desde puertos ubicados a largas distancias, se decidió desarrollar el proyecto de un Terminal de Gas Natural (GNL), cuyo estudio fue iniciado por la Empresa Nacional de Petróleo (ENAP), la que una vez tramitado y aprobada su factibilidad, convocó a otras empresas a sumarse al proyecto, formándose, en Marzo del 2007, la empresa GNL Quintero, en la que participan, ENAP, METROGAS S. A. y ENDESA, iniciándose a contar de esa fecha la construcción del Terminal en el

Puerto de Quintero para la recepción y regasificación del GNL, lugar que contaba las cualidades naturales y técnicas exigidas, además de la cercanía a los consumidores.

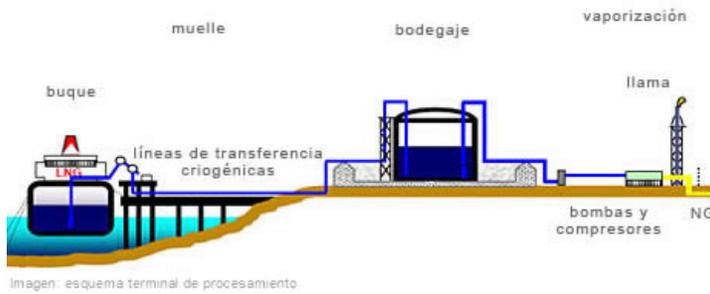
Iniciada la construcción, se buscó un proveedor internacional de gas, que fuera confiable y con mucha experiencia, recayendo esta selección en la empresa británica "BG GROUP", empresa que también pasó a ser socia de la empresa GNL Quintero, la que proveerá de gas desde su propia producción o desde otras fuentes o países, tales como Trinidad y Tobago, Egipto, Nigeria y otros. El transporte del gas en grandes volúmenes, por buques, es factible, al enfriar el gas a temperaturas de a lo menos -160° C., temperatura a la cual el gas se licua y reduce su volumen en 600 veces.

El Terminal, fue construido con los más altos estándares de seguridad y calidad, y durante su funcionamiento debe cumplir las exigencias de control y seguridad dispuestas por la Autoridad Marítima y las establecidas en el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código ISPS). El Terminal está constituido por un muelle de 1.850 mts. de largo que podrá recibir buques con capacidad entre 120.000 a 180.000 m³, un terminal de recepción, tres estanques de almacenamiento y la planta de regasificación que podrá procesar 10 millones de m³ de gas por día, lo que permitirá abastecer la demanda a la zona central del país y, una vez en pleno funcionamiento, permitirá asegurar ese abastecimiento y no depender del gas proveniente desde Argentina.

El gas natural es una mezcla de gases que están asociados a los yacimientos de petróleo o carbón y está compuesto principalmente por metano. El gas se extrae del yacimiento y se envía a una planta procesadora, donde se extraen las impurezas, se licua a temperaturas bajo los -160° C. y almacena para su posterior transporte.

Debe considerarse también que el Gas Natural Licuado, es un gas no se enciende fácilmente ni tiene riesgo de explotar en lugares abiertos, además es inodoro, incoloro y no contaminante y, en el caso de derramarse, se evapora sin dejar residuos. Su riesgo mayor es su baja temperatura y combustibilidad.

El proceso de abastecimiento de gas natural licuado por vía marítima, se ha desarrollado ya por más de 40 años, durante los cuales se ha producido, licuado, transportado, almacenado, regasificado y distribuido el gas, sin accidentes graves, lográndose esto, por las rigurosas medidas de seguridad aplicables internacionalmente a todo el proceso señalado. Asimismo, la Capitanía de Puerto de Quintero tendrá la responsabilidad de velar por la seguridad de todas las faenas que se realicen desde la recalada de los buques, su atraque, descarga y zarpe, para lo que su personal, incluidos los Prácticos de Puerto, se ha preparado y especializado en este tipo de operaciones.



El diagrama muestra el proceso de recepción, transferencia y almacenaje del gas natural

El transporte vía marítima del gas, se realiza en buques metaneros, con capacidad desde 80.000 hasta 260.000 m³, de doble casco, de esloras hasta de 350 mts y manga hasta 55 mts. El buque cuenta con medidas de seguridad, tanto para su construcción como para el transporte del gas licuado a granel, que permiten detectar emanaciones o derrames de gas, aumentos de temperatura y fuego, medidas basadas en el “Código Internacional para la Construcción y el Equipo de los Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG)”.

Los estanques de transporte del gas están separados a lo menos dos metros del casco del buque, lo que brinda seguridad en caso de una colisión o hundimiento que afecte al casco y están contruidos para resistir las temperaturas de -160° C. del gas transportado.

El buque que transporte el gas natural licuado a su recalada y atraque al muelle del Terminal en el puerto de Quintero, iniciará el proceso de descarga mediante mangas especiales que son enfriadas a la temperatura del gas recibido. Desde las mangas el gas es conducido mediante bombeo a los estanques de almacenamiento. El tiempo de descarga es de 10 a 12 hrs.

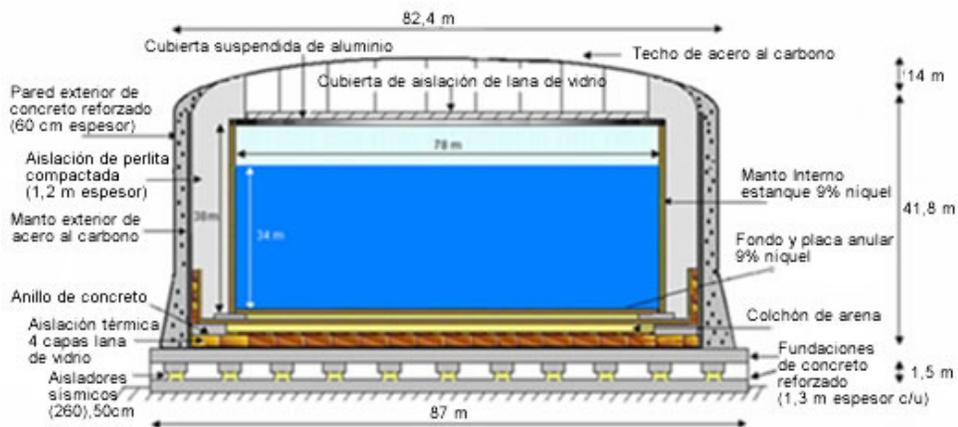


Imagen: corte a estanco doble de GNL.

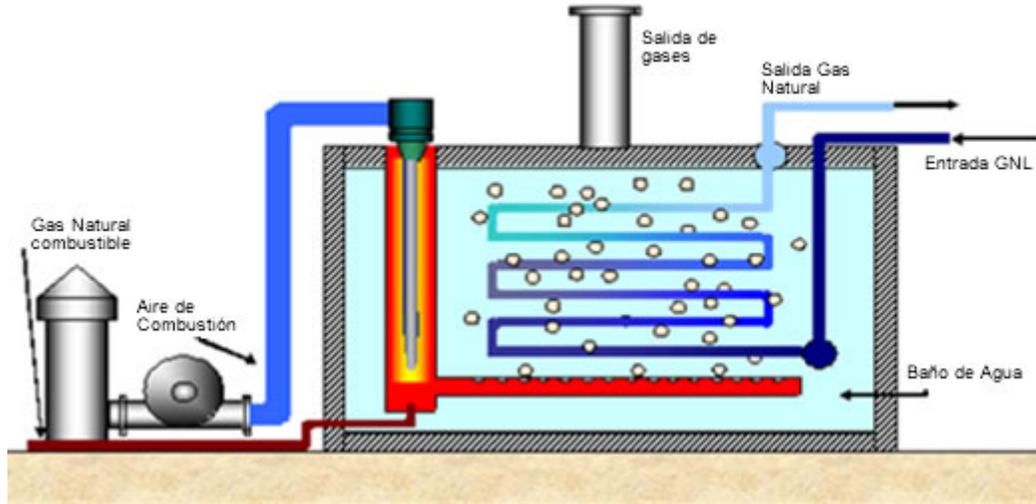
Vista en corte de un estanco de Gas Natural Licuado

El Terminal tendrá tres estanques, diseñados y contruidos bajo estrictos parámetros de seguridad, cada uno con doble sistema de compartimentaje, uno de acero níquel y aluminio y otro de concreto, los que podrán resistir la baja temperatura del gas (-160° C.), cualquier

filtración y grandes sismos. Además contarán con un completo sistema de seguridad, que incluye entre otros, alarmas de nivel y cierres de emergencia.

Una vez almacenado el Gas, para su entrega a los usuarios, debe ser regasificado para convertirlo a estado gaseoso, lo que se realiza en la planta de regasificación, mediante los vaporizadores que aumentan la temperatura del gas, enviándose posteriormente, a la temperatura y presión adecuada a los gasoductos para su transporte a los destinatarios.

Imagen: vaporizador de combustión sumergida (SCV)



Planta de regasificación

La construcción del Terminal de Gas Natural Licuado en Quintero, ya está en las etapas finales de terminación, pasando a ser Chile el primer país de Latinoamérica y el N° 18 del mundo en contar con un Terminal de regasificación de GNL.

Para dar inicio al proceso de recepción y procesamiento del gas, con fecha 8 de Junio de 2009, zarpó desde Trinidad y Tobago, el primer buque que abastecerá de gas al Terminal de Quintero. El buque es el buque metanero "METHANE JANE ELIZABETH", de 283 mts. de eslora, con capacidad para 145.000 m³ de gas, los que han sido proveídos por BG Group, navegando por el océano Atlántico hasta el Estrecho de Magallanes.

Buque Metanero
"METHANE JANE ELIZABETH"



Posteriormente, el buque ingresó el miércoles 24 de junio a aguas territoriales chilenas, vía Estrecho de Magallanes, con buenas condiciones de mar y apoyado por una patrullera de la Armada de Chile y por el remolcador "Laredo", con destino a la planta de GLP de Quintero, en la Región de Valparaíso.

Considerando el gran tonelaje y eslora del buque, la Gobernación Marítima de Punta Arenas realizó un importante operativo de apoyo, que permitió a la nave realizar una navegación segura, participando en esa tarea la patrullera de la Armada "Punta Arenas", la cual escoltó al buque durante su tránsito por el Estrecho de Magallanes, la Radio Estación Marítima de Magallanes (CBM) y las diferentes Estaciones de Control de Tráfico Marítimo dependientes de la citada Gobernación Marítima, las que emitieron señales de seguridad mientras navegaba en esa zona.



Además, se dispuso un sobrevuelo de una aeronave dependiente de la Fuerza Aeronaval N° 2 de la Armada de Chile, la que verificó la seguridad de la ruta desde el aire, manteniendo un permanente contacto con la nave.

El buque "METHANE JANE ELIZABETH" navegando por el Estrecho de Magallanes

Luego de su navegación desde el Estrecho de Magallanes, el día 29 de Junio recaló al puerto de Quintero el "METHANE JANE ELIZABETH", transportando la primera carga de gas natural licuado para el Terminal de Quintero. El buque permanecerá en el Terminal de GNL por un tiempo aproximado de 45 a 60 días, mientras dura el período de pruebas y marcha blanca del Terminal.

Los siguientes buques metaneros arribarán a Quintero cada dos o tres semanas, iniciándose de esta forma el abastecimiento de gas en forma segura e independiente y con un costo menor al gas provisto desde Argentina.

Colaboración: Litoral Ramón VELASQUEZ Díaz

NOTA: El presente artículo, fue elaborado en base a antecedentes, diagramas y fotos extraídos desde Internet, principalmente desde la página WEB de GNL Quintero y de artículos publicados por la prensa.

PRONÓSTICO DE OLAS UN INTENTO



Las olas, una vez generadas por temporales, se desplazan libremente por la superficie del océano hasta tocar una costa donde pierden su energía. En la medida que se alejan de la zona de generación se van dispersando. Esto se refiere a que aquellas de mayor periodo y por lo tanto de mayor longitud avanzan más rápido. Al mismo tiempo se van suavizando adquiriendo formas más sinusoidales.

Esto se puede observar en las costas y en especial en las playas y serán más regulares y hermosas dependiendo de la lejanía de la zona de generación. En Chile llamamos “bravezas” a estas olas cuando son de gran tamaño.

El hecho de que las olas, una vez generadas, se desplacen libremente por el océano no era ninguna novedad, sin embargo existía entre los oceanógrafos a fines de la década de 1950 y principios de la de los 60 una interesante controversia. Algunos opinaban que la dirección de las olas, en especial al cambiar de un hemisferio al otro, serían afectadas por el efecto o fuerza de Coriolis y otros que esta no modificaría en nada su dirección. Si bien Coriolis, consecuencia de la rotación de la Tierra, no es en realidad una fuerza actúa como tal sobre fluidos en movimiento, particularmente sobre la atmósfera y los océanos. En el hemisferio sur desvía el movimiento hacia la izquierda y en el del norte, hacia la derecha.

Para comprobar si las direcciones de las olas eran o no afectadas por esta fuerza, tanto en su desplazamiento por el océano y en forma muy especial al cruzar el ecuador, se programó un experimento a gran escala. Éste consistió en la instalación de medidores de olas (especialmente diseñados para este experimento en el Instituto SCRIPPS de Oceanografía de la Universidad de California) en: Nueva Zelanda, Tahití, isla Christmas, Hawai y en la costa de Alaska. Adicionalmente se contó con un buque situado al sur de Nueva Zelanda, en las proximidades de la Antártica, y con el FLIP, en el golfo de Alaska. La instalación en la isla

Christmas era muy importante para este experimento ya que al estar ubicada al norte del ecuador podía dar una indicación o comprobación del posible efecto de la fuerza de Coriolis sobre un cambio de dirección de las olas al cruzar de un hemisferio al otro.



El FLIP es un artefacto de 108 m de eslora, también diseñado en SCRIPPS, que llegado al punto de observación cambia de su posición horizontal de remolque a una vertical. Su diseño le da gran estabilidad y es muy poco afectado por el oleaje.

Así pues, instalados los instrumentos de medición en los lugares indicados, se esperó que ocurriera un temporal. En su oportunidad el buque estacionado en el océano Austral informó que estaba ocurriendo uno y que se había generado un gran oleaje, poniendo en alerta a la red de observadores y expectante a los oceanógrafos participantes del proyecto.

A su debido tiempo se fueron registrando las olas en cada punto de observación comprobándose que no se producían cambios de dirección ni siquiera al cruzar del hemisferio sur al del norte, lo que indicó que la fuerza de Coriolis no afecta la dirección de las olas. Se observó también que perdían muy poca fuerza en su largo peregrinaje por el Pacífico y que ésta sólo se disipó al chocar contra la costa de Alaska.

Basado en este hecho y en informaciones de bravesas registradas en isla de Pascua y aquí en Valparaíso y Viña del Mar, pensé en la posibilidad de pronosticar, aunque fuera en forma burda, la ocurrencia de fuertes oleajes en esta región.

Para diseñar algún tipo de pronóstico tomé contacto, por allá por el año 1968, con el Capitán de Puerto de isla de Pascua, Teniente 1º Guillermo Blanco Baeza. Le pedí que me informara cada vez que se registraran fuertes oleajes en la isla para, en forma rudimentaria, pronosticar la ocurrencia de bravesas en la región de Valparaíso pues había observado que éstas afectaban primero la isla y después de un intervalo de varias horas, entre 24 a 36, las costas de Valparaíso.

En una oportunidad en que recibí un mensaje del Teniente Blanco informándome que la isla estaba siendo azotada por una fuerte braveza me atreví a hacer público un pronóstico de oleaje para la región de Valparaíso. La duda era fijar una hora para la llegada de las olas.

Finalmente decidí pronosticar la llegada del oleaje para la tarde del día siguiente, calculando unas 30 horas. Mirando al pasado tal vez no debería haberlo hecho público pues el pronóstico fue informado por la prensa. Debería haberlo mantenido internamente en la Armada y caletas pesqueras puesto que aun era experimental. Pero ante la seguridad de que el oleaje llegaría no tuve reparos en hacerlo público.

En la tarde del día siguiente, estoy casi seguro que fue un martes, fui acompañado por mi esposa a la desembocadura del estero Marga Marga, específicamente al lado del Cap Ducal, para esperar la llegada de las primeras olas. Pero no sucedía nada especial, sólo un suave oleaje. Al formarse ocasionalmente algunas olas más grandes me nacía la esperanza que eran las primeras de las pronosticadas, pero pronto decaían y volvía el oleaje suave.

Después de un largo rato de espera y considerando que se estaba haciendo tarde regresamos a casa. Sin embargo yo insistía que la braveza tenía que llegar pues una vez creadas las olas éstas no se detenían hasta chocar con la costa y perder su energía y que su arribo ocurriría durante la noche. Al día siguiente la mar seguía igual de calma.

Entre otras cosas ese día me sentí "honrado" con una caricatura de Lukas (Renzo Pecchenino) en la cual se veían dos marinos en una embarcación en plena mar que comentaban que nunca la mar había estado tan calma como en ese momento.

El Director del entonces Instituto Hidrográfico de la Armada, actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), hizo alusión al tema indicando que mi pronóstico había causado preocupación y alarma y que en el futuro me abstudiese de hacer nuevos intentos o los hiciera en forma reservada. Sin embargo yo insistía que la braveza llegaría y que sólo había apreciado mal el tiempo de demora y que no tardaría en llegar.

En la tarde de dicho día fui recompensado plenamente ya que la braveza llegó y azotó con furia la costa. Había errado en unas 20 horas, lo que después de todo no estaba, en mi concepto, tan mal. En la práctica habían pasado alrededor de 48 horas entre el registro del oleaje en Pascua y su arribo a Valparaíso.

Miembros del sindicato de pescadores artesanales, a los cuales les había avisado directamente, me agradecieron la información ya que basada en ella habían tomado precauciones y habían alejado sus botes y otros elementos de las playas y no habían salido a pescar. Esa fue una gran satisfacción ya que desde mis tiempos como oficial del Litoral había tenido preocupación por ellos dado los riesgos que corren en su trabajo. En varias oportunidades posteriores les di aviso directamente tan pronto recibía información de la Capitanía de Puerto de isla de Pascua.

El problema de fijar un tiempo de arribo del oleaje era muy complicado al no conocer la ubicación geográfica en que se estaban desarrollando los temporales, por lo que había ocasiones en que la diferencia de tiempo entre Pascua y Valparaíso era mucho más corto. Esto seguramente se debía a que la zona de generación de las olas estaba ubicada hacia el sur y más cerca del continente por lo que el oleaje alcanzaba ambas regiones casi simultáneamente.

En cambio si las olas llegaban en tiempo diferido podrían haber sido generadas en zonas alejadas hacia el suroeste como, por ejemplo, en las cercanías de Nueva Zelanda. Pero de que las olas una vez generadas llegaban, llegaban.

Algún tiempo después recibimos comunicación que el Servicio Meteorológico de la Armada iniciaría un programa de pronóstico de olas. Sin embargo pasó bastante tiempo antes que ello se hiciera realidad ya que en aquella época era una tarea muy difícil, pues si bien contaban con las imágenes de los satélites meteorológicos, que entregaban información bastante útil para los pronósticos del tiempo, no era lo mismo para determinar las condiciones a nivel del mar.

Hoy día, aproximadamente 40 años después, las cosas han cambiado mucho y contamos con satélites equipados con instrumentos capaces de medir olas de unos pocos centímetros de altura, velocidad de los vientos, altura del nivel del mar y otros muchos parámetros con los que ni soñábamos que fueran posibles en aquellos tiempos en que solo disponíamos de temperaturas superficiales aproximadas del mar.

Hemos avanzado mucho en los pronósticos meteorológicos, no tanto en los oceánicos, por lo que aun hay un largo camino que recorrer pero para el cual contamos cada día con nuevos adelantos y técnicas. ¿Cómo irá a ser en 40 años más?

Colaboración: Cofrade Hellmuth SIEVERS Czischke



DISCURSO DEL VICEALMIRANTE SR. E. GONZALEZ R. EN CEREMONIA DE ENTREGA DE MANDO DE LA D. G. T. M. Y M. M.

Ante el ineludible deber de finalizar mi tarea como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, concurren a mi mente dos fuertes inspiraciones: exponer algunos de los avances alcanzados en mi gestión y expresar mi reconocimiento a quienes forman el capital humano de este Servicio de la Armada de Chile, sin cuyos méritos de talento, deber y abnegación, tales obras no podrían haberse ejecutado.

Buscando el justo equilibrio entre la objetividad y el sentimiento, ambos relevantes, debo señalar que estoy dejando atrás un período de experiencias inéditas, que enriquecieron mi acervo de marino y de ser humano.

Aunque mis cargos anteriores estuvieron marcados por el Poder Naval y la Educación, no ignoraba la trascendencia vital del ámbito marítimo en el desarrollo de Chile, ya que por geografía, historia, realidad y futuro, nuestro país depende plenamente del mar y de su entorno.

Siendo la primera aproximación al tema mis tres años como Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval en Punta Arenas, fue en esta Dirección General donde finalmente comprendí a cabalidad la impresionante dimensión nacional e internacional de las responsabilidades que nuestra Institución, por medio de DIRECTEMAR, asume en protección y fomento de los Intereses Marítimos de Chile.

La historia de la Autoridad Marítima, se inicia con simples tareas de ordenamiento marítimo y portuario, necesarias para ejercer la libertad de comercio, implantada en 1811 por la Junta de Gobierno de la época, en los inicios de la Patria como Nación Independiente.

Hoy, dos siglos después, todo cuanto sucede en el territorio marítimo chileno, medio acuático y borde costero, se relaciona con DIRECTEMAR, organización que por mandato de la ley, ejerce la Autoridad Marítima Superior del Estado.

En dicha calidad, DIRECTEMAR participa activamente en la Organización Marítima Internacional, OMI; en la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de América Latina, ROCRAM; en el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, APEC; en la Comisión Permanente del Pacífico Sur, CPPS; en la Asociación Internacional de Autoridades de Señalización Marítima, IALA; en diferentes Memorandos de Entendimiento y en todos los organismos integrados por autoridades marítimas sectoriales o mundiales.

Esto es DIRECTEMAR, que con la Visión de “Ser un Servicio Público Marítimo de Excelencia”, he tratado de conducir con prudencia, colocando en ella toda mi energía y esfuerzo para preservar y, en lo posible, mejorar su capacidad de gestión y de aporte inteligente al desarrollo marítimo de Chile.

Sabiendo que muchas cosas quedarán fuera de este recuento, dada la diversidad de funciones que este Servicio realiza, haré una breve reseña de mis 18 meses de gestión:

En el plano del material e infraestructura y de acuerdo con la planificación institucional, se cuantificó la renovación, modernización, distribución y tipo de unidades a flote, aéreas y terrestres que requiere el Servicio del Litoral hasta el año 2020, plasmándolo en el próximo Plan Pacífico.

En ese contexto, destacan entre otros, los nuevos edificios para la Gobernación Marítima de Iquique y de la Antártica Chilena; el Patrullero de Zona Marítima “Piloto Pardo” y en breve el “Comandante Toro”; y los cuatro últimos helicópteros Dauphin para operaciones de salvamento, que portarán a los Nadadores de Rescate, actualmente en entrenamiento, integrando un Equipo de Trabajo de alta efectividad en todo tipo de emergencias; amén de la implementación de lanchas de respuesta rápida, “arcángel” y “defender”, en casi todas las Capitanías de Puerto del país.

En el marco del Convenio Internacional para Salvaguardar la Vida Humana en el Mar, SOLAS, se estableció la obligatoriedad de que las naves cuenten con un dispositivo satelital, que les permita reportar su posicionamiento a larga distancia, conocido por la sigla en inglés LRIT.

Nuestro país asumió de inmediato este compromiso, creando el Centro de Datos Chile, instalación que da efectividad al control de naves, mediante equipos de compleja tecnología operados por un staff de primer nivel, cuyo profesionalismo y rango de conocimientos otorga confiabilidad a sus informes.

Me complace informar que naciones como México, Colombia, Venezuela y otras, están interesadas en que nuestro Centro de Datos Chile, les proporcione los servicios que requieren sus respectivos compromisos con la OMI.

Asimismo, el 1º de Junio pasado, dentro del Marco del Décimo Foro de Jefes de Agencias de Seguridad Marítima del Asia-Pacífico, se firmó un convenio para la “Coordinación de los Servicios de Búsqueda y Salvamento Marítimo” entre los centros coordinadores de Chile y de Nueva Zelanda, pasando de esta forma a controlar efectivamente casi todo el Pacífico Sur.

Los espacios marítimos bajo responsabilidad de ambas naciones son complementarios y cubren una gran porción de éste, el más grande de los Océanos, por lo que este convenio otorga mayor eficacia al compromiso internacional de la protección de la vida humana en el mar y ratifica a Chile como primer actor en este ámbito.

Pero esto no sólo se aplica a las grandes naves. Actualmente los Pescadores Artesanales de nuestro país están faenando cada vez más lejos de costa, aumentando los riesgos de siniestros, de modo tal que, en los años recientes se ha generado un promedio anual de 120 alertas, y hemos debido lamentar un promedio de 14 fallecidos o desaparecidos cada año.

Buscando una solución eficiente, se firmó un Convenio de Cooperación Técnica con el Fondo de Fomento de la Pesca Artesanal, para entregar asistencia gratuita a los pescadores, en la selección y manejo de un equipo de comunicación satelital, que opera manual o automáticamente, y que permite pedir ayuda ante un siniestro o la simple conexión con su caleta o familia, lo que nos satisface plenamente, pues consolida una relación histórica entre ellos y la Autoridad Marítima de la Armada de Chile.

Velando por la actualización y perfeccionamiento de las normas vigentes, se ha trabajado un proyecto modificadorio del Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, para hacerlo más operativo y concordante con las exigencias internacionales, más conocido como el Decreto Supremo N° 90.

En efecto, las innovaciones, ya listas y concensuadas con los diferentes actores, facilitan el embarco, la obtención de títulos superiores y brindan una mayor expedición para conformar las dotaciones mínimas de seguridad de las naves de bandera chilena. Los aportes de empresarios navieros, colegios profesionales y sindicatos vinculados a Oficiales y Tripulantes, fueron realmente valiosos y merecen mi sincero agradecimiento.

El Servicio de Pilotaje fue objeto de una revisión de las normas que lo rigen, para adecuarlas a las demandas del presente. En conjunto con la Asociación de Prácticos Autorizados de Canales (APAC), se introdujeron modificaciones al proceso de designación de prácticos, a fin de racionalizar esas comisiones para aprovechar mejor las experiencias personales, en directa relación con las características de las naves que surcan nuestros canales.

Las múltiples, complejas y variadas funciones de esta Dirección General, generan una demanda sostenida de trabajo eficiente, lo cual me llevó a buscar, en el intrincado mundo de la administración, la fórmula conducente al logro de resultados óptimos, mediante procesos de mejoramiento continuo, contemplados en las Normas de Calidad.

Ello exige un "alineamiento estratégico" de toda la Organización en procura de objetivos y metas, a través de un severo compromiso, de valores compartidos, de una leal participación en la toma de decisiones, en los procesos internos y en el servicio orientado a los usuarios.

Para disponer de un sistema integral de "indicadores de gestión", esta Dirección General adoptó el "Balanced Score Card" o Cuadro de Mando Integral, herramienta de gestión que habrá de contribuir a la observación y evaluación de los cambios que vayan requiriéndose para alcanzar la visión de "Ser un Servicio Público Marítimo de Excelencia".

Este Cuadro de Mando Integral está en sus etapas finales y me complace comunicar a mi distinguido sucesor que no tengo dudas de su utilidad en la conducción de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

No puedo dejar de mencionar, que al asumir el Mando de esta Dirección General, me hice el firme propósito de conocer a cada integrante del Servicio, en sus respectivas jurisdicciones y puestos de trabajo, desde Arica a la Antártica y desde Aysén hasta Isla de Pascua. Pude comprobar, personalmente, el profesionalismo, pro actividad, probidad y espíritu de cuerpo con que asumen y desarrollan sus respectivas tareas, involucrando en ellas incluso a su grupo familiar, especialmente en aquellos lugares aislados del país.

Debo dejar constancia, con estricto sentido de justicia, que los Oficiales y Gente de Mar del Servicio del Litoral, como asimismo los Empleados Civiles y a Contrata que prestan servicios en esta Organización, me han demostrado un dominio total de variadas materias, normas legales, documentos, datos y referencias afines, rango de preparación que les ha permitido afrontar con éxito las altas exigencias que demanda este Servicio.

En resumen, me llevo una excelente impresión de esta Autoridad Marítima y de sus integrantes. Ella es la representación cabal del ejercicio del "poder" de que dispone toda Autoridad, aplicado con estricto apego al saber, a la rectitud y al espíritu de servicio.

Quiero dejar también expresa constancia de mi sincero agradecimiento al Sr. Comandante en Jefe de la Armada e Interventor de esta Entrega de Mando, Almirante Don Rodolfo CODINA Díaz, por confiar en mí para liderar este Servicio, así como por su apoyo y estímulo, sólidos soportes para cumplir las múltiples funciones que competen a esta organización. A UD. y familia, mi Almirante y amigo, sólo puedo desearle lo mejor en el futuro que le depara su larga vida.

Asimismo, y de manera muy particular agradecer a mi DIRSOMAR, Contralmirante LT Sr. Juan Pablo HEUSSER, por su infinita lealtad, sabios consejos y extremo profesionalismo; a mi

Subdirector Capitán de Navío Sr. Cristián DAVANZO, por sus constantes desvelos por hacer funcionar y coordinar el eficiente quehacer de esta Dirección General, amén de soportarme una vez más durante su carrera como su superior directo; a mi DIRINMAR, Capitán de Navío LT Sr. Ricardo BOKE, por su tesón, franqueza, lealtad y perseverancia en un área particularmente difícil y compleja como lo son los Intereses Marítimos y Control de la Contaminación Marina; a mi Jefe de Departamento de Asuntos Internacionales, Capitán de Navío LT Sr. Iván VALENZUELA, por su capacidad de trabajo, organización y habilidad en el relacionamiento internacional de esta Organización, de suyo complejo y necesario; a mi Jefe del Departamento de Planes, Capitán de Navío Sr. Ernesto GOMEZ, por permitirme mirar el futuro marítimo de este Servicio con claridad y plasmarlo en planes concretos y orientadores; en fin a todos los Oficiales que apoyaron mi gestión de mando.

Estimado Sr. Contralmirante don Enrique LARRAÑAGA Martín, cumpla con hacerle entrega del cargo de Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vector Marítimo de la Armada de Chile, organización naval de dignísima trayectoria, integrada por Hombres y Mujeres de comprobada capacidad y entrega.

Reciba mi más cordial felicitación y mi confianza plena de que este cargo le brindará una nueva oportunidad para demostrar los méritos que jalonan su brillante carrera en la Armada de Chile.

Hombres y Mujeres del Servicio del Litoral: Les presento a su Director General, Contralmirante Sr. Enrique Larrañaga Martín. Trabajen bajo su Mando con el compromiso, profesionalismo y lealtad que los caracteriza, para facilitar y hacer expedita su gestión, de la misma forma que lo hicieron conmigo, con absoluta confianza en Dios y teniendo como únicas metas en el horizonte el prestigio de la Armada de Chile y el Desarrollo Marítimo de Nuestra Patria. Gracias por haberme permitido conocerlos a cabalidad.

VIENTO A UN LARGO, SUERTE Y HASTA SIEMPRE.



C. J. A. Almirante Sr. R. CODINA D., Vicealmirante Sr. E. GONZALEZ R. y Contralmirante Sr. E. LARRAÑAGA M. durante ceremonia de cambio de mando de la DIRECTEMAR, realizada el día 15 de Junio de 2009, en las dependencias de las Direcciones Técnicas en Playa Ancha.

RECUERDOS DEL PASADO

1.- Introducción:

En mi afán de poder hacer un aporte a las actividades de la Cofradía – organización a la que le tengo un muy especial afecto – me he dado vueltas tratando de buscar algún tema que sea de interés general y que no vaya a resultar en conflicto de intereses u opiniones que vayan en desmedro de la camaradería y las buenas relaciones, o que resulte en extremo aburrido y que ningún lector se tome el tiempo necesario para leerlo.

En esta búsqueda de temas encontré algunas anécdotas interesantes que paso a relatar a continuación.

Buena suerte.

2.- Punta Arenas:

Estando de dotación de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, siendo aún Teniente 2° LT, recuerdo algunas experiencias con los Marineros SMO que formaban parte de esa gloriosa dotación.

Una vez el SO LT Mn Gómez, reconocido cariñosamente como el pelao Gómez, me comentó que estando en faena con los SMO, le ordenó al Marinero Argel que trajera las botellas a la camioneta con el propósito de ir a llenarlas de gas, actividad típica de una Gobernación Marítima antigua que no estaba conectada al gas de tubería.

Pero, ¡OH! sorpresa del SO cuando ve al Marinero caminando muy pausadamente con una botella de Coca Cola en la mano, el SO le pregunta – entre molesto y divertido para sus adentros –

- Argel, ¿que haces con esa botella?
- es la que UD. me ordenó embarcar mi SO
- no h..., si son las botellas de gas las que hay que subir a la camioneta!

En esa época, antes de que se quemara la repartición (la de dos pisos construida en madera), el Gobernador Marítimo ocupaba el segundo piso como residencia, los oficiales hacíamos guardia de 24 hrs. con la opción de ir a comer y dormir a la casa cuando la situación se apreciara mas o menos tranquila y controlada. A esto hay que sumarle el hecho que no habían las facilidades para que los oficiales durmieran en la repartición.

Una vez me tocó estar de guardia para un año nuevo, por supuesto que el Cabo de Guardia era un Marinero SMO, de la misma promoción del anterior. Pasó bastante tiempo desde ese día y nuevamente el SO Gómez me comenta que el SMO de guardia de ese día se puso a disparar con el revolver de servicio.

- ¿Quééééé? le dije yo, y me temblaban las piernas.
- No se preocupe mi Teniente si no pasó nada.

Mandé a buscar al SMO y lo increpé por el suceso.

- ¿Que le dio a UD. por disparar el año nuevo?
 - Lo que resulta mi Teniente, es que cuando dieron las doce estaba solo y me emocioné tanto y no supe como expresar mi emoción y me deje llevar e hice un disparo al aire mientras se lanzaban los fuegos artificiales, así cooperé con las festividades. PLOP!
- Todavía me acuerdo de este suceso y me pongo nervioso.

3.- Veladas:

Como muchos de Uds. saben, hubo una época de Veladas para Oficiales, por Oficiales y con Oficiales, tres para ser más precisos, el año 1991, 92 y 93 siendo los tres últimos años que estuve de Capitán de Corbeta como segundo del Depto. de Ingeniería ubicado en el CARLIF, Levante 66 – Playa Ancha; ya de Capitán de Fragata no quise seguir debido principalmente a mis actividades como Jefe del Servicio de Inspección de Naves.

En esa época ya los Oficiales del Escalafón Litoral usábamos la estrella en la manga, la cual reemplazó al anclote que caracterizaba a la especialidad. De todas formas el sentir de los oficiales LT era poder usar una piocha que señalara la especialidad del Litoral.

Asimismo, en las actuales instalaciones de la Direcciones Técnicas se encontraba la Escuela de Litoral y Faros compartiendo el recinto con el CIMAR. Yo hacía clases a los oficiales alumnos de la ESLIF, tomaba exámenes a los oficiales mercantes en el CIMAR y de vez en cuando participaba en otras actividades como el Seminario de Inspectores entre otras.

Primera Gran Velada Litoral (1991):

En el Depto. Planes de la DGTM y MM estaba en ese entonces, como Jefe de Depto. El CN Sr. Alex WAGHORN quien fuera el que lanzó la idea de hacer eventos para reforzar la camaradería, convenció a sus ayudantes los Ttes. ALBARRAN, CONCHA y CERDA, quienes junto al Cdte. DURAN me involucraron – lo que no me cuesta mucho - y nos pusimos a analizar la situación y a esbozar alguna actividad.

Después de algunas vueltas, decidimos efectuar una velada donde se iba a invitar al máximo de especialistas Litoral a participar y esta Primera Velada de Oficiales LT se haría en las dependencias de la ESLIF, en un galpón que habilitamos para ello.

Asimismo, se invitó a aquellos oficiales que tuviesen alguna "gracia" o pudiesen elaborar algún sketch, que lo presentaran. Se difundió la idea urbi et orbe y de vuelta recibimos varias ideas y sugerencias que se empezaron a implementar y se incluyeron en el programa.

Como nada de esto era gratis, se hizo una evaluación de los costos y se pidieron los recursos para materializar la Velada. Básicamente los costos eran para arrendar un equipo de sonido, video e iluminación profesional, apoyo para editar una cinta de video con todo lo que se filmó y recopiló de videos arrendados, arriendo de videos, arriendo de disfraces y otro tipo de ropas, compra de adminículos especiales, etc. Asimismo, el Depto. de Abastecimiento fue conminado a proveer el rancho adecuado para ese evento y los oficiales participantes a su vez cancelaron una cuota para solventar parte de los gastos.

Lentamente se fue estructurando el Guión de la Velada, el cual se escribió en Work Perfect 5.1 en los primeros PC que tenía la DGTM y MM en ambiente DOS (todavía no se implementaba el sistema operativo Windows 3.1), tuve el apoyo del Depto. de Informática quienes me asignaron uno de esos PC con el propósito de materializar el Guión. Debo confesar que trabaje muchas horas después de la jornada laboral y también Sábados y Domingos estructurando el guión y elaborando los sketches con los oficiales involucrados.

Especial mención hago a la dotación de Oficiales de la Gobernación Marítima de San Antonio de esa época, quienes con el Cdte. PILLADO, el Teniente MESSONE y otros que no menciono, elaboraron a mi juicio el mejor sketch actuado de la velada. Este consistía en una Gobernación Marítima típica donde los involucrados se encuentran en esa multiplicidad de requerimientos, todos para ayer, con muy poco personal para atenderlos pero con un gran espíritu.

Esa velada se caracterizó por tener dos partes:

La primera parte fue una alegoría a la especialidad Litoral donde se sentaron los primeros atisbos de lo que es hoy la Cofradía y se firmó un "Acta de Compromiso" con el firme propósito de trabajar para fomentar la camaradería y de lograr la piocha.

Asimismo, se mostró a la concurrencia una réplica hecha en bronce, de lo que se pensó podría ser la primera piocha, la cual, se mantuvo en custodia en un lugar de honor de la ESLIF por varios años. Con el cambio de la ESLIF a Las Salinas y su integración a la APOLINAV no sé

que ocurrió con esta piocha y su pedestal ni tampoco que pasó con esa Acta que se firmó en un papel grueso y granulado, elegido especialmente para esa ocasión al igual que la carpeta donde se archivó.

La segunda parte fue la velada propiamente tal, la cual era tan extensa y elaborada que a su vez se dividió en dos tandas, la primera con un popurrí de sketches y actos ingeniosos realizados por los oficiales de la ESLIF, DGTM y MM, de las GGMM de Valparaíso y San Antonio, lo que resultó muy entretenido y divertido.

La segunda tanda, el numero estelar, fue para mostrar a todos los presentes lo que éramos capaces de hacer, para ello se tuvo en consideración lo bien que lo estaba haciendo la DGTM y MM que en su proyección futura se llamaría DULMAGAN = Dirección Universal del Litoral Marítimo, Galáctico y de Naves (entiéndase Naves del comercio Marítimo y del comercio interplanetario), debido al concepto de controlar las actividades de naves no solo en el océano jurisdiccional sino que en el espacio que sería cubierto por la proyección troncocónica del territorio chileno (marítimo y terrestre) hacia el resto del universo con todos los problemas logísticos que esto involucraría.

Problemas tales como los relevos a varios años luz, la importancia del santo y seña entre muchos otros. En ese contexto aparece la figura del Cabo de Guardia del futuro, que es entrenado durante 29 años para que en el año 30 se pueda desempeñar eficientemente y tenga las capacidades necesarias para resolver todo tipo de eventualidades que se presentaren.

El Cabo de Guardia modelo fue RIFFENEGGER (el ST LT RIFFO haciendo alusión a Arnold Schwarzenegger en Terminator 1). También se crearon efectos especiales como usar un teleporter como el mostrado en la Saga de Star Trek y efectos visuales donde se tenía que activar un extintor de CO₂ y por equivocación usaron uno de Polvo Químico Seco (PQS) dejando a toda la audiencia empolvada, esto no se planeó así pero a la larga ha resultado una anécdota muy divertida, me acuerdo y no puedo dejar de esbozar siempre una risita maliciosa. Con el fin de proteger la identidad del actuador del extintor, no mencionaré su nombre.

Lo mas entretenido de la Velada fue la preparación de la misma, cada reunión que realizábamos era motivo de jolgorio y es allí fue donde se formó un verdadero espíritu de camaradería, nos conocimos mejor, aprendimos a trabajar en equipo y nos organizamos muy bien. Muchas cosas se hicieron partiendo de cero y con los aportes de cada uno se estructuraron sketches, cuentos y un sinnúmero de ideas que se llevaron al Guión.

Como siempre hay que tomarle el pelo (un poco) a los mas antiguos, se diseñaron algunos diálogos cortitos y artistas con mascararas representativas para amenizar esto, pero se

filtró la información que se estaban efectuando parte de las filmaciones en las oficinas de algunos muy antiguos y el Comité creativo fue intervenido, siendo intimidados los integrantes con H. de V. si no se eliminaban aquellas escenas que podían perjudicar la honorabilidad y prestigio de los oficiales en cuestión (hablando como los pingüinos ancianos de Happy Feet). Esto, faltando menos de una semana para la presentación de la Velada.

El Comité se reunió ante esta crisis y a pesar de haber estado trabajando varios meses con mucho entusiasmo y dedicación, la gran mayoría – decepcionados por esta alteración a lo planificado - eran partidarios de renunciar, echar todo por la borda y no hacer Velada. En esa reunión - que fue crucial - se tuvieron que emplear todos los argumentos posibles para revertir ese sentir.

Al final y después de mucho maniobrar, se acordó continuar con la Velada pero tuvimos que aceptar la acción inquisidora del Cdte. Manuel COFRE, quien con su más amplio criterio y actitud conciliadora analizó la situación y solicitó muy a su pesar que se cortaran algunas escenas y sus respectivos diálogos a pesar de haber esbozado más de una sonrisa por lo jocoso de la situación cuando le fueron mostradas las escenas cuestionadas.

Esta evaluación se hizo mirando solamente las escenas “conflictivas”, pero después de la velada me hizo el comentario que dentro del contexto general de la Velada, las escenas eliminadas no eran tan relevantes y habrían resultado muy simpáticas.

Pero en fin, yo siempre he sostenido que uno debe tener el suficiente sentido del humor para reírse de uno mismo. De hecho, los diálogos fueron hechos para no ofender sino que para presentar una situación jocosa en el contexto del tema planteado.

A modo de ejemplo, en uno de los diálogos y escenas se entraba a la oficina del Cdte. SIERRA y éste no estaba, pero sobre el escritorio había un gorro de Turco (que costó conseguir) y una sierra de cortar metal. Lo hecho, hecho está.

Demás esta decir que a veces para obtener 30 segundos de una escena, tuve que ver alrededor de 7 videos VHS en cámara rápida para encontrar aquellas escenas que encajaban con el tema, después se llevaban a donde los hermanos Cuevas “SAM Producciones” donde se copiaban y se preparaba el video editado para presentar.

Después de más de 4 horas de actuaciones, sándwiches, trago, música, videos, números artísticos, etc., la sensación fue de alivio, misión cumplida, se había logrado nuestra meta de reunir a muchos oficiales, alrededor de 70, desde Coquimbo a San Antonio para compartir en un ambiente distendido y de camaradería.

Todavía cuando converso con los oficiales que estuvieron involucrados en esta Velada, recuerdan con nostalgia y buenos recuerdos lo realizado. Es algo que ha quedado atesorado en nuestra mente y en nuestro sentir.

Por ultimo, los oficiales que estuvieron involucrados en el desarrollo de la velada y en las actuaciones nos reunimos en casa del Cdte. DURAN para ver "lo que no se vio en la Velada", como una forma de resarcirnos de la intervención. Fuimos con nuestras esposas y fue una agradable reunión donde los que más nos reímos éramos nosotros, desafortunadamente nuestras acompañantes tenían la expresión de "no entiendo el chiste".

Nota del autor: Si el tiempo lo permite y si se dan las cosas (como dicen los futbolistas), trataré de encontrar y editar en PDF los textos de los guiones y ver si se pueden publicar en el sitio Web de la Cofradía. En los guiones están los nombres de todos los oficiales que participaron y se describen las tareas, funciones y responsabilidades asignadas, cosa que no pude mencionar en este breve recuento.

Colaboración: Litoral Jaime VIZCARRA Azócar

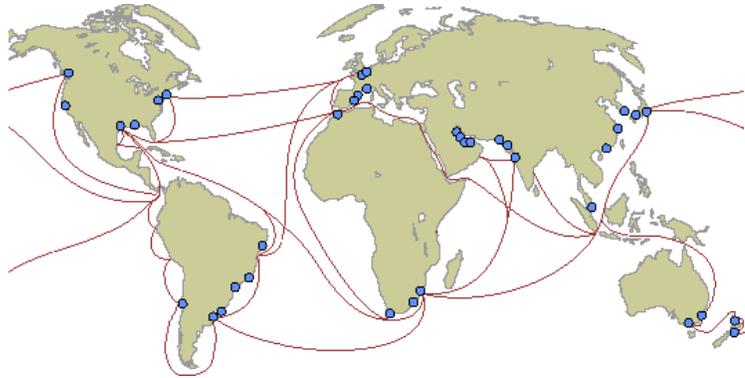


PREPARACIÓN Y RESPUESTAS ANTE DERRAMES QUÍMICOS

I. INTRODUCCIÓN

Durante las últimas dos décadas, el transporte marítimo de sustancias peligrosas o nocivas, tanto en bultos como a granel, ha experimentado un aumento considerable estimándose, de acuerdo a antecedentes de la Cámara Naviera Internacional (ICS) en 120 millones de toneladas, la cantidad de productos químicos que son transportados en buques anualmente por los mares del mundo. Lógicamente, esto ha generado una preocupación mayor, tanto para las Autoridades Marítimas y operadores portuarios, como para la opinión pública, acerca de la preparación y respuestas para enfrentar este tipo de amenazas, considerando que en ocasiones la magnitud del problema ha excedido el ámbito marítimo y portuario y sus consecuencias han afectado a la población aledaña, llegando en ocasiones decretarse la medida de evacuación del área colindante a la zona portuaria para evitar daños a la ciudadanía, con los consiguientes costos económicos y sociales que tal medida conlleva.

Rutas de transporte de productos químicos por mar:



Nuestro país, no ha estado ajeno a este tipo de situaciones y, aún cuando no han sido muy frecuentes, la bitácora de la Autoridad Marítima Nacional registra los casos del incendio en la bahía de San Vicente en el año 1992, con enormes pérdidas económicas y afortunadamente una sola víctima fatal; la caída al mar de contenedores con cianuro sódico desde la M/N KAMINA a la cuadra de QUINTAY en el año 1994 y la varada de la M/N NORTH ISLAND en San Antonio el año 1997, con productos químicos para la agricultura.

A nivel internacional, los medios de comunicación han informado de casos emblemáticos con accidentes de este tipo, destacándose la explosión y posterior incendio del B/T AGEAN SEA en el puerto de La Coruña (España) en 1992, que obligó a evacuar el poblado; la explosión e

incendio del B/G VICUÑA en Paranagua (Brasil) el 2004, ocasión en que murieron 4 tripulantes y, más recientemente, el caso de la M/N NAPOLI en ruta a Pórtland en el 2007, que varó transportando 2.300 contenedores, varios de los cuales cayeron al mar, conteniendo sustancias químicas peligrosas.



Estado de la M/N Vicuña que transportaba metanol, después de la explosión e incendio ocurrida en el puerto de Paranagua (Brasil).

M/N Agean Sea, después de haber varado, haber sufrido una explosión y posteriormente un incendio, en el puerto de la Coruña (España)



La inquietud de la comunidad es comprensible, más aún cuando apreciamos que actividades industriales y portuarias de diversas índole, interactúan muy estrechamente en bahías relativamente pequeñas o cerradas, lo que obliga a las Autoridades Marítimas y ambientales a tomar medidas para evitar que ocurran sucesos no deseados con materiales o carga peligrosa que afecten a las personas, y al medio ambiente.

Las sustancias potencialmente peligrosas se pueden transportar por vía marítima, ya sea en bultos o a granel y en este último caso, en buques tanques o gaseros. Las disposiciones para la construcción y el equipamiento de estas naves especializadas, están reguladas por la OMI a través de Códigos y, en lo referente a los procedimientos operacionales, por recomendaciones de seguridad de la Cámara Naviera Internacional (ICS).

En el caso del transporte en bultos, el Código IMDG de la OMI, establece una descripción completa de las medidas de seguridad, pruebas, marcado, etiquetado y otros aspectos conexos del embalaje y envasado, así como orientaciones destinadas a las tripulaciones acerca de las medidas que hay que tomar, si algún bulto sufre daños a bordo.

II. ANTECEDENTES

La Conferencia Internacional de 1990 sobre la Cooperación Internacional en la Preparación y Respuesta por Contaminación por Hidrocarburos (OPRC), invitó a la OMI a iniciar un trabajo para desarrollar una legislación apropiada para extender el propósito de dicha Convención a las sustancias nocivas y peligrosas (HNS), que son aquellos elementos que debido a sus propiedades intrínsecas pueden poner en peligro la vida humana, el medio ambiente o la propiedad, si son liberadas.

En Noviembre de 1998, la OMI adoptó en principio un borrador de protocolo sobre esta materia y recomendó se convocara a una Conferencia diplomática para adoptar formalmente el protocolo, el que finalmente, en Marzo del 2000 fue aprobado. Este documento conocido como Protocolo sobre Preparación, Respuesta y Cooperación para incidentes de contaminación por sustancias peligrosas y nocivas (OPRC-HNS 2000) entró en vigor el 14 de Junio del 2007, y a nivel sudamericano, sólo Chile y Ecuador lo han ratificado.

Los Estados miembros reconocieron que muchos aspectos del contenido de la Convención deberían ser desarrollados por la OMI, principalmente lo referente al entrenamiento, pero la Organización reconoció que, si bien ellos habían desarrollado cursos modelos para la respuesta contra la contaminación por petróleo, no estaban preparados para el entrenamiento por sustancias nocivas y peligrosas (HNS).

En la reunión número 53 del Comité de Protección del Medioambiente Marino de la OMI (MEPC) y por recomendación del Grupo Técnico OPRC-HNS, se aprobó un proyecto para desarrollar dos cursos de entrenamiento para protección y respuesta a incidentes marítimos que involucran sustancias nocivas y peligrosas. El objetivo de esos cursos modelo, fue entregar entrenamiento práctico y asesoramiento en preparación y respuesta a incidentes por HNS.

El proyecto fue emprendido en dos fases; la fase I dedicada a desarrollar resúmenes detallados de los módulos de curso individual y la estructura básica para cada uno de los dos cursos que fueron comisionados. La fase II del proyecto, involucra el desarrollo de estos resúmenes en cursos completos, incluyendo manuales para instructores y alumnos y material de apoyo audio-visual, como presentaciones en power-point, videos y otros materiales de apoyo similares.

En Septiembre del 2005, el panel OMI seleccionó a The Oil Training Company como entrenadores y a Gorton Consultancy Limited como expertos técnicos para desarrollar el proyecto. El trabajo se inició en Noviembre del 2005 y los borradores completos fueron

entregados a la OMI en Mayo del 2006 a un panel revisor, para su posterior publicación y distribución a los Estados miembros.

Sin embargo, es importante reconocer que ni la legislación ni los cursos modelos de entrenamiento por sí solos proveen un sistema de respuesta efectivo. En la parte final de este trabajo, se describirán las medidas necesarias a ser consideradas cuando se establece una respuesta ante un derrame químico.

Los derrames marítimos que involucran HNS no son tan frecuentes como los derrames de hidrocarburos y pueden recibir menor atención de los medios de comunicación debido a su naturaleza menos visible. Sin embargo, en un contexto global, los derrames marítimos involucrando HNS no son raros. En efecto, un análisis a nivel mundial de emergencias marítimas por estas sustancias demostró que:

- existe un amplio rango de cargas que necesitan ser consideradas como potenciales amenazas,
- la mayoría de los accidentes involucraban principalmente dos clases de HNS: líquidos inflamables y materiales corrosivos,
- se pueden esperar uno a dos accidentes graves por HNS anualmente,
- una amplia variedad de tipos de buques fueron asociados con accidentes por HNS, y
- los accidentes por HNS fueron casi igualmente divididos entre cargas a granel y en bultos

III. RESPUESTA

Cuando ocurre un accidente que deriva en un derrame de HNS, generalmente los primeros involucrados son los tripulantes del buque. Usualmente, la tripulación es entrenada para respuestas de emergencia a bordo, pero muchos de sus integrantes puede que no estén conscientes del potencial impacto ambiental de los derrames en el mar. En el caso de un accidente por HNS, la tripulación puede necesitar buscar refugio y abandonar el buque.

Así, cada Estado costero debería tener establecida una organización de respuesta efectiva para enfrentar tales eventos. Es muy probable que el personal de respuesta que deberá enfrentarse al derrame químico sea el mismo que está involucrado en la respuesta a los derrames de petróleo y, por lo tanto, estará consciente de ciertas preocupaciones con el medio ambiente, pero puede que no esté completamente familiarizado con los peligros de los derrames químicos. Es esencial que haya un buen sistema de coordinación de respuesta para asegurar el manejo del accidente, incluyendo la recuperación de la carga perdida y el combate de un derrame de HNS.

El número de personal, las organizaciones y las actividades involucradas en la respuesta pueden variar mucho de acuerdo a la cantidad derramada y a la peligrosidad del producto. Sin embargo, para que sea efectiva, la diversidad de personal de respuesta y sus actividades debe estar organizada en una unidad estructurada capaz de conducir las operaciones requeridas. Asesores y/o asistentes expertos de la industria química, equipos de emergencia en accidentes químicos de brigadas de incendio y autoridades civiles de emergencia, deben ser parte integrante de la organización de respuesta. El objetivo principal es el establecimiento de una organización capaz de realizar un manejo efectivo y de dirigir actividades de respuesta para la mitigación exitosa de un incidente.

Los elementos fundamentales a considerar son:

- la identificación de una Autoridad para la dirección total y la coordinación en el lugar;
- a definición de responsabilidades y funciones, incluyendo el salvamento de la nave, la búsqueda y salvamento y operaciones de control de la contaminación;
- el establecimiento de comunicaciones internas y externas;
- la coordinación de actividades y funciones; y
- la identificación de recursos, incluyendo fuentes de información sobre personal de respuesta de HNS, equipamiento, especialistas químicos y aspectos financieros para cubrir los costos involucrados.

Para que las Administraciones aseguren una respuesta segura, a tiempo y efectiva, se debe establecer una estructura coordinada y una serie de procedimientos operativos "estándar". Esto facilitará la definición temprana de las mercaderías específicas involucradas, reduciendo la magnitud potencial del incidente. Un "árbol de decisión" puede ser usado inicialmente para evaluar la magnitud del incidente y para asignarle una categoría o nivel específico. El nivel asignado puede, entonces, ser usado para determinar mecanismos de respuesta apropiados y para asignar roles y responsabilidades.

Elementos claves identificados como esenciales en cualquier régimen:

- arreglos organizacionales: para proveer una identificación clara de roles, responsabilidades y capacidades;
- requerimientos de planificación para proveer una guía específica en respuesta a un incidente;
- monitoreo y respuesta para asegurar que todos los incidentes sean determinados, evaluados e investigados adecuadamente;
- procedimientos operacionales definidos para permitir una respuesta "en cadena" ante un incidente;
- entrenamiento y ejercicio para proveer de personal de respuesta con las habilidades necesarias para realizar sus trabajos efectivamente y con seguridad.

1.- Arreglos organizacionales

En cualquier régimen de respuesta es esencial que los roles, las responsabilidades y capacidades de las diferentes partes sean claramente identificadas. El punto fundamental con respecto a los roles y responsabilidades es establecer claramente quién tiene la obligación de respuesta. Es decir, quién es responsable para responder a un incidente, incluyendo la implementación de planes de respuesta.

Se debe considerar también las muchas tareas a través de las fases de desarrollo, de implementación y de mantenimiento. Los elementos pueden ser ubicados en cuatro categorías generales: prevención, preparación, respuesta y recuperación/remediación. Algunas de estas tareas son brevemente esbozadas a continuación:

1.1 Prevención

Las actividades dirigidas a la prevención de incidentes y una reducción de su magnitud son elementos críticos en el régimen de respuesta de emergencia. Además de proveer coordinación total, la administración puede:

- evaluar la documentación existente, las políticas, guías y legislación, para identificar duplicidad y/o vacíos de información;
- preparar políticas relevantes y elementos legislativos; y
- establecer requerimientos de cumplimiento mandatorio.

1.2 Preparación

Las actividades de preparación tienen como finalidad aumentar la habilidad para responder ante las emergencias. Esto involucra una cantidad de sub elementos tales como:

- desarrollo de planes de respuesta de emergencia
- asegurar la disponibilidad de ciertos recursos de respuesta y equipamiento;
- entrenamiento y ejercitación del personal; y
- establecimiento de comunicación y canales de alerta, incluyendo, entre otros, enlace con los medios de comunicación.

La preparación debiera tomar en cuenta los diferentes escenarios relevantes a probables derrames, y las organizaciones y actividades que probablemente podrían involucrarse. Debería considerar la coordinación de planes y entrenamiento de aquellos que pueden necesitar trabajar juntos si ocurre un accidente, incluyendo industrias y comunidades cercanas.

1.3 La Administración.

Los Administradores debieran proveer planes y asistencia experta y debería asegurar que existe una central operacional para la recopilación de información de rutina y de emergencia. También se debería proveer monitoreo y coordinación. Los temas específicos de preocupación deberían incluir:

- preparar guías y políticas relevantes;
- definir procedimientos de información y requerimientos de investigación del incidente;
- preparar e implementar inspecciones periódicas y protocolos de revisión, para asegurar que se están implementando el equipo, los sistemas y procedimientos adecuados;
- recopilar y difundir la información;
- definir los requerimientos de planes de respuesta ante una emergencia, capacidad de respuesta y estándares de preparación para las naves, medios de transporte y autoridades;
- establecer datos de información relacionados con la información de embarque (por ej. planes de almacenamiento, conocimientos de embarque, itinerario de la nave, puertos de recalada), propiedades químicas y físicas y protocolos de respuesta; el nivel de confidencialidad requerido para esta información debe ser establecido en conjunto con los interesados relevantes;
- crear un "staff de expertos" para que actúen como un grupo de consultoría, en las siguientes áreas:
 - navegación
 - tecnología naviera
 - arquitectura naval
 - riesgos químicos
 - biología marina
 - oceanografía química y física
 - modelo de dispersión
 - respuesta a derrame.
- identificar una unidad de coordinación formada por individuos con experiencia probada en las áreas de emergencia, manejo de crisis y operaciones de transferencia.
- identificar un centro de operación para proveer acceso a datos de información, procedimientos de operación estándar, personal asesor y equipo de comunicaciones;
- identificar unidades de respuesta química;
- entrenar al personal de la unidad de respuesta química; y
- coordinar con OMI, las organizaciones internacionales y nacionales y las fuentes de información, tanto en situaciones de rutina como de emergencia.

2.- Requerimientos de planificación

Los requerimientos de planificación incluyen la preparación de planes detallados y específicos para responder a un incidente marítimo y deberían prepararse planes multilaterales internacionales, de respuesta a emergencias nacionales y locales para resumir roles y

responsabilidades para todas las partes, entregando procedimientos operacionales estándar, listas de recursos, etc.

Se requieren planes a tres niveles:

- a nivel internacional con el marco de un plan de contingencia operacional;
- a nivel nacional; y
- a nivel de área local.

Si la magnitud del accidente fuera tal que se requiriera asistencia, estos planes deberían ser integrados de manera que fuera fácil incorporar capacidades de respuesta adicionales. Por ejemplo, un plan de emergencia en puerto debería coordinar con los planes de las industrias vecinas como también con el plan nacional.

3.- Monitoreo, información y mantenimiento de registros

Un aspecto clave en el proceso de preparación es el establecimiento de procedimientos de registros que indicarán:

- quién es responsable de los registros;
- a quién se deben entregar los registros;
- qué formato debería usarse; y
- cuándo deben hacerse los registros.

4.- Procedimientos operacionales definidos

Para asegurar que una respuesta efectiva y apropiada se active en forma oportuna, es necesario desarrollar procedimientos claramente definidos para la evaluación crítica de los accidentes marítimos. Es de vital importancia que las responsabilidades y los roles estén claramente definidos y los procedimientos operacionales adecuadamente coordinados.

5.- Entrenamiento y ejercicio

Los estándares de entrenamiento deberán prescribir para todo el personal de respuesta, ya sea en toma de decisiones como en niveles operacionales y deberían incluir:

- contenido de entrenamiento específico conforme a las expectativas de desempeño de trabajo;
- programas para la implementación y el cumplimiento de fechas;
- requerimientos para la emisión de certificados de entrenamiento y su contenido específico;

- requerimientos para entrenamiento de repaso periódicos (por ejemplo, cada tres años);
- requerimientos para ejercicios o entrenamientos, para evaluar la implementación y la efectividad del programa de respuesta;
- certificación /aprobación de las organizaciones de entrega de entrenamiento; y
- equivalencia con requerimientos de entrenamiento internacional.

IV. CONCLUSION

El Convenio Internacional sobre Preparación, Respuesta y Cooperación para incidentes de contaminación por sustancias peligrosas y nocivas (OPRC-HNS 2000), proporciona, a los Estados Miembros de OMI, y a las Administraciones Marítimas, una estructura global para la cooperación internacional, estableciendo sistemas de preparación y respuestas en el combate de incidentes o amenazas de contaminación marina que involucren sustancias químicas a un nivel nacional, regional o global, promoviendo la comprensión y conocimiento en este campo, estimulando la cooperación técnica en respuestas y desarrollando programas de entrenamiento especializado.

Colaboración: Litoral Emilio LEÓN Hoffman





LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO “BITÁCORA DE LA COFRADÍA”

La Capitanía Marítima, con el propósito de informar a los cofrades y dejar un testimonio de las principales actividades realizadas en el último período anual, a continuación detalla las actividades más importantes desarrolladas en el período comprendido entre el 1 de Agosto de 2008 y 31 de Julio de 2009:

1.- **Capitanía Marítima:**

Acorde con lo establecido en el Capítulo V, artículo vigésimo octavo de los Estatutos de la Cofradía, el día 13 de Agosto de 2008, al inicio de la Asamblea Anual Ordinaria, se procedió a elegir a la nueva Capitanía Marítima y la Comisión inspectora de cuentas, que debía regir los destinos de la Cofradía por el período 2008 – 2010.

Resultó elegido el siguiente nuevo Directorio:

Presidente: Manuel COFRE Muñoz

Vicepresidente: Bernel BADILLA Grillo.

Secretario: Alberto PONCE Godoy

Tesorero: Germán VALDIVIA Ibarra

Director: Erwin FORSCH Rojas

Director: Williams MIRANDA Leyton

Director: Ramón VELASQUEZ Díaz

Directores suplentes:

Francisco BARRIENTOS Alvarado; Juan CASTRO Mardones y Néstor CAÑETE Rivera

Inspectores de cuenta:

Emilio LEÓN Hoffman y Carlos RODRIGUEZ Carl

Inspectores de cuenta suplentes:

Manuel MORENO Chávez y Juan PELLERANO Ovalle.

2.- Registro de Matrículas:

a) Litorales Inscritos:

Al 30 de Junio de 2009, se registran 133 litorales matriculados, de los cuales hay 92 activos, además de 1 Agregado al Rol.

b) Altas:

Durante el período considerado entre Agosto de 2008 y Junio de 2009, han ingresado los siguientes nuevos cofrades:

- T.2° Lt (Rva.) Víctor MUNDACA Andaur, Rol 126, quién por cumplir tres años en la Cofradía pasó de Agregado Rol a Litoral activo.
- T 2° Lt (Rva.) Pedro AMPUERO Moreno. Rol N° 127, quién por cumplir tres años en la Cofradía pasó de Agregado Rol a Litoral activo.
- C. N. Lt ® José M. DEL CAMPO Reyes, Rol N° 128, a contar del 1 de Octubre de 2008.
- C. N. Lt Ricardo BENDEL Vidal, Rol N° 129, a contar del 1 de Abril de 2009.
- C.F. Lt Marcelo RIVEROS Valenzuela, Rol 130, a contar del 1 de Abril de 2009.
- T.1° Lt Sebastián SEPULVEDA Zúñiga, Rol 131, a contar del 1 de Abril de 2009.
- C.C. Lt Juan GAJARDO Romero, Rol 132, a contar del 1 de Abril de 2009.
- C.C. Lt ® Mario GIACAMÁN Ahués, Rol 133, a contar del 1 de Mayo de 2009.



Entrega de insignia a los nuevos cofrades Ricardo BENDEL V. y Juan GAJARDO R.

c) Bajas:

- Cofrade Guillermo PINEDA Villarroel, Rol N° 88., por cancelación de la matrícula.
- Cofrade Luis TORRES Clark, Rol N° 24, por fallecimiento.

3.- Actividades más importantes del período Agosto 2008 – Julio 2009:

a) Recalada de Aniversario.

Se efectuó en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, el día 12 de Septiembre de 2008, asistiendo un total de 45 cofrades, incluidos el Director de Seguridad y Operaciones Marítima, Contralmirante LT Sr. Juan P. HEUSSER R., el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, C. N. LT Sr. Ricardo BOKE F. y el Subdirector de la DGTM Y MM., C. N. Sr. Cristián DAVANZO H., quienes asistieron como invitados.

Se dio inicio a la recalada con un cóctel en un grato ambiente de camaradería y amistad. A continuación, los invitados y cofrades pasaron a disfrutar de un rico rancho preparado en el citado surgidero. Durante el transcurso de la recalada, se hizo un brindis por los cofrades que estaban de cumpleaños en el mes de Septiembre. Asimismo, se procedió a entregar su insignia de cofrade al Litoral Ricardo Pivcevic, quién había ingresado en el mes de Junio a la Cofradía, pero no había recibido su insignia que lo distinguía como Cofrade, la que fue entregada por los Litorales Mayores Jorge MARTIN C. y Jorge MANRÍQUEZ B.

A continuación, el litoral Vicepresidente Bernel BADILLA G. dio inicio a la ceremonia para imponer la condecoración medalla al mérito “Hombres del Litoral” al Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN C., en cumplimiento a lo aprobado anteriormente en la Asamblea anual, con una excelente intervención refiriéndose a los grandes y destacados méritos que lo hacían merecedor de tal distinción, en especial por su activa participación desde los inicios de la Cofradía, destacándose su aporte a la redacción de los Estatutos que nos rigen y a la creación de la insignia que nos distingue como cofrades.

Luego de ello, el Presidente y Vicepresidente de la Cofradía procedieron a imponer la citada condecoración al Litoral Mayor Jorge MARTIN, quién agradeció en sentidas y emocionadas palabras tal distinción.



Imposición de medalla al cofrade Sr. J. MARTIN



Imposición de insignia al cofrade R. PIVCEVIC

Posteriormente hizo uso de la palabra el Presidente de la Cofradía, Litoral Manuel COFRE Muñoz, recordando a los Litorales cofrades fundadores y a los litorales fallecidos y también, a aquellos que por diversos motivos se han alejado de la organización, todos los cuales de una u otra forma hicieron su aporte para la consolidación de la Cofradía, destacando que el 14º aniversario, nos sorprendía en una excelente situación, dando relevancia al positivo y continuo avance que ésta ha experimentado a través de los años, agradeciendo a todos los litorales cofrades por el apoyo y confianza prestados a la Organización y la Capitanía Marítima.

Para esta última, solicitó a los presentes un voto de aplauso por su excelente gestión y desinteresada labor cumplida durante su mandato. Sus palabras continuaron, con un homenaje a la DIRECTEMAR, por su 160º aniversario, terminando por agradecer el apoyo prestado a la Cofradía por la propia DIRECTEMAR, DIRSOMAR Y DIRINMAR.

Terminada sus palabras, se procedió a hacer entrega del nuevo ejemplar de la revista BONANZA, la que además, será enviada a todos los cofrades ausentes y las cámaras de las Gobernaciones Marítimas y principales Capitanías de Puerto. Para terminar la recalada, se declaró "libre plática (chipe libre)" con portalón abierto. Como conclusión, se puede decir que la recalada fue muy bien evaluada por todos los asistentes, afianzando de esta forma aún más los lazos de camaradería y espíritu de cuerpo de los litorales.



Discurso de agradecimiento del Lit. Mayor J. MARTIN



Asistentes a la recalada



Asistentes a la recalada



Asistentes a la recalada

b) Piocha del Litoral

El 28 de Agosto se realizó, en las dependencias de las Direcciones Técnicas, la ceremonia, presidida por el Contralmirante LT Sr. Juan P. HEUSSER R., para imponer la piocha distintiva de la especialidad Litoral, a los Oficiales especialistas que se desempeñaban en la DIRECTEMAR y en las Direcciones Técnicas.

La citada piocha, que simboliza las funciones del Servicio del Litoral y sus integrantes, fue aprobada por Resolución C.J.A Ord. N° 6465/523 Vrs. del 31 de Enero de 2008, iniciándose su uso en esta ocasión, concretándose en esa fecha, un largo anhelo de los Oficiales especialistas que integran o han integrado el escalafón Litoral.



Durante ceremonia de imposición de la piocha y descubrimiento de placa conmemorativa

c) Visita al PZM "PILOTO PARDO"

Con fecha 3 de Septiembre de 2008, un total de 18 cofrades efectuaron una visita al PZM Piloto Pardo, gracias a la gentil invitación realizada por la DIRECTEMAR, con ocasión de su primera recalada a Valparaíso. Al llegar a bordo, fueron recibidos por su Comandante, el C. F. Sr. M. SILVA T. quién les dio una cordial bienvenida.



En el muelle antes de ingresar al buque



Ya embarcados y recorriendo la cubierta

Posteriormente, los cofrades se dividieron en dos grupos y recorrieron y conocieron todas las dependencias del buque acompañados por el 2º Cdte. Teniente 1º LT Sigfrido RAMIREZ Braun y el jefe de Operaciones del buques, Teniente 2º LT, Jacob SIVA Pradenas.

Luego de conocer las dependencias del buque, el Comandante SILVA invitó a los cofrades a un café en la cámara de los oficiales, ocasión en que el litoral presidente Manuel COFRE, procedió a entregar un ejemplar de la Revista BONANZA, editada el presente año, que en su portada trae una foto del citado buque. En las fotos tomadas durante la visita, se aprecian algunas dependencias del buque, de los oficiales y cofrades.



Entrega de revista BONANZA



Degustando un café en cámara de Oficiales

d) Recalada de convivencia.

Como ya es tradicional, con fecha 24 de Octubre, se realizó en el surgidero del Caleuche, la recalada de convivencia con participación de las esposas "balandras" de los cofrades. La recalada se inició, al igual que el año anterior, con la recepción de los cofrades y sus balandras por el "portalonero", ocasión en que se entregaba, como bienvenida, una flor a cada una de ellas.



Entrega de una flor de bienvenida a las "balandras" a su llegada al Caleuche

Asistieron un total de 22 cofrades y sus balandras, las que se distribuyeron en varias mesas alrededor de la pista de baile, iniciándose la fiesta con la degustación de un rico aperitivo y a continuación se pasó a realizar la faena de rancho, amenizada por la música puesta en ejecución por el cofrade Jorge Ahumada, todo esto a su vez alegrado por el cotillón que adornaba el salón principal del Caleuche.

En esta ocasión participaron por primera vez el cofrade Gonzalo VERBAL y su balandra, quienes hicieron un gran esfuerzo y se desplazaron desde Talcahuano exclusivamente para compartir con los cofrades y balandras. Asimismo, participó por primera vez el cofrade José M. Del CAMPO y su balandra, quienes se estaban recién integrando a la Cofradía.



Vista de diferentes mesas

Posteriormente, se puso a disposición de los cofrades y balandras, la "aguada y combustible" correspondiente, la que quedó a plena disposición de todos los asistentes, quienes en ningún momento pudieron quedar "varados". A continuación se inicio el baile y el karaoke amenizado por el cofrade Jorge Ahumada, quién prácticamente se estaba despidiendo ya que a principios de año 2009, debía cumplir trasbordo a Puerto Montt.



Vista de otra mesa



Cofrades "haciendo ejercicio" bailando



En pleno momento de diversión



Recordando antiguos tiempos

Después de varias horas de gratos momentos de amistad y camaradería, se dio “libre plática” y se declaró el “portalón abierto”.

e) Condecoración Medalla al Mérito del Senado

Con fecha 25 de Octubre, el Gobernador Marítimo de AYSÉN, fue distinguido con la “Condecoración al Mérito del Senado” como un reconocimiento al esfuerzo, entrega y profesionalismo demostrado junto a su personal, durante la labor realizada de búsqueda, rescate y salvamento, efectuada a raíz del terremoto y posterior maremoto ocurrido en el fiordo de AYSÉN, el día 21 de Abril de 2007.

La condecoración fue impuesta por el Presidente del Senado Sr. Adolfo SALDÍVAR Larraín, ceremonia a la que también asistió el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, V. A. Sr. Edmundo GONZALEZ Robles.

Por lo señalado, la Capitanía Marítima felicitó, a nombre de todos los Cofrades, con un bien ganado “Bravo Zulu” al Comandante ENCINA, quién con su accionar, prestigió a nuestro Servicio del Litoral.

f) Homenaje a los Oficiales Litorales fallecidos en actos del Servicio

El día 27 de Octubre de 2008 y por iniciativa de la Cofradía, se realizó una ceremonia y descubrió una placa recordatoria, en homenaje a los Oficiales Litorales fallecidos en actos del Servicio. Esta ceremonia del recuerdo, contó con la presencia del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, V. A. Sr. Edmundo GONZALEZ Robles, acompañado por nuestro OLMA, el C. A. LT Sr. Juan P. HEUSSER R., los numerosos cofrades que asistieron y Oficiales y Personal que trabajan en la DIRECTEMAR y en las Direcciones Técnicas.

El homenaje se inició con una misa en la Capilla Santa María de los Ángeles perteneciente a las Direcciones Técnicas Marítimas. Posteriormente y frente a la placa recordatoria a descubrir, el Presidente de la Cofradía "Hombres del Litoral" C. N. LT Sr. Manuel COFRÉ Muñoz señaló en su discurso, que por primera vez se realiza este homenaje a los compañeros de profesión y especialidad, a quienes hemos recordado y traído al presente desde su navegación eterna. Terminado su homenaje, se descubrió la placa recordatoria la que tiene inscritos el nombre y fecha de fallecimiento de los tres oficiales.

Los oficiales fallecidos eran los siguientes: el T2º LT Arturo FUENTES Vila, 30 años, casado sin hijos, quién falleció mientras ocupaba el cargo de Capitán de Puerto de HUASCO y circunstancialmente Gobernador Departamental Suplente de Freirían. Por esas tareas y durante el trayecto (FREIRINA- HUASCO), perdió el control del vehículo fiscal, volcando y falleciendo el 07 de Noviembre de 1968. El T1º IL de Maquinas y Construcción Naval Juan HERNADEZ Estivil, 38 años, casado, 4 hijos, de dotación de la Gobernación Marítima de Talcahuano, mientras realizaba una inspección de estanques a bordo de la Barcaza "YAGANA" de ENAP, en el dique seco de ASMAR Talcahuano, se produjo una explosión, perdiendo la vida el 22 de Marzo de 1981 y finalmente, el CN LT Sr. Waldemar HOFMANN Mardones, 48 años, casado, 2 hijos, mientras se desempeñaba como Gobernador Marítimo de Punta Arenas y regresando de Puerto Natales, el vehículo fiscal que conducía el chofer de esa repartición, perdió el control y colisionó con otro vehículo, a consecuencia de lo cual el Litoral HOFMANN falleció el día 23 de Enero del 2002".



Litoral Presidente durante discurso de homenaje



Descubrimiento de placa del recuerdo

Al homenaje rendido asistió la Sra. María Isabel Vera viuda de HOFMANN y su hija María Isabel, quién es dotación de la DIRINMAR. En el discurso efectuado posteriormente por el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, éste dedicó unas palabras a la esposa e hija de nuestro recordado y querido amigo, manifestándoles que nadie que haya conocido a su esposo y padre, dejará de recordar su carisma, su carácter espontáneo y su respuesta ingeniosa ante cualquier situación.



Homenaje rendido por el OLMA



Entrega de piocha de especialidad a cofrades

Al término del homenaje, los cofrades fueron invitados a compartir un almuerzo de camaradería, ocasión en que el Director General y el OLMA procedieron a entregar a cada uno de los cofrades la piocha en miniatura que distingue a los especialistas litorales.

g) Recalada de fin de año.

El 11 de Diciembre de 2008, se efectuó la última recalada del año. Al igual que en años anteriores, ésta se realizó en el surgidero de la Gobernación Marítima de Valparaíso, gracias a la gentil invitación de su Comandante, el C. N. LT Sr. Guillermo SILVA Fajardo.

Como ya es costumbre, con tenuta informal, se degustó un rico asado, acompañado de la respectiva aguada y combustible. Asistieron un total de 35 cofrades, incluido el OLMA, quienes departieron gratamente y acrecentaron los vínculos de amistad y camaradería.



Cofrades asistentes a la recalada

En esa ocasión, se dio la bienvenida oficial a la Cofradía, al nuevo cofrade C. N. LT Sr. Miguel Del CAMPO R., quién recibió la correspondiente insignia que lo acredita como tal. Después de compartir gratas horas de camaradería se puso término a la recalada, abriendo el portalón.



Entrega de insignia al cofrade J. M. Del Campo



Cofrades asistentes a la recalada

h) Entrega de premios.

Al igual que otros años y como ya es tradicional, la Cofradía procedió a entregar los premios de estímulos a los oficiales que se graduaban de especialista Litoral y al Brigadier que egresaba como primera antigüedad de su promoción.

Para ello, los Directores de la Cofradía Litorales R. VELASQUEZ D. y Wiliam MIRANDA L. el día 11 de Diciembre concurrieron a la Academia Politécnica Naval, lugar donde se graduaban y premiaba a los oficiales que se graduaban como especialistas de las distintas especialidades de la Armada. En esta ocasión se entregó premios a los Oficiales que se graduaban como especialistas del curso Litoral del año 2008 y que obtuvieron el primer y segundo lugar. Asimismo, durante la ceremonia se graduó como subespecialista en inteligencia, el Tte. 2º LT Sr. Renzo CUNEO Loyola.

El mismo día, el Presidente Manuel COFRE M. y el Vicepresidente Bernel BADILLA G. asistieron a la ceremonia de premiación en la Escuela Naval, ocasión en que la Cofradía en nombre de los especialistas Litoral y la propia Cofradía, entregaron un premio de estímulo al brigadier del curso Litoral que egresaba con el primer lugar de su promoción. Los premiados fueron los siguientes:

- Escuela Naval, Curso Litoral, primer lugar:
Brigadier Simón STUVENS Del Valle
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (rueda de gobierno con reloj).
- Academia Politécnica Naval, Curso Litoral, Primer lugar:
Teniente 2º LT Norman AHUMADA García
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (reloj-claraboya).
- Academia Politécnica Naval, Curso Litoral, Segundo lugar:
Teniente 2º LT Cristián DIAZ Triviño
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (barómetro-higrómetro- termómetro).



Tenientes 2° LT Sres. N. AHUMADA G. y C. DIAZ T. reciben premio de la Cofradía



El Director de Intereses Marítimos y M. A., C. N. LT, Sr. Ricardo BOKE Friederisch, entrega premio de la DGTM y MM. al Teniente 2° LT Sr. Nelson AHUMADA García

Los cofrades César MORENO Poblete y Ramón VELASQUEZ Díaz, junto a los Tenientes 2° LT, Nelson AHUMADA García, Cristián DIAZ Treviño y Renzo CUNEO Loyola, al término de la ceremonia de premiación



i) **Oficial Litoral de Estado Mayor.**

En las postrimerías del año 2008, una nueva noticia positiva para el Servicio del Litoral fue conocida, la que se suma a otros logros obtenidos el presente año, como el tener a contar de este año con un patrullero marítimo, el Patrullero de Zona Marítima PZM 1 "Piloto Pardo" y la entrega de la anhelada piocha distintiva de la especialidad.

En efecto, el jueves 11 de diciembre del presente año, a las 12:00 horas se efectuó en el salón de Eventos de Armada de Chile, la solemne ceremonia de graduación del Curso de Estado Mayor 2008, presidida por el Sr. Ministro de Defensa Nacional Don José GOÑI Carrasco y con la

presencia del Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don Rodolfo CODINA Díaz, además de altas autoridades civiles y militares.

En el curso que egresó de la Academia de Guerra de la Armada, se encontraba el Capitán de Corbeta Litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga, quién después de haber cursado durante todo el presente año, obtuvo la especialidad de Estado Mayor, convirtiéndose en el primer oficial de la especialidad Litoral en obtener este título.



C. C. LT C. CRUZAT Z. recibiendo diploma



Cap. CRUZAT es congratulado por Min. Defensa

En la ceremonia hizo uso de la palabra el Director de la Academia de Guerra, Capitán de Navío Sr. Piero FAGANDINI González, quien destacó los logros alcanzados por los oficiales que integraron el Curso este año, señalando además, que han recibido una sólida base de conocimientos y competencias para desempeñarse como asesores del Alto Mando Institucional, transformándose en asesores expertos, analistas críticos y comunicadores eficaces.

El Capitán CRUZAT debió aprobar cuatro módulos que comprende este curso y presentar y defender su trabajo titulado "Visiones Océano políticas y sus implicancias para el desarrollo futuro del Derecho Internacional del Mar". Por lo señalado, la Capitanía Marítima envió tarjeta de saludos y congratulaciones al Capitán CRUZAT y, al mismo tiempo, informo a todos los Cofrades de esta importante noticia y logro para la especialidad del Litoral.

j) Puerto Cerrado

El día 25 de Diciembre de 2008, falleció en el Hospital Naval de Valparaíso, el ex cofrade y oficial del litoral en retiro Sr. Juan Enrique REIMANN Franken (Q.E.P.D.). Sus exequias, se realizaron el sábado con una misa en la parroquia de Nuestra Señora de Lourdes y, posteriormente, fue sepultado el Cementerio de Caleta Abarca en Viña del Mar. La Cofradía se hizo presente con una delegación de cofrades, incluida parte de la Capitanía Marítima y entrega del pésame a su cónyuge y familia, además de colocar una corona de flores en representación de todos los cofrades.

Posteriormente y luego de una corta y dolorosa enfermedad, el 19 de Febrero de 2009, falleció el cofrade Litoral Sr. Luis TORRES Clark (Q.E.P.D.), quién enfrentó con mucho espíritu y entereza la enfermedad que lo afectó. Sus exequias se realizaron en la Capilla Naval, siendo sepultado en el Cementerio Parque del Mar.

La Cofradía lo acompañó y apoyó con su cónyuge, durante todo el proceso de su enfermedad y se hizo presente en su funeral con una delegación de cofrades, además de depositar una corona y darle la despedida mediante un discurso póstumo de homenaje a quién fue integrante de la Cofradía desde sus inicios.

k) Invitación del OLMA

El 1 de Abril de 2009, el OLMA y cofrade, C. A. LT Sr. Juan P. HEUSSER R., invitó a la Capitanía Marítima a su cámara para degustar un rico rancho y, al mismo tiempo, para departir unos gratos momentos de camaradería. En esa oportunidad además de los miembros de la Capitanía Marítima que asistieron, el OLMA fue acompañado por el DIRINMAR C. N. LT Sr. Ricardo BOKE F., el C. N. LT Sr. Luis MUÑOZ V., el C. N. LT Sr. Ricardo BENDEL V. y el C. F. LT Sr. Marcelo RIVEROS V., todos integrantes de la Cofradía.



Foto tomada a la llegada a las Direcciones Técnicas en Playa Ancha



Asistentes a la cámara del OLMA departiendo gratos momentos y recuerdos del Servicio

I) **Seminario Anual de DIRECTEMAR.**

Como ya es tradicional, entre el 13 y el 17 de Abril, se realizó el Seminario Anual de la DIRECTEMAR, en el que participan todos los Gobernadores Marítimos, quienes se reúnen con el propósito de unificar criterios y recibir las directrices y orientaciones sobre las políticas y metas del presente año, para su desempeño al mando de sus respectivas jurisdicciones, emanadas del Director General y, además, asistir a diversas exposiciones dictadas por representantes de otras entidades relacionadas con el ámbito marítimo.

Al mismo tiempo, los Gobernadores Marítimo se reúnen con los diferentes Jefes de Departamentos de la DIRECTEMAR y de las Direcciones Técnicas, para efectuar consultas y solucionar materias relativas a las actividades y tareas realizadas por la propia Gobernación Marítima y Reparticiones de su jurisdicción.



DIRECTOR GENERAL, DIRSOMAR, DIRINMAR y GOBERNADORES MARITIMOS

m) Primera recalada del año con asistencia de los GG. MM.

El jueves 16 de abril de 2009, en el surgidero del Club Naval, a las 20.00 hrs., se dio inicio a la primera recalada del año, con invitación a los Gobernadores Marítimos que en esa semana estaban asistiendo al Seminario anual que realiza la Dirección General del territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Asistieron además invitados, el Director General, Vicealmirante Sr. Edmundo GONZALEZ R., el SUBDIRECTEMAR, C. N. Sr. Cristián DAVANZO H., el DIRINMAR C. N. LT Sr. Ricardo BOKE F. y el DIRSOMAR subrogante, C. N. LT Sr. Armando TAPIA Z.

Se reunieron un total de 16 invitados y 41 cofrades, dos de los cuales ingresaban oficialmente en esa ocasión a la Cofradía. Se destacó además, la asistencia del cofrade César RADIC G., residente en Coquimbo y del cofrade Gonzalo VERBAL H., residente en Talcahuano.

Luego de departir un cóctail de bienvenida, se dio inicio al rico rancho preparado, ocasión en que el Litoral Presidente Manuel COFRE dio la bienvenida a todos los asistentes, en especial a los Gobernadores Marítimos que en algunos casos asistían por primera vez a una "recalada". Posteriormente el Litoral Secretario Alberto PONCE procedió a leer el Boletín Meteorológico, mediante el que se daba a conocer las actividades y hecho acaecidos desde fines del año 2008 y Abril del presente año, informaciones que brindaron buenas noticias, alegrías y muchas sonrisas y momentos de pesar.



Entrega de insignias a los nuevos cofrades R. BENDEL y Juan GAJARDO

Durante la cena, se procedió además a imponer a los dos nuevos cofrades Ricardo BENDEL Vidal y Juan GAJARDO Romero, sus correspondientes insignias que los distinguen como miembros de la Cofradía. Además, se entregó la citada insignia a los cofrades César RADIC Guazzini y Carlos SALGADO Riveros, quienes por diversas razones no habían recibido la insignia.

A continuación el Litoral de Relaciones Públicas Ramón VELASQUEZ, informó respecto de la revista BONANZA y pidió colaboraciones para su publicación, considerando que en ella se pretende dejar testimonio del quehacer del Servicio del Litoral y de la propia Cofradía.



Litoral Mayor J. MARTIN impone insignias a los litorales C. RADIC G. y C. SALGADO R



Al término del rancho, se procedió a congratular al V. A. Sr. E. GONZALEZ y al C. N. LT Sr. R. BOKE, quienes esa medianoche iniciaban la celebración de sus cumpleaños, para lo cual se les invitó a apagar las velitas de una torta que posteriormente fue degustada por todos los asistentes.



Asistentes a la recalada



Cumpleañeros apagando vela de celebración

Finalmente, luego de compartir gratamente la velada y declarar chipe libre, se abrió el portalón poniéndose término a una velada de camaradería y amistad.

n) Nueva Capitanía de Puerto.

En Noviembre 2008 se inició la reconstrucción de la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena y de la Capitanía de Puerto de Bahía FILDES, construcción que reemplaza al existente desde el año 1987 y que están destinadas al control y dar seguridad a las actividades marítimas que se desarrollan en el continente antártico.

Estas nuevas instalaciones se inauguraron el 8 de Abril de 2009, en una ceremonia en que participaron diversas autoridades nacionales y el C. J. A. Almirante Sr. R. CODINA D., materializándose la renovación, por parte de la DIRECTEMAR, de las dependencias existentes en ese territorio.

La nueva edificación tiene una superficie de 540 m², las que cuentan con una dotación de un Oficial y ocho gentes de mar, además de oficinas, depósito de víveres, lavandería, cocina, enfermería, habitabilidad y una caldera.

Durante la ceremonia, el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Contralmirante Sr. Felipe OJEDA Simons, al hacer uso de la palabra, reseñó distintos hitos navales que ocurrieron en ese territorio, además de resaltar la importancia que tienen las nuevas instalaciones para las dotaciones que allí se desempeñan, cumpliendo sus funciones como Autoridad Marítima en ese continente.



La Gobernación Marítima de la Antártica durante su inauguración

ñ) Segunda Recalada, en el mes del mar.

Con fecha 14 de mayo, se llevó a efecto la segunda recalada del año, a la que asistieron 31 cofrades, reuniéndose en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, en los salones del 6° piso. Debido a la gran asistencia mayor a la de los inscritos previamente, hubo que improvisar otra mesa para algunos cofrades que, voluntariamente, la ocuparon.

En esa ocasión, el Presidente M. COFRE dio inicio a la recalada con unas palabras de bienvenida y haciendo una breve reseña de lo que representa el mes del mar y la gesta de Iquique, para posteriormente hacer el brindis oficial de la Cofradía.

A continuación se dio inicio a la degustación del rancho del día y el Litoral Secretario Alberto PONCE dio lectura al Boletín Meteorológico, informando de los acaecimientos ocurridos durante el último período a contar del 16 de Abril.

Posteriormente, el cofrade Horacio BALMELLI, pronunció unas emotivas palabras en recuerdo del Capitán PRAT, resaltando su importancia como abogado y su activa participación en la redacción y promulgación de la primera Ley de Navegación, que rigió las actividades marítimas y del propio Servicio del Litoral y que permaneció vigente por prácticamente 100 años.

Terminada la participación del Litoral BALMELLI, los Litorales Mayores, Jorge MARTIN y Jorge MANRIQUEZ, procedieron a entregar la insignia de la Cofradía al cofrade Marcelo RIVEROS Valenzuela, incorporado recientemente a la Cofradía.



Asistentes a la "recalada"

Posteriormente, el Director de Relaciones Públicas, R. VELASQUEZ, informó sobre la página WEB de la Cofradía, la que contiene informaciones relevantes de la misma, incluyendo información y fotos de las últimas recaladas, los Estatutos y Protocolos que rigen el accionar de la Corporación, la programación de todo el año, el Rol de integrantes y sus cumpleaños, además de otras informaciones de interés para los cofrades.



Asistentes a la "recalada"



Entrega de insignia al Cofrade M. RIVEROS V.



Mesa principal



Mesa del "pellejo"

Luego de departir unos momentos de camaradería y amistad, se declaró chipe libre y el portalón abierto, poniéndose término a una grata velada de camaradería y amistad.

o) **Nuevo C. J. A.**

El día 2 de Junio de 2009 se conoció el nombre del Vicealmirante que reemplazaría al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Rodolfo CODINA Díaz, nombramiento que recayó en el Vicealmirante Sr. Edmundo GONZALEZ Robles quién se desempeñaba como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, al igual que el Almirante CODINA al momento de ser designado como C. J. A. el año 2005.

Al respecto, el Vicealmirante GONZALEZ, en numerosas oportunidades compartió con los cofrades durante la realización de diferentes "recaladas", tales como la realizada con los Gobernadores Marítimos en Abril de 2009 y en otras ceremonias, como la realizada en Octubre de 2009, en el recinto de las Direcciones Técnicas, en recuerdo y homenaje a los Litorales fallecidos en actos del servicio, demostrando siempre gran interés por el accionar de la Cofradía y dando su apoyo a nuestras actividades.

Por lo señalado, la Cofradía congratula al Almirante GONZALEZ y le desea un feliz navegar y viento a un largo durante su desempeño al mando de la Armada.



La Presidenta M. BACHELET, recibe en la MONEDA al Almirante Sr. R. CODINA y al Vicealmirante Sr. E. GONZÁLEZ, luego de conocerse su designación como nuevo Comandante en Jefe de la Armada.

p) Cambio de mando de la DIRECTEMAR.

Con fecha 15 de Junio de 2009, se realizó el cambio de mando de la DIRECTEMAR, ocasión en que el V. A. Sr. E. GONZALEZ R. entregó el mando al C. A. Sr. E. LARRAÑAGA Martín, en ceremonia presidida por el C. J. A. Almirante Sr. R. CODINA D.

La ceremonia se realizó en las dependencias de las Direcciones Técnicas y contó con la asistencia de Autoridades de Gobierno, del Alto Mando Naval, de representantes de los Armadores, de los Gremios y Asociaciones del ámbito marítimo, además de los cofrades integrantes de la Capitanía Marítima. En la ocasión, el Vicealmirante GONZALEZ hizo un recuento de las principales actividades e hitos alcanzados durante su mandato, reconociendo y agradeciendo el compromiso, apoyo, capacidad, entrega y lealtad de los Oficiales y Personal del Servicio del Litoral.



Almirante Sr. R. CODINA, V. A. Sr. E. GONZALEZ y C. A. Sr. E. LARRAÑAGA, durante la ceremonia de firma del Acta de entrega de la DIRECTEMAR.

q) Primer Oficial Litoral con el grado de COMODORO

El viernes 19 de Junio de 2009, el C. N. LT Sr. Ricardo BOKE Friederisch, fue investido con el grado de COMODORO, junto a los Capitanes de Navío Matías PURCELL Echeverría, Jorge VIDAL Stuardo y Francisco GARCÍA-HUIDOBRO Campos, pasando desde ese momento a integrar el Alto Mando Naval. En la ceremonia, el Almirante GONZALEZ señaló:



“Uds. han sido distinguidos para conformar el Ato Mando Naval gracias a sus cualidades profesionales y personales, sumadas a la destacada carrera naval que han desarrollado a lo largo de una vida dedicada al servicio de la Patria y la Marina” y dirigiéndose a las familias de los Oficiales investidos, agregó que “deben sentirse distinguidas en este nuevo navegar que hoy inician, pues ustedes han sido pilar fundamental y apoyo leal”.

De esta manera, el Comandante BOKE, es el primer oficial de especialidad Litoral en ser distinguido como tal y en alcanzar esa jerarquía.

Lo anterior, constituye un nuevo hito en la carrera de los Oficiales especialistas Litoral, contando en su escalafón, desde esa fecha, con un Contralmirante y un Comodoro, situación que para nuestra Cofradía constituye un honor y una gran alegría, por lo que desea a nuestro Comodoro, viento a un largo durante su desempeño como tal y, al mismo tiempo, le expresa un "BRAVO ZULU", a nombre de todos los Cofrades.



r) Recalada mes de Junio

El martes 23 de Junio, se realizó la recalada correspondiente a ese mes, ocasión en que asistieron 17 cofrades, incluido el nuevo integrante del Alto Mando Naval, cofrade y Comodoro LT Sr. Ricardo BOKE F.

Al inicio de la recalada el Litoral Presidente, a nombre de los cofrades, felicitó y brindó por el Comodoro BOKE, quién se ha constituido en el primer oficial litoral en lograr esa jerarquía, haciendo al mismo tiempo un breve recuento de los logros que ha alcanzado nuestra especialidad, lo que se ve reflejado en los dos oficiales que en este momento integran el Alto Mando Naval, Contralmirante J. P. HEUSSER y el Comodoro BOKE, resaltando también al Contralmirante E. FORSCH, quién fue nuestro primer Almirante y que en ese momento estaba presente en la recalada.



Cofrades asistentes a la recalada junto al COMODORO, Sr. Ricardo BOKE F.

Durante el evento se vivió gratos momentos de recuerdo y camaradería, además de degustar un rico rancho del día, ofrecido en el surgidero del Club Naval.

s) Saludos protocolares al COMODORO

El miércoles 1 de Julio, la Capitanía Marítima procedió a visitar al COMODORO LT Sr. Ricardo BOKE F., con el propósito de entregarle, a nombre de todos los integrantes de la Cofradía, las congratulaciones y deseos de un muy buen navegar y viento a un largo durante su desempeño como el primer Comodoro de la especialidad Litoral, lo que constituye un hito en la historia del Servicio de Litoral y es un orgullo para nuestra especialidad.

Luego de departir y hacer recuerdo del avance de nuestro Servicio, el Comodoro agradeció los saludos y congratulaciones y reafirmó su afecto y apoyo a la Cofradía, entidad a la que pertenece desde su fundación, hace ya casi 15 años.

Al término de los saludos protocolares, se tomó una foto para dejar testimonio de esa especial ocasión.



t) Recalada del mes de Julio

En el surgidero del Club Naval, a las 13.00 hrs. se dio inicio a la recalada programada para el mes de Julio, con asistencia de 18 cofrades, donde se degustó el rancho del día, ocasión en que se departió gratamente entre los cofrades y, entre otras materias, se informó sobre la recalada del mes de Agosto, la que coincidirá con la Asamblea Anual Ordinaria que se realizará en forma previa a la recalada.

Asimismo, el Litoral Secretario, cofrade A. PONCE G. dio lectura al Boletín Meteorológico de la singladura correspondiente al período Mayo - Julio 2009, en el cual informó de las recaladas efectuadas, los cofrades en carena y los cofrades que habían incrementado millas en el período Junio- Julio.



Litoral Tesorero durante tarea de cobro de "Tarifa"



Asistentes a la recalada



Asistentes a la "recalada"



Además informó de la aprobación por la OCOTRI, dependiente de la Capitanía Marítima, de la solicitud de ingreso de un nuevo cofrade, el Teniente 2º LT Sr. Andrés GONZALEZ Peña, quién se desempeña como 2º Comandante de la LSG "CALDERA" con base en Puerto CHACABUCO, a quién se le dio la más cordial bienvenida.

Posteriormente, luego de departir gratos momentos, se declaró "libre plática" y "portalón abierto".





Al mirar un buque en el puerto, imaginamos que está en su lugar más seguro, protegido por un fuerte amarre. Sin embargo, sabemos que está allí transitoriamente, abasteciéndose y alistándose para zarpar al destino para el cual fue creado, al encuentro de sus propias aventuras y riesgos en sus travesías.

Dejando su estela y dependiendo de lo que la fuerza de la naturaleza le reserve, tendrá que, las veces que sean necesarias, desviar la ruta, trazar nuevos rumbos y buscar, al fin, puertos de abrigo.

Pero retornará al puerto de origen fortalecido por el conocimiento adquirido, enriquecido por las diferentes culturas recorridas. Y habrá gente esperando feliz para celebrar las singladuras navegadas.

¡Así son los hijos! Tienen sus padres, como puerto seguro hasta que se tornan independientes.

Por más seguridad, protección y manutención que puedan sentir juntos a sus padres, los hijos nacieron para surcar independientemente los mares de la vida, correr sus riesgos y vivir sus propias aventuras.

Cierto es que llevarán consigo los ejemplos adquiridos en la dulzura del hogar, los conocimientos académicos, pero lo más importante estará en el interior de cada uno, en el timón del corazón: ***la capacidad de saber ser feliz.***

No existe felicidad inmediata, sabemos que no es algo que se guarda en un escondite del baúl de la vida para ser cogido en un momento de antojo.

Sabemos que el lugar más seguro para el buque es el puerto. Pero no fue construido para permanecer allí.

Los padres piensan que será siempre el puerto seguro de sus hijos, pero no pueden olvidarse que deben de prepararlos para navegar mar adentro y encontrar su propio surgidero donde se sientan seguros, con la certeza de que serán el puerto para sus descendencias. **“Quien ama educa”**.

Nadie puede trazar la ruta de sus hijos. Lo que si pueden hacer es tomar conciencia y procurar que lleven en su equipaje los valores de solidaridad, honestidad, disciplina, gratitud y generosidad.

Por cierto, los hijos nacen de los padres, pero deben convertirse en **“ciudadanos del mundo”**. Los padres pueden querer que haya siempre una sonrisa en los hijos, pero no pueden sonreír por ellos. Pueden desear su felicidad, pero no pueden ser felices por ellos.

La felicidad consiste en tener un ideal para buscarla y la certeza de estar navegando con seguridad en mares abiertos, con rumbos y demarcaciones hacia el puerto de la bienaventuranza.

Los padres no deben seguir la travesía de la vida de sus hijos ni éstos nunca deben descansar en los logros que los padres alcanzaron.

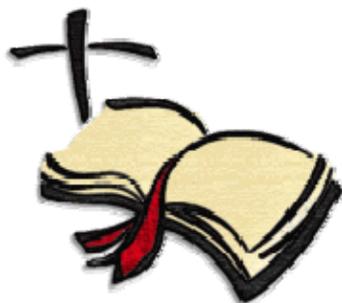
Los hijos deben hacerse a la mar desde el puerto donde sus padres llegaron y, como los buques, zarpar en busca de sus propias conquistas y aventuras.

¡Cuan difícil es soltar las amarras y dejar zarpar el buque!

Sin embargo, el don de amor más grande que puede dar un padre es despedir al hijo al hacerse a la mar deseándole: **¡Buenos vientos y felices recaladas!**



**Colaboración: Litoral Mayor
Jorge MARTIN Cubillos**



PUERTO CERRADO
HOMENAJE Y DESPEDIDA DE LOS RESTOS MORTALES DEL
LITORAL DON LUIS TORRES CLARK
9 DE FEBRERO DE 1944 - 19 DE FEBRERO 2009
(Q. E. P. D.)

Con ocasión de las exequias del Litoral Luis TORRES Clark, amigo y camarada e integrante de nuestra Cofradía "Hombres del Litoral", realizadas el día sábado 21 de Febrero de 2009, cuyo fallecimiento luego de una dolorosa enfermedad causó un gran impacto entre todos sus integrantes, la Cofradía se hizo presente, para rendirle un homenaje de despedida a quién fue uno de sus integrantes desde sus inicios, conformando el ROL de socios fundadores, con el número de matrícula 24 y que mantuvo su vinculación con la Cofradía hasta el día de su muerte.

En representación de la Cofradía, además de integrantes de la Capitanía Marítima y otros cofrades, participó su amigo y compañero de curso el Litoral Luis PAZ Arias, quién a nombre de todos los cofrades, rindió homenaje a un litoral que se mantuvo siempre vinculado con la Armada y, en especial, con el Servicio del Litoral, por intermedio de la Cofradía, destacando su trayectoria y vida profesional como especialista litoral, además de hacer presente el pesar que embargaba a la Cofradía, entregando, al mismo tiempo, las condolencias a su esposa AMADA y familia.

Discurso pronunciado por el Cofrade Luis PAZ Arias a nombre de la
"Cofradía Hombres del Litoral"

Por especial disposición de la Cofradía "Hombres del Litoral", en nombre de nuestro litoral Presidente Manuel COFRE Muñoz, de la Capitanía Marítima y en general de todos los integrantes del Rol de Tripulantes de nuestra institución, cumplo con el penoso deber de despedir los restos mortales de uno de sus integrantes, me refiero al Sr. Comandante Luis TORRES Clark, fallecido el día Jueves 19 del presente, a los sesenta y cinco años de edad recién cumplidos.

La Cofradía de los Hombres del Litoral, reúne a todos los Oficiales en servicio activo y en retiro, que han gozado de la especialidad Litoral, como una forma de expresar su satisfacción por tan noble y trascendental especialidad, asegurando entre todos sus integrantes, los vínculos de amistad franca y sincera, la solidaridad y las costumbres y tradiciones históricas de los hombres del litoral, tal como reza nuestro Octálogo.

A todos estos valores no podía estar ausente el Litoral Luis TORRES Clark, quién dijo afirmativa, sin dudar, cuando se empezó a modelar la idea de crear una Organización que nos identificara y de la cual él fue también su fundador, hace ya casi quince años.

La Cofradía ha mantenido desde sus inicios, una permanente actividad, destinada a cumplir cabalmente con las finalidades establecidas en sus Estatutos, tal como mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus asociados.

Es por eso que, cada año, realiza recaladas mensuales, durante las cuales se rinde homenaje o celebra fechas emblemáticas, tales como el aniversario de la DGTM. Y MM., el día de la Marina Mercante o de nuestro propio aniversario, además de otras reuniones de convivencia y camaradería, en donde siempre nuestro amigo Luis TORRES estuvo presente con su voz estentórea, que caracterizaba profundamente sus pensamientos y anhelos para nuestro Servicio del Litoral en particular y de la Armada de Chile en general.

Es que su capacidad intelectual, dejaba muy claro cual era su ponencia, siempre positiva de la situación que se vivía, llegando a destacarse por sus atributos de verdadero amor a la Institución, a nuestra Armada de Chile; cada vez que hacía sus intervenciones, había en él un verdadero baluarte, un sentimiento puro hacia la Marina.

Prueba de ello es que hoy, se ha vestido con su mejor tenida 11, el uniforme azul con los botones dorados, el de las ceremonias oficiales, para iniciar su navegación al mar de la eternidad.

Recuerdo que días antes, al saber que se había dado vida a la piocha que reconocía al especialista litoral, él nos hizo saber lo lindo que sería tenerla

Gracias a un emotivo encuentro con nuestro Almirante de la especialidad, Don Juan Pablo HEUSSER, éste se la impuso en su lecho de enfermo, con gran alegría para ambos, uno por la satisfacción de recibirla de tan alta jerarquía y el otro por identificar, en el Comandante TORRES, el antiguo anhelo de los viejos hombres del Litoral por este logro alcanzado en la especialidad.

En su vida profesional, se le recuerda, asimismo, como un jefe que a pesar de su alta jerarquía, de los cargos que había desempeñado y de la imagen de poder, asociada a los mismos, nunca se envaneció de ello y, por el contrario, se dio el tiempo y la oportunidad para cultivar una relación cálida y cercana, facilitando su trato hacia él, especialmente a los oficiales más jóvenes.

Es por eso que hoy, basado en la bitácora del cofrade, Litoral Luis TORRES Clark, podemos asegurar, que los hombres que entregan su talento, sus ideas y sus virtudes, son los que dotan a las Instituciones de nuevos órganos de apreciación, de nuevas fuerzas intelectuales y morales, que han de influir poderosamente sobre las nuevas generaciones que vienen en el surco de su navegación ya hecha.

Hoy, en tu partida, nuestra Cofradía te rinde este homenaje y yo , en particular, te presento como mi compañero de curso y amigo personal a mi querido guatón TORRES, mi respeto, tal como lo hago con tu amada esposa AMADA, a tus hijos Luchito (lo tuvimos con GLADYS mi señora en nuestros brazos recién nacido) y su cónyuge CAROLA, a MARIA ANGELICA (la viejita) y su marido MARCELO y a CLAUDITA y su marido JUAN JOSE; a sus hermanos: MARIA FRANCISCA, ESTER, TENCHITA, ALICIA y CARLOS y a sus queridos nietecitos: JOSE IGNACIO, SOFIA, JOAQUIN, FRANCISCA, FRANCISCO, BENJAMIN, CRISTOBAL y FLORENCIA.

Gracias Litoral TORRES, por tu amistad y por tu fructífera navegación en este mundo terrenal. La Cofradía de los Hombres Bravos del Litoral te la reconoce y ten la seguridad que en nuestra Bitácora quedará impregnado el ejemplo que nos dejaste.

Litoral Luis TORRES Clark descansa en paz.

Además de otras muestras de pesar y apoyo a la familia del Cofrade Luis TORRES Clark (Q. E. P. D.), se dio lectura al siguiente mensaje enviado por el cofrade Patricio ASTORQUIZA Vivar:

Adiós mi querido camarada.

En momentos que junto a mi nave surcábamos los mares con proa al sol para una feliz recalada, mi corazón ha experimentado un fuerte sentimiento de pena y dolor al conocer la noticia de tu prematuro zarpe, que te lleva en la última singladura de tu vida a recalcar al puerto celestial donde estoy seguro que nuestro Padre te ha recibido en su regazo con su bendición para tu descanso eterno.

Los sentimientos que me embargan y los recuerdos de tu grata persona que pasan por mi retina, como si viviéramos el ayer, son muchos, pero la tristeza hace que mis ojos lagrimeen

y no permiten que pueda transcribir al papel, lo que significa para quienes siempre estuvimos junto a ti, esta enorme pérdida.

Lucho, sé que tu vocación por el mar, viene desde muy niño, quizás inconcientemente en tu época escolar trataste de emular aquellos héroes que del mar hicieron su vida y al mar entregaron su vida, logrando su grandeza al rendir su vida por nuestra Patria, cobijados en el manto de nuestro pabellón nacional.

Tu fuiste un gran hombre, un héroe en la paz, junto a Amada muy temprano formaste una familia donde siempre reinó el amor, la felicidad y la paz, entregando a tus hijos lo mejor de la vida para hacerlos personas profesionales, que con el tiempo formaron sus propias familias en base a tus enseñanzas morales y espirituales, y eso es el mejor don que tú has legado, que pasará de generación en generación, recordando a ese gran tata que gozaba entregando su cariño a sus pequeños nietos.

El mar trae al marino un cúmulo de felicidades, pero también hay momentos donde se produce el quiebre, al saber la partida de un ser querido, deseando haberte acompañado hasta el último momento de tu vida, para poder captar tu sabiduría y un sublime mejor recuerdo, pero Luchito, pese a la inmensidad del mar, siempre estaré junto a ti y a tu amada esposa, como los amigos que siempre fuimos.

Tu inesperado zarpe, no borra de mi mente el recuerdo de ayer, cuando por vez primera nos saludamos al cruzar el frontis de la Dirección, para dar nuestro examen de admisión, la alegría de tu rostro cuando frente a Dios aceptaste a Amada por esposa y, enfermo, la entereza como afrontaste tu enfermedad y las últimas palabras que hablamos al momento de despedirme, todo ello muestra que tu grandeza y bondad era infinita.

Al momento de tu zarpe, estaré comenzando una nueva singladura, y sé que la luz bendita que te ha llevado a la casa del Padre, será la luz que me haga recalar a un puerto seguro, después de sortear las bravezas de mar, como lo saben hacer los "Hombres bravos del Litoral"

Querido amigo descansa en paz

**PATRICIO ASTORQUIZA VIVAR, CAPITAN DE ALTA MAR
CAPITAN DEL BT ANCUD
COMPAÑERO DE CURSO DEL PRIMER CURSO ESPECIAL
DE OFICIALES DEL LITORAL Y AMIGO PERSONAL**

A continuación insertamos su hoja de vida, donde se establece sus antecedentes personales y profesionales, relativos a su permanencia en la Armada y el Servicio del Litoral.

**ANTECEDENTES PERSONALES Y PROFESIONALES DEL C. F. LT SR. LUIS
TORRES CLARK**

FECHA DE NACIMIENTO: 9 DE FEBRERO DE 1944.
FECHA DE INGRESO A LA ARMADA COMO OFICIAL: 30 DE ENERO DE 1968.
NOMBRE DE LA CONYUGE: SRA. AMADA.

HOJA DE SERVICIOS:

1968 El 30 de Enero, Teniente 2º LT
1975 El 1 de Enero, Teniente 1º LT
1980 El 1 de Diciembre, Capitán de Corbeta LT
1987 El 31 de Diciembre, Capitán de Fragata LT

RETIRO:

Marzo de 1991.

MEDALLAS Y CONDECORACIONES:

Medalla estrella militar por 10 años de servicios. (Chile)
Medalla estrella al mérito militar por 20 años de servicios. (Chile)
Condecoración servicios distinguidos "11 de Septiembre". (Chile)
Misión cumplida 2da Clase. (Chile)

PRINCIPALES DESTINACIONES:

1968 GOBERNACIÓN MARITIMA DE PUNTA ARENAS.
1972 GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE IQUIQUE.
1974 GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE VALPARAÍSO. (Jefe de División)
1977 ESCUELA DE ARMAMENTOS Y SERVICIOS. (Jefe de Estudios)
1978 GOBERNACION MARITIMA VALPARAISO. (Capitán de Puerto)
1980 GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE ARICA. (2do. Comandante)
1983 DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y MARINA MERCANTE. (Jefe División)
1985 GOBERNACION MARITIMA DE COQUIMBO. (Gobernador Marítimo)
1988 DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y MARINA MERCANTE. (Jefe Dpto. Planificación)
1989 GABINETE ARMADA.
1990 GOBERNACION MARITIMA DE PUNTA ARENAS. (Gobernador Marítimo)
1991 RETIRO DEL SERVICIO.

La Cofradía, en mérito a su espíritu de cuerpo y permanente integración a la Cofradía le rinde este postrer homenaje, reconociendo en él a uno de los "Hombres Bravos del Litoral"

¡Caballero de océano y de vida¡

Litoral TORRES, descansa en paz



"GLOSARIO DE LA COFRADÍA" " HOMBRES DEL LITORAL "

- AGUADA: Bebida no alcohólica.
- ABORDAR: Entrar en conversación.
- BALANDRA: Esposa o cónyuge del cofrade.
- BONANZA: Revista anual de la Cofradía.
- BOLETÍN METEOROLÓGICO: Información de los últimos acaecimientos.
- CARTA DE NAVEGACIÓN: Discurso o alocución de homenaje.
- CAPITANÍA MARÍTIMA: Directorio de la Cofradía.
- COMBUSTIBLE: Licor.
- CBLT: Mensaje a todos los litorales.
- CBTB: Mensaje, saludo.
- DESLASTRAR: Achicar sentinas (Orinar)
- FAROS Y BALIZAS: Contribución económica a la Cofradía; cuota mensual.
- FONDEAR MAS BRAZAS: Prevenir, tomar precauciones.
- HOMBRE DEL LITORAL: Denominación de los integrantes de la Cofradía.
- INCREMENTO DE MILLAS: Cumpleaños.
- LASTRAR: Comer y beber en exceso.
- LICENCIA DE ZARPE: autorización para retirarse antes de "Portalón abierto"
- LITORAL: Denominación genérica del cofrade.
- LITORAL ACTIVO: Litorales con derecho a voz y voto en las asambleas.
- LITORAL MAYOR: Denominación protocolar para el Litoral más antiguo.
- LITORAL AGREGADO AL ROL: Oficial de reserva litoral.
- LITORAL DE PARA: Cofrade con su salud restringida (Restableciéndose).
- LITORAL EN CARENA: Cofrade hospitalizado.
- LITORAL EN CABOTAJE: Con servicios restringidos por salud.
- LITORAL EN ENTREDICHO: Cofrade con su matrícula suspendida.
- LIBRO DE MATRÍCULA: Registro Oficial de los cofrades (socios).
- LIBRE PLÁTICA: Dar término a la parte formal de la Recalada ("Chipe libre").
- LIBRO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO: Bitácora de la Cofradía.; registro de los acaecimientos.
- LISTA DE PASAJEROS: Nómina de los invitados.
- MATRÍCULA: Número de Registro del cofrade.
- MATRÍCULA, (Derecho de): Cuota de Incorporación.



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

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

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

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