

REVISTA

BONANZA



PUBLICACIÓN COFRADÍA
"HOMBRES DEL LITORAL"
AGOSTO 2010

REVISTA BONANZA

PUBLICACIÓN ANUAL DE LA COFRADÍA HOMBRES DEL LITORAL



CAPITANÍA MARÍTIMA DE LA COFRADÍA “HOMBRES DEL LITORAL” (Período 2008/2010)

PRESIDENTE

LITORAL SR. MANUEL COFRE MUÑOZ

VICEPRESIDENTE

LITORAL SR. BERNEL BADILLA GRILLO

SECRETARIO

LITORAL SR. ALBERTO PONCE GODOY

TESORERO

LITORAL SR. GERMÁN VALDIVIA IBARRA

DIRECTORES

LITORAL SR. ERWIN FORSCH ROJAS

LITORAL SR. WILLIAMS MIRANDA LEYTON (EVENTOS)

LITORAL SR RAMÓN VELÁSQUEZ DÍAZ (RR. PP.)

DIRECTOR Y EDITOR:
LITORAL R. VELASQUEZ D.

COORDINADOR IMPRENTA:
LITORAL G. VALDIVIA I.

Foto portada: PM DEFENDER: Foto Sgto. 1° L. BUSTOS Y. (RR. PP. DIRECTEMAR)

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.

I N D I C E

Octálogo de la Cofradía	3
Editorial	4
27 de febrero de 2010 el terremoto en la región del Biobío. Litoral Sr. Gonzalo VERBAL Hewston.	6
M/N Viña del Mar, una lucha con la fuerza destructiva de la naturaleza. Litoral Sr. Patricio ASTORQUIZA Vivar.	14
Desastre ecológico en el golfo de México. Litoral Sr. Emilio LEÓN Hoffmann.	19
La página del recuerdo. Litoral Sr. Carlos SEPÚLVEDA Pino.	25
Vocación del marino litoral. Litoral Mayor Sr. Jorge MARTIN Cubillos.	29
Evolución del escalafón Litoral. Litoral Sr. Horacio BALMELLI Urrutia.	31
La Capuerto S. Vicente y su apoyo a la comunidad con motivo del terremoto y maremoto del 27 de febrero de 2010. Litoral Sr. Manuel COFRE Lizama.	34
Tecnología incorporada al buceo en salmonicultura, un aporte directo a la seguridad. Litoral Sr. Alejandro ROSS Urquieta.	39
Una visión de la piratería en el mar. Litoral Sr. Sergio WALL Muñoz.	41
Cuando la alerta de tsunami tardaba horas en llegar a su destino. Litoral Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke. (Entrevista)	47
“MINUSTAH” Misión para la estabilización de HAITÍ. Litoral Sr. Ricardo VELÁSQUEZ Ortiz.	51
Sistemas de simulación. Litoral Sr. Jorge IMHOFF Leyton.	59
PMD “CIRUJANO VIDELA”. C. C. LT Sr. Oscar ORTIZ Cisternas.	66
Libro de Recepción y Despacho.	69
Diferendo de límites marítimos y terrestres de Chile y Perú	95





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



EDITORIAL

El tiempo pasa incesante y un nuevo Aniversario, el número 16, nos encuentra viviendo un año marcado por el gran sismo que afectó a nuestro País.

En efecto, el 27 de Abril de 2010, CHILE se enfrentó a una nueva y devastadora catástrofe al ser afectado por un terremoto de gran magnitud, que alcanzó a 8,8 grados en la escala de Richter, siendo considerado uno de los mayores registrados en el mundo.

Las graves consecuencias del terremoto, que fue seguido por un maremoto, afectaron a gran parte de la zona central y sur y, en mayor medida, al área comprendida entre la Sexta y la Octava regiones, ocasionando grandes daños en el área costera alcanzando, además, a la Isla Juan FERNANDEZ.

Los daños ocasionados, especialmente por el maremoto, afectaron principalmente a la Gobernación Marítima de Talcahuano y a varias Capitanías de Puerto de su jurisdicción, además de la Base Naval de Talcahuano y ASMAR y, al mismo tiempo, al personal Litoral destacado en esas reparticiones, quienes perdieron bienes personales y materiales, no existiendo, afortunadamente, pérdidas de vidas humanas.

Es por ello, que la Cofradía en un esfuerzo realizado por sus integrantes, acudió en apoyo de algunos de los oficiales especialistas litorales afectados, lo que unido a la ayuda prestada por la Armada y su personal, sirvió para paliar, en parte, las pérdidas por ellos sufridas.

Posteriormente, la ARMADA, la DIRECTEMAR y sus integrantes, han enfrentado "contra viento y marea" la tarea y los desafíos planteados para sobreponerse y poner nuevamente en pie la infraestructura dañada y, al mismo tiempo, continuar su labor de servicio público y de apoyo a los afectados que viven en esas zonas. Un ejemplo de ello, es la labor desarrollada por las Capitanías de Puerto de Constitución, Lirquén y de Juan Fernández, las que en breve tiempo, al igual que la Gobernación Marítima de Talcahuano, reiniciaron sus actividades y prestaron pronta ayuda a la comunidad marítima.

La Cofradía, por otra parte, ha continuado con sus actividades destinadas a representar ante la Armada y el ámbito civil, a todos los Oficiales especialistas del Litoral y a cumplir con el Octálogo de la rige, realizando diversas acciones orientadas a incrementar el espíritu de unión, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus asociados.

Las actividades realizadas, han estado, sin duda, empapadas por la tragedia antes señalada y, desde esa perspectiva, la presente revista BONANZA trae algunos artículos relacionados con diversos aspectos de lo sucedido, escritos desde diferentes puntos de vista por sus autores, los que servirán, en el futuro, para recordar lo vivido, estampando también de esta forma, un testimonio para el futuro.

Debemos resaltar además, que durante el tiempo transcurrido desde agosto de 2009 hasta el presente aniversario, la Cofradía ha experimentado un significativo aumento de su "tripulación", ya que en ese período un gran número de oficiales especialistas Litoral, especialmente oficiales jóvenes, se han interesado en ingresar, lo que ha incrementado en más de un 30% la dotación de litorales activos, pasando de 94 a 122 cofrades. Esto, nos llena de alegría y confianza en el futuro de nuestra Corporación, que con los nuevos ingresos representará cabalmente a todos los especialistas y, a su vez, experimentará un mayor impulso a sus actividades.

Paralelamente, el escalafón del Litoral, también ha experimentado un cambio significativo, esta vez no en número, sino en el incremento de sus Oficiales al tope del escalafón, al tener por primera vez en el Alto Mando, a contar de enero de 2010, dos Oficiales Generales, los Contralmirantes J. P. HEUSSER R. y R. BOKE F., lo que nos llena de orgullo a todos los cofrades, quienes ven reflejado en ellos, el reconocimiento de la Armada para nuestra especialidad y sus oficiales, por su profesionalismo, lealtad y cariño por el SERVICIO del LITORAL.

Mirando con confianza el futuro de nuestra Cofradía, de nuestra especialidad litoral y del Servicio del Litoral, hacemos llegar a todos los Cofrades nuestros saludos y agradecimiento por su apoyo a nuestra gestión, haciendo votos por que todos los integrantes de la Armada, en especial del Servicio del Litoral y los afectados por la tragedia del 27 de febrero de 2010, superen las dificultades y desafíos que han debido enfrentar y tengan un futuro pleno de ventura personal, familiar y profesional.

La Capitanía Marítima



27 DE FEBRERO DE 2010 EL TERREMOTO EN LA REGIÓN DEL BIO BÍO



El 01 de Marzo de 2010, a dos días del terremoto grado 8,8 en una gran extensión de nuestra patria y aprovechando que se había restablecido el correo electrónico, escribí mi primer mensaje a quienes han sido mi segunda familia:

"Estimados Cofrades:

Quiero informarles que, pese a la tragedia ocurrida en esta zona, mi esposa y toda mi familia nos encontramos muy bien, sin daños personales y con muy pocos daños materiales.

Los problemas actuales son la falta de agua, gas, víveres y bencina para movilizarse. Sin embargo, la formación que recibí en el Litoral me ha hecho muy fácil enfrentar cada problema, con prevención y organización."

Así inicié mis informes periódicos dos días después del terremoto, por ello, algunos errorcillos de redacción y ortografía deben atribuirse a las réplicas. Cada vez que escribía estaba temblando, pero como no existirá nada peor que lo ocurrido el día 27, a no preocuparse y cumplir con las tareas necesarias para que la familia sobreviva y esté tranquila.

Así fueron pasando los primeros días, con muchas dificultades para comunicarse, tratando de lograr información de tantos amigos y familiares. (Ahí me di cuenta de la cantidad de amigos que toda persona acumula en su existencia, especialmente en existencias tan largas como la mía). *"Quisiera tener noticias de Héctor Laso, que vive en Talcahuano, zona que fue inmensamente mas dañada que Concepción."*, *"Sigo sin tener noticias de Héctor. Intentaré el*

contacto. Apenas tenga una información te la reenvío.”. Claro que esta angustia por saber, se recompensaba cada vez que aparecía un nuevo amigo. Así, cuando supimos que Laso, Burgos, Aguilar, Grandón, Vergara, Cofré, etc. se encontraban bien, la alegría opacaba todos los momentos amargos de incertidumbre e impotencia por no poder comunicarse.



Edificio que simbolizó el sismo en Concepción. Departamentos en venta...

Sin embargo, la mayor parte de nuestro día se desarrollaba sólo en un mundo reducido a las pocas cuadras de nuestro barrio. Este barrio del pasado, con casas muy bonitas, pero con moradores desconocidos, anónimos, ajenos y sin sonrisas, se transformó en una “comunidad de personas”, todas con nombres y apellidos, con historias familiares y algunos hasta con agradable personalidad y humor. Aparecieron los líderes, (no fui yo), que supieron manejar la organización adecuada del grupo, los turnos, las comunicaciones, la forma de dar alarmas y como actuar en cada caso.

Lo especial es que ese líder fue una mujer, una supermujer que sorprendió hasta a su marido. Cuando ella le hablaba a los vecinos, en una gran reunión callejera, éste la miraba pensativo, tratando de entender como su tranquila esposa le decía a esta masa desordenada, lo que cada uno tenía que hacer. “Mi Generala”, fue el rápido apodo que se ganó la señora Cristina.

Así surgió el chistoso, que alegraba las nerviosas esperas del próximo temblor, el contador de anécdotas, que hacía más corta la “guardia” de 04 a 08 y el silencioso que con paciencia escuchaba todas nuestras anécdotas. Todas las personalidades afloraban con más fuerza que de costumbre, sólo porque la violencia de lo experimentado hizo desaparecer, temporalmente, nuestros recatos. Éramos verdaderos y fuimos así por todos esos días

inolvidables. Ahora, seguro, iremos volviendo a las costumbres tradicionales, pero si pasamos cerca de "mi Generala" no podemos dejar de saludarla y preguntarle como es su día o, cuando me encuentro con el vecino, que en el segundo día, me regaló parte de sus víveres, no puedo dejar de bajarme del auto y conversar unos minutos sobre nuestras familias.

Durante los días críticos, casi nadie tuvo problemas de alimentos, porque se repartió bien lo que había. Agua tampoco era un problema grave, porque siempre había cerca un lugar donde se podía conseguir vertientes y piscinas. El problema mayor fue el no contar con luz eléctrica ni gas, lo que nos obligó, durante los primeros días, a cocinar en las asaderas del patio y alumbrarnos en las noches con velas y linternitas. (Haber sido marino ayuda, siempre con linternas y velas a mano para emergencias y dos bidones de agua dulce listos para usar).

Los dos primeros días estuvimos indefensos y no podíamos contar con ayuda policial en caso de que algún grupo de malhechores quisiera invadir nuestra población. Por tanto, dirigidos por la Generala, organizamos grupos de protección en cada una de los tres accesos a la población. Se efectuaba guardias desde 20.00 a 08.00 en tres turnos de 20 a 24, de 00 a 04 y de 04 a 08. ¿Les suena esto? El resto del día estaba la mayor parte de la comunidad y especialmente los más jóvenes que no podían hacer turnos de noche.



A buscar agua....

Vivir y sobrevivir un terremoto grado 8,8, es sin duda una experiencia impresionante, para algunos, traumatizante, para otros una semana viviendo al límite, pero para nadie pudo ser una etapa más de su vida. Esto debe ser como ir a una guerra, todo al máximo, con emociones superiores, pero también con la satisfacción de saber, cuando todo pasa, que eres capaz de estar de pie, pensar en tu familia en el momento que todo se desploma y luego seguir luchando para que todo vuelva a la normalidad lo mas pronto posible. Cuántas personas se preguntan ahora ¿Qué puede asustarme en el futuro?, ¿Qué puede hacerme perder el control de mis acciones?

Toda mi vida pensé como sería una guerra, de verdad, fuera de lo que Hollywood siempre nos presenta, bueno, terminada esta experiencia y sin hacer un análisis mas acabado, me parece que muchos vecinos, que nunca practicaron en un campo de ejercicios militares, tuvieron un comportamiento admirable, listos para participar, para acarrear la leña de las fogatas, para hacer guardias de protección y tantas “insignificantes acciones” que en su conjunto permitieron a la comunidad descansar en paz y saber que sus hijos estaban seguros.



Preparando los alimentos...

Propongo que de esta desastrosa experiencia, cada uno de nosotros saque una experiencia positiva. Preguntarse qué hice mal, debería ser algo adecuado, aunque también deben preguntarse qué hicieron bien. No soy psicólogo, pero creo que ayudará a potenciarnos con lo bueno que muchos hicieron en estos días aciagos y transmitir esas experiencias positivas a las nuevas generaciones. Lo que yo vi en mi alrededor, el día del sismo, fue más positivo que negativo. Más personas protegiendo a sus familias que personas descontroladas sin saber que hacer. Esto, claro, dejando al lado las acciones de pillaje que es un tema para analizar en los años venideros y corregir estos comportamientos, de tal forma que solo “los malos” sean malos.

El martes 09 de marzo escribí por mensaje a la Cofradía:

“Hoy amaneció un sol radiante que augura un día caluroso. ¡¡No te olvides ponerte protector térmico!! Me dijo mi esposa al levantarme..... Sin duda estamos intentando mentalmente volver a la normalidad.

Anoche la Junta de vecinos citó a las 21.00 en la entrada de Villuco con el objeto de levantar las barricadas que teníamos en la entrada, hacer con ellas una fogata y así celebrar el término de las guardias de protección. Se nos olvidó que estábamos en toque de queda y ligerito apareció una patrulla que amablemente nos pidió volver a nuestras casas y dejar la fogata para horas sin toque. Hoy la haremos a las 19.00. Demás está decir que los militares han sido muy atentos y, pese a que tienen que hacer cumplir sus instrucciones, han demostrado que respetan y agradecen nuestra decisión de auto proteger el barrio.

Hoy también, aparecieron los jardineros y el repartidor del diario. ¿Como está usted y su familia? Bien señor. Trabajando de nuevo, no había venido antes porque la distribución de los diarios era escasa... ¿Su casa? Bueno, se partió por la mitad y no se si se podrá habitar en el futuro.....El corazón se me partió en muchos pedacitos y no derramé la lágrima que empujaba en la pupila porque se ve feo que un hombre llore, pero ahora, solito en mi computador, estoy llorando por estos hombres esforzados que tienen más fuerza que nosotros y que son un orgullo de nuestra raza.

También fui a hacer bencina a la bomba y el bombero me preguntó por mi familia. Me sorprendió al comienzo, ¿será una nueva forma de vivir más preocupados uno del otro?

En este breve relato, no pretendo sino hacerles comprender cómo esta tragedia afectó a miles de personas y pese a ello, se vistieron, se peinaron y salieron a sus actividades porque "hay que seguir adelante". Ejemplos que deberían quedar también en nuestra historia junto a los hechos heroicos de armas.

Espero en estos días ir a Talcahuano, para ver como está la Gobernación Marítima y hablar personalmente con mis ex colegas y les contaré mis impresiones.

Hoy no puedo ir a Talcahuano porque me encomendaron la difícil tarea de cuidar a las cuatro nietas chicas mientras los respectivos papas están reiniciando sus actividades. Tarea de abuelo,..... Harto grata.

Respecto a mi casa, seguimos sin gas y sin agua. Añoro una duchita tibia...".



Los turnos de vigilancia.

Pero no se puede escribir sobre este terremoto, sin hacer una clara diferencia: Un terremoto es algo duro de soportar, pero casi siempre se sobrevive. Por eso, en Concepción, con una de las densidades de población más alta de Chile, no hubo muchas personas fallecidas como consecuencia directa del sismo.

Otra cosa es el Tsunami. Otra ciudad es ahora Talcahuano, Dichato, Constitución y todas las costas que fueron invadidas por las olas. Yo solo me referiré a Talcahuano, porque viví en esa ciudad muchas etapas de mi vida y luego, a los pocos días del tsunami revisando sus calles asoladas, como si varias bombas atómicas hubieron sido lanzadas al azar.

En estas calles derramé las primeras lágrimas verdaderas, porque fueron verdaderas y mojaron mi mejilla. Lágrimas de ver tanta desolación. Ver como Talcahuano nunca volverá a ser ese Talcahuano que amamos casi todos los marinos. Lágrimas de ver nuestra querida Gobernación Marítima, siempre tan cuidada por sus comandantes para que su presentación fuera perfecta, solo perfecta, porque el "casi" no era aceptado.

Ahí pasó el agua de mar, sin piedad ni respeto por quienes gobiernan al reino de Neptuno y luego este mar se retiró avergonzado por haber tenido este arretrato injustificado de ira. Claro que en su retorno, no pudo llevarse el lodo y las piedras que invadieron y destruyeron toda la planta inferior de esa hermosa construcción.



Vista del sector costero
después del maremoto.
La Gobernación Marítima al
fondo.

El Miércoles 10 escribí a la Cofradía:

"Hoy fui a Talcahuano y San Vicente, estuve en las Pesqueras, en la ciudad de Talcahuano y luego en la Gobernación Marítima. Ahora si estoy impactado pero también esperanzado.

Impactado porque los daños en esa zona superan lo que se puede ver en televisión y no sé cuanto tiempo y dinero se necesita para reparar o reconstruir todo esto. Esto involucra tener por mucho tiempo miles de personas sin trabajo, viviendo sin agua, sin alcantarillados sin todas esas pequeñas cosas que, al menos en este país, siempre han tenido hasta los más pobres.

Esperanzado porque cuando fui a las pesqueras, vi a todos trabajando, con el ánimo en alto, con todas las metas que tienen que lograr, sin ningún gesto de frustración o de entrega en su mirada.

Luego fui a la Gobernación Marítima. No puedo, por razones obvias contarles los problemas materiales que ellos tienen, pero si puedo garantizarles que allí están los mejores haciendo lo correcto, con un escudo chileno de corazón, trabajando incansablemente para reparar todo y lograr que la Gobernación Marítima vuelva a ser el alma del sistema marítimo chileno.

Espero que la Armada, la Gobernación Marítima y Talcahuano logren sortear pronto las dificultades. Roguemos a Dios que les de fuerza y recursos.

Orgulloso de ser parte de esta Marina de Chile, de haber integrado la Gobernación Marítima de Talcahuano y de tener ahí mis mejores amigos, me despido de ustedes "Pero no se preocupen", solo unos pocos días después, los marinos ya habían dominado el caos y habían impuesto el orden a la naturaleza, con esa garra y valentía que el uniforme de marino otorga a los hombres que lo visten.

Ahora solo es un problema de recursos, (los que siempre escasean), para que todo vuelva a la completa normalidad.



Un barrio de Talcahuano después del tsunami



Calle principal del centro de Talcahuano después de..



Otro edificio emblemático colapsado en Concepción

Al terminar este relato de vivencias, es probable que decepcione a quienes esperen encontrar acciones de extremo valor o la mención de situaciones límites. Las he obviado. Ustedes pueden imaginarse lo que se siente en estos momentos críticos, pero sólo son momentos, luego son sólo episodios cada vez más disminuidos, pero a cambio empezamos a apreciar todos los valores que encontramos en el interior de los seres humanos y que nos sorprende gratamente, la mayor de las veces. Es como si el temblor hubiera hecho caer las protecciones con las que ocultamos nuestro verdadero ser y nos mostramos desnudos, tal como realmente somos.

Espero que nuestro Chile se reconstruya pronto y renazca un país más sólido, más solidario y que nuestra Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante recupere sus estructuras materiales, porque la fuerza espiritual nunca estuvo en peligro.

Colaboración: Litoral GONZALO VERBAL HEWSTONE



Gobernación Marítima de Talcahuano, antes de terremoto y maremoto

NOTA del Editor:

El presente artículo, fue escrito por el Litoral cofrade Sr. Gonzalo VERBAL H. quién, a los dos días de ocurrido el terremoto en la zona de la Octava Región, envió un correo electrónico a la Cofradía, en respuesta a un correo enviado a todos los cofrades, en especial, a los residentes en la zona afectada, con el propósito de conocer la situación familiar y personal de cada uno de ellos, enviándoles el apoyo de la Cofradía.

Al establecerse ese contacto con Gonzalo y saber que el resto de los cofrades radicados en esa zona estaban bien, le solicitamos que continuara informándonos de la situación y su evolución, lo que concretó con periódicos correos (cada dos o tres días), los que fueron dados a conocer a todos los cofrades y que tuvieron una excelente recepción y apoyo.

Es por lo señalado, que posteriormente le solicitamos plasmar sus vivencias en este artículo, que sin duda constituirá, en el futuro, un valioso testimonio desde un particular punto de vista, de los acontecimientos derivados del terremoto que asoló a la zona sur de nuestro país.

M / N VIÑA DEL MAR, UNA LUCHA CON LA FUERZA DESTRUCTIVA DE LA NATURALEZA.



Encontrándonos en canal de acceso de ASMAR Talcahuano, efectuando reparaciones a flote en espera de poder entrar a dique y efectuar el correspondiente carenado y término de reparaciones, que sólo en dique se puede efectuar, el día 26 de abril, después de un agotador día de trabajo, bajé tierra a caminar por la base naval de Talcahuano, viendo la casa donde crecí juntos a mis padres y hermanos, donde pase los momentos mas lindos de mi niñez, recordando mis amistades de aquel entonces, rememorando anécdotas en cada lugar que veía. Sin darme cuenta, me encontré en la plaza del HUASCAR, donde en su tiempo existió el Cuartel central del Cuerpo de Defensa de Costa y mi padre prestaba sus servicios en el grado de Sargento primero y Jefe de Bandas.

Los rayos de sol comenzaron a esconderse detrás de las nubes y junto a ello comencé a caminar de regreso al buque, viendo una bahía con su mar llana y su tráfico de embarcaciones menores que regresaban de sus faenas en la mar cargadas de peces y alegre de retornar al hogar.

Frente a la Comandancia en Jefe de la Fuerza de Submarinos, pude notar que el ambiente se tornaba tibio y no había brisa de aire alguna, llamándome la atención que las gaviotas se concentraban posándose en la calle, en un aspecto de animación. Al ingresar a los

recintos de ASMAR, daba la impresión que la calle no tenía pavimento, todo tapizado en plumas blancas, como si hubiere nevado recientemente.

Al pasar el portalón de la nave de mi mando, di instrucciones para preparar el buque para la llegada de su excelencia la Presidenta de la República, quien asistiría a la ceremonia oficial del lanzamiento de un nuevo buque de la Armada, el "CABO DE HORNOS", que se encontraba en gradas muy próximo al sitio de atraque donde se encontraba la M/N VIÑA DEL MAR. Al retirarme a descansar, preocupado por la situación observada en las gaviotas, di instrucciones al oficial de guardia para reforzar espías, estimando, en ese momento, que tendríamos un fuerte temporal del norte.

A las 03:30 horas un fuerte ruido me despertó bruscamente, ruido que parecía el funcionamiento de una turbina de avión que se encuentra próximo a aterrizar, y con ello un fuerte movimiento sísmico que no me permitía ponerme de pie. Subí rápidamente al puente de mando y comencé a ver lo inimaginable, mi buque se movía estrepitosamente, los diques flotantes que se encontraban a popa y en el cabezal del canal de acceso, comenzaron a moverse en tal forma que cortaron sus amarras, la situación era caótica, viendo como el buque Cabo de Hornos se desprendió de las gradas, quedando a flote y a merced de las fuertes marejadas que comenzaron a afectar a la bahía de Talcahuano.

Por mi banda de estribor, al frente, se encontraba amarrado el buque de la Armada Piloto Pardo, quien recibió orden de zarpar inmediatamente ocurrido el terremoto, orden escuchada en canal 16 VHF., al instante señalé al señor Jefe de Máquinas don Antonio LOPEZ, preparar máquinas para zarpar de emergencia, se tocaron las alarmas respectivas de zafarrancho y toda la tripulación concurrió al punto de reunión para recibir las instrucciones del Primer Piloto.

Clara mi banda de estribor, ordené largar todas las espías al agua, momento en el cual la falda del muelle se abrió, producto de un nuevo y fuerte sismo, desapareciendo gran parte de ella junto a sus respectivas bitas. Libre de amarras ordené muy despacio atrás, la nave inició su maniobra; comenzó a temblar nuevamente y con mayor fuerza, los diques flotantes con sus amarras cortadas se atravesaron por nuestra popa. Para evitar la colisión ordene media fuerza adelante con caña cerrada a estribor, momento que desde la proa el Contramaestre me indica por radio que estamos próximos a chocar la esclusa del dique donde encontraba un buque de guerra extranjero en reparaciones.

Observo que mi popa está clara, doy toda fuerza atrás, el buque sale del canal de acceso, quedando atravesado, me dirijo al alerón y veo lo increíble, la alarma del ecosonda sonaba sin parar, no teníamos agua bajo la quilla, se podía observar el lugar de donde recién habíamos salido, se encontraba seco, el molo de abrigo seco, momento en que se sintió un ruido

ensordecedor e infernal, como alud de piedras, viendo venir la primera ola del maremoto. Por mi mente pasaron muchos pasajes de mi vida, viendo los rostros de mis padres, mis hermanos hijos, nietos y de mi amada esposa Graciela, esos segundos, que parecieron horas eternas, fueron angustiante, sólo lleve mi rosario a la boca, besé a nuestro señor y encomendé a dios a toda mi tripulación, ya que pensé que seria lo ultimo que veríamos.

La ola nos castigó duramente por la cuadra de babor, reventando casi en la borda, escorando la nave peligrosamente a estribor sobre 20 grados, donde su fuerza dejo patente su huella, la borda arqueada y la cubierta del sector desnivelada, como si una fuerza sobre natural hubiese efectuado presión sobre el buque.

La noche estrellada pasó a cubrirse de un manto negro que colmaba el ambiente de pánico y horror, más aún que se escuchaban gritos desgarradores de personas que solicitaban que los ayudaran y salvaran, voces que se apagaron, quizás al ser llevado por la fuerza del mar. Los minutos eran interminables, al ver que la nave, estremeciéndose por las fuertes réplicas del terremoto, crujiendo dolorosamente volvía de su violenta escora. Ordene cerrar la caña a babor y dar avante, el buque respondió, parecía que podríamos sortear la fuerza destructiva de la naturaleza, pero tuvimos que enfrentar la realidad, ya a la cuadra del faro Belén, dejándolo por la banda de estribor, el Jefe de Máquina me indica que tiene que parar la máquina por falta de enfriamiento de los generadores, que seguramente al quedar en seco la nave, sus aspiraciones quedaron obstruida por barro o material de sedimento del lecho marino.

La corriente en esos instante era muy fuerte, el buque literalmente estaba dentro de una batidora, se veían violentos remolinos, en donde su fuerza arrastraba de todo, ya no había tiempo de pensar o analizar, sólo había tiempo de actuar para hacer los máximos esfuerzos de salvar tanto la nave como su dotación; remolinos que llevaban al buque a los requeríos del faro Belén que en esos instantes se observaba totalmente en seco en su lecho. Ordené fondear de inmediato para aguantar la nave en su accidentada deriva. El timonel indica que el gobierno no aguanta la caída del buque teniendo toda la caña cerrada a babor, la alarma del ecosonda no cesaba de funcionar.

En un instante dejó de funcionar, nos castigaba el segundo maremoto, que a dios es gracia, nos tomó por la popa y nos levantó, en esos momento perdí totalmente la geografía, solicito al Primer Piloto que por radar se situara y viera el área más despejada para mover máquinas ya que se había, en parte, solucionado el problema del enfriamiento; en ese momento pensé que la fuerza de este segundo maremoto nos había lanzado sobre el molo Quinientos, pensando lo peor para nosotros, momento en que el Primer Piloto me indica que la situación está en la carta, la vi y no la comprendí, ahora teníamos el faro Belén a la cuadra de nuestro buque, pero por la banda de babor. Por el calado de la nave y la altura de la ola apreciada en el

rigor de la oscuridad, debió tener una altura sobre los 18 metros, la cual nos levantó y nos pasó por sobre el citado faro.

Ya teniendo la indicación del Primer Piloto sobre el área más despejada, doy máquina adelante, virando y arrastrando el ancla, ordeno tomar rumbo norte para tratar de fondear en las cercanías de la isla Quiriquina. El timonel cumpliendo lo ordenado gobernó con proa al norte, momento en que el Primer Piloto, señor Víctor ALARCON, me consulta qué rumbo había ordenado, respondiéndole rumbo norte, a lo que aseveró...¡ no Capitán llevamos rumbo sur ¡..... veo el repetidor del giro compás, estaba inestable indicando el norte, veo la pantalla del radar, indica un andar de 8 nudos y que efectivamente navegábamos con proa hacia el morro de Talcahuano, nuevamente la corriente nos puso dentro de una batidora, con tal fuerza que el giro compás no lograba orientarse.

Manteniendo con toda fuerza adelante la máquina, la nave logró zafarse de esta peligrosa situación, logrando estabilizar el giro compás, comenzamos nuestra navegación para buscar un punto de fondeo seguro, pero ello no fue fácil, la amplitud de la marea jugaba entre los 0 metros hasta aproximadamente los 12 metros. Durante nuestro trayecto tuvimos que maniobrar en repetidas ocasiones de emergencia para evitar colisionar con buques, diques, compuertas y container que se encontraban al garete, aún manteníamos la cadena casi a la pendura, quizás arrastrándola por el fondo, en algún momento trabajó con fuerza, seguramente al pasar por sobre una roca.

Con las primeras horas de la amanecida, con alguna claridad fugaz logramos darnos cuenta donde estábamos, fondeado en medio de la bahía y en las cercanías de la isla Quiriquina. Con la luz del día vimos un panorama aterrador, sin comprender la magnitud de los daños causado por el terremoto y maremoto, pensamos que lo sucedido fue una catástrofe dado que por nuestro costado pasaban casas flotando, autos, roperos, camas, mesas, árboles con sus raíces a la vista, todos llevado mar afuera por la corriente existente.

Posteriormente se nos ordeno zarpar a Valparaíso. Durante la navegación reinó un silencio lleno de preocupaciones y de temores, silencio de todos nosotros dado que no habíamos tenido noticia de nuestros hogares, las comunicaciones habían dejado de funcionar.

La recalada a Valparaíso fue emocionante para el suscrito como Capitán, al ver a mis oficiales y tripulantes junto a sus esposas, novias, unidos en un abrazo de eterno de amor y lágrimas que besaban sus mejillas. Todos estábamos a salvo.

Vi renacer un buque, en el cual, en todo momento sus oficiales y tripulantes dieron lo mejor de sí, sin pensar en sí, para mantenerlo a flote todo el tiempo.

Ha pasado más de un mes de esta terrible catástrofe, con la tranquilidad que nos da la navegación, hemos estudiado la maniobra efectuada sin apoyo externo, con mis oficiales y tripulantes, para lograr zarpar de emergencia, lo más importante sin daños materiales y personales, maniobra que aún no comprendemos en toda su dimensión. Ello me ha llevado a narrar los hechos vividos en esa trágica noche, casi cronológicamente, con la responsabilidad que conlleva el mando, al asumir de Capitán de una nave de 180 metros de eslora.

Hoy, junto a la misma dotación de ayer, nos encontramos a 6.000 millas de nuestro amado Chile, con rumbo al puerto de Shangai, donde nuestra M/N VIÑA DEL MAR entrará a dique para ser sometida a reparaciones y volver a surcar los mares, paseando con orgullo de ser chileno y marino mercante, nuestro pabellón nacional.

Colaboración: Litoral Patricio ASTORQUIZA Vivar



NOTA DEL EDITOR:

El cofrade Sr. Patricio ASTORQUIZA Vivar, es un oficial litoral que luego de su retiro de la Armada el año 1985, inició su carrera de Oficial Mercante ese mismo año, con el grado de Piloto Tercero hasta alcanzar el grado de Capitán de Alta Mar el 4 de noviembre de 1995. Como Capitán se ha desempeñado en diferentes Empresas Navieras, como OLYMPO S.A. en los B/T CRONOS Y SEA STONE, en la Naviera NISA al mando de la M/N GALILEO, en la Naviera NACHIPA como Capitán de la M/N ALERCE, en la Naviera SONAMAR al mando de los B/T ABTAO, ANCUD, PUNTA GRUESA y VALDIVIA, habiendo navegado en diferentes partes del mundo, y dando la vuelta al mundo ocho veces, obteniendo de esta forma una vasta experiencia. Finalmente, a contar del 17 de febrero de 2010 se embarcó como Capitán de la M/N VIÑA DEL MAR y estando al mando de esa nave, lo sorprendió el terremoto y posterior maremoto del día 27 de Febrero de 2010.

La Asociación Nacional de Armadores, en el día de la Marina Mercante Nacional, premió entre otros al Capitán ASTORQUIZA, por las maniobras efectuadas durante el maremoto, para zarpar y mantener la M/N "Viña del Mar" a flote, sin mayores daños y permitir con ello, además, salvar a toda su tripulación.

La experiencia obtenida, le ha permitido entre otros logros, poder navegar por los canales del sur sin uso de prácticos y efectuar maniobras de amarre y zarpe, sin práctico, en el Terminal marítimo de Puerto CHACABUCO, además de haber efectuado el curso de Informaciones de Estado Mayor para Oficiales Mercantes.

En este artículo, se reseña la experiencia vivida y se refleja el contenido humano, accionar profesional y vivencias del citado cofrade, cuando su nave enfrentó esa catástrofe, ocasión en que, con el apoyo de su tripulación, logró salvarla pese a los graves y difíciles momentos que debieron sortear, lo que muestra una faceta diferente y positiva de un cofrade que, en su calidad de Capitán de un buque de 180 mts de eslora y 39.780 TRG., logró sortear con éxito esa grave emergencia. Ello constituye un motivo de orgullo para un Oficial Litoral y para nuestra Cofradía.

DESASTRE ECOLOGICO EN EL GOLFO DE MEXICO



Una de las grandes complicaciones en este caso, es que el derrame de crudo a unos 1.500 metros por debajo del nivel del mar, se produce en depósitos de petróleo cubiertos por una gran capa de sal.

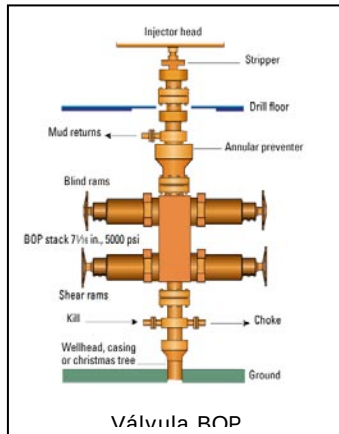
I Introducción.

La magnitud de la explosión de una plataforma petrolera de la empresa British Petroleum (BP) en el golfo de México, cerca de la costa de Estados Unidos de Norteamérica causó, el 20 de abril de 2010, la muerte de 11 personas y gravísimos efectos ambientales en el área. La incapacidad que ha habido para detener el derrame confiere a esta catástrofe una importancia que la convierte, además, en un serio problema político para el Presidente de dicha nación. Allí se habían ya tomado medidas técnicas erróneas que fueron oportunamente advertidas, y la responsabilidad de la empresa ha sido explícitamente admitida por ella como un posible "error fundamental".

II Causas probables del desastre y posterior contaminación.

Aún cuando en los medios de comunicación se habla de un "accidente" en la plataforma Deepwater Horizon, al tenor de los antecedentes que han ido saliendo a la luz pública, tal vez sería más pertinente hablar de "negligencia", ya que se han conocido antecedentes que involucrarían tanto a British Petroleum, como a los operadores, a la empresa Transocean, armadora y operadora de la plataforma (por cuenta de BP) y a la empresa Halliburton, esta última responsable de la cimentación del pozo que se exploraba, en el desenlace de los hechos que se relatan a continuación, y que provocara lamentables pérdidas de vidas humanas y un gran daño al medio ambiente acuático de insospechados alcances.

En efecto, en aquel aciago día 20 de abril, a las 00.35 hrs. los técnicos de Halliburton habían completado la operación de cimentación del pozo, procediendo en las horas siguientes a realizar pruebas de presión para asegurar que el pozo estuviera bien cimentado. Alrededor de las 11.00 hrs. se tuvo conocimiento de una acalorada discusión entre ejecutivos de BP y Transocean, en relación a cambios en los planes relacionados con la fase siguiente a la cimentación. En la tarde del mismo día, aproximadamente a las 17.05 hrs., se observó una pérdida de fluido en el tubo que conecta el cabezal, el que está diseñado con válvulas de cierre de emergencia “BOP” (Blow Out Prevented), que deben accionarse automáticamente para cerrar, controlar y estabilizar el pozo, en caso de fuga descontrolada o cambios repentinos de flujo de crudo o de gas.



En relación con el cierre de emergencia BOP, algunos técnicos y especialistas han señalado que los sistemas de seguridad y fiscalización en BRASIL y Noruega son más estrictos que los existentes en EE. UU. En Brasil, por ejemplo, PETROBRAS usa en todas las plataformas, además de las válvulas de cierre de emergencia BOP, un sistema adicional de traba automática de la columna de perforación en cada pozo. En el caso que fallaran el BOP o el sistema de traba, el operador de la plataforma puede accionar remotamente una segunda traba en el BOP, la que es de tipo manual.

Entre las 17.00 y las 19.00 hrs., se efectuaron más pruebas para corroborar que la presión corresponde a las especificaciones de la cimentación, instancias en que los instrumentos indicaron una pérdida total de presión en la tubería de emergencia que va desde el pozo a la plataforma, la cual sirve para cortar el flujo de crudo. En contraste, la tubería principal utilizada en la perforación acusa un aumento de presión hasta las 1.400 libras por pulgada cuadrada, lo que es señal inequívoca de un incremento extraordinario de gas natural.

Aproximadamente a las 20.00 hrs., los técnicos de BP dan por finalizada las pruebas y comienza la operación de extracción de lodos de perforación para reemplazarlas por agua de mar. Estos lodos son una combinación de barro y minerales utilizados para sellar. En tanto no se coloque el tapón de cemento para cerrar provisoriamente el pozo, la presencia de estos lodos es la única forma de restringir la expansión de gases y fluidos que están a grandes presiones en el subsuelo marino.

Alrededor de las 21.00 hrs. se detectaron más fluidos saliendo del cabezal de los que estaban siendo bombeados hacia adentro y, aproximadamente a las 21.10 hrs., la presión en la tubería principal de perforación aumenta espectacularmente surgiendo, aproximadamente a las

21.50 hrs., una primera burbuja gigante de gas natural de metano, no siendo las válvulas del cabezal capaces de controlarla, sobreviniendo la primera explosión unos segundos después.

Aproximadamente a las 21.52 hrs. se da la orden de abandono, pero lamentablemente a consecuencia de la explosión y posterior incendio, 11 de los tripulantes resultan desaparecidos y 115 logran ponerse a salvo, muchos de ellos con graves lesiones y quemaduras.



La plataforma petrolera
DEEPWATER HORIZON en el
momento de hundirse

Según las declaraciones de los sobrevivientes, se ha podido establecer que hubo varios problemas con el cabezal, pues su diseño no habría seguido las especificaciones originales. Una de las piezas fundamentales del sistema, una abrazadera gigante que fue sometida a presiones superiores a las de su nivel de tolerancia, resultó destruida semanas antes de la explosión. Pedazos de ésta aparecieron en la cubierta de la plataforma, indicando un grave daño en el equipo, lo que a posteriori hizo que las lecturas de presiones en el cabezal del pozo, a 1.500 mts de profundidad, fueran inexactas.

Tal vez, el error y falta más grave de BP, fue ordenar a los operadores de Transocean retirar los lodos pesados de perforación, pues son la línea clave de protección en caso de una surgente de gas, y sólo deben ser retirados después de colocarse el tapón de cemento. Todo lo anterior con el propósito, errado por cierto, de acelerar el ritmo de las operaciones, invirtiendo la secuencia de éstas.

Siempre en esta cadena de errores, se estima que los operadores colocaron y después probaron un sello de cemento en el fondo del pozo, procediendo luego a reducir la presión en la columna de perforación y colocar un segundo sello por debajo del fondo marino, produciéndose una reacción química causada por el fraguado del cemento, que creó calor y una burbuja de gas que destruyó el sello. Al respecto, es necesario precisar que en las profundidades del fondo marino, el metano se encuentra en forma fangosa y cristalizada. La situación antes descrita hizo que la burbuja de gas metano subiera por la columna de perforación, desde la alta presión de las profundidades hacia la superficie, intensificándose en su ascensión y atravesando y rompiendo las diferentes barreras de seguridad, aflorando una columna de gas y petróleo que alcanzó unos 73 mts., la que invadió sectores con fuentes de ignición expuestas, produciéndose la explosión y posterior incendio.

Se ha calculado que el pozo estaría derramando aproximadamente 40.000 barriles diarios, afectando a 4 estados con costa sobre el Golfo de México (Louisiana, Mississippi, Alabama y Florida). La mancha en alta mar sobrepasa los 6.500 kilómetros cuadrados, contaminando más de 100 kilómetros de borde costero y devastando gravemente la vida silvestre, los cultivos marinos, la pesca y el turismo.



Playa y fauna afectadas por el derrame

Una de las grandes complicaciones en este caso, es que el derrame de crudo a unos 1.500 metros por debajo del nivel del mar, se produce en depósitos de petróleo cubiertos por una gran capa de sal. "Por debajo de esta capa la presión puede aumentar significativamente debido a la concentración de carbono, gases y sustancias liberados por la roca aumentando por ello su volumen. Así que una leve perforación de la capa protectora de la fuente puede disparar el crudo hasta la superficie"

III Opciones para controlar el derrame en su origen.

La opción definitiva, que obturará el pozo fuera de control, es perforar 2 nuevos pozos paralelos al que está abierto, para que a través de tuberías y siguiendo todas las normas de seguridad, bombear lodos y cemento para taponarlo, trabajo que se está realizando, pero que toma su tiempo, fijando la BP como plazo para concluirlo el mes de Agosto.; sin embargo, considerando la magnitud del derrame y la presión ejercida por el Gobierno Norteamericano, la petrolera ha informado que adelantará el proceso de obturación para fines del mes de Julio, lo que, sin duda, dependerá también de las condiciones climáticas en el Golfo, que es afectado por huracanes durante esa estación del año.

En el intertanto, BP con la autorización del gobierno de EEUU de Norteamérica, ha intentado minimizar la fuga desde el fondo del mar, en una carrera contra reloj, con las siguientes operaciones:

- Utilización de una campana de aproximadamente 100 Tons. de acero y hormigón para cubrir la fuga, la que luego de 2 semanas de construcción y 3 días de navegación fue colocada en el punto, pero lamentablemente no tuvo los resultados que se esperaban, debido a que los



Campana de acero

hidratos, similares a cristales de hielo, que se formaron en el interior de la cúpula de la campana cuando estaba por llegar al fondo marino, obstruyeron una toma, por la cual se esperaba recuperar parte del petróleo derramado.

- Utilización del procedimiento Top Kill, que es un proceso que consiste en inyectar lodo sintético pesado en el pozo para reducir la presión y el flujo de hidrocarburos, para posteriormente sellarlo. Para estos efectos, se diseñó un equipo para bombear al rango más alto posible, forzando un flujo descendente de lodo dentro del pozo que detuviera el escurrimiento, el que sólo tuvo un rendimiento regular, no logrando las expectativas que esperaban sus constructores.

- Colocación de válvulas de cierre de emergencia "BOP" (Blow Out Prevented), similares a los que usan las plataformas para evitar las fugas de petróleo y gas en la boca del pozo, los que en condiciones normales cierran de golpe y con una fuerza de hasta 1 millón de libras (aproximadamente 450.000 Kgs.) un tubo con fuga, pero que en estas circunstancias tampoco tuvieron el éxito que se esperaba.

- Realización de la operación llamada "Lower Marine Riser Package" (LMRP) mediante el uso de vehículos operados a control remoto ROV's (Remote Operated Vehicles), los que cortaron lo que quedaba de la tubería ascendiente averiada, colocando sobre ella una cúpula de contención. A diferencia de las soluciones antes descritas, la cúpula en cuestión fue construida con una junta que le permite ajustarse encima de la fuga y dejar afuera el agua, lo que ha permitido capturar una gran proporción del crudo y canalizarlo a través de un ducto a una nave cisterna llamada Discovery Enterprise. La particularidad de la tapa de este sistema, es que está equipado con válvulas que permiten a los operadores inyectar metanol o agua caliente, lo que evita la concentración de hidratos de gas natural en su interior y favorece el bombeo hacia la superficie.

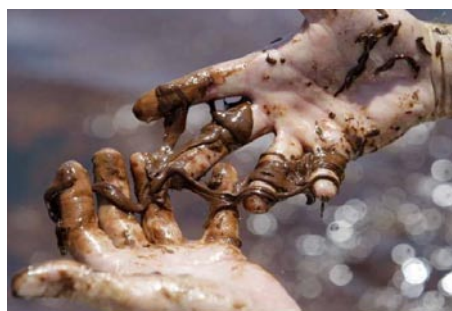
Después de permanecer el derrame fuera de control por varias semanas, este último sistema, que al igual que los anteriores, no había sido empleado antes a la profundidad de 1.500 Mts., ha tenido éxito y ha disminuido la fuga y permitiendo recuperar un alto porcentaje de crudo.

IV Comentario final

El derrame de crudo en el Golfo de México después de más de dos meses sin poder ser controlado, se convirtió en "la mayor catástrofe ecológica de Estados Unidos y de la historia en el Golfo de México y en el mayor ocurrido en mar abierto, al superar con creces el derrame de

los 530 millones de litros de petróleo, causado en un incidente de similares características que afectó a la plataforma "IXTOX 1, en la bahía de Campeche (México), ocurrido el año 1979.

Para enfrentar las consecuencias del derrame, el Presidente de EE. UU. se reunió con representantes de la British Petroleum, los que se comprometieron a aumentar el fondo de indemnizaciones hasta 20.000 millones de dólares, para cubrir los reclamos y dispuso la creación de una comisión para investigar las causas de la catástrofe y proposición de recomendaciones, aludiendo de paso a las "relaciones cómodas y a veces corruptas" entre las autoridades y la industria del petróleo, anunciando la prórroga por 6 meses para la entrega de nuevos permisos para pozos submarinos, lo que interrumpirá 33 perforaciones en curso, sólo en el Golfo de México.



Fauna afectada y muestra de restos de petróleo depositado en las playas de la costa de Louisiana

Asimismo, la magnitud de la catástrofe y los daños ocasionados por el derrame, tanto en las playas como en zonas aledañas y en el ecosistema marino y los cuantiosos costos asociados, han hecho participar al Gobierno Británico, que está preparando un plan de contingencia para enfrentar la eventual quiebra de la petrolera British Petroleum.

El incidente protagonizado por la plataforma Deepwater Horizon, es sin dudas el desastre ecológico más devastador que ha afectado al medio marino, tanto por la cantidad de petróleo derramado como por el tiempo transcurrido para su solución final, causando una serie de consecuencias que demandarán una revisión de las medidas de seguridad para este tipo de trabajos, así como en los mecanismos de compensación para responder por los daños causados.

Colaboración: Litoral Emilio LEON Hoffmann

NOTA del Editor:

El autor de este artículo es el Cofrade, don Emilio LEON H. quién durante su carrera en el Servicio del Litoral, se especializó en el control de derrames de petróleo, efectuando numerosos cursos relacionados con esa materia y actuando en numerosos incidentes de ese tipo ocurridos en Chile. Posteriormente, luego de su retiro de la Armada, se integró como consultor en la Empresa brasileño-británica ALPINA-BRIGGS, contratista en trabajos de OSR (Oil Spill Responder), desarrollando trabajos en terreno para PETROBRAS y PEMEX en operaciones de control de derrames de hidrocarburos.

"LA PÁGINA DEL RECUERDO"



Foto de la LPC "PILLAN" tomada en pleno temporal

***"En desvelo de viento y marejada, alto el corazón, como un fanal,
cuidan naves y vidas maltratadas, el mar les da su aliento fraternal"***

Junio del año 1982 y Valparaíso es afectado por un temporal de esos que ya no se ven; la LPC 1801 "PILLAN", al igual que todos los buques en la bahía, tratando de capear. Nosotros amarrados hasta con los cordones de los zapatos a una boya en el muelle PRAT, considerando que no era posible salir a navegar el temporal (por la magnitud de las olas) y tampoco atracarse a algún otro buque, porque las unidades eran de fibra de vidrio.

En esas condiciones, recibimos la orden de zarpar en auxilio de parte de la dotación de una fragata, la que al tiempo de zarpar para salir a capear, una ola barrió su cubierta (castillo) y parte de su dotación cayó al mar.

En ese momento se olvidó toda otra preocupación, largamos amarras y salimos cumpliendo la orden. La Escuadra nos asignó el sector más hacia la costa, entre el sitio 7 y el muelle BARON. Muchos me preguntaron después "¿que hacía tan cerca de la costa???" (Incluido mi suegro Q.E.P.D.) y la respuesta era simple: "cumpliendo la orden".

Durante la rebusca, con parte de mi dotación en cubierta y en el palo, lamentablemente no tuvimos la oportunidad de rescatar a nadie, pero probamos nuestro entrenamiento y las capacidades de nuestro buque. (Digo buque, porque en ese tiempo éramos denominados capitanes, muy a pesar nuestro, pero que en la actualidad la Institución ha reconocido nuestro profesionalismo y a los oficiales LT al mando de unidades del Servicio del Litoral, se les denomina comandantes de buque).

Estando en esa tarea y producto de "un bandazo", el sillón del timonel se salió de su calzo golpeando contra la mesa de cartas; por las bandas, las olas no permitían ver el horizonte. Creo que el bote de goma se mantenía en su calzo "solo porque dios es grande....". Después de cerca de media hora de búsqueda (aproximadamente) y producto de los golpes del petróleo en las paredes de los estanques de servicio, se taparon los filtros de un motor y sin más, se detuvo.

Con las mismas condiciones de mar y viento y con un solo motor operativo, tratamos de gobernar para volver a puerto y no terminar en las rocas..... Tuvimos que navegar en círculos porque, con esas condiciones, no podíamos mantener un rumbo directo a la poza de abrigo. Finalmente logramos entrar a puerto y amarrarnos nuevamente a nuestra boya salvadora.

Un par de días después y estando amarrados en el muelle PRAT, recibí la visita de un periodista del diario el Mercurio de Valparaíso, quién al calor de un café, me entregó un sobre conteniendo las fotografías que él había tomado de la "LPC PÍLLAN", el día del temporal y me dijo muy serio..... "Teniente, creo que UD. debe guardar una copia de estas fotos, porque yo las tomé ese día, estando embarcado en uno de los remolcadores que salió a rescatar a la gente del agua y que navegaba cerca de su lancha, y le juro que pensé que me iba a hacer famoso con ellas, porque iban a ser las últimas fotos de ustedes, porque como se movían, estábamos todos seguros que se iban a hundir....."

Las fotos, también fueron primera plana del Mercurio de Santiago, para informar del temporal que había azotado las costas de de la Quinta Región.

Posteriormente y con el propósito de dejar un testimonio para mi dotación, por su destacado, eficiente y profesional desempeño durante el temporal, dejé el siguiente testimonio en la revista que editaba anualmente la DIRECTEMAR:

"Así, como cuando el cabo o el marinero comete alguna falta a la disciplina y el Oficial a cargo debe aplicar la sanción correspondiente de acuerdo al Reglamento, nunca debemos dejar pasar la oportunidad de felicitarlo y demostrarle nuestra complacencia y satisfacción por algún hecho o actitud que demuestre profesionalismo, esfuerzo, dedicación y especialmente, en el caso de este pequeño artículo que he querido escribir, de cariño hacia nuestra especialidad; LITORAL.

El año 1982 fui destinado como Capitán de la "LPC. 1801 PILLAN" con puerto base en Valparaíso. Al principio, nunca imaginé lo importante que sería para mí formar parte de una de las dotaciones de nuestras patrulleras. Seis hombres en total, que debían operar un pequeño pero moderno buque y lograr el máximo de eficiencia del material, para el

cumplimiento de la misión asignada.

Diversas comisiones se sucedieron durante el año, que significaron alrededor de 10.000 millas navegadas. Patrullajes, control de embarcaciones pesqueras, apoyo a regatas, maniobras de remolque, zarpes de emergencia, ejercicios y muchas otras que no nombraré en esta ocasión, pero igualmente importantes.

La misión debía cumplirse y así, este pequeño pero compacto grupo de hombres operaba su patrullera. En nuestra lancha como en todas las similares, el contramaestre era además cocinero y debía tener sólidos conocimientos acerca de la operación del sistema de propulsión e Ingeniería en general. El artillero debía saber operar los equipos de comunicaciones y electrónica, además de efectuar la maniobra de arriada del bote ZODIAC con perfección; El navegante debía saber operar todo el armamento y cuando le correspondía según el rol, cocinar sus mejores platos para el resto de la dotación. El motorista tenía que conocer y participar en todas las maniobras de cubierta y así cada hombre se multiplicaba.

Cuando había una tarea especial que cumplir, nadie daba ni pedía tregua en lo que a trabajo se refería. Todo funcionaba como reloj porque existían deseos de hacer bien las cosas, mucha capacidad profesional en cada uno de ellos y, lo más importante, un sentimiento profundo de cariño hacia nuestra especialidad.

La Misión como Capitán de la "LPC 1801 PILLAN" en el año 1982, fue solamente mostrar el camino a seguir y poner en evidencia que "Éramos los Mejores"; la eficiencia y camaradería lograda a bordo solo fue una feliz consecuencia de la unión de estas voluntades.

Si me es permitido y para que sirva como ejemplo para las futuras dotaciones, quiero estampar por escrito sus nombres y vaya para ellos el agradecimiento por el apoyo brindado a su CAPITÁN.

- Cabo 1° L. (Art.) Lorenzo ROCOS Jorquera: Contramaestre
- Cabo 1° L. (Mq.) Miguel ARENAS Molina: Motorista
- Cabo 2° L. (Mn.) Miguel BUSTAMANTE Bravo: Maniobra
- Cabo 2° L. (Nv.) Nelson VARGAS Grez: Operaciones
- Mro. 1° L. (Art.) Víctor CARES Balcázar: Artillero

Hemos visto como nuestro Servicio ha sido implementado en forma notoria en lo que a material se refiere. Tenemos nuevas embarcaciones, nuevos vehículos para nuestras reparticiones, nuevos equipos de comunicaciones y en fin, varios elementos que eran imprescindibles para el cumplimiento de nuestra misión como Servicio del Litoral.

Este pequeño artículo ha sido escrito con el ánimo de no olvidarnos que siempre y sobretodo en una institución como la nuestra, lo más importante es NUESTRO PERSONAL".

"Han pasado los años, pero los conceptos vertidos en esa página, son los mismos, y hacen de esa dotación fieles representantes de "los Hombres Bravos del Litoral"; mi Contramaestre, el querido chino ROCOS, falleció hace un tiempo en un accidente; cada cierto tiempo me visita el Cabo VARGAS, hoy flamante oficial de la Marina Mercante Nacional; el Cabo BUSTAMANTE, obtuvo su retiro de la Institución con el grado de Suboficial; no he tenido noticias de ARENAS y CARES. En lo personal, aún tengo la oportunidad de servir a la Institución, en la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, como Jefe de la división TITULACION MARITIMA."

Colaboración: Litoral Carlos SEPULVEDA Pino

NOTAS AL MARGEN:

- La LPC "PILLAN" fue la primera unidad de 10, construidas en 1979, en los astilleros "MAC LAREN", en Niteroi, Río de Janeiro, BRASIL. Su casco era de fibra de vidrio. Tenía un desplazamiento de 43 Tons., eslora 18,6 mts., manga 5,3 mts., calado 1,7 mts. y vel. máx. 25 nds.
- Traté de ser lo mas objetivo posible con mi relato.
- Creo que muchos oficiales LT, que han hecho mando en nuestras unidades, han pasado por situaciones similares o peores. La única diferencia, es que ese día, había un periodista con una máquina fotográfica.
- El artículo que escribí en la revista "Territorio Marítimo" del año siguiente a estos hechos, fue para destacar el profesionalismo de mi dotación, no sólo en esas circunstancias, sino que durante todas las comisiones que cumplimos juntos.



LPC "PILLAN" en plena navegación

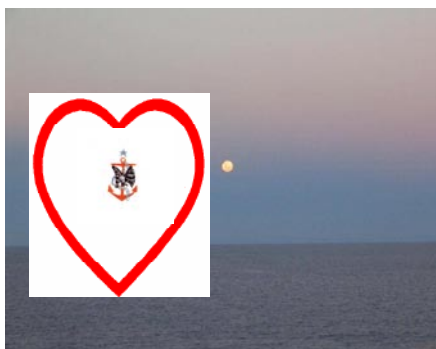
NOTA del Editor:

El presente artículo fue escrito por el Litoral Sr. Carlos SEPULVEDA Pino, por petición del Editor de esta revista, por considerar muy valiosos y vigentes, los hechos acaecidos hace ya 28 años y que nos señalan que las labores desempeñadas por los Oficiales y Gente de Mar, especialistas Litoral, son en muchas ocasiones riesgosas y efectuadas, contra viento y marea, en el cumplimiento del deber.

El cofrade C. SEPULVEDA, después de la LPC PILLAN, hizo mando en la LPC RANO KAU en CASTRO y relevos en otras LPC y en la lancha BELLATRIX. Asimismo, fue Capitán de Puerto en SAN ANTONIO, CASTRO, ARICA, PUERTO WILLIAMS y VALPARAÍSO, además de otras destinaciones.

EN EL MES DEL MAR Y DE LAS GLORIAS NAVALES DE CHILE

VOCACIÓN DEL MARINO



“Entre el cielo y el mar esta el marino; el cielo lo cubre, el mar lo sostiene. A veces son sus amigos, a veces sus desafíos y a ambos el marino debe conocerlos para poder luchar con destreza y bravura y obtener el galardón de la generosidad, de la solidaridad.”

Esta es una lírica axioma de nobleza y belleza vigente, inserta con fuego en el espíritu del marino: en la paz o en la guerra, como jefe o subordinado, en tierra o a bordo, en servicio o fuera de él. Siempre estará presente en su mente y en su corazón en aquella maravillosa síntesis de su misión expresada con sublime solemnidad en el testamento de gloria del comandante de la gloriosa Esmeralda, Arturo Prat Chacón:

“Muchachos, la contienda es desigual, pero como sabéis nuestro pabellón nunca ha sido arriado ante el enemigo y espero que ésta no sea la ocasión de hacerlo. Mientras yo viva, os aseguro que esta bandera flameará en su lugar, y si muero, mis oficiales sabrán cumplir con su deber”,

Quien abraza su profesión con amor y vocación, trasciende más allá de los años: es el marino que le ha dedicado sus mejores días y su mayor acopio de esfuerzo y abnegación. El tiempo transcurrido en la formación, preparación y en el ejercicio mismo de la carrera imprime su huella imborrable y da su propia fisonomía al marino, sin limitarlo en los márgenes de una especialidad, por esa satisfacción íntima de seguir sirviendo con la conciencia cabal del que sabe que cumple eficientemente en el puesto que ocupa.

Bendita nostalgia que se acentúa y no se sacia cuando, después de obtenida la jubilación o el retiro, se pasa a desempeñar otras actividades que sirven igualmente con amor y eficiencia, gracias a los principios valóricos, la formación y la idoneidad logradas dentro de la Armada.

El retiro no es fuga y la jubilación no es liberación. Se sigue unido en cuerpo y alma a la institución que centró el torbellino de anhelos de juventud. Sigue siendo el horizonte de la

identidad de los ensueños ahora más serenos, pero no menos bellos, del marino que puso fin a su carrera profesional.

Y alcanzado el fin perseguido y satisfecha sus ansias el marino hace de su carrera el centro de sus recuerdos y preocupaciones. Y con renovado espíritu vivo ensancha su horizonte, no cuida de sí mismo sino la profesión como tal y particularmente su especialidad: reposa, sueña y resguarda para que el prestigio y la dignidad de ayer sean la de hoy y la de siempre.

Colaboración: Litoral Mayor Jorge Martín Cubillos



Monumento a los héroes de Iquique en Valparaíso (foto tomada a principios del siglo XX)

NOTA del Editor:

El Litoral Mayor Don Jorge MARTÍN C., es integrante de nuestra Cofradía desde sus inicios y ha sido un permanente colaborador de nuestra revista BONANZA, incluso desde sus inicios cuando era un boletín informativo. La Capitanía Marítima agradece su espíritu de cooperación y apoyo permanente al accionar de la Cofradía.



EVOLUCIÓN DEL ESCALAFÓN DE OFICIALES DEL LITORAL

**Colaboración: Litoral Horacio
BALMELLI Urrutia**

“A comienzos de la década del 90, por Resolución C. J. A. N° 6465/A 358 de Marzo de 1990, se traspasa a los Oficiales Litoral a la categoría de Oficiales de Línea”

Desde la creación del escalafón de Oficiales del Litoral, ellos estuvieron incorporados a los Servicios Marítimos, conjuntamente con los Prácticos y los Inspectores de Marina Mercante y antecediendo a los que integraban otros escalafones de los Servicios, como los de Sanidad (Médica y Dental) y Religioso.

No existiendo en ese entonces una fuente regular de egreso y en donde pudieran acceder a su especialidad en forma normal, el referido escalafón se fue incrementando poco a poco con Oficiales de Cubierta de la Marina Mercante Nacional y también con algunos Oficiales Ejecutivos que se cambiaron de escalafón, modalidad que se mantuvo hasta fines de los años 70.

No obstante y después de arduas y largas gestiones, en el año 1972 la superioridad institucional, luego del previo estudio y aprobación de la D.G.P.A (lo que se efectuó conjuntamente con el Departamento III de la D.G.T.M. y M.M.), se obtuvo el consentimiento para que los futuros Oficiales del Litoral se formaran y egresaran de la Escuela Naval “ARTURO PRAT”, como hasta nuestros días sucede.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe analizar específicamente la evolución de nuestro escalafón en lo que a grados y uniformes se refiere, lo que particularmente ha experimentado cambios muy favorables en los últimos años.

Los Oficiales del Litoral comenzaron con los grados de Subdelegado Marítimo de 2ª Clase, Subdelegado Marítimo de 1ª Clase, Gobernador Marítimo de 2ª Clase y Gobernador

Marítimo de 1ª Clase, hasta que a fines de los años 60, por D. S. N° 204 del 28 de Mayo de 1968, se modificó el D.F.L. N° 1 y se creó el primer grado para un Oficial Superior como “Inspector de Gobernaciones Marítimas”, equivalente a Capitán de Navío y que recayó en ese entonces en don Ricardo KOMPATZKI Hornickel, con lo cual nuestro escalafón por primera vez tuvo una estructura piramidal como en el resto de la Armada.

Poco mas tarde, por Ley N° 17.446 del 6 de Julio de 1971, se substituyeron los grados antes señalados, por los de Capitán de Navío LT, Capitán de Fragata LT y Capitán de Corbeta LT y, luego del retiro del Comandante KOMPATZKI, le cupo ascender al más antiguo de los Capitanes de Fragata, don Eduardo OLEA Briones, quien a contar del 29 de Octubre de 1971, empezó a ostentar por primera vez el grado de Capitán de Navío Litoral.

Posteriormente, el cupo de Capitanes de Navío en el escalafón Litoral empezó a incrementarse, alcanzando el año 1985 a cuatro, mediante la Ley N° 18.435. El nuevo aumento del escalafón ocurrió el año 1994 mediante Ley N° 19.318, llegando a seis Capitanes de Navío y, finalmente, mediante Ley N° 19.757 de 2001, el número de Capitanes de Navío alcanzó a 16 manteniéndose hasta ahora esa cantidad.

Por otra parte y dado a que se aprobara el egreso regular de la Escuela Naval “ARTURO PRAT”, la primera promoción se produjo a fines de 1974 pero, de los seis cadetes que iniciaron el curso regular de tres años, sólo dos egresaron y terminaron su carrera en el grado de Capitán de Navío, como fueron Eduardo OLEA Peña y Luis MUÑOZ Vidangossy.

Desde ese entonces y hasta nuestros días, los Oficiales del Litoral siguen saliendo de nuestra primera casa matriz de formación naval.

Ahora bien, a comienzos de la década del 90, por Resolución C.J.A. N° 6465/A 358 de Marzo de 1990, se traspasa a los Oficiales Litoral a la categoría de Oficiales de Línea. Posteriormente, por Ley N° 19.016 del 17 de Enero de 1991 (D.O. N° 33.870), se oficializó el traspaso al Escalafón de Línea y particularmente, a continuación de los de Abastecimiento.

Asimismo, durante los comienzos del nuevo siglo, la Comandancia en Jefe de la Armada incrementó el escalafón Litoral, creando el grado de Contralmirante LT, el que a contar del 31 diciembre de 2004, correspondió al entonces Capitán de Navío LT don Erwin FORSCH Rojas; después que este Oficial General pasó a retiro, ocupó su cargo también como Contralmirante LT, el Capitán de Navío don Juan Pablo HEUSSER Risopatrón y en el año 2009 se incrementó nuevamente el escalafón, creándose otro cargo de Oficial General como Comodoro, el que recayó en el Capitán de Navío don Ricardo BOKE Friederich, siendo investido como tal el 19 de Junio de 2009 y, posteriormente, el 1 de Enero del 2010 ascendió a Contralmirante LT, con lo

cual nuestro escalafón, a contar de esa fecha, tiene dos Oficiales Generales del grado de Contralmirante.

En cuanto a las tenidas, los oficiales Litoral y los oficiales Inspectores y Prácticos, usaban en la manga galones distintos a los del resto de la Armada y un anclote dorado con una estrella blanca en su parte superior. El uso de estos grados distintos, duró hasta el cambio de denominación de los grados ocurrido el año 1971, asimilándolos al del resto de los oficiales, pero manteniendo el uso del anclote.

Posteriormente, el cambio del anclote por la estrella dorada en la manga, se materializó junto con el cambio de los oficiales Litoral al escalafón de línea el año 1990. En el caso de los oficiales Inspectores y Prácticos, estos mantuvieron el anclote en su uniforme.



Ahora, dentro de los otros cambios fundamentales y para mostrar la especialidad, por Resolución C.J.A. Ord. N° 6465/523 Vrs. del 31 de Enero de 2008, se aprobó la piocha distintiva de la especialidad Litoral, la que fue impuesta por primera vez el 30 de Agosto de ese mismo año durante la ceremonia de aniversario de la Especialidad Litoral, concretándose así un gran anhelo de los especialistas integrantes del Escalafón Litoral.

Por otra parte, con fecha 26 de Octubre de 1995, se dictó la Resolución C. J. A. Res. N° 6070/9, por la cual se aprobó y autorizó a los Oficiales del Litoral que hicieran mando a flote, el uso de la insignia de mando de buque, tal cual lo hacen los Oficiales Ejecutivos.

Asimismo, por la misma Resolución C. J. A. de 1995 anteriormente indicada, se autorizó la denominación de “Comandante” para el mando de lanchas ejercido por los Oficiales Litorales. Posteriormente, por Resolución C. J. A. Conf. N° 6560/8 de fecha 29 de Agosto de 1996, se modificó el Manual de Organización a Flote (MOF) disponiéndose que para las lanchas del Litoral cambiara la expresión “Capitán” por “Comandante”.

Ahora, en cuanto a formación profesional, los Oficiales del Litoral han ido a hacer cursos al extranjero (Francia, EE. UU., Suecia y Argentina entre otros lugares) además que en nuestro país efectúan el Curso de Informaciones y algunos, el de Estado Mayor, ambos en la Academia de Guerra Naval.

Todo esto no es más que un claro reflejo de cómo se ha ido apreciando, poco a poco, no sólo la calidad profesional y personal de nuestros Oficiales, sino la importancia que cada día más

va adquiriendo el Servicio del Litoral para prestigio de la Armada de Chile y satisfacción de nuestro país.

Un novedoso aspecto que cabe hoy resaltar, es que a fines del presente año egresarán 22 brigadieres del curso Litoral de la Escuela Naval "ARTURO PRAT", de los cuales un 50% son mujeres, es decir, Guardiamarinas femeninas, las que junto a las Guardiamarinas de otras especialidades, se embarcarán en el B. E. ESMERALDA, conformando el primer contingente de oficiales femeninas que realizarán el viaje de instrucción correspondiente al año 2011. Asimismo, es probable que nuestra Cofradía deba cambiar o ampliar su nombre, en el evento que algunas de ellas ingrese a nuestras filas.

Finalmente, me permito agradecer con pleno sentimiento a los señores Comandantes en Jefe institucionales que dieron su visto bueno a estos cambios, lo que además constituye un gran incentivo para nuestras futuras generaciones.

Dirección del Litoral y Marina Mercante.



*Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. **

Antiguo y actual distintivo del Servicio del Litoral

LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN VICENTE Y SU APOYO A LA COMUNIDAD POR MOTIVO DEL TERREMOTO Y MAREMOTO DEL 27 FEBRERO 2010



Capitanía de Puerto de San Vicente

La Capitanía de Puerto de San Vicente, fue una de las pocas, si no la única, de las reparticiones Navales y Marítimas del área, que no fue afectada por el terremoto y maremoto del día 27 de Febrero del 2010. Su edificio quedó completamente operativo después del terremoto y la bahía de San Vicente prácticamente no fue afectada por el maremoto, de esta forma la repartición se mantuvo funcionando con los servicios básicos de emergencia, es decir, electricidad por generador y abastecimiento de agua a través de camión aljibe, desde los primeros minutos una vez pasada la emergencia.

Esta repartición se encuentra emplazada en un sector industrial, portuario, pesquero y residencial de la comuna de Talcahuano, por lo que una vez decretada la emergencia, además de las funciones propias que como Capitanía de Puerto le corresponden, se cumplieron tareas policiales, de apoyo a la comunidad y apoyo a la Zona Naval entre otras.

APOYO A LA ZONA NAVAL

Dada la necesidad de restituir los servicios básicos de la Base Naval, se dispuso por el Mando recuperar las capacidades de entrega de combustible de la Copec, que se encuentra al interior de la Base, instalaciones que quedaron completamente destruidas por el maremoto, pero que no obstante mantuvieron sin inconvenientes el combustible que se encontraba en sus estanques. De esta forma, y gracias a los equipos recuperadores de hidrocarburos y bombas pertenecientes al cargo de Control y Combate de la contaminación de la Capitanía de Puerto, se facilitaron un par de bombas que cumplen con la especificación de ser "sin chispa" y así permitir

la extracción de combustible, que durante los primeros días se realizaba con tarros y bombas manuales a través de las tapas de los estanques. Con este apoyo se logró mantener un flujo constante de combustible, mientras se reparaban las bombas originales.

De la misma forma, se apoyó con un contenedor del tipo “oficina”, que se utilizaba como pañol de víveres, a uno de los submarinos basados en Talcahuano, con el fin de servir de lugar de acopio de repuestos sensibles, mientras se recuperaban las capacidades de la Base de Submarinos.

APOYO MARÍTIMO PROPIO

Considerando el nivel de daños que sufrió la Capitanía de Puerto de Talcahuano y en menor medida, los daños de la Capitanía de Puerto de Lirquén y su nula capacidad inicial para dar Servicio Marítimo, la Capitanía de Puerto de San Vicente asumió dicha labor, tanto de atención de público (constancias, trámites de matrículas en general, etc.), como de ciertas labores en el área costera marítimo – portuaria de Talcahuano en conjunto con personal de las respectivas Capuertos; es así que se cooperó en la rebusca en el borde costero, de elementos, tanto navales como marítimos, arrastrados por el maremoto, la extracción de los pesqueros, así como de contenedores que quedaron varados en la calle y costa de Talcahuano o de coordinación con organizaciones locales de pescadores.

También se recibió y acomodó al personal de atención de público de la Capitanía de Puerto de Talcahuano (recaudaciones, atención de naves, personal marítimo) en nuestras instalaciones, mientras se disponía de un lugar para esos efectos, con las conexiones a Intranet necesarias, en su repartición de origen.

FUNCIONES DE POLICIA

Como es de conocimiento general, durante los primeros días post terremoto, se produjeron una gran cantidad de saqueos tanto en nuestra jurisdicción como en otras zonas afectadas, siendo las Fuerzas Armadas las encargadas de restablecer el orden público.

Es por esto y dada su ubicación dentro de la ciudad, que ésta Capitanía de Puerto debió efectuar funciones de policía en el área de San Vicente, las que se abocaron principalmente a controles de identidad, una vez establecido el toque de queda, en las calles contiguas a la repartición; patrullajes para evitar robos durante el día y la noche; tomar procedimientos policiales ante denuncias de saqueos, decomisando distintos tipos de especies que iban desde ropa, juguetes, comida y neumáticos entre otras especies, donde lo más relevante fue la captura, en calidad de “in fraganti”, de unos jóvenes saqueando una bodega de una empresa pesquera con un camión robado.



Detención de saqueadores y camión robado para utilizarlo en el saqueo de una bodega de una pesquera

Todos los detenidos fueron puestos a disposición de la Fiscalía Local y los elementos incautados, fueron entregados a sus dueños semanas después por orden del Ministerio Público.

APOYO AL SECTOR INDUSTRIAL

En San Vicente se encuentran ubicados los estanques de almacenamiento de combustible de las empresas COPEC y PETROBRAS, los que abastecen de este producto a la región. Sus administradores, temerosos de que estas instalaciones fueran un blanco de saqueos y alertando sobre una eventual explosión si la extracción de combustible se efectuaba sin las medidas de seguridad pertinentes, solicitaron el apoyo de seguridad militar a esta Capitanía de Puerto, lo que fue cubierto con personal apostado las 24 horas del día.

Algo parecido sucedió con el Puerto de San Vicente, donde comenzaron a correr rumores que señalaban que los contenedores que se encontraban en estas instalaciones estarían cargados con víveres, creando conmoción y motivando a personas ajenas a que se acercaran al acceso, cada vez más agresivas y preguntando si el puerto donaría estos supuestos víveres.

A raíz de lo anterior, se coordinó con la empresa San Vicente Terminal Internacional “S. V. T. I.”, restringir el acceso físico, mediante la colocación de contenedores cruzados en la vía pública de acceso, apostándose personal en el lugar en forma permanente y manteniendo además constantes rondas en el interior de los recintos portuarios, para lograr evitar que grupos ingresaran por sectores no habilitados. Se logró así, en ambos casos, disuadir a posibles delincuentes manteniendo el orden y seguridad durante todo el periodo de “Contención” post terremoto.

APOYO A LA COMUNIDAD

También se apoyó a la comunidad cercana a la repartición, con operativos destinados a entregar agua potable y alimentos, destacando la solicitud de representantes de la iglesia

Testigos de Jehová de Santiago, para poder entregar de forma ordenada y eficiente 5.000 litros de agua a familias de San Vicente, durante los primeros días después de acaecida la emergencia. Para este efecto, se montó un dispositivo de seguridad con el cual se logró entregar agua a más de 700 personas. Al ver el positivo resultado, especialmente el orden con que se realizó esta actividad, personal de bomberos de la Comuna solicitó efectuar diariamente la entrega de agua en el exterior de esta repartición, entrega que se realizó con apoyo del personal naval, brindando una importante ayuda a la comunidad de San Vicente.

Personal de la Capuerto controlando y apoyando la entrega de agua a la población de San Vicente, durante los primeros días después del terremoto



Asimismo, la presidente de la Junta de Vecinos LATORRE, San Vicente, solicitó apoyo de seguridad a esta Capitanía de Puerto, con el objeto entregar cajas de ayuda con víveres donada por distintas Instituciones públicas y privadas, actividad que se llevó a cabo en forma ordenada, con el valioso y profesional apoyo del Grupo de Respuesta Inmediata "G.R.I.", quienes en conjunto con personal de la Capitanía de Puerto y de la Junta de Vecinos, recorrieron las calles de la ciudad entregando víveres puerta a puerta.



Personal de la Capuerto, con la ayuda del G. R. I., entregando víveres a la población del área de San Vicente.

Una situación anecdótica fue la que se vivió producto de ser el único lugar, en varias cuadras a la redonda, con energía eléctrica (producto del generador de emergencia), en que la repartición se transformó, por decirlo de alguna forma, en el "centro local de recarga de celulares" para los vecinos del área, donde se tenía aproximadamente a 40 personas en forma rotativa cargando celulares, usando "zapatillas" enchufadas en la repartición, las que no pocas

veces terminaban con otras “zapatillas” conectadas a ellas, a fin de satisfacer la demanda por cargar los celulares.



Vecinos del sector de la Capuerto, recargando celulares a un costado de la repartición, aprovechando el apoyo brindado con el generador de emergencia.

Fueron semanas agotadoras, pero el esfuerzo desplegado por los integrantes de la dotación de la Capitanía de Puerto de San Vicente, se ha visto gratamente recompensado con el sentido agradecimiento de la comunidad, tanto de particulares como de Empresas privadas por la labor efectuada, sintiéndonos orgullosos del trabajo realizado y de poder decir DEBER CUMPLIDO en estas tan difíciles circunstancias, aportando con un granito de arena a la difícil labor de “levantarse y seguir funcionando”, que desde un principio animó, no sólo a los integrantes de la Capitanía de Puerto, si no a las autoridades locales, nacionales y a la comunidad toda.

Colaboración: Litoral Manuel COFRE Lizana



TECNOLOGÍA INCORPORADA AL BUCEO EN SALMONICULTURA, UN DIRECTO APOORTE A LA SEGURIDAD



La actividad de salmonicultura se inicia en Chile alrededor del año 1990, requiriendo para su operación, en los trabajos submarinos, principalmente Buzos Mariscadores, debido al tipo de trabajo y profundidad.

Sin embargo, con el transcurso del tiempo y producto del aumento de la profundidad de la infraestructura empleada (redes, tensores, fondeos), la actividad de salmonicultura ha requerido de buzos con capacidad para sumergirse a mayores profundidades, no existiendo la cantidad de Buzos y equipos necesarios para cumplir esta tarea.

Por otro lado, la regulación del buceo en Chile, (Reglamento de Buceo para Buzos Profesionales, aprobado por D. S. (M) N° 47) estaba normado por su reglamento del año 1982, el cual no tenía incorporado el trabajo en la salmonicultura. Por lo anterior, la Autoridad Marítima, viendo la imperiosa necesidad de regularla adecuadamente en los aspectos de seguridad, efectuó una modificación el año 2005, actualizándose, entre otros aspectos, la clasificación de los equipos, materias de exámenes, normas operacionales e incorporándose además nuevas matrículas de buceo profesional.

La modificación reglamentaria, generó un fuerte cambio en el buceo en la salmonicultura, requiriéndose equipos con mejores capacidades operacionales, más complejos de utilizar y de personal capacitado para su empleo.

Al respecto, se hace necesario mencionar que estos nuevos equipos de buceo exigidos por la Autoridad Marítima, se encuentran estandarizados por normas internacionales, debiendo señalar que el empleado para buceos a mayor profundidad que los 20 metros y hasta un límite de 36 metros (Semi-autónomo Mediano), posee dentro de su configuración los siguientes componentes principales:

- a) Panel control de superficie, que permite regular la presión de aire que se le entrega al buzo, que es dependiente de la profundidad que este se encuentra, el cual además posee un pneumofatómetro, elemento que permite conocer en la superficie, la profundidad a que se encuentra el buzo.
- b) Equipo de comunicaciones entre el buzo y el personal en superficie, permitiendo conocer permanentemente la situación en que se encuentra el buzo.
- c) Dos fuentes de aire en superficie, de gran volumen, que le permiten asegurar al buzo el abastecimiento de aire, contando con una Principal y otra Auxiliar.
- d) Una botella de aire de seguridad (emergencia) que porta el buzo, con capacidad para subir controladamente, en caso de corte del suministro de aire enviado desde superficie.
- e) Máscara facial, la que es afirmada por una serie de correas a la cabeza del buzo, que en caso de pérdida de conocimiento, éste puede seguir respirando y no pierde la boquilla del regulador, como ocurría en los equipos utilizados con anterioridad en que el buzo lo afirmada con su boca.
- g) Arnés de seguridad, el que permite sacar fuera del agua al buzo con rapidez, con su equipo completo, frente a una situación de emergencia.
- h) Profundímetro con capacidad de registrar la profundidad de las inmersiones realizadas.
- i) Manguera de alimentación de aire certificada a las presiones de trabajo y de tracción que requiere esta actividad.

La adquisición de estos nuevos equipos de mayor costo económico por parte de empresas, fue lento en sus inicios, siendo estos implementados en forma paulatina, contando en la actualidad con esos equipos la mayoría de las empresas. Sin embargo, la capacitación y

examinación de este personal, ha sido compleja, especialmente los primeros años, debido al bajo nivel de escolaridad de los postulantes, los que en su mayoría provenía del segmento de Buzos Mariscadores Básicos, apreciando la Autoridad Marítima, que durante los últimos períodos de examinación, realizados en Puerto Montt y Castro los años 2008 y principios del 2009, una notable mejoría del nivel de preparación de los postulantes a las diferentes matrículas de buceo profesional.

Por otra parte, el uso de estos nuevos equipos, que poseen una serie de componentes que hacen más compleja y costosa su operación, tampoco ha sido fácil, debido a que se requiere de un adecuado entrenamiento y familiarización, el que además, para determinados trabajos de buceo en salmonicultura, (especialmente el cambio de redes) lo hacen menos eficiente. Por tal razón, la Autoridad Marítima se encuentra en permanente proceso de evaluación y estudio de la actual reglamentación, objeto normarla de acuerdo a las reales y particulares necesidades que la actividad requiere, señalando que el principal desafío y esfuerzo que desarrolla la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, es velar por la seguridad de las personas.

Finalmente y producto del desarrollo del virus ISA (Infección anémica del salmón), que ha impactado fuertemente a la industria de salmonicultura, agravado por la crisis económica mundial, ha reducido marcadamente la actividad de buceo, operando actualmente alrededor de 150 Centros.

Colaboración: Litoral Sr. Alejandro ROSS Urquieta





UNA VISIÓN ACTUAL DE LA PIRATERÍA EN EL MAR

**Colaboración: Litoral
Sergio WALL Muñoz**

¿Que es la Ley?, si nos referimos a la definición de ley que nos da Santo Tomas de Aquino, podemos decir que es la ordenación de la razón para el “Bien común” promulgada por quien tiene a su cuidado la cosa pública, o también la Ordenación de la razón al bien común dada por aquél que tiene a su cuidado la comunidad.

Y la ley tiene por contenido los dictámenes o normas de la justicia legal, que han de levantar el edificio social. *Bonum commune debitum*.

Así mismo, los elementos básicos de la estructura del Bien común son tres:

La convivencia pacífica, la virtud y el bienestar material (o la autarquía). En palabras de Santo Tomás en la obra *De regimine principum* podemos decir: En primer lugar, es menester que la sociedad se constituya en la unidad de la paz. En segundo lugar, que la sociedad unida por este vínculo esté dirigida al bien obrar y en tercer lugar, que el gobernante se dedique a laborar para que exista una suficiente cantidad de todo lo necesario para vivir bien.

El fin o el “Bien común” de la sociedad política, es un bien complejo que comprende aquel conjunto de condiciones de la vida social con las que puedan los hombres conseguir más plenamente su propia perfección. Es aquello por lo que los hombres han formado la sociedad política y buscan en ella aquel conjunto de bienes útiles que necesitan, para poder realizarse íntegramente como personas, tanto a nivel biológico como a intelectual y moral y son aquellos bienes que no pueden obtener por sí solos o solamente en familia. En resumen el objetivo de la ley es procurar el “Bien común”.

Los Tratados Internacionales son normas jurídicas, que al ser aceptadas soberanamente por los Estados, se convierten en parte de su derecho interno, teniendo fuerza de ley, e incluso superior.

Uno de los delitos que con mayor frecuencia se está produciendo en el mar, en la actualidad, es la piratería, la que constituye, *per se*, una amenaza al “Bien común”.

También podemos afirmar que el transporte marítimo se extiende a la comunidad mundial transportando alrededor del 90% de la carga internacional y constituye un Bien común.

En el caso de la comunidad mundial, las normas vinculantes que se aceptan como propias por los Estados, se incorporan a sus respectivos ordenamientos jurídicos internos. Estos tratados internacionales son analizados, discutidos, aceptados o enmendados en ciertos foros que la comunidad internacional se ha dado para el buen gobierno político a nivel global. Estos foros son las organizaciones intergubernamentales, entre las cuales están la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI).

La ONU es la mayor organización política internacional a nivel global. Los Estados miembros y otros organismos internacionales del sistema de Naciones Unidas, proporcionan consejo y deciden acerca de temas políticos y administrativos internacionales significativos. El Consejo de Seguridad adopta resoluciones que tienen carácter vinculante y, en el caso de la piratería en el mar, ha adoptado una serie de ellas que han procurado fortalecer el imperio de la ley en las áreas más afectadas.

La OMI, conformada a la fecha por 169 Estados miembros y 3 Estados asociados, es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de adoptar medidas, para mejorar la protección y la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques. Los Tratados Internacionales que se han adoptado en el seno de esa organización desde hace 60 años, han incidido directamente en un incremento de la calidad del Transporte Marítimo, al exigir a los Estados que cuenten con naves más seguras y protegidas, dotaciones más competentes, capacitadas, y responsables por la preservación del ecosistema global.

La OMI fue establecida por los Gobiernos de los Estados miembros de las naciones Unidas, para adoptar normas de legislación internacional. Los Gobiernos son responsables por la implementación de esas normas. Cuando un Gobierno acepta un Convenio de la OMI, acuerda hacerla parte de ordenamiento jurídico nacional y a aplicarla con igual vigor que toda otra ley.

En la historia mundial reciente y especialmente en los últimos años, han proliferado los asaltos y secuestros de buques y sus tripulaciones por parte de piratas, en diversos lugares del mundo, en especial en las cercanías del Estrecho de MALACA y más recientemente, en el área del cuerno del África frente a las costas de SOMALIA.

Desde una perspectiva de la política internacional y jurídica, como ya enuncie anteriormente, la navegación marítima es una actividad que constituye un bien común de la humanidad que se debe proteger, por lo que se plantean frecuentemente razones, y más en los últimos tiempos, sobre cuál es el régimen jurídico aplicable, dónde se regula el fenómeno de la piratería y qué debemos entender por piratería. El transporte marítimo es, posiblemente, el más internacional de todos los sectores industriales del mundo.

La OMI, es el organismo del sistema de Naciones Unidas competente en aquellas materias que atentan en contra de la seguridad y protección de la navegación marítima y bajo su dirección, se ha desarrollado un completo marco normativo internacional, vinculante en algunos aspectos y recomendatorio en otros.

Entre esas disposiciones podemos nombrar las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS, que incorporaron normas para incrementar la protección marítima; las enmiendas al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, SUA; las directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y las recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques y, recientemente, la entrada en funciones del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance (LRIT).

Si bien los conceptos establecidos en las resoluciones A.979(24), A.1002(25) y A.1026(26) sobre "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", siguen siendo pertinentes y relevantes, del examen de diversos sucesos comunicados a la OMI, se puede concluir que no todos los Estados Miembros han actuado de conformidad con dicha resoluciones, como tampoco han cumplido lo establecido en el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, adoptado por la resolución A. 1025(26) en diciembre del año 2009.

Entendiendo la Institucionalidad como el conjunto de organismos públicos y privados, nacionales e internacionales, los instrumentos legales y financieros, la infraestructura, la coordinación interna y externa, que se da la sociedad organizada y los Estados para actuar en un determinado ámbito, podemos concluir que en el caso de la piratería, tanto la OMI como la ONU y otras organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, han creado el marco jurídico para neutralizarla. Ese marco jurídico debe contar con la participación comprometida de los Estados que forman la comunidad mundial, para que las soluciones diseñadas surtan el efecto político deseado.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (CONVEMAR), constituye el marco jurídico principal aplicable a la lucha contra la piratería marítima internacional. Diversas disposiciones de la CONVEMAR establecen las condiciones para la cooperación entre los Estados, con objeto de neutralizar o eliminar los actos ilícitos como la piratería.

La piratería en el mar es un asunto multidimensional que demanda la respuesta comprometida de numerosos actores, especialmente los Estados, que si bien es cierto aprueban normas internacionales para incrementar la seguridad y protección de la navegación en el organismo internacional competente, que es la OMI, esas medidas no son debidamente instrumentalizadas.



El esfuerzo para neutralizar la piratería es tarea de toda la comunidad internacional y también de las dotaciones de los buques que son objeto de un ataque de piratas. La experiencia demuestra que la gran mayoría de los buques que oponen resistencia consiguen escapar. Por ello es necesario que mantengan una vigilancia permanente, que atiendan las recomendaciones de seguridad y protección que ha impartido la OMI y otros organismos no gubernamentales, lo que no siempre sucede. Si los buques se resisten, dan a los buques de guerra o aeronaves militares la posibilidad de que puedan acudir en su apoyo.

Ante el alarmante aumento de los actos de piratería, y como un apoyo del sector marítimo privado más operacional a la función normativa de la OMI, se creó la Oficina Marítima Internacional (IMB), que a su vez fundó en 1992 un Centro de Notificación de Actos de Piratería, en la sede de su oficina regional para el Oriente Lejano, en KUALA LUMPUR. El Centro cuenta con equipos de investigación que responden de forma inmediata a los actos de piratería y compila la información facilitada por las fuerzas de seguridad, cooperando con las acciones que clasifican los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo (MRCC) de los Estados, en respuesta a los requerimientos de ayuda provenientes de los buques amenazados por actos de piratería o de otros delitos, cumpliendo las directrices de la OMI a ese respecto.

Refiriéndome a lo establecido en el Convenio SUA 2005, que entró en vigor internacional el 28 de julio de 2010, es preocupante la falta de capacidad, legislación interna y claridad sobre

la adopción de disposiciones respecto de los piratas, después de que han sido capturados, lo que ha impedido que se adopten medidas más firmes en el plano internacional contra los piratas en general y en particular frente a las costas de Somalia y, en algunos casos, ha hecho que éstos sean puestos en libertad sin comparecer ante la justicia.

Del mismo modo, el autor de este artículo para la revista Bonanza, concuerda plenamente con lo declarado por el Secretario General de la OMI respecto a que, el Convenio SUA dispone que las partes pueden tipificar delitos, establecer su jurisdicción y aceptar la entrega de personas responsables o sospechosas de haberse apoderado o haber ejercido el control de un buque mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, por lo que se hace necesaria su pronta implementación y cumplimiento por parte de los Estados.



En el caso de SOMALIA, la captura e hipotética aplicación de sanciones contra los piratas, los contrabandistas de armas por vía marítima y contra quienes los encubren políticamente desde PUNTLANDIA, debería tener en cuenta las lecciones aprendidas de la intervención extranjera en SOMALIA durante la década de los 90. Tanto entonces como ahora, los caudillos y

hombres de negocios somalíes parecieran estar interesados en la continuidad del caos, ya que esta anarquía les proporciona niveles de poder político y riqueza de la que no disfrutarían en el caso que exista un Estado políticamente organizado.

Aún es posible recordar, para quienes han visto la producción cinematográfica “La caída del Halcón Negro”, la extrema violencia con que se lucha en ese país y aún persiste el efecto que se produjo sobre la opinión pública internacional, con las imágenes de las tripulaciones masacradas de los dos helicópteros Black Hawk abatidos en MOGADISCIO el año 1993, ocasión en la que los cuerpos de sus ocupantes fueron arrastrados por las calles por turbas exaltadas y enfurecidas.

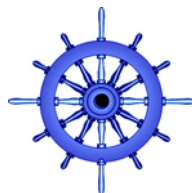
Por esa razón la sociedad políticamente organizada a través de las instituciones que ha creado, ha adoptado normas que hagan posible devolver la paz a esas zonas convulsionadas por el caos político y proteger el bien común, uno de los cuales es el transporte marítimo.



Este escritor estima necesario que el Secretario General de la OMI continúe con su accionar, para mantener informados a los ministros y funcionarios de alto rango de los Estados Miembros, jefes de misiones diplomáticas en Londres y representantes permanentes ante la OMI, sobre la situación frente a la costa de SOMALIA, en el Golfo de ADEN y en la región del Océano Índico occidental, solicitando el apoyo de los Gobiernos para facilitar una respuesta coordinada y coherente, tanto a nivel nacional como internacional, en pos de la seguridad y bienestar de la gente de mar; la viabilidad continua del transporte de ayuda humanitaria a SOMALIA; el bien del sector del transporte marítimo y la reducción al mínimo de los efectos perjudiciales que la situación puede tener para el comercio mundial.

No obstante los esfuerzos de la OMI y de sus Estados Miembros, la piratería continúa siendo una amenaza importante para la navegación en diversas zonas del mundo, por lo que a pesar de que existe una institucionalidad global para combatir la piratería y el robo a mano armada contra los buques, falta un mayor compromiso político de los Estados para implantar y cumplir esas normas.

En el caso de SOMALIA, además de las medidas adoptadas hasta la fecha, hace falta un esfuerzo conjunto de la sociedad mundial de carácter político, diplomático y financiero, que le permita a ese país restablecer sus estructuras políticas y sociales y su sistema de seguridad, esas medidas van más allá de las competencias de la OMI, que como se ha dicho se encuentran en el ámbito de la protección y seguridad marítima, por lo que deben ser adoptadas en otros organismos internacionales que tengan competencia en esos otros aspectos del problema político que causa la piratería a la humanidad y, de esa forma, lograr satisfacer las necesidades de protección contra ese delito de la "Sociedad global".



CUANDO LA ALERTA DE TSUNAMI TARDABA HORAS EN LLEGAR A SU DESTINO

Hellmuth SIEVERS dio la alarma a HAWAII desde su casa en Viña, tras el devastador terremoto de 1960. Medio siglo después, casi por casualidad, supo que su acción contribuyó a salvar muchas vidas.

Era la década de los años 50 y Estados Unidos de Norteamérica había extendido a su costa oeste el sistema de alerta de tsunamis creado en 1949 para proteger a HAWAII luego del letal impacto del tsunami provocado por el terremoto de las islas Aleucianas, ALASKA, el 1 de abril de 1946, que provocó 173 víctimas fatales en el estado insular norteamericano.



El oceanógrafo Hellmuth SIEVERS Czischke, master en Ciencias y Director del Magíster en Oceanografía que desarrollan en conjunto las universidades de Valparaíso y Católica de Valparaíso, recuerda que el oficial de Marina chileno Roberto Peralta, que se especializaba en el Instituto SCRIPPS de Oceanografía de la Universidad de California, planteó a los expertos estadounidenses la posibilidad de incluir a Chile en el programa.

La idea fructificó y el nuestro país fue el primer país extranjero en incorporarse a la red que para entonces ya incluía, además de Hawai, a las costas de California, Oregon, Washington y algunas islas del Pacífico.

Tras realizar sus estudios de Oceanografía en Estados Unidos, el profesor SIEVERS regresó a Chile y se hizo cargo como profesional civil de la sección Oceanografía de la Institución antecesora del actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA). "Roberto Peralta siguió su carrera naval y yo heredé sus dos ayudantes, un libro y un par de instrumentos; esa era toda la sección", relata divertido.

Pero con Chile incorporado a la entonces incipiente red de alerta de tsunamis, se estableció un protocolo de comunicaciones de prueba permanente con Estados Unidos. "Consistía en que todos los meses, a través de la compañía All América Cable, se recibía un mensaje de ejercicio que había que responder. El objetivo era chequear que la línea de comunicación estuviera abierta y medir cuánto demoraban en llegar los mensajes".

Los avisos viajaban por cable submarino y tardaban entre una y dos horas en arribar a destino. Pero el objetivo era el mismo que hoy: avisar la posibilidad de ocurrencia de tsunamis.

ALARMA DESDE VIÑA DEL MAR

A mediados de 1957, Roberto PERALTA había instalado en las aguas de Isla de Pascua, un equipo que registraba ondas de largo período, tsunamis incluidos, y en 1959 al profesor SIEVERS le tocó retirarlo.

Curiosamente, el instrumento se colocó durante un periodo de calma, ya que los últimos tsunamis significativos ocurridos en el Pacífico en aquella década databan de 1952 y 1957. "Nunca se detectó nada y por instrucciones desde Estados Unidos lo retiramos en 1959", recuerda el oceanógrafo, quien también fue director del Instituto de Oceanología de la Universidad de Chile, luego Universidad de Valparaíso.

Si el equipo hubiera permanecido allí, habría registrado la gran onda que se desplazó por el Pacífico en 1960. De cualquier modo, el hecho de que Chile participara del sistema permitió salvar un número nunca determinado de vidas hawaianas: Hellmuth SIEVERS fue el chileno que alertó a Estados Unidos de la ocurrencia del tsunami tras el terremoto 9,5 Richter de Valdivia, el de mayor magnitud registrado el mundo, también conocido como el Gran terremoto de Chile.

Un día antes se había producido el sismo de Concepción, que también generó un tsunami aunque poco perceptible. Y el 22 de mayo la tierra se remeció en una longitud de más de 1.300 kilómetros, cambió la geografía del país y generó un tsunami que tras arrasar la zona costera comprendida entre CHILOE y la Araucanía, se desplazó a más de 10.000 kilómetros de distancia del epicentro, hasta HAWAII, JAPON, la costa oeste de Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda y en general todo el Pacífico.

"Ese 22 de mayo era domingo, ya habías almorzado y estábamos descansando cuando se produjo el terremoto. Comencé a buscar información radial para saber más detalles pero se habían cortado todas las comunicaciones con el sur. Hasta que di con una emisora en que el locutor informó que un radioaficionado relataba cómo la costa era barrida por grandes olas. No decía dónde. Pero eso me bastó para tomar el teléfono y contactarme desde mi casa con All América Cable y dictar el mensaje de alerta a Estados Unidos para que lo transmitieran de inmediato.

Hace poco, mientras revisaba un artículo publicado por la revista Scientific American, se sorprendió al leer un testimonio de una persona de Hawai que relataba que cuando era un niño, en 1960, su familia tuvo que evacuar la casa por la alerta de tsunami comunicada desde Chile y que mucha gente se había salvado gracias a este aviso. Se alegró retroactivamente. Casi medio siglo después.

A 700 KILÓMETROS POR HORA

"Hubo pocas personas fallecidas en Hawai, fueron 61, ya que siempre hay porfiados", comenta, aludiendo a los reacios a buscar refugio aún cuando todas las alertas estén activadas.

"A pesar de que en esa época no estaba establecido en el sistema, y hasta donde yo entiendo nosotros éramos los únicos extranjeros incorporados, Estados Unidos envió la información al Servicio Meteorológico de JAPON, pero al parecer era medianoche y ésta no fluyó adecuadamente". De hecho, perecieron 140 personas.

Lo que es muy claro, agrega el profesor SIEVERS, es que una onda de tsunami generada cerca de la costa chilena, demora de aquí a HAWAII unas 15 horas y a JAPON alrededor de 24, lo mismo que a ALASKA. En alta mar, considerando una profundidad de alrededor de cuatro mil metros, puede desarrollar una velocidad mayor de 700 kilómetros por hora, por lo que debería llegar en alrededor de 40 minutos a Juan FERNANDEZ y a isla de PASCUA en aproximadamente cinco horas, que es más o menos el tiempo que lleva el viaje en avión.

No siempre es así, ya que a mayor profundidad también es superior la velocidad de avance del tsunami. A 7 mil metros, por ejemplo, la onda bien podría desplazarse a más de 900 kilómetros por hora.

INUNDACIÓN Y OLA

También hay distintos tipos de tsunamis, dependiendo del origen del fenómeno y de los factores geomorfológicos del fondo del mar y la costa. "Normalmente el tsunami es por inundación y sólo se produce como ola que revienta en lugares muy cercanos al epicentro -como fue el caso de Niebla y Corral- y con poca profundidad, o en puntos donde la onda llega desde muy lejos y donde la plataforma continental es muy prolongada y baja, como el caso de Hawai".

En el caso de los tsunamis por inundación, como el ocurrido en febrero de este año en Chile, también se describe por lo general tres grandes olas separadas por un lapso de 15 o 20 minutos, lo que concuerda con los relatos de los testigos del 27 de febrero de 2010 en los poblados costeros arrasados por el mar.

-Desde la época en que Chile entró al sistema de alerta de tsunamis hasta la actualidad, el mundo está más protegido.

"En Chile no hay que esperar la alarma. Durante años hemos estado diciendo que cuando se sienta un remezón muy grande, hay que protegerse en sectores altos sin aguardar ningún aviso más que el del propio terremoto. La gente de zonas costeras en cierta forma se maneja con ese concepto. Así por lo menos lo comprobaron los científicos que han ido a los pueblos de la costa del Maule y Biobío: la gente local no esperó; en general reaccionó al terremoto, fueron los turistas que estaban en la costa los que estaban más confundidos".

OLAS Y OLAS

Al profesor Hellmuth SIEVERS le desespera la falta de precisión con que se alude a los tsunamis, que algunos denominan "ola", "marea" o "marejada". Puntualiza que existen tres tipos de

ola. Una es la que se ve en la playa, la "ola de viento", de periodo corto, de algunos segundos entre el paso de una cresta y la siguiente. "La marea la producen el sol y la luna que atraen el agua, la tierra y la atmósfera, y tiene un periodo largo, de 12 horas. En medio hay otras, entre las cuales está el tsunami, una onda con periodos de 15 ó 20 minutos, que puede tener una altura muy variable que no se puede pronosticar. Dado su periodo, se aprecia como cambios relativamente rápidos, de varios minutos, en el nivel del mar, ya sea que éste baje (se retira) o suba, movimientos completamente independientes de las mareas. Y como Chile lo ha aprendido a golpes, el tsunami deriva por lo general de un terremoto de magnitud superior a 7,5 Richter con epicentro marítimo, aunque también lo pueden provocar erupciones volcánicas submarinas, grandes derrumbes de material adyacente al mar (AYSEN, abril de 2007) e incluso la caída de meteoritos.

EL MISTERIO DEL 27 DE FEBRERO

Una de las grandes interrogantes que seguramente los científicos tardarán meses en develar, es la diferencia de horas con que el tsunami del 27 de febrero de 2010 azotó a localidades costeras de Maule y Biobío muy cercanas entre sí. Mientras algunos puntos fueron arrasados pocos minutos después del terremoto, a otros, como DICHATO, la tercera ola llegó con luz de día, o sea después de que la ola azotó a Juan FERNANDEZ.

¿Qué ocurrió? "En este momento se está realizando una cantidad enorme de estudios por científicos chilenos y extranjeros", señala el profesor SIEVERS. "No se puede saber aún qué pasó. Son estudios que no se pueden hacer de un día para otro".



Lancha y casa afectadas por maremoto en DICHATO

NOTA del Editor: El presente reportaje fue publicado en la revista "Domingo" del Mercurio de Valparaíso, efectuado en base a una entrevista realizada por la periodista Rosa Zamora al Sr. Hellmuth SIEVERS Czischke, quién es Oceanógrafo y master en Ciencias y Director del Magíster en Oceanografía que desarrollan en conjunto las universidades de Valparaíso y Católica de Valparaíso. El Sr. SIEVERS fue oficial Litoral, retirándose de la Armada el año 1979. Ingresó a la Cofradía y es un activo participante en las actividades que ésta realiza.

“MINUSTAH” MISIÓN PARA LA ESTABILIZACIÓN DE HAITÍ

**Colaboración:
Litoral Ricardo VELASQUEZ
Ortiz**



Generalidades del país

Haití, ligeramente menor que Maryland, con una superficie total de 28.000 kilómetros cuadrados, ocupa el tercio occidental de la isla caribeña de “La Española”. La República Dominicana ocupa la región oriental de las terceras partes.

Haití tiene forma de herradura con dos grandes penínsulas, una hacia el norte y otra en el sur. La isla de Gonaives está situada entre estas dos penínsulas. Al Noroeste de la península del norte, se encuentra el paso de los vientos, una franja de agua que separa Haití de Cuba por 54 millas náuticas.

La parte continental de Haití tiene tres regiones: norte, central y sur; además tiene varias islas cercanas, entre ellas Tortuga, Vache, Les Cayemites, y Navassa. Cinco cadenas de montañas cubren el 75 por ciento de la superficie terrestre. Estas incluyen Massif du Nord (Macizo del Norte), Montagnes Noires, Chaîne de Mateaux, Massif de la Hotte y el Maciso de la Selle. El monte más alto, Mome de la Selle, tiene 2.680 metros de altitud.

Topografía

Haití tiene un total de 1.771 kilómetros de costa, que es irregular y accidentada con bahías profundas. La costa está formada por abruptos acantilados, sin embargo, la mayor parte de ella tiene tramos rocosos y sectores de arena que la interrumpen. La costa norte es más accidentada con bajas zonas pantanosas.

Cuerpos de agua

Haití cuenta con numerosos ríos y arroyos con un lento goteo durante el estación seca, y que llevan las corrientes torrenciales durante la estación lluviosa.

Clima

Con un clima semiárido, la lluvia cae durante dos temporadas del año: Abril hasta Junio y de Agosto a Octubre. Las precipitaciones anuales varían de 500 milímetros en el noroeste a más de 2.540 milímetros en el sur y el este. En las llanuras, la temperatura media anual es de 27° C, mientras que en las montañas la media anual desciende a 16° C.

Huracanes

Haití se encuentra en medio de una zona de paso de huracanes y está sujeta a tormentas tropicales durante los meses de Junio a Octubre, así como a inundaciones ocasionales, terremotos y sequías. Ha sufrido frecuentes terremotos en las tierras altas que producen deslizamientos de tierras y rocas.

Peligros para el medio ambiente

Durante el decenio de 1970, gran parte del país fue rociado con plaguicidas en un intento de controlar la malaria. Un número indeterminado de estos plaguicidas fue utilizado, y el resto de plaguicidas está siendo indebidamente almacenado en varias zonas bajas del país. El potencial resultante de fugas en el suelo supone un riesgo para la salud. Numerosos plaguicidas que han sido prohibidos en los Estados Unidos de América y otros países son ampliamente utilizados en Haití. La contaminación del aire en el centro de Port-au-Prince (su capital) es alta. La congestión del tráfico, la larga edad de los automóviles y su escaso mantenimiento, el humo de la quema de basura e industrial de cemento, las fábricas de azúcar y la insuficiencia de los servicios para eliminar los residuos, contribuyen a la mala calidad del aire. Incendios incontrolados son un problema creciente en las zonas urbanas de Haití. La alta densidad de población y el uso de materiales inflamables en la construcción crean un alto riesgo de incendio.

Vegetación

El medio ambiente en Haití se está deteriorando, a medida que el porcentaje de personas que viven debajo del umbral de pobreza aumenta, dado que buscan árboles y lugares en las laderas de las montañas para satisfacer una demanda cada vez mayor de tierras

agrícolas. La deforestación se ha vuelto tan grave que en muchas zonas la capa superficial del suelo ya no está presente, la tala y quema son prácticas habituales.

Transporte

Las carreteras están distribuidas de forma desigual y en mal estado, no reúnen las condiciones para el tráfico de vehículos pesados. La red vial de Haití se construyó durante la ocupación de EE.UU. entre 1915 a 1934. Hay 3.991 kilómetros de carreteras en Haití, de las cuales sólo 949 kilómetros son pavimentadas. Los taxis, como los conocemos nosotros están marcados con dibujos y pinturas religiosas y se les denominan "Tap-Tap", esto debido a que cuando los hacen parar, los golpean en el costado dos veces. No existen líneas regulares, los "Tap-Tap" salen y llegan cuando quieren, esperan por supuesto estar llenos, lo que implica que las personas pueden esperar horas, sin que nadie tenga prisa.

Haití tiene 13 aeródromos utilizables, con un aeropuerto Internacional, Port-Au-Prince Internacional Airport, el resto se encuentra en regulares condiciones, ya que su superficie es de césped/tierra. Existen además pistas de aterrizaje clandestinas.

Existen un par de puertos, muelles y embarcaderos, con instalaciones que van desde el servicio completo como el puerto de Port-au-Prince con buenos calados, a los puertos de menor escala básicamente para cabotaje. Port au Prince se encuentra actualmente certificado con el Código I.S.P.S. y dependen de la Autoridad Nacional Portuaria (ANP). Cuentan con un Guardacostas de aproximadamente 114 personas, algunos ex uniformados de lo que fue su Armada.

Sociedad

La sociedad haitiana representa dos tradiciones culturales: africanos Dahomean y franceses. La población es principalmente descendiente de esclavos que fueron traídos de África occidental en los siglos 17 y 18. Los Colonos europeos que llegaron, a su vez, fueron asesinados u obligados a huir durante las rebeliones de los esclavos. Como resultado de ello, la cultura de la mayoría de los haitianos se basa principalmente en las tradiciones africanas modificadas por la influencia europea.

Su gente

Haití es uno de los Estados del mundo más densamente poblados, con 250 personas por kilómetro cuadrado. La capital, Port-au-Prince, con más de 2,5 millones de habitantes, es la ciudad más grande. Cap Haitien es la segunda ciudad con casi un millón de habitantes. El

setenta por ciento de la población vive en las zonas rurales. Las generaciones más jóvenes están tratando de escapar de la pobreza y la vida rural y se están moviendo hacia las zonas urbanas en busca de trabajo. A menudo, estos jóvenes terminan viviendo en barrios fuera de la ciudad bajo muy malas condiciones.

Familia

La familia es el núcleo de la sociedad Haitiana. Los hombres son los líderes de la familia, aunque muchas mujeres crían a sus hijos sin la constante presencia del padre, su función es sin duda bastante autoritaria. Los haitianos respetan mucho la familia, existiendo un vínculo especial con los ancianos, quienes toman decisiones por la familia.

Religión

El catolicismo romano es la religión oficial de Haití, pero muchas familias practican el vodou. Las personas que siguen el vodou creen que su religión puede coexistir con el catolicismo y, de hecho, consideran la posibilidad de ser miembros de la Iglesia Católica Romana, aunque los religiosos católicos se opongan a esta religión popular ya que se considera diabólica

Apoyo de Chile a la Misión de Estabilización de Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH).

El 29 de Febrero del 2004, posterior a la salida del hasta ese entonces Presidente Aristides, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó la Resolución (UNSCR) 1529, que autorizaba temporalmente el despliegue de una Fuerza Multinacional (MIF: Multinational Interim Force) para reestablecer el orden en el país.

El 30 de Abril el Consejo de Seguridad establece la Misión para la Estabilización de Haití (MINUSTAH), para reemplazar a la MIF por los primeros 6 meses comenzando el 01 de Junio del 2004 mediante Resolución (UNSCR) 1542. Desde aquella fecha, se han renovado cada 6 meses las Resoluciones del Consejo de Seguridad hasta el día de hoy, cuando se encuentra vigente la resolución (UNSCR) 1840 del 14 de Octubre del 2009 con vigencia de un año.

El amparo legal de la MINUSTAH se encuentra bajo el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, denominado "Acción en caso de amenazas a la Paz, Quebrantamiento de la Paz o Actos de Agresión", permitiendo de acuerdo a las Reglas de Enfrentamiento (Rules of Engagement) vigente, hacer uso de la Fuerza bajo ciertas circunstancias y condiciones.

De esta Resolución se desprenden tres áreas fundamentales de apoyo: Procurar un entorno estable y seguro, velar por los derechos humanos y apoyar un adecuado proceso

político. Teniendo en consideración los avances logrados a la fecha, se determinó la necesidad de avanzar en el proceso de ayuda a la estabilización de Haití y en la Resolución (UNSCR) 1780 (Resolución previa a la 1840), se especificaron temas como la importancia de la cooperación entre Haití y los Estados vecinos y los de la Región, para controlar con eficacia las fronteras de Haití y garantizar su seguridad.

Del mismo modo, se reconoce que el tráfico internacional de drogas y armas puede afectar a la estabilidad del país y, por ende, existe la necesidad de participar proporcionando conocimientos especializados técnicos a los esfuerzos que realiza el Gobierno, para establecer un criterio amplio de gestión de fronteras, subrayando la oportunidad de contribuir al fortalecimiento de la capacidad de la Policía Nacional de Haití (PNH).

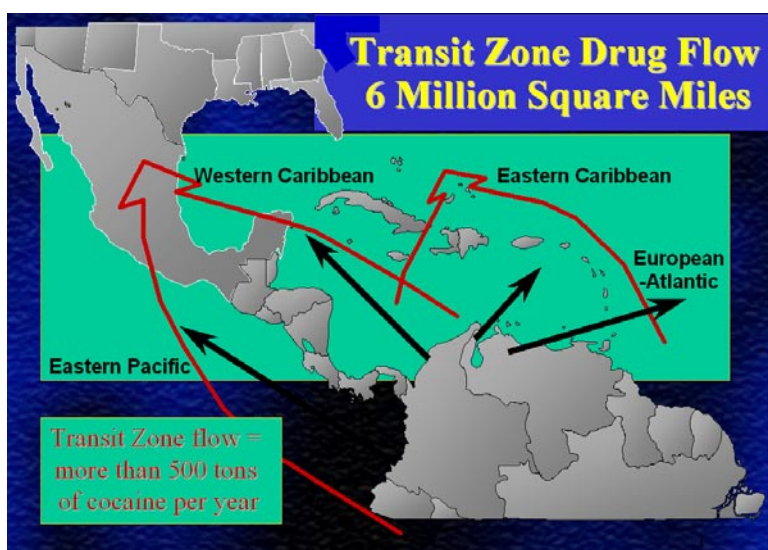


Figura N° 1: Zonas de transito de droga desde América Central hacia Estados Unidos y Europa.

Para ello, se reconoció la necesidad de establecer patrullas en las zonas fronterizas marítimas y terrestres, aceptando la cooperación de Uruguay con 16 Lanchas que efectuarán patrullajes en la zona costera. Es en esta área donde la Armada de Chile, por intermedio de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante se encuentra apoyando desde el pasado mayo del 2008 con la participación en la MINUSTAH, Cuartel General, de un Oficial del Grado de Capitán de Corbeta especialista en Litoral.



El C C. LT Sr. Ricardo Velásquez O. con personal de las Naciones Unidas.

La dependencia en el Organigrama de la MINUSTAH es del Departamento de Operaciones (U-3) y se denomina la Célula Marítima. Aquí trabaja un Oficial del Guardacostas Norteamericano (U.S.C.G.) del Grado de Capitán de Fragata (Commander) más el Oficial Chileno y tienen a cargo las Operaciones de las 16 Lanchas de Uruguay en 7 Puertos de Haití. El despliegue de las 16 Lanchas Uruguayas se muestra en el cuadro siguiente y considera los puertos de Jacmel, Port Salut, Jeremie y Miragoane por el sur, y Fort Liberté, Port de Paix y Gonaives por el norte.

El trabajo de este Oficial en el Estado Mayor de la MINUSTAH en la “Descripción de Funciones” (Job Description) de las Naciones Unidas se resume en el siguiente cuadro:

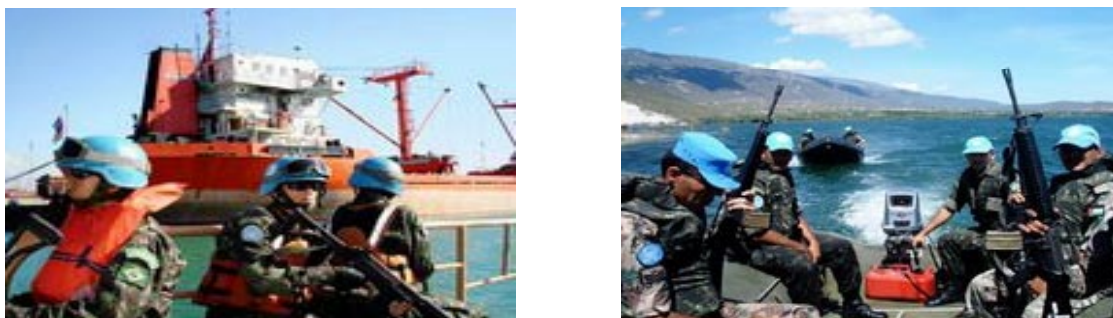
Cuadro 1: JOB DESCRIPTION

MARITIME CELL, U-3			
Post	Rank	Job Description	Qualifications required ¹
Head Maritime Ops Officer	Commander	• Establishes priorities for naval support missions. • Prepares and distribute naval operation orders, directives and regulations. • Advises the FC in the employment of naval assets. • Coordinates naval support operations including blockades, and search and rescue missions. • Coordinates naval operations with Battalion Commander, local Maritime Forces and neighboring states.	• Previous experience as Maritime Operation Officer or on a Maritime Operation Staff. • Peacekeeping or Coalition experience highly desirable.
Staff Maritime Ops Officer	Lieutenant Commander	• Prepares and distribute naval operation orders, directives and regulations. • Advises to the Chief U-3 in the employment of naval assets. Subject matter expert on coastal warfare, maritime law enforcement and port security. • Coordinates and monitoring naval support operations including blockades, and search and rescue missions. • Coordinates naval operations with Battalion Commander, local Maritime Forces and neighboring states.	• Peacekeeping experience preferably as maritime operations staff officer is highly desirable. • Maritime Operations staff experience.

¹ In addition to the qualifications shown for each post there are generic qualifications:

- All staff must be proficient in English and conversant on UN Radio and Voice Procedures.
- It is desirable that they are proficient in other official UN languages.
- All personnel should be in possession of a valid chauffeur or commercial driver's license.

Las Lanchas uruguayas tienen una eslora de 8,1 mts y cuentan con una dotación de 4 personas de la Marina de Uruguay. Es indispensable, que para el cumplimiento de la misión de las Lanchas y ejercer la Policía Marítima, que se embarque personal de la Policía Nacional de Haití (PNH)



Lanchas uruguayas con personal de las Naciones Unidas realizando patrullajes.



Figura N° 3: Puertos bases de ubicación de unidades marítimas.

La figura nos muestra los puertos donde se encuentran las Lanchas Uruguayas y su dependencia Táctica (TACON) de los Comandantes de Batallón de Sri Lanka, Argentina y Uruguay respectivamente. Se muestra además dos puertos donde se efectúa el mantenimiento de segundo y tercer nivel (Port Salut y Gonaïves).

En el desarrollo de las tareas para controlar las fronteras de Haití y garantizar su seguridad, se han incautado drogas transportadas por vía aérea, utilizando pistas de aterrizaje clandestinas. Estas tareas y otras de control de las actividades marítimas, están contribuyendo al fortalecimiento de las capacidades de la Policía Nacional de Haití.

Pistas de aterrizaje clandestinas encontradas en patrullajes efectuados por Naciones Unidas



Las fotos a continuación, muestran un cargamento de 420 Kg. de cocaína incautado el 31 de Mayo del 2008 en Leogane, al sur del país y la avioneta usada en las incautaciones.



La fotografía muestra una de las unidades que proporcionó Uruguay a Naciones Unidas y que se encuentran operando en las costas de Haití, donde se embarcan patrullas conjuntas



En los dos puertos mayores que tiene Haití, se encuentra el Guardacostas de Haití con algunas Unidades propias. En un próximo relato se comentará respecto del trabajo con este incipiente Guardacostas y algunas experiencias personales vividas durante la misión como "PEACEKEEPER".

SISTEMAS DE SIMULACIÓN

1.- INTRODUCCIÓN

La simulación es una herramienta avanzada que ofrece el desarrollo de escenarios cercanos a situaciones de la vida real para varios propósitos, tales como el entrenamiento de estudiantes, superación de competencias en personas con experiencia, control e investigación de emergencias y desarrollo en varios campos.

El uso de simuladores con propósitos de entrenamiento e investigación se incrementó durante los últimos años y en el STCW 95 el simulador es aceptado como una herramienta de entrenamiento y evaluación, y actualmente se han fijado los estándares para su certificación.

La real fortaleza de estas herramientas constituye su capacidad para duplicar ambientes o situaciones operacionales comprimidas en tiempo y, por lo tanto, preparan y entrenan a los marinos para afrontar emergencias que son riesgosas de duplicar con equipos reales.

En el mundo muchas instituciones y organizaciones estuvieron involucradas en la armonización de la simulación, pero aún esta creciente área no está bien organizada y todavía queda mucho por hacer y discutir, es por esto que este tema resulta tan interesante.

2.- DISCUSIÓN ACERCA DEL SIMULADOR APROPIADO

Algunas empresas internacionales de certificación han trabajado e identificado cual es el marco de requisitos de un simulador, tal es el ejemplo de Det Norske Veritas en que define: "El propósito del estándar es asegurar que las simulaciones provistas por el simulador incluya un apropiado nivel de realismo físico y de comportamiento en concordancia con los objetivos de entrenamiento y evaluación reconocidos."

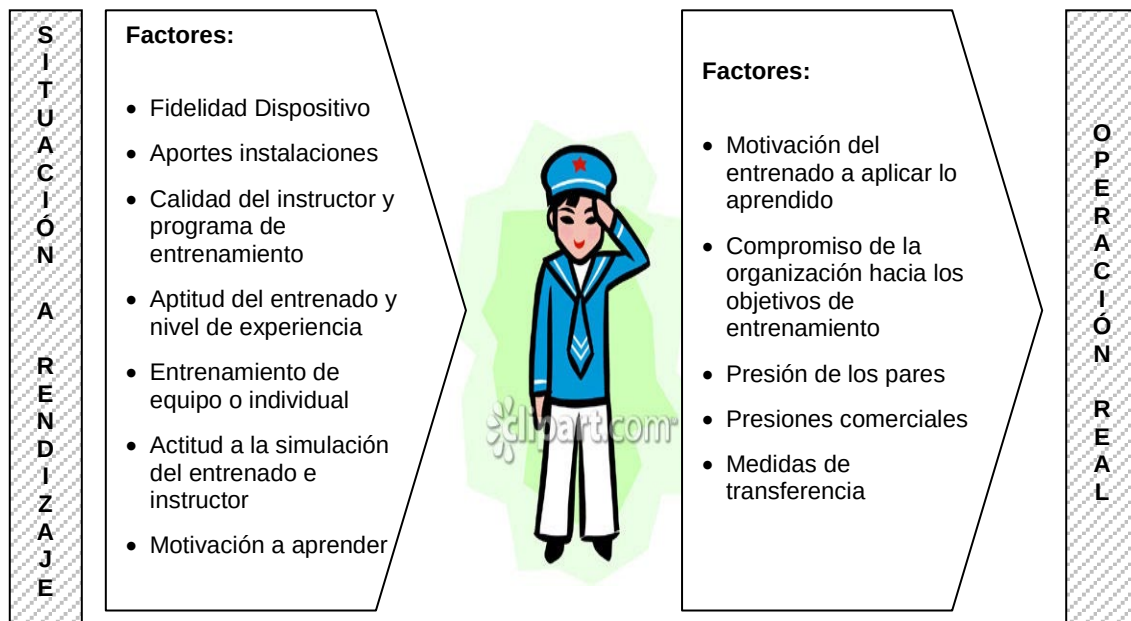
El enunciado anterior, es muy importante, ya que se puede concluir que el concepto de simulador contiene un elemento de un objeto diseñado especialmente para un propósito o un objetivo de enseñanza. Si un simulador diseñado para entrenamiento es utilizado para otro fin, por ejemplo evaluación de competencia de candidatos, será especialmente importante que el simulador cumpla con ciertos criterios mínimos, con el objeto de asegurar una evaluación válida y confiable. Afortunadamente, se cuenta con estándares internacionales de certificación para simuladores marinos.

También son relevantes los conceptos de transferencia y fidelidad cuando se está discutiendo acerca de los requisitos de los sistemas de simuladores. La Agencia de Seguridad Marina (MSA) nos entrega una interesante definición: "Definiciones clásicas de transferencia

indican el grado en que aprender a ejecutar una tarea, se hace más fácil por haber aprendido previamente una tarea anterior." Es posible aseverar que el entrenamiento basado en el uso de simulador es la evolución sistemática en un ambiente fingido del conocimiento, habilidades y actitudes necesarias para llevar a cabo una tarea en el mundo real. Del mismo modo, transferencia también significa en qué grado aprender en el ambiente real se hace menos difícil, habiendo aprendido previamente la misma tarea en una situación simulada.

El término transferencia puede ser aplicado así a dos conceptos. Transferencia puede referirse, ya sea al escenario donde las habilidades son transferidas desde un simulador hacia un arreglo operacional similar, por ejemplo el control necesario de las habilidades en maniobra de naves; o bien, cuando las habilidades pueden ser usadas en nuevas situaciones, por ejemplo las habilidades cognitivas para la toma de decisiones para resolver problemas. Entonces, si en el caso de la segunda acepción las instalaciones de la situación de aprendizaje rindieron en forma correcta, hubo una transferencia positiva. Si la situación de enseñanza afecta negativamente el rendimiento posterior, hubo una transferencia negativa. La **Figura 1** muestra el concepto general de transferencia y los diferentes factores que la influyen. Podemos afirmar que contamos con transferencia, si la enseñanza en una situación influye el rendimiento en una segunda situación y se compone de dos partes componentes. Primero, está la eficacia de la situación de aprendizaje para impartir información y/o habilidades a los alumnos y segundo, la capacidad del alumno para aplicar lo aprendido en el ambiente operacional.

FIGURA 1
Un modelo de Transferencia y factores que la influyen



La importancia del entrenamiento basado en simulador es que constituye la clave para medir la eficacia de este entrenamiento. Se hace presente que se han desarrollado varias formas para calcular la transferencia.

A veces es posible encontrar que algunos simuladores son contruidos en forma tan real como es posible, pero debemos ser cuidadosos con esta tendencia, porque podemos caer en la errónea suposición que el realismo nos lleva a un buen entrenamiento y no se debe olvidar que el simulador en sí no entrena. Es la manera en que el simulador es utilizado como rinde los beneficios.

Un factor importante en el éxito del simulador en el contexto de su fidelidad, es en qué grado éste provee las indicaciones que son relevantes para el aprendizaje de un tipo de tarea específica. Cada tipo de tarea requiere diferentes niveles de fidelidad física y funcional.

En relación al concepto previo de fidelidad, existen argumentos que indican que al discutir sobre simuladores se debe responder la siguiente pregunta: Hasta que punto el simulador puede replicar los requerimientos de las tareas que se desarrollan a bordo de manera tan acuciosa que se provea de un debido entrenamiento y evaluación.

Otro aspecto importante que debe ser considerado, es cuando se desee determinar el simulador correcto son las siguientes características que resultan relevantes en la eficacia del entrenamiento:

- Monitorear, grabar, rebobinar, congelar imágenes, adelantar rápido en los simuladores basados en computadores.
- Uso amigable de los dispositivos para los alumnos.
- Flexibilidad del dispositivo, por ejemplo que pueda ser modificado para proveer diferentes niveles de entrenamiento agregando o quitando si es necesario.
- El dispositivo sea versátil y tenga capacidad de ser mejorado.
- Uso amigable del dispositivo para el instructor, incluyendo la capacidad de establecer fácilmente condiciones iniciales e insertar mal funciones etc.

No sería justo omitir la importante contribución que es posible obtener de los aportes de conocimientos y experiencias de profesionales que se dedican al trabajo de desarrollar un sistema de evaluación basado en simulador, porque con la experiencia de estas personas es posible enfocar la evaluación en los temas de real importancia y también para evitar la tendencia de dejar al simulador hacer la evaluación por nosotros, porque “es más objetivo”.

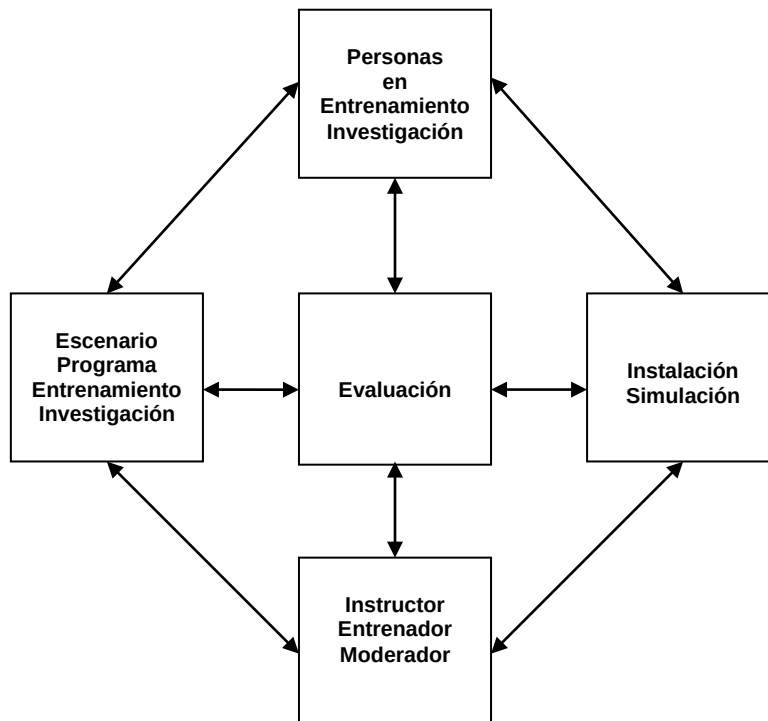
3.- REQUISITOS PARA EL INSTRUCTOR DE SIMULADOR

Primero, no es erróneo decir que el simulador puede medir en forma más precisa que el ojo humano, calcular la varianza más estrechamente de lo que puede ser observada, comparar más factores que un gran grupo de evaluadores y reproducir el escenario idéntico las veces que sea necesario. Pero es el conocimiento, la experiencia y maestría de los marinos profesionales que debe definir las competencias, el conocimiento, el entendimiento y nivel de habilidad requerido, el apropiado comportamiento y el estándar contra el cual el simulador mide el desempeño.

Se dice que: “Como herramienta, el simulador es grandioso, pero es una herramienta.” Entonces podemos concluir que el factor humano (instructor) es crucial en el uso apropiado del simulador con el fin de alcanzar los objetivos de entrenamiento y evaluación.

Para este tema es importante cubrir brevemente el proceso de simulación, el cual es influenciado por la interdependencia de sus factores. **Figura 2** muestra la interdependencia entre todos los factores involucrados en la simulación; por ejemplo el instructor debe estar familiarizado con los objetivos para los cuales fue construido el simulador y con los límites de la simulación. La evaluación está ubicada en el centro del diagrama, porque todos los factores deben ser evaluados continuamente para obtener un buen resultado del entrenamiento de simulación o la investigación.

Figura 2
Relaciones en una Simulación Entrenamiento / Investigación



La importancia del instructor en academias marítimas involucrado con la aplicación de simuladores es notable y esa es la razón por la cual en el nivel de la Dirección se debe ser cuidadoso en determinar su rol y condición de servicio.

Existen dos tipos de cualidades que deben poseer los instructores de simuladores marinos para ser exitosos: Cualidades Generales y Cualidades especializadas.

Cualidades Generales: son aquellas requeridas por un instructor en cualquier forma de simulación marítima.

a) Actitud de la mente

Esta es la cualidad más importante e involucra las siguientes formas de pensar:

- Absoluta fe en el uso de la simulación.
- Buena disposición para trabajar largas horas para dominar su oficio
- Adaptación para afrontar situaciones frustrantes, las cuales de seguro existirán.
- Fe en los objetivos de entrenamiento.
- Capacidad para afrontar lo no esperado, lo cual aparecerá inevitablemente
- Buena disposición para trabajar largas horas para desarrollar nuevos ejercicios/cursos para satisfacer nuevas necesidades de entrenamientos específicos
- La buena disposición para trabajar por si solo para obtener un conocimiento de trabajo sobre algún aspecto de operaciones marítimas, en las cuales se tiene poca experiencia práctica

b) Credibilidad de los entrenados

- El entrenado debe creer en su instructor a través de su trabajo profesional, la buena relación, demostrando que posee conocimientos actualizados

c) Salud y aptitud

- Las condiciones generales de salud del instructor deben permitirle desarrollar la exigente labor que significa mantener la concentración en los monitores del simulador, con el objeto de entregar en forma continua aportes a los alumnos que están siendo entrenados, etc.

d) Capacidad para encajar en el grupo de instructores existente

- El instructor debe ser capaz de complementarse con el equipo de instructores ya existente, con el objeto de trabajar en forma más eficiente e incluso compartir mutuamente conocimientos profesionales y experiencias.

e) Habilidades para comunicarse

- El instructor requiere ser capaz de escuchar a las personas que están siendo entrenadas y por supuesto saber como comunicarse hacia ellos en una forma amigable y eficiente, especialmente durante los debriefings cuando el instructor debe ser justo e imparcial.

Cualidades especializadas: son aquellas requeridas por un instructor para un determinado sistema de simulación.

a) Calificación Marítima Profesional

El instructor debe poseer un nivel de conocimientos suficientes para comprender el contenido de todos los cursos de simuladores.

b) Capacidad Marítima Profesional con experiencia reciente

Es considerado esencial que al menos una proporción del total del equipo de instructores cuente con experiencia práctica en navegación como Capitán, Piloto o Ingeniero Jefe y el ideal es cuando tienen experiencia reciente con los equipos actuales, de esta manera, el instructor puede entender mejor la dificultad de cada operación en el simulador.

c) Calificación Educacional

Para el proceso educativo en un simulador es preciso hacer presente que técnicas educacionales o una certificación en educación constituyen una ventaja, pero no es considerado un factor esencial para la mayoría de los complejos de simuladores.

CIMAR Y SU RELACIÓN CON LA SIMULACIÓN

En el caso del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, se cuenta con un simulador de origen alemán y uno de los más importantes y modernos, el Simulador de Puente Full Mission permite entrenar a Oficiales de la Marina Mercante y Prácticos en las técnicas para la adquisición de habilidades en las maniobras y gestión de los recursos del Puente, siendo también una herramienta de vital importancia en la realización de estudios de puerto.

Este equipo de simulación fue sometido a un completo mejoramiento de su hardware y software a mediados del año 2008, quedando a la vanguardia de los simuladores de puente. El simulador cuenta con dos puentes de nave, cada uno de ellos dotado con diversos equipos de navegación electrónica, sistema de gobierno, maniobra de fondeo, binoculares, sistema luminoso y de sonidos, control de sala de máquinas, entre otros. El puente principal dispone de una pantalla de arco visual de 210°, sobre la cual se proyectan imágenes virtuales de puertos, naves, áreas de ejercicios y maniobras, pudiendo variar las condiciones meteorológicas y de luz para beneficio del entrenamiento y evaluación.

En CIMAR generamos nuestros propios escenarios y naves gracias a la capacitación recibida por nuestros técnicos; los ejercicios son planificados, monitoreados y evaluados por personal especializado desde una sala de control, en la cual se programan diversas situaciones que se utilizarán (lugar geográfico, tráfico marítimo, clima, visibilidad, corriente, viento, entre otros), como asimismo se establecen los distintos grados de dificultad que deberán enfrentar los

alumnos, ya sea que se trate de un curso, de una evaluación de competencias o de un entrenamiento específico.

CIMAR cuenta con un equipo de profesionales del área de informática, que se encuentra permanentemente creando puertos, canales, pasos, estrechos, y áreas específicas del Sur de Chile. Podemos recrear cualquier buque disponible en el mercado marítimo, ya sea de guerra, mercante, de pesca o remolcador, siempre y cuando se cuente con la data de construcción correspondiente.

CONCLUSIONES

Habiendo tratado las principales características de un sistema de simulador y de un instructor de simulador, es importante hacer hincapié en el concepto del requerimiento de contar con claros objetivos de aprendizaje antes de determinar el simulador correcto. Además, el instructor debe no solamente tener un nivel aceptable de maestría en el tema a enseñar, sino también en el uso apropiado del simulador.

El concepto de fidelidad y transferencia son también relevantes en esta problemática con el objeto de asegurar el uso eficiente de esta herramienta denominada simulador.

Finalmente, es importante señalar que el factor más relevante del sistema de simulación como un proceso de entrenamiento o evaluación es la apropiada intervención del ser humano, o sea del instructor.

**Colaboración: Litoral Jorge IMHOFF Leyton
CAPITÁN DE FRAGATA LT
DIRECTOR CIMAR**





PATRULLERO MÉDICO DENTAL “CIRUJANO VIDELA”

Para las familias que habitan en las zonas aisladas de la Décima Región, el nombre “Cirujano VIDELA” tiene un gran significado. Es el nombre de la Unidad Naval que por muchos años recaló con personal e implementación hospitalaria en las zonas de Chiloé, Llanquihue y Palena, para prestar atenciones médicas y dentales a los habitantes de esas localidades.

Cabe señalar que esta tarea era realizada entre los años 1966 y 1998, por el antiguo BMD “Cirujano VIDELA”, el cual fue el encargado de efectuar los operativos médico-dentales apoyando los programas de salud rural del Ministerio de Salud Pública. Al ser dado de baja en 1998, por término de su vida útil después de 33 años de servicio, la Armada continuó apoyando las rondas médicas con otras unidades, sin embargo, no existía la misma capacidad de atención médica.

Ante la urgente necesidad que existía de resolver el problema de apoyo sanitario y el traslado del personal médico y dental del sistema de salud público, en agosto del año 2006, la Armada en conjunto con la Autoridades de Salud Nacional y de la Décima Región comenzaron a trabajar en un proyecto denominado “Rondas”, que consistió en implementar, en un buque patrullero existente, dos contenedores para la atención primaria de salud médico – dental y realizar las modificaciones menores a la estructura de la unidad en el Astillero de ASMAR Talcahuano, para adaptarlo con las condiciones necesarias que se requerían para la prestación de asistencia sanitaria.

La Unidad designada para cumplir estos nuevos roles fue el ex Patrullero de Servicio General “Morel”, el que luego de un período de reparaciones en los astilleros de ASMAR Talcahuano, fue adaptado como Patrullero Médico Dental y bautizado el 16 de noviembre como PMD “Cirujano VIDELA”, en reconocimiento a la antigua unidad que realizó esa tarea.

El PMD 74 "Cirujano VIDELA", tiene un desplazamiento de 530 ton., desarrolla una velocidad máxima de 15,9 nudos, tiene una eslora de 42,5 mts., tiene una manga de 8,5 mts., un puntal de 4 mts. y un calado de 3 mts.

Los roles asignados al buque son los siguientes:

- Primario: Atención médico-dental ambulatoria a zonas aisladas.
- Secundarios: Apoyo logístico a zonas aisladas.
- Patrullaje, vigilancia y control de aguas jurisdiccionales.
- Mantenimiento de la señalización marítima.



El nombre del patrullero, corresponde al del Cirujano 1º de la goleta "Virjen de Covadonga", Pedro Segundo Regalado VIDELA Órdenes, quien murió en el Combate Naval de Punta Gruesa, el 21 de mayo de 1879. Sus restos mortales fueron desembarcados en Tocopilla y sepultado en la Serena. Posteriormente, sus cenizas fueron transportadas a Valparaíso y fueron depositadas en el monumento a los héroes de Iquique, junto a los demás héroes que sucumbieron en el combate naval.

Actualmente, el PMD 74 "Cirujano VIDELA", efectúa rondas médicas mensuales en las áreas de Quellón, Quinchao y Quemchi, con el propósito de brindar apoyo a las comunidades aisladas en las áreas mencionadas, embarcando y trasladando al personal de los equipos médicos. Asimismo, apoya la evacuación de pacientes que lo requieran, de acuerdo al diagnóstico del personal médico a cargo.

Para el cumplimiento de lo anterior, la Comandancia en Jefe de la Quinta Zona Naval, en conjunto con los Servicios de Salud, desarrollan un programa anual de rondas médicas, el cual es difundido a las localidades y que consiste en efectuar las tres primeras semanas de cada mes rondas a las áreas descritas, las que cubren los siguientes lugares:



1ª Semana Área Quellón:

Sector Inio. - Isla Cailín. - Isla Tranqui. - Isla Chaullín. - Caleta Alqui. - Ensenada Mapué.
- Isla Acui.

2ª Semana Área Quinchao:

Isla Chaulec. - Isla Alao. - Isla Apiao. - Isla Llingua. - Isla Meulín. - Isla Caguache. - Isla Quenac.

3ª Semana Área Quemchi – Desertores:

Isla Mechuque. - Isla Butachauques. - Isla Tac. - Isla Talcán. - Isla Chuit. Isla Chulín. - Isla Autení. - Isla Ahulliñí.

La dotación actual de la Unidad, la componen 06 Oficiales, 21 Gente de Mar y 07 profesionales del Servicio de Salud. (1 Médico Cirujano, 1 Cirujano Dentista, 1 Tecnólogo, 1 Matrona, 1 Enfermera, 1 Paramédico y 1 Asistente Dental.



El equipamiento médico dental del buque está ubicado en los dos contenedores instalados a bordo, uno quirúrgico-dental y el otro para diagnóstico, con los que se da asistencia en cuatro áreas: Imagenología (rayos x y ecografía); Diagnóstico radiológico digitalizado; Control de embarazos; Apoyo de diagnóstico en patología abdominal.

También existe un laboratorio básico para realizar exámenes hematológicos, bioquímicos y de orina.

Además, en el área dental, tiene capacidad para realizar, radiografías dentales, exodoncias y operatoria simple y en el aspecto quirúrgico, se pueden realizar cirugías menores que no demanden anestesia general y se cuenta con la capacidad tecnológica para actuar ante la eventualidad de un parto.

Entre los equipos existentes, se encuentra un digitalizador de imágenes, el que envía los datos procesados a través de la señal satelital hasta un terminal computacional del centro asistencial, donde se realizarán los exámenes y análisis, pudiendo así obtener una respuesta oportuna ante la patología que presenten los pacientes.

Las estadísticas de las atenciones brindadas durante los últimos tres años son las siguientes:

- Total atenciones médicas año 2007: 4.825.
- Total atenciones médicas año 2008: 6.126
- Total atenciones médicas año 2009: 8.018.

**Colaboración: C. C. LT Sr. Oscar ORTIZ Cisternas
Comandante del PMD "C. VIDELA".**



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 2009 y 31 de Julio de 2010:

1.- Capitanía Marítima:

Acorde con lo establecido en el Capítulo V, artículo vigésimo octavo de los Estatutos de la Cofradía, en el mes de Agosto de 2010, al inicio de la Asamblea Anual Ordinaria, se realizará las elecciones para elegir los nuevos integrantes de la Capitanía Marítima que deberá regir los destinos de la Cofradía por el período 2010 – 2012.

Por consiguiente, la actual Capitanía Marítima elegida en Agosto de 2008, entregará el mando de la Cofradía en ceremonia a realizar en el mes de Septiembre, durante la celebración del aniversario de la Cofradía.

Los actuales integrantes de la Capitanía Marítima son:

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 Julio de 2010, se registran 114 litorales matriculados activos, además de 1 Agregado al Rol.

b) Altas:

Durante el período considerado entre Julio de 2009 y Julio de 2010 han ingresado los siguientes nuevos cofrades:

- C. F. Lt. Rodrigo VATTUONE Garcés, Rol N° 134, a contar del 1 Octubre de 2009.
- C. C. Lt. Nelson SAAVEDRA Inostroza, Rol N° 135, a contar del 1 Noviembre de 2009.
- C. C. Lt. Milidrag DELIC Cuevas, Rol N° 136, a contar del 1 Noviembre 2009.
- T. 2° OM. Lorenzo PANES Ramírez, Rol N° 137, a contar del 1 Noviembre de 2009.
- C. F. Lt. ® Carlos SEPULVEDA Pino, Rol N° 39, a contar del 1 Diciembre de 2009.
- SBTE Lt. Daniel VILLARROEL D'amico, Rol N° 138, a contar del 1 Diciembre de 2009.
- C. F. Lt. Renald BRAVO Redrobran, Rol N° 139, a contar del 1 Diciembre de 2009.
- C. C. Lt. Hernán ZAMORANO Portilla, Rol N° 140, a contar del 1 Diciembre de 2009.
- C. C. Lt. Javier CACERES Erazo, Rol N° 141, a contar del 1 Diciembre de 2009.
- C. N. Lt. Marcelo ALBARRAN Mora, Rol N° 142, a contar del 1 Diciembre de 2009.
- C. C. Lt. César CRUZAT Zúñiga, Rol N° 143, a contar del 1 Diciembre de 2009.
- T. 2° OM. Jaime MANSILLA Muñoz, Rol N° 144, a contar del 1 Enero de 2010.
- C. N. Lt. ® Luis LETELIER Fuica, Rol N° 145, a contar del 1 Abril de 2010.
- T. 2° Lt. Ricardo HENRIQUEZ Kremer, Rol N° 146, a contar del 1 Mayo de 2010.
- T. 2° Lt. Jorge DE LA FUENTE Manríquez, Rol N° 147, a contar del 1 Mayo de 2010.
- T. 2° Lt. Manuel FUENZALIDA López, Rol N° 148, a contar del 1 Mayo de 2010.
- T. 2° Lt. Daniel SARZOSA Vergara, Rol N° 149, a contar del 1 Mayo de 2010.
- T. 2° Lt. Raúl VALVERDE Bohórquez, Rol N° 150, a contar del 1 Mayo de 2010.
- C. F. Lt. ® Manuel BERRIOS Rojas, Rol N° 151, a contar del 1 Mayo de 2010.
- C. C. Lt. Iván NAVARRETE León, Rol N° 152, a contar del 1 Mayo de 2010.
- T 1° Lt. Julián AGUIRRE Perocarpi, Rol N° 153, a contar de 1 Mayo 2010.
- SBTE. Lt. Simón STUVENS del Valle, Rol N° 154, a contar del 1 Mayo de 2010.
- C. F. LT Jorge VIELMA Mancilla, Rol N° 155, a contar del 1 de Junio de 2010.
- C. C. LT Zvonimir YURI Cárdenas; Rol N° 156, a contar del 1 de Junio de 2010.
- C. F. LT ® Jorge VALENZUELA Rivera, Rol N° 157, a contar del 1 de Julio de 2010.
- C. N. LT ® Luis TAGLE Orellana, Rol N° 158, a contar del 1 de Julio de 2010.

C. C. LT César ROBLES Paredes, Rol N° 159, a contar del 1 de Julio de 2010.
 T 1° LT Haxel LINDERMANN Carreño, Rol N° 160, a contar del 1 de Julio de 2010.
 SBTE. LT Paúl HUDSON Gómez, Rol N° 161, a contar del 1 de Julio de 2010.

c) Bajas:

No hay.

3.- Actividades más importantes del período Agosto 2009 – Julio 2010:

a) Asamblea Ordinaria Anual.

Con la asistencia de 32 litorales, el día 20 de Agosto, en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, se llevó a cabo la Asamblea Anual Ordinaria de litorales.

En la oportunidad, el litoral Presidente dio la bienvenida y agradeció la presencia de los litorales asistentes, tras lo cual, y tal como lo establece el artículo 53 de los Estatutos, procedió a dar lectura a la memoria anual que incluyó la proposición de aprobar las Actas de Protocolo N° 6 y 7.

La primera de ellas “Aprueba normas de procedimiento para elección de Directiva” y la segunda “Aprueba normas de procedimiento por fallecimientos”, que habían sido distribuidas oportunamente por correo electrónico, a la totalidad de los litorales activos para su previo conocimiento y revisión.

A continuación, el litoral Tesorero presentó una breve reseña de la gestión financiera, informando la cuenta de tesorería y balance anual. Sometidas a la aprobación de la Asamblea, la Memoria como el Balance anual y las Actas de Protocolo, fueron aprobados por la unanimidad de los litorales asistentes.

La Asamblea finalizó con la intervención final del litoral Presidente, quien destacó y agradeció la colaboración prestada por cada uno de los integrantes del Directorio, quienes recibieron un fuerte aplauso por parte de los litorales presentes.

De esa forma se dio término a la Asamblea y a continuación se llevó a efecto la quinta recalada del año, en un ambiente de grata amistad y camaradería.

Posteriormente, luego de degustar un cóctel con aguada y combustible, el Presidente declaró portalón abierto dando término a esta recalada.



Capitanía Marítima y parte de los asistentes a la Asamblea

b) Saludos Protocolares al DIRECTEMAR.

El 24 de Agosto, la Capitanía Marítima efectuó una visita y saludo protocolar al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contralmirante don Enrique LARRAÑAGA Martín, ocasión en que se le informó la génesis y principios que inspiran a la Cofradía, cuya principal labor, en cumplimiento de sus Estatutos, es la de unir a los Litorales, para crear y mantener un estrecho vínculo de amistad, camaradería y espíritu de cuerpo entre sus asociados. Asimismo, se señaló las principales actividades realizadas a lo largo de cada año, muchas de ellas en conjunto con la DIRECTEMAR o con el apoyo de ella, además de participar en muchas de las ceremonias que realiza esa Dirección General.

El Director General agradeció la visita y ofreció su apoyo a la gestión de la Cofradía.



Integrantes de la Capitanía Marítima con Director General

c) Comisionamiento Patrullero OPV “COMANDANTE TORO”

El 27 de Agosto de 2009, por invitación de la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval, la Cofradía representada por su Presidente, estuvo presente en el Comisionamiento del Patrullero OPV - 82 “Comandante Toro”, ceremonia realizada en el molo 500 de TALCAHUANO, a la que asistieron entre otras autoridades, su excelencia la Presidenta de la Republica, el Sr. Ministro de Defensa, el Comandante en Jefe de la Armada y gran parte del Alto Mando Naval.

La citada unidad tendrá su base de operaciones en el Puerto de IQUIQUE, asignado para apoyar a la Autoridad Marítima de dicho puerto.

Este patrullero de 1.728 toneladas de desplazamiento total, está capacitado para operar a lo largo de todo el litoral resguardando los cerca de 27 millones de kilómetros cuadrados del área de responsabilidad de búsqueda y rescate marítimo que de acuerdo a convenios internacionales corresponde a Chile.

Cumplirá los siguientes roles: Vigilancia y Control de la Zona Marítima Jurisdiccional, Búsqueda y Rescate en la Zona Marítima de Responsabilidad Nacional, Control y Combate de la Contaminación Acuática, Apoyo al Mantenimiento de la Señalización Marítima y Apoyo Logístico a Zonas Aisladas.



d) Ceremonia conmemorativa del 161 aniversario del Servicio del Litoral.

Por invitación del Director General del Territorio Marítimo y de M. M., Contralmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M. los integrantes de la Capitanía Marítima y numerosos cofrades residentes en la Quinta Región, participaron en la ceremonia realizada en conmemoración del 161 aniversario de la DIRECTEMAR y el día de la Especialidad Litoral, efectuada el día 28 de Agosto en el patio de ceremonias de las Direcciones Técnicas.

La ceremonia fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada. Almirante Sr. Edmundo GONZALEZ Robles, quién dio lectura a un saludo enviado a todas las reparticiones y unidades a lo largo de Chile, entregando un reconocimiento a la labor realizada por los integrantes de la especialidad Litoral, quienes hacen propio el lema "Somos los protectores del mar", constituyéndose en expresión del quehacer marítimo nacional.

Por su parte, el DIRECTEMAR, Contralmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA Martín, durante su discurso de aniversario, recordó los diferentes campos de acción llevados a cabo por la Autoridad Marítima, destacando que la Dirección General, las Direcciones Técnicas y las reparticiones dependientes, incluidas las unidades a flote, alcaldías de mar y faros, que cubren el litoral de Chile, constituyen un valioso y complejo organismo, en el cual se confunden en notable simbiosis, el material, la tecnología y el ser humano, con profesionales intelectualmente capacitados, para prestar a la comunidad marítima chilena el servicio público que requieran, en forma permanente, durante las 24 horas del día.

Además, enfatizó que "a 161 años de asignación a la Armada, de la administración del Territorio Marítimo de la Nación, puedo afirmar con satisfacción y orgullo que el Servicio del Litoral es heredero de un pasado noble, cuya historia sólida y generosa, no reconoce otro límite que la entrega incondicional al destino marítimo de la Patria".



Ceremonia y asistentes al 161 aniversario de la DIRECTEMAR

A continuación, se procedió a entregar a DIRINMAR, la certificación ISO 9001, con la cual se da fe y reconoce que la Institución, la DIRINMAR y el CIMAR en particular, entregan una formación y conocimientos de alto estándar de calidad, con sistemas de gestión de calidad en el cumplimiento de tareas para Preservar el Medio Ambiente Acuático, la Educación y Titulación Marítima del personal marítimo y portuario y la contribución al fomento, desarrollo y control de los Intereses Marítimos, de acuerdo a las normas legales y reglamentarias vigentes.

e) Recalada de Aniversario.

El jueves 10 de Septiembre, se realizó la Recalada de Aniversario de nuestra Cofradía, ocasión en que asistieron un total de 37 cofrades. Como invitados asistieron el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contralmirante Sr. Enrique LARRAÑAGA M., el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contralmirante LT Sr. Juan P. HEUSSER R., el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Comodoro LT Sr. Ricardo BOKE F. y el Subdirector de la DGTM Y MM., C. N. Sr. Cristián DAVANZO H.

Se dio inicio a las celebraciones con un cóctel servido en uno de los salones del Club Naval, pasando continuación a otro salón donde se sirvió el rancho preparado para esa ocasión.

El Presidente de la Cofradía Sr. Manuel COFRE M. dio la bienvenida a todos los asistentes y en forma especial a nuestros invitados e hizo un recuento de los acaecimientos y avances que ha experimentado la Cofradía, que en esta ocasión celebraba su cumpleaños número 15.

Asimismo, hizo un recuerdo y homenaje a la DIRECTEMAR por su nuevo aniversario y el gran y sostenido desarrollo que ha alcanzado, obtenido, gracias al apoyo y aporte de todos los integrantes del Servicio del Litoral y el desempeño y profesionalismo de sus oficiales y del personal que labora en las reparticiones y unidades desde Arica a la Antártica.

Posteriormente, el Litoral Secretario Sr. Alberto PONCE G. dio lectura al Boletín Meteorológico, donde informó de las actividades y acaecimiento del último período de la Cofradía, incluyendo un recuerdo de los cofrades que recientemente han estado en dique, pero ya en franca recuperación y deseándoles una pronta mejoría (los cofrades F. BARRIENTOS y E. FORSCH).

También se recordó a los cofrades que estaban celebrando el cumplimiento de las nuevas millas navegadas.



Vista general de los asistentes a la "recalada"

Terminada la lectura del Boletín Meteorológico, se procedió a imponer la piocha de la especialidad, en miniatura, a 11 cofrades, las que fueron entregadas por el Directemar y el Dirsomar.

A continuación se procedió a entregar el nuevo ejemplar de la revista BONANZA, la que posteriormente sería enviada a todos los cofrades que no asistieron a esa Recalada, especialmente a los residentes en otras reparticiones y unidades del Servicio ubicadas fuera de la Quinta Región, además de las cámaras de las Gobernaciones Marítimas y principales Capitanías de Puerto.



Asistentes a la "recalada"



Asistentes a la "recalada"

Finalmente el Directemar, C. A. Sr. E. LARRAÑAGA agradeció la invitación, comprometiéndose todo su apoyo a las actividades de la Cofradía. Para terminar la recalada, se declaró "libre plática (chiipe libre)" con portalón abierto.



Imposición de piochas, en miniatura, de la especialidad litoral a los cofrades J. EGAÑA y F. VIDAL



Tesorero y "ayudante" en tarea de recaudar fondos



Asistentes a "recalada"

f) Saludos protocolares al CJA.

El día 21 de octubre de 2010, parte del Directorio de la Cofradía efectuó una visita protocolar al Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Edmundo GONZALEZ Robles, oportunidad en la cual se le agradeció el apoyo brindado a la Cofradía durante su desempeño como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, reconocimiento que fue plasmado con la entrega de un galvano a nombre de todos los integrantes de la Cofradía, expresándole los mejores deseos de éxito en las altas funciones que asumió recientemente.



Presidente y Director de RR. PP. durante saludo al C. J. A.



Capitanía Marítima con Sr. C. J. A. durante saludos protocolares

El Sr. Almirante junto con agradecer la visita y el presente entregado, hizo gratos comentarios de su gestión como Director General, destacando el alto profesionalismo tanto de los oficiales como del personal de gente de mar especialista litoral, manifestando al término de la visita, que si a futuro es invitado a participar en alguna recalada, lo hará con el mayor agrado, por cuanto guarda gratos recuerdos de su participación en actividades en que le cupo participar como anfitrión o invitado de la cofradía.

g) Recalada de convivencia.

El viernes 23 de Octubre, en el surgidero del Club Naval de Campo de las Salinas, se realizó la recalada nocturna con balandras, que tuvo una gran concurrencia, asistiendo 77 cofrades y balandras, la que deparó gratos momentos de amistad, camaradería y alegría.

Se dio inicio a la "recalada" con las palabras de bienvenida del Litoral Presidente, en especial para los "polizones" que nos acompañaban y para aquellos cofrades que asistieron desde Santiago y Coquimbo. Al término de esas palabras se compartió un rico cóctel.

A continuación, el Litoral Secretario A. PONCE leyó el Boletín Meteorológico donde se informó de los acaecimientos ocurridos durante la última navegación realizada por la Cofradía entre los meses de Septiembre y Octubre, lo que arrancó aplausos, risas y buenos recuerdos. Posteriormente se dio paso al rancho ofrecido, acompañado de la correspondiente aguada y combustible.

Durante la faena de rancho, se procedió a colocar la insignia de la cofradía al nuevo cofrade recientemente incorporado, luego de haber sido aceptado su ingreso por la "OCOTRI", el litoral Rodrigo VATTUONE que asistía por primera vez a una "recalada" y que, además de su balandra Sra. M. Soledad TRONCOSO, fue acompañado por los "polizones" Milidrag DELIC y balandra Sra. Loreto GUZMAN D.; Lorenzo PANES y balandra Sra. Sally ROJAS A. y Nelson SAAVEDRA, todos dotación de la Capuerto Valparaíso. Los citados polizones estaban postulando a ingresar a la cofradía. Posteriormente y durante la faena de rancho, el cofrade Comodoro Sr. R. BOKE, procedió a imponer la miniatura de la piocha de la especialidad a los cofrades Ricardo PIVCEVIC y Jorge OLIVA.



Entrega de insignia al cofrade R. VATTUONE y entrega de piocha, en miniatura, al cofrade R. PIVCEVIC

Terminado el rancho, se dio paso al baile acompañado de buena música y más aguada y combustible de modo que ningún asistente quedara varado, aún cuando muchos, debido a ello, debieron concurrir repetidamente a deslastrar.



Vista de diferentes mesas de asistentes a la "recalada"



Vista de diferentes mesas de asistentes a la "recalada"



Cofrades en plena actividad para activar la musculatura y la circulación

Siendo las 0230 hrs. se dio término a la recalada declarándose portalón abierto, luego de haber disfrutado del baile y de una gran convivencia.

h) Recalada de fin de año.

El 27 de Noviembre se realizó en el surgidero de las Direcciones Técnicas, la última recalada del año 2010, antes de iniciar el receso de verano. Previamente, el DIRSOMAR C. A. Sr.

J. P. HEUSSER R. invitó a los cofrades a disfrutar con fotos antiguas obtenidas de diferentes eventos y actividades del Servicio del Litoral que fueron recopiladas entre los oficiales Litoral y que nos recuerdan antiguas actividades, reparticiones y unidades.



Cofrades, DIRSOMAR, DIRINMAR y Presidente Cofradía durante exposición de fotos.

Posteriormente se pasó a degustar un rico asado de camaradería con la correspondiente aguada y combustible, previo al cual el litoral Presidente M. COFRE M. dio la bienvenida a los asistentes y analizó las actividades desarrolladas durante el año, las que contaron con el apoyo de todos los cofrades, por lo que agradeció a todos los asistentes y, en especial al apoyo prestado por los cofrades, que por residir fuera de Valparaíso, asisten eventualmente a las recaladas.

A esta recalada asistió, por primera vez, el nuevo cofrade, litoral Sr. César CRUZAT Zúñiga, quién se incorporaba en esa ocasión a la Cofradía, por lo que se procedió a entregarle la insignia que lo acredita como tal y constituye en la credencial visible de su pertenencia a nuestra organización.



El nuevo cofrade C. CRUZAT recibiendo insignia



Litoral Presidente dando la bienvenida y litoral Secretario leyendo el Boletín Meteorológico



Cofrades en plena faena de rancho

Asistieron 45 cofrades, incluido el OLMA, quienes vivieron unos gratos momentos de camaradería, acrecentando los vínculos de amistad entre los litorales.

Después de consumir el rico rancho, la aguada y especialmente el combustible disponible, se puso término a la recalada y abrió el portalón.

i) Entrega de premios.

Como ya es tradicional, la Cofradía se hizo presente a nombre de los especialistas litoral, en las ceremonias de premiación realizadas en la Escuela Naval y en la Academia Politécnica Naval, para 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 Alberto PONCE G. y Juan CASTRO M., asistieron el día 15 de Diciembre de 2009, a la ceremonia donde se 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 2009 y que obtuvieron el primer y segundo lugar.

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 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, primera antigüedad:
Brigadier Santiago HERRERA Moratorio
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (rueda de gobierno con reloj).
- Academia Politécnica Naval, Curso Litoral, Primer lugar académico:
Teniente 2º LT Rafael QUIJADA Córdoba
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (reloj-claraboya).
- Academia Politécnica Naval, Curso Litoral, Segundo lugar académico:
Teniente 2º LT Matías CANOVAS Sepúlveda
Premio: Un objeto náutico con respectiva placa (barómetro-higrómetro- termómetro).



En la Escuela Naval, el Presidente M. COFRE M. y Vicepresidente B. BADILLA G. entregan premio al Brigadier LT S. HERRERA M.



En la APOLINAV, el Litoral Secretario Sr. A. PONCE G. entrega premio al Tte. 2º LT Sr. Rafael QUIJADA Córdoba

En la APOLINAV, el Litoral J. CASTRO M. entrega premio al Tte. 2° LT Sr. Matías CANOVAS Sepúlveda



Litoral cofrade C. N. LT Sr. Arturo MARIN V. entrega premio DIRECTEMAR al Teniente 2° LT Sr. Rafael QUIJADA Córdoba

DIREducAM, C. N. Sr. Gastón MASSA B., impone condecoración Ingeniero en Administración Marítima al Teniente 2° LT Sr. Rafael QUIJADA Córdoba



j) Puerto Cerrado

El 29 de noviembre de 2009, se decretó “Puerto Cerrado”, ante el sensible deceso del ex cofrade y ex director, Sr. Guillermo PINEDA Villarroel (Q.E.P.D.), quien fue integrante de la Cofradía desde el 1° de julio de 2001 al 5 de septiembre de 2008, fecha en que se retiró por razones particulares.

Sus funerales se realizaron el martes 1º de diciembre en el cementerio Parque del Mar. La Cofradía, representada por miembros del Directorio y otros litorales, participaron en las ceremonias fúnebres, presentando las condolencias a la familia.

k) Nuevo Contralmirante Litoral.

En ceremonia de ascenso realizada en la Comandancia en Jefe de la Armada, con fecha 31 de Diciembre de 2009, el Comodoro LT Sr. Ricardo BOKE Friederichs, ascendió al grado de Contralmirante, lo que constituyó un reconocimiento a su profesionalismo y destacada carrera y actuación en el Servicio del Litoral.

El Contralmirante LT Sr. Ricardo BOKE Friederichs, egresó de la Escuela Naval el año 1978, con el grado de Subteniente LT, cursando la especialidad Litoral el año 1982. Con fecha 19 de junio de 2009 fue ascendido al grado de Comodoro.

Durante su carrera se ha desempeñado como Capitán de Puerto y Gobernador Marítimo de distintas reparticiones; asimismo, fue Comandante de la "Rano Kau", Subdirector del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima "CIMAR" y Jefe de la División de Navegación y Maniobras del Servicio de Inspecciones Marítimas "SIM", además de otras destinaciones, hasta finalmente ser nombrado Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, cuyo cargo desempeña hasta ahora.



El C. A. LT Sr. R. BOKE F. junto a otros oficiales ascendidos al grado de Contralmirante, durante ceremonia de ascenso.

Entrega de la espada como símbolo del mando, por el Comandante en Jefe de la Armada Sr. E. GONZALEZ R. al Contralmirante Sr. R. BOKE F.



Su nombramiento, se convirtió en un gran logro para los especialistas Litoral, quienes desde esa fecha tienen dos Almirantes en su escalafón, lo que sin lugar a dudas es un reconocimiento del Gobierno en general y de la Armada en particular, a la trascendencia que tiene nuestro Servicio en el quehacer tanto nacional como internacional, lo cual nos llena de legítimo orgullo.

Considerando que el oficial seleccionado para recibir esta alta designación, es socio activo de la Cofradía desde su fundación, su nombramiento y ascenso constituye también un motivo de alegría para la Cofradía y todos sus integrantes.

Posteriormente, con fecha 25 de Febrero de 2010, en ceremonia realizada en Santiago, la Presidente Sra. Michelle BACHELET impuso la condecoración Presidente de la República en el grado de "Gran Oficial", al Contralmirante Sr. R. BOKE F.



El Contralmirante Sr. Ricardo BOKE F. durante imposición de la condecoración Presidente de la República en el grado de "Gran Oficial".

La Cofradía congratula a los Contralmirantes Srs. J. P. HEUSSER R. y R. BOKE F., ambos integrantes de la Cofradía, y les desea que continúen en la senda del éxito, con viento a un largo, en su desempeño en el Servicio del Litoral.

l) Ayuda a Oficiales Litoral afectados por terremoto y maremoto.

La Cofradía, luego del terremoto y maremoto del día 27 de Febrero de 2010, que afectó especialmente a las reparticiones, buques y personal destinados en el área de jurisdicción de la Segunda Zona Naval, decidió ir en apoyo de los oficiales afectados, para lo que se pidió a los cofrades una erogación voluntaria, en dinero, lográndose recaudar \$ 370.000, lo que por acuerdo de la Capitanía Marítima se suplementó con \$ 500.000 provenientes del fondo de reserva de la Cofradía.

El monto total obtenido, que ascendió a \$ 870.000, se determinó entregar a dos de los Oficiales Litoral que hubieran sido más afectados por el sismo y maremoto.

La prioridad para apoyar eran los posibles Cofrades que hubieran sido afectados, pero afortunadamente ninguno fue mayormente afectado. Es por ello, que con la información obtenida del Gobernador Marítimo de Talcahuano, cofrade L. BURGOS y del Jefe del Departamento de Personal de la DIRECTEMAR, se determinó entregar el dinero recaudado, dividido en partes iguales, a los Capitanes de Puerto de Lirquén y Constitución, Tte. 1° Sr. Rodrigo PARRA y Tte. 2° Sr. Alfredo TEIXIDO, respectivamente, quienes resultaron afectados con la pérdida total de sus enseres, muebles y vestuario.

m) Lanchas de alta velocidad CLASE “DEFENDER”

Con fecha 19 de Marzo de 2010, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, incorporó a las labores de la Autoridad Marítima, seis lanchas de alta velocidad clase “DEFENDER”, destinadas a las tareas de patrullaje y rescate marítimo. Estas lanchas fueron construidas por el Astillero “SAFE BOATS” en EE.UU., que tiene como finalidad complementar, mejorar y potenciar el servicio entregado por las Gobernaciones Marítimas y sus respectivas Capitanías de Puerto.

Las lanchas poseen un casco que le proporciona flotabilidad, estabilidad y defensa contra golpes o ataques con armas de fuego. Pueden alcanzar una velocidad de hasta 75 Km./hr. y poseen un radio de acción de hasta 200 millas náuticas a velocidad crucero, con lo que se podrá efectuar una pronta respuesta a las llamadas de emergencias.

La incorporación de estas nuevas unidades de flote, tienen como principales objetivos el hacer presencia en la bahías de alta concentración como lo son el área marítima de Mejillones y

Quintero, aumentar la capacidad de salvataje en accesos oceánicos en el sector del CHACAO, incrementar la capacidad de fiscalización en el litoral norte del país y reemplazar las unidades dañadas en el último maremoto en el área de Talcahuano. Éstas serán enviadas a las siguientes Gobernaciones Marítimas:

- PM 2505, Gobernación Marítima de Iquique
- PM 2506, Gobernación Marítima de Antofagasta
- PM 2507, Gobernación Marítima de Valparaíso
- PM 2508, Gobernación Marítima de Talcahuano
- PM 2509, Gobernación Marítima de Antofagasta
- PM 2510, Gobernación Marítima de Puerto Montt

La ceremonia de entrega de estas lanchas, estuvo presidida por el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contralmirante LT Sr. Juan Pablo HEUSSER Risopatrón y contó con la presencia del Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contralmirante LT Sr. Ricardo BOKE Friederichs, y el Sub Director de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Capitán de Navío Sr. Humberto RAMIREZ Navarro.



n) Visita Protocolar al Subdirector de la DIRECTEMAR.

El 23 de marzo de 2010, miembros de la Capitanía Marítima efectuaron una visita protocolar al Sr. Subdirector de la DIRECTEMAR, C. N. don Humberto RAMIREZ Navarro, con motivo de haber asumido recientemente dicho cargo, con el propósito de llevarle el saludo de todos los cofrades y los deseos de una muy buena gestión durante su desempeño en el Servicio del Litoral.

En la oportunidad, se le informó la génesis y los principios que inspiran a la Cofradía, además de intercambiar impresiones sobre la situación derivada del reciente terremoto y maremoto que afectó a nuestro País, y de los daños y problemas que causaron en la Octava Región, en especial a las reparticiones y personal dependientes de la DIRECTEMAR

El Sr. Subdirector junto con agradecer la visita, ofreció todo su apoyo y colaboración a la cofradía y en particular a la gestión de la Capitanía Marítima.

ñ) Primera recalada del año.

El viernes 23 de abril, se efectuó la primera recalada del año, que se realizó en el surgidero del Club Naval, donde llegaron 61 Cofrades, incluidos los litorales recientemente incorporados. Asimismo, asistieron otros dos litorales que están postulando a ingresar.

Antes del inicio de la recalada, el C. N. Sr. Rodolfo ESTAY expuso antecedentes e informaciones relacionadas con las consecuencias y daños que causaron el terremoto y maremoto, que afectó a las reparticiones y personal dependientes de la Gobernación Marítima de Talcahuano, incluidas además, la propia Gobernación Marítima y otras reparticiones afectadas, como la Capitanía de Puerto Juan FERNANDEZ. Todo ello fue complementado con fotos de esas reparticiones. La exposición fue muy interesante y detallada, lo que ayudó a comprender y dimensionar las graves consecuencias derivadas de esa catástrofe.



C. N. LT Sr. Rodolfo ESTAY expone, con apoyo de fotos y croquis, el estado y daños sufridos por las reparticiones dependientes de la Gobernación Marítima de Talcahuano, a consecuencias del terremoto y maremoto que afectó la Octava Región.

A continuación, el Vicepresidente B. BADILLA dio el vamos a la recalada, pasando a disfrutar un excelente rancho. Luego el litoral Secretario Alberto PONCE, dio lectura el Boletín Meteorológico, donde se informó de las actividades acaecidas durante el receso de verano, informaciones que brindaron buenas noticias, alegrías, muchas sonrisas y momentos de pesar.

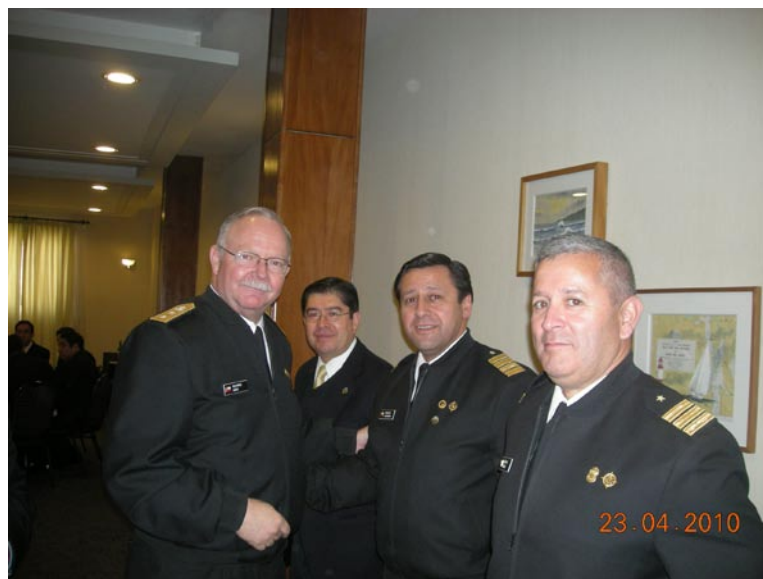


Cofrades asistentes a exposición



Litoral Secretario dando lectura a Boletín Meteorológico

Posteriormente, se procedió a imponer la insignia de la Cofradía, que los distingue como cofrades, a los litorales recién ingresados y a otros cofrades que por diferentes motivos aún no la habían recibido. Las insignias fueron entregadas por el litoral Vicepresidente Bernel BADILLA G. y por el cofrade C. A. LT Sr. Ricardo BOKE F.



El cofrade C. A. Sr. R. BOKE durante entrega de insignias de la Cofradía

Entre los asistentes a la recalada, se encontraba el cofrade Gonzalo VERBAL, quién viajó desde Talcahuano y al cual se le dio un voto de aplauso, por sus excelentes crónicas enviadas durante el período posterior al terremoto, las que mantuvieron a todos los cofrades informados de los acaecimientos y problemas derivados del sismo.



Cofrades durante faena de rancho

Finalmente se declaró "libre plática" y se declaró "portalón abierto", poniéndose término a la recalada. Cabe hacer presente, que tradicionalmente en esta primera recalada del año,

asisten los Gobernadores Marítimos de todo el País, que concurren al Seminario anual desarrollado por la DIRECTEMAR y que, en esta ocasión, fue suspendido por la catástrofe que afectó al País.

o) Segunda Recalada, en el mes del mar.

Con fecha 27 de mayo, se llevó a efecto la segunda recalada del año, a la que asistieron 47 cofrades, reuniéndose en el surgidero del Club Naval de Valparaíso, en los salones del 6° piso. En la ocasión, se dio inicio a la recalada con la exposición efectuada por el cofrade Eduardo OLEA Peña, quién se refirió a la vida ejemplar de Arturo PRAT y su gesta heroica, apoyada con fotos y antecedentes relativos a esa gesta, lo que arrancó muchos aplausos y congratulaciones para el cofrade OLEA, ya que su exposición fue muy interesante y emotiva.



Cofrade E. OLEA P. y cofrades durante exposición

A continuación 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.

Posteriormente se dio inicio a la faena de rancho y el Litoral de Eventos Sr. W. MIRANDA dio lectura al Boletín Meteorológico, en reemplazo del litoral secretario que estaba de baja, informando de los acaecimientos ocurridos desde la anterior recalada, congratuló a los cofrades que cumplían millas navegadas en el mes de Mayo e informó de los nuevos cofrades ingresados a la Cofradía desde Enero de 2010, destacando los más recientes, el C. F. LT Sr. Jorge VIELMA Mancilla y el C. C. LT Sr. Zvonimir YURAS Cárdenas.

Durante la faena de rancho, el cofrade Horacio BALMELLI, dio lectura a un emotivo homenaje al 21 de Mayo, el que fue premiado con un aplauso de los cofrades.



Asistentes a la "recalada"

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

p) Recalada mes de Junio

El jueves 24 del presente se realizó la recalada correspondiente al mes de Junio. Asistieron 28 cofrades, reuniéndose en el surgidero del Restauran Pacífico, ubicado en COCHOA, donde disfrutaron de gratos momentos de camaradería y amistad, degustando mariscos y pescados junto a la correspondiente aguada y combustible.

A la recalada asistieron por primera vez, el Teniente 1° LT Sr. Haxel LINDERMANN Carreño y el Subteniente LT Sr. Paúl HUDSON Gómez, ambos destacados en la Capitanía de Puerto de Quintero, a quienes se les dio la más cordial bienvenida e invitó a ingresar a la Cofradía.

Asimismo, después de más de un año fuera de la Quinta Región, asistió el cofrade Jorge AHUMADA Carrera, quién actualmente se desempeña en la Gobernación Marítima de Puerto Montt, brindándole también una calurosa bienvenida y deseos de un feliz navegar con viento a un largo durante su trabajo en esa ciudad.



Cofrades, incluido el "portomontino", al inicio del aperitivo



Cofrades a la espera de rancho y durante el aperitivo

Después de compartir por cerca de 3 horas y conversar de todo un poco, en especial sobre el mundial de fútbol, se abrió el portalón.

q) Recalada del mes de Julio

En el surgidero del Restaurante “Pacífico” ubicado en COCHOA, a las 20.00 hrs., se dio inicio a la recalada programada para el mes de Julio, ocasión a la que asistieron 24 cofrades, quienes además de compartir un rico rancho, aguada y combustible, vivieron gratos momentos de camaradería, chistes y recuerdos.

Al inicio de la recalada, el Presidente Manuel COFRE dio la bienvenida a los litorales asistentes e informó sobre el proceso eleccionario que se estaba llevando a cabo, acorde con los Estatutos, para elegir la nueva Capitanía Marítima que regirá por el período 2010 – 2012.

Posteriormente, y durante la recalada el Secretario, litoral Alberto PONCE dio lectura al Boletín Meteorológico, donde se informó de los hechos y acaecimientos ocurridos desde la anterior recalada.



Vista de parte de los asistentes a la recalada

Entre otros acaecimientos, informó de los cofrades que cumplían millas navegadas durante el mes de Julio, a los que se brindó un aplauso y los nuevos litorales que se incorporaron a Cofradía, los cofrades Jorge VALENZUELA R.; Luis TAGLE O.; César ROBLES P.; Haxel LINDERMAN C. y Paúl HUDSON G.

A continuación se procedió a imponer la insignia de la Cofradía a los cofrades asistentes que aún no la recibían. Las insignias fueron impuestas por el Litoral Presidente y el Director de RR. PP. a los siguientes Litorales: Carlos D. SEPÚLVEDA Pino; Javier CÁCERES Erazo; Zvonimir YURAS Cárdenas; Jorge VALENZUELA Rivera y Luis TAGLE Orellana.



Imposición de insignia a los cofrades C. SEPÚLVEDA P. y Z. YURAS C.



Imposición de insignia a los cofrades J. CACERES E. y L. TAGLE O.

Después de compartir el rico rancho, se procedió a dar por terminada la recalada y abrir el portalón.



RESUMEN HISTORICO

“Reivindicaciones disfrazadas”

DIFERENDO DE LÍMITES MARÍTIMOS Y TERRESTRES DE CHILE Y PERÚ

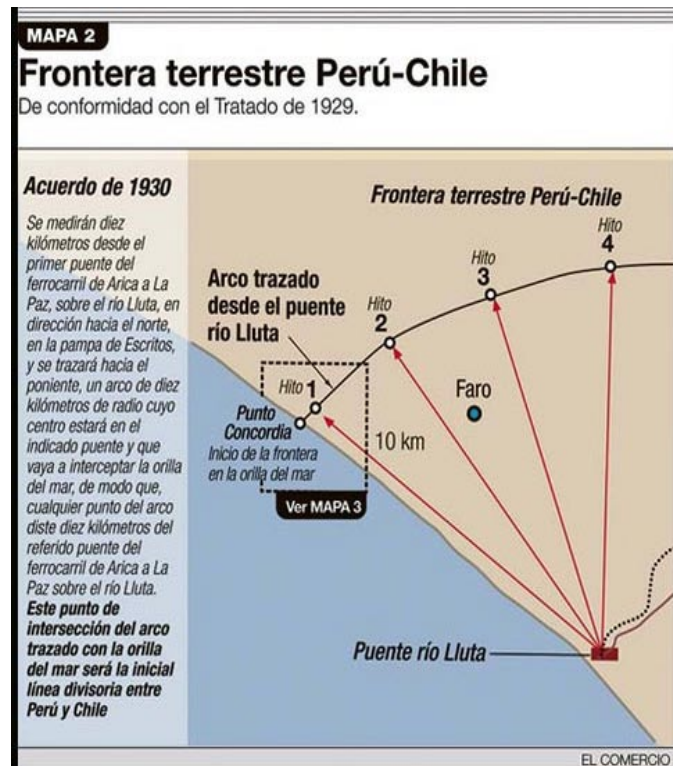
INTRODUCCIÓN

¿DE DÓNDE NACE EL CONFLICTO?

DE LA FICTICIA UBICACIÓN ACORDADA PARA EL HITO 1 “CONCORDIA” (1930)

- **HITO CONCORDIA: PUNTO INICIAL, EN LA COSTA, DE LA LÍNEA FRONTERIZA.**

“Para fijar este punto: se medirán 10 kms. desde el primer puente del ferrocarril de Arica a la Paz sobre el río Lluta, en la dirección hacia el norte en la pampa de Escritos, y se trazará, hacia el poniente, un arco de diez kilómetros de radio, cuyo centro estará en el indicado puente y que vaya a interceptar la orilla del mar, de modo que cualquier punto del arco, diste 10 kilómetros del referido puente del ferrocarril de Arica a la Paz sobre el río Lluta. Este punto de intersección del arco trazado, con la orilla del mar, será el inicial de la línea divisoria entre Chile y el Perú:



- **RESPECTO DE LO ANTERIOR , EN EL ACTA DE 1930, SE EXPRESA TEXTUALMENTE:**

“Se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo mas próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano.” Para ello, se fijo dicho punto en el paralelo

18° 21' 03" sur", reconocido por ambos países como límite marítimo, como veremos más adelante.

CAUSAS REALES Y APARENTES

CAUSAS REALES

- Intento de recuperación y reivindicación, por parte de Perú, de los espacios territoriales perdidos durante la guerra del Pacífico. En lo específico, la ciudad de Arica y región de Tarapacá.
- Impedir que Chile realice gestiones diplomáticas efectivas con Bolivia para acordar una salida soberana al mar para éste por la línea de la concordia. Si el Perú dejase de limitar con Chile, vería definitivamente frustradas sus aspiraciones sobre Arica.
- Preparar los campos de acción interno, externo, económico y bélico hasta el año 2011, a fin de asegurar que la futura proyección política del coronel Ollanta HUMALA o del general Edwin DONAYRE, les permita utilizar la situación de límites como fundamento y bandera de lucha en sus respectivas campañas.
- Una vez electo uno u otro, materializar lo previsto, de acuerdo a dos posibilidades:
 - a) Conducir diplomáticamente el conflicto evitando su escalada, o
 - b) Preparar e iniciar un conflicto bélico con Chile para concretar lo descrito en el primer párrafo.

CAUSAS APARENTES

- No reconocimiento, por parte de Perú, de que la delimitación fronteriza marítima y territorial entre ambos países es el paralelo 18° 21' 03" sur y 70° 22' 56" oeste, límite acordado, aceptado y firmado en el tratado de Ancón de 1929, ratificado en la Convención de 1930 y en el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima del año 1954.
- Reconocimiento por parte de Perú, que el Acuerdo del Convenio sobre la Zona Especial Fronteriza Marítima de 1954, es solo una delimitación marítima con fines netamente comerciales (pesca), y no limítrofe.
- Para justificar una política revisionista, y exacerbando nacionalismos infundados, ha logrado sensibilizar al pueblo peruano al señalarle, extemporáneamente, lo injusto que fue la firma del Convenio de 1954, respecto de la extensión de sus 200 millas marítimas.

- En tal línea ha hecho aparecer como aceptable por todos, la presentación de un recurso legal ante el Tribunal de la Haya, a pesar de que en los Acuerdos suscritos y en los documentos publicados en dicho país, textos de estudio, cartografía desarrollada y enseñanza en los colegios, se expresa lo contrario.

¿CÓMO, CUANDO Y DONDE SE RESUELVE LA UBICACIÓN DEL HITO 1?

- Como vimos, esta frontera se origina en el Tratado de 1929 y en la posterior Acta, que fija la línea fronteriza entre Chile y Perú, firmada en Lima el 5 de Agosto de 1930, que recogió los trabajos demarcatorios efectuados por la Comisión Mixta contemplada en el artículo tercero del Tratado y que consignó textualmente:

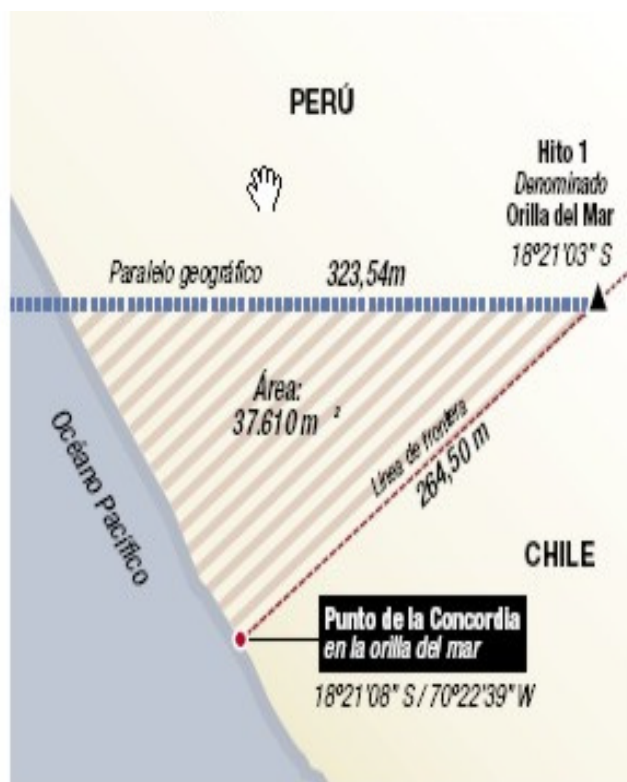
“...La relación detallada de la ubicación y características definitivas de los hitos que, partiendo ordenadamente del océano Pacífico”, marcan la línea de la frontera chileno-peruana, es la siguiente: Hito N° 1, de concreto, Latitud 18-21-03, Longitud 70-22-56, “lugar de situación: orilla del mar”.

- La relación comienza entonces con el Hito N° 1, cuya ubicación se especifica como se dijo “orilla del mar”, en las coordenadas geográficas 18° 21' 03" Sur y 070° 22' 56" Oeste.
- Esta Acta refleja el trabajo en terreno efectuado por los delegados Federico BASADRE del Perú y Enrique BRIEBA de Chile, quienes cumpliendo instrucciones detalladas de sus Gobiernos, determinaron el lugar de emplazamiento del Hito N° 1, que se materializa a la orilla del mar.
- Según las instrucciones de los Delegados, el punto destinado a marcar la “orilla del mar” para los efectos del Tratado, debía quedar a resguardo de las condiciones de mar, evitando que la demarcación del límite variase en el tiempo. Ambos Gobiernos acordaron entonces establecer este Hito N° 1, situado en la “orilla del mar”, con las características y en las coordenadas ya mencionadas, dando así cumplimiento al Tratado de 1929.

¿HITO 1 O PUNTO CONCORDIA?

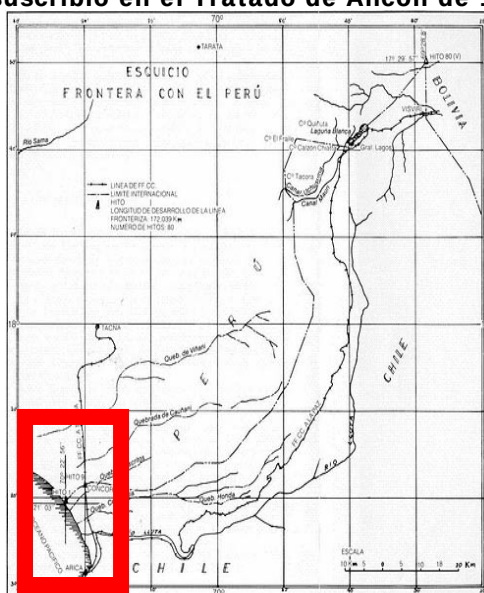
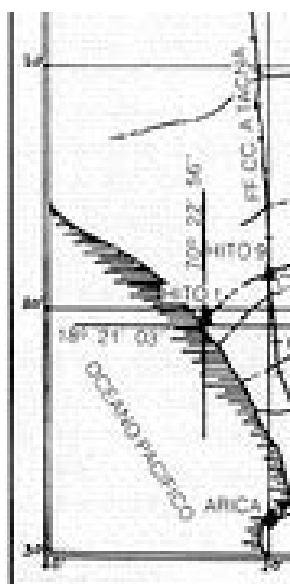
- Según lo firmado por ambos países en el Tratado de Ancón de 1929 y posterior Acta de 1930, la frontera marítima se inicia en el Paralelo 18° 21' 03" que corresponde al Hito N° 1 y no en el punto Concordia, como afirma la actual posición Peruana. Es decir, ella desconoce abiertamente lo pactado y cambia incluso el paralelo acordado, al 18° 21' 08", punto de la Concordia.

- De respetarse lo firmado, según se representa en la gráfica, le significaría a Perú, una pérdida de 37.610 mts. cuadrados de territorio. es decir, estamos en presencia de que ahora el problema no es solo marítimo, sino, también territorial.



UBICACIÓN DEL HITO 1

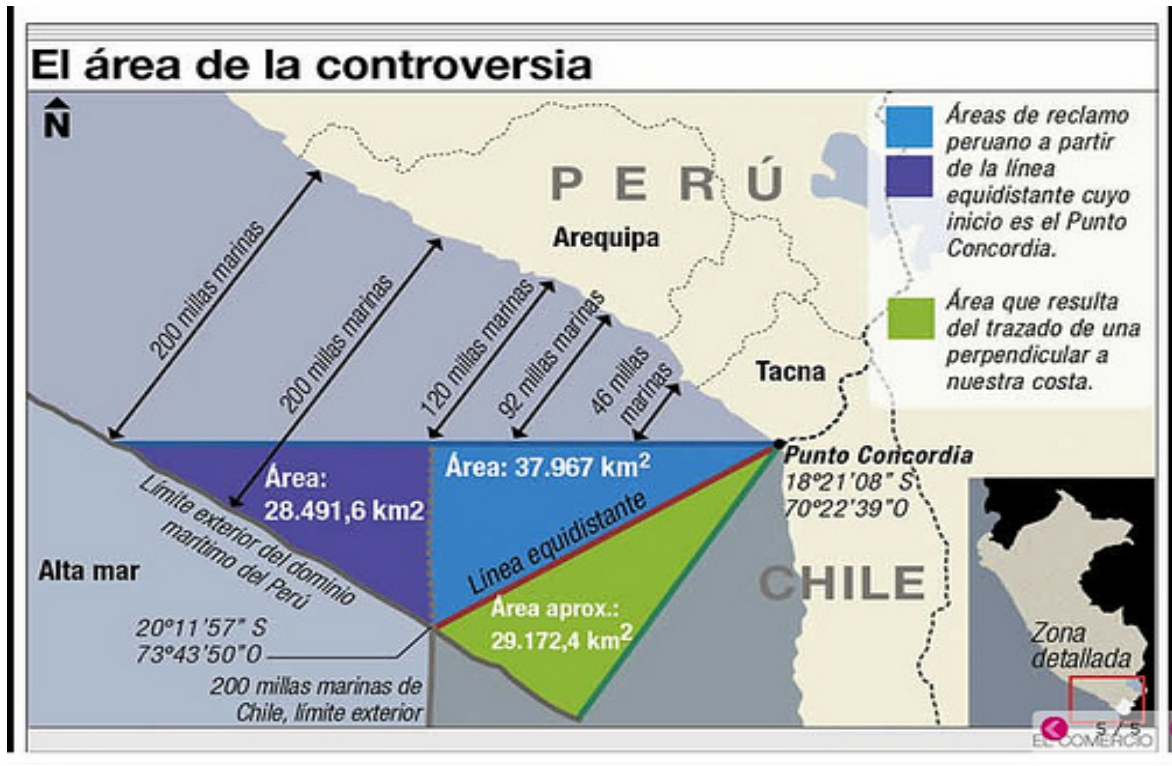
El libro "Las Fronteras de Chile" de Guillermo Lagos Carmona Ed.1966 presenta una gráfica, tal como se suscribió en el Tratado de Ancón de 1929



CONVENIO SOBRE ZONA ESPECIAL FRONTERIZA MARÍTIMA DE 1954

RESPECTO DE LAS 200 MILLAS,
¿QUE CONSIDERAN INJUSTO LOS PERUANOS?

LA PROLONGACIÓN DE SUS 200 MILLAS MARÍTIMAS HACIA EL SUDOESTE



CONVENIO SOBRE ZONA ESPECIAL FRONTERIZA MARÍTIMA

EL PORQUE DEBE RECONOCERSE DICHA ACTA COMO TRATADO LIMÍTROFE

➤ **El párrafo primero de su parte resolutive, dice textual:**

"Establécese una Zona Especial, a partir de las 12 millas marinas de la costa, de 10 millas de ancho a cada lado "del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países".

➤ En ésta hay una inequívoca aceptación de la existencia de una frontera pues, de no haberla, carece de sentido considerar que puede ser violada.

➤ El Estado Peruano reafirmó lo anterior en su Resolución Suprema N° 23 del 12 de Enero de 1955, en la que se indica:

"Considerando: que es menester precisar en los trabajos cartográficos y de geodesia la manera de determinar la Zona Marítima Peruana de 200 millas a que se refiere el

Decreto Supremo del 1° de Agosto de 1947 y la Declaración Conjunta suscrita en Santiago el 18 de Agosto de 1952 por el Perú, Chile y el Ecuador :

Se resuelve:

1.- La indicada zona está limitada en el mar por una línea paralela a la costa peruana y a una distancia constante de ésta, de 200 millas náuticas.

2.- De conformidad con el inciso IV de la Declaración de Santiago, dicha línea no podrá sobrepasar a la del paralelo correspondiente al punto en que llega al mar la frontera del Perú.”

- La opinión recientemente planteada por algunos tratadistas peruanos, respecto a que el inciso IV de la Declaración de Santiago, es aplicable sólo al límite de su jurisdicción marítima con Ecuador, se contradice además, con las múltiples publicaciones cartográficas peruanas de diversa índole, que interpretan correctamente el sentido de la Resolución Suprema N° 23. Entre estos cabe destacar el atlas elaborado para la Presidencia de la República del Perú, con la asesoría del Instituto Nacional de Planificación, en el que se indica:

“Nosotros denominamos Pacífico Peruano a la parte del Océano Pacífico oriental tropical situado “entre las latitudes que forman las fronteras geográficas” del Perú “hacia el norte y hacia el sur”, y desde las costas hacia el oeste, por una distancia de 200 millas náuticas (=371 kms)”.

“Para el Derecho interno peruano, el artículo 55 de la Constitución de 1993 le resulta aplicable”.

COMENTARIO NUESTRO A LO ANTERIOR

Recientemente, se ha pretendido desconocer la aplicabilidad del Título IV de la Declaración de 1952, opinando que el Convenio de Zona Marítima de 1954 no constituyó un reconocimiento de la delimitación de su frontera marítima, siendo sólo un “acuerdo” que por su naturaleza diferente, sería inaplicable a tal fin. Por otra parte la isla el Alacrán, si bien fue unida al continente hace pocos años, debe volver a su condición de tal, por lo tanto, la extensión de sus 200 millas en todo su contorno, deben extenderse nuevamente hasta el paralelo fronterizo entre ambos países.

Esta situación obligaría a Perú a respetar este fundamento tal cual como lo hiciera en el caso de Ecuador con la isla Santa Clara frente a sus costas.

De todos modos y a la luz de la Convención de Viena, tanto la declaración de 1952 como el convenio de 1954, son "Tratados".

Perú, el 6 de Mayo de 1955, ratificó simultáneamente la Declaración de 1952 y el Convenio de 1954. Chile ratificó la Declaración de 1952 el 23 de Noviembre de 1954, y el Convenio de 1954 el 16 de Agosto de 1967. Nótese que este último Convenio, Perú lo reconoció 12 años antes que Chile.

Esto, confirmó que ambos instrumentos son Tratados Internacionales.

CONVENIO SOBRE ZONA ESPECIAL FRON- TERIZA MARITIMA

CONVIENEN:

PRIMERO: Establécese una Zona Especial, a partir de las 12 millas marinas de la costa, de 10 millas marinas de ancho a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países.

EN FE DE LO CUAL los Delegados Plenipotenciarios firman la presente aclaración por triplicado, en Lima, a los cuatro días del mes de Diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

Por el Gobierno de Chile: ALFONSO BULNES CALVO.

Por el Gobierno del Ecuador: J. SALVADOR LARA.

Por el Gobierno del Perú: DAVID AGUILAR C.

Y POR CUANTO, el mencionado Convenio ha sido aprobado por el H. Congreso Nacional, según consta en el Oficio Nº 1.278 de 7 de Julio de 1967, de la H. Cámara de Diputados,

OTROS ANTECEDENTES

INSTALACIÓN DEL HITO 1 Y POSTES DE ENFILACIÓN

- En estas actuaciones, el Perú convino con Chile, en el mes de Abril de 1968, y por la vía diplomática, la delegación oficial que concurriría a la reunión con los representantes del Gobierno de Chile para estudiar la instalación de los postes de enfilación visibles desde el mar, destinados a señalar la ubicación del Hito número uno de la frontera Peruano – Chilena.

- El Encargado de Negocios del Perú en Chile, Alfonso ARIAS-SCHREIBER Pezet, tuvo a su cargo la formalización de estos arreglos.
- Ambas delegaciones, dotadas de “plenos poderes” para ejecutar un acto de demarcación, y en conformidad con el Tratado de 1954, suscribieron el 26 de Abril de 1968 un documento que fue aprobado por sus respectivas Cancillerías, el cual confirma que el paralelo del Hito N° 1 es el límite marítimo cuando dice:

“Reunidos los representantes de Chile y del Perú, que suscriben, en la frontera chileno-peruana, acordaron elaborar el presente documento que se relaciona con “la misión” que les ha sido encomendada por sus respectivos Gobiernos en orden a “estudiar en el terreno mismo la instalación de marcas de enfilación visibles desde el mar, que materialicen el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito número uno (N° 1)...”.

GRÁFICA DE LA ACTUAL CARTOGRAFÍA PERUANA DESCONOCIENDO E INTERPRETANDO LO ACORDADO EN EL TRATADO DE ANCÓN DE 1929, ACTA DE LA COMISIÓN MIXTA, FIRMADA EN LIMA EL 05 AGOSTO DE 1930 Y DOCUMENTO DEL 26 DE ABRIL DE 1968



- Ratificando lo indicado por sus Delegados, en Agosto de ese año la Cancillería Peruana comunicó a la Embajada de Chile en ese país que:

“...El Gobierno del Perú aprueba en su totalidad” los términos del documento firmado en la frontera peruano-chilena el 26 de Abril de 1968 por los representantes de ambos

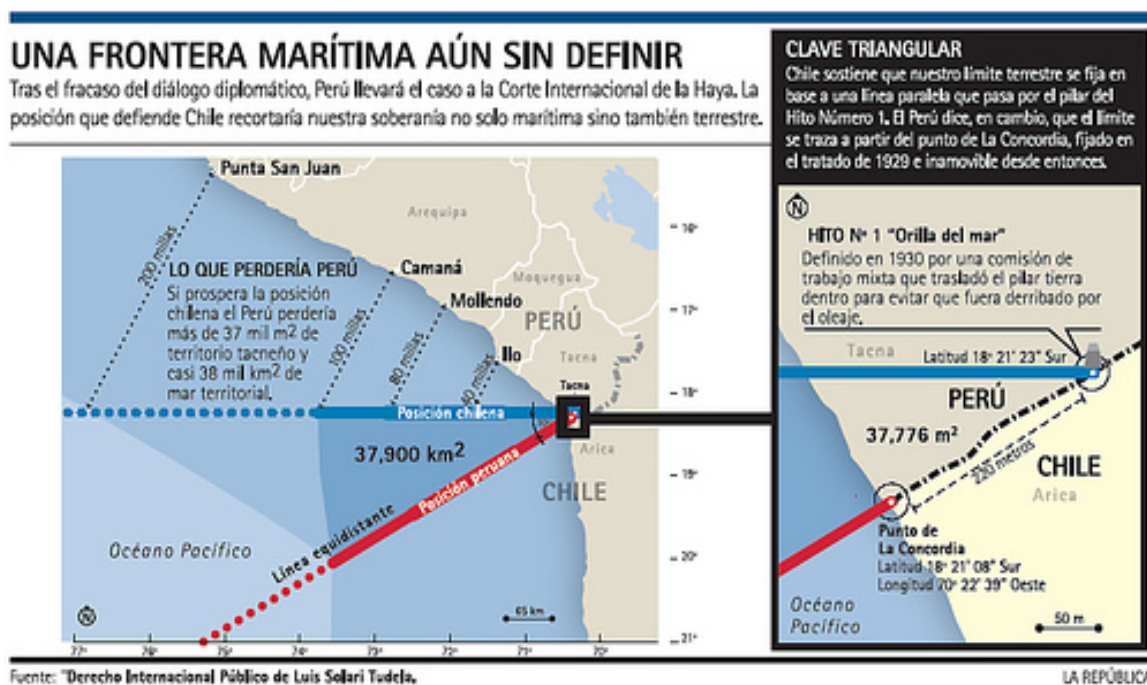
países, “referente a la instalación de marcas de enfilación que materialicen el paralelo de la frontera marítima”.

- El cumplimiento de la tarea lo realiza una Comisión mixta que el 22 de agosto de 1969, firma una acta en que indica:

“Los representantes de Chile y del Perú, que suscriben, designados por sus respectivos gobiernos “con el fin de verificar la posición geográfica primigenia del Hito de concreto número uno (Nº 1) de la frontera común y de fijar los puntos de ubicación de las marcas de enfilación que han acordado instalar ambos países para señalar el límite marítimo y materializar el paralelo que pasa por el citado Hito número uno, situado a la orilla del mar,...”.

NUEVA CARTOGRAFÍA PERUANA

¿SIN DEFINIR? ¿Y LOS TRATADOS SUSCRITOS?



¿DEBE SER REVISADO UN TRATADO, DESPUÉS DE FIRMADO?

En estas circunstancias, no, por las siguientes razones:

- Fue aceptado y ratificado voluntariamente por los representantes de ambos países, inicialmente, en el Tratado de Ancón de 1929, en el Acta de 1930, en 1947, en la Convención de 1954 y posteriormente en 1968.
- Constituye un documento que se ajusta plenamente al Derecho Internacional, toda vez que se trata de un Convenio con carácter de Tratado que delimita frontera, avalado en su totalidad por la Convención de Viena.
- Por lo tanto, después de reconocido, aceptado y firmado un Tratado, no pueden aparecer, en forma unilateral, políticas revisionistas que planteen objeciones, nuevas interpretaciones, apreciaciones o modificaciones a lo acordado.
- A la luz de estos antecedentes, la concurrencia a la Haya resultaba inoficiosa. A pesar de esto, Chile aceptó concurrir, con el consiguiente riesgo que eso significa. aún así, debe hacerse respetar a ultranza lo pactado ¿por que razón?

PORQUE CHILE HA RESPETADO, SIEMPRE, E ÍNTEGRAMENTE TODOS SUS TRATADOS SUSCRITOS

Entre otros, los siguientes:

- Voluntariamente aceptamos entregar más de 1.000.000 de kilómetros cuadrados de territorio de la Patagonia a Argentina, descritos como inhóspitos e inservibles por intelectuales de la época, entre los cuales destacaban Benjamín VICUÑA Mackenna, Diego BARROS Arana y José VICTORINO Lastarria. Debe recordarse que el Presidente Federico ERRAZURIZ Z. fue quien dio su anuencia para que ello ocurriera...: "sin disparar un tiro".
- Voluntariamente aceptamos también entregar casi 600 kilómetros cuadrados de territorio de la Laguna del Desierto a Argentina, lo que fue avalado y ratificado por los representantes de Chile frente a un Tribunal Latinoamericano que fallo en contra de nuestro País, existiendo fundadas sospechas de que los árbitros de dicha Corte recibieron ocultas y considerables sumas de dinero por parte del Presidente MENEM. Naturalmente, el Presidente Patricio ALWIN se apresuro a ratificar lo firmado,

refiriéndose despectivamente a dicho territorio al decir: “que importan metros más o metros menos”.

¿SI ESO ES INJUSTO, DEBE CHILE REVISAR TAMBIÉN LO FIRMADO?

CONCLUSIONES

PORQUÉ LA POSICIÓN PERUANA ES INFUNDADA

A. Respecto del límite marítimo:

1. Chile y Perú han reconocido, demarcado y respetado el límite marítimo que separa las aguas y la plataforma continental, incluyendo su subsuelo, sobre los cuales los respectivos Estados han reclamado y ejercen soberanía, acogiendo la posición unilateral inicialmente declarada por Perú en 1947.
2. El límite marítimo corresponde al paralelo geográfico del punto en que la frontera terrestre demarcada alcanza la orilla del mar, señalado por el Hito N° 1, como fue establecido por la Comisión Mixta de Límites en 1930, de conformidad al procedimiento acordado entre ambos Gobiernos.
3. Este límite marítimo fue inicialmente definido de manera unilateral por Perú en su Decreto Supremo N° 781 de 1947; recogido en una norma jurídica multilateral en la Declaración de Santiago del 1952, suscrita por Perú, Ecuador y Chile; posteriormente reconocido en forma explícita en el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, suscrito por Perú, Ecuador y Chile de 1954; reafirmado por Perú en su Resolución Suprema N° 23 de 1955; demarcado mediante la erección de faros de enfilación cuya ubicación definió la Comisión Mixta de 1968-1969; aceptado sin reparos por parte del Perú hasta el 23 de Mayo de 1986 y respetado en la práctica por Chile y Perú hasta la fecha.
4. El método de delimitación marítima empleando el paralelo geográfico, se ha convertido en la fórmula de delimitación de los cuatro países del Pacífico Oriental de Sudamérica, para fijar su frontera marítima, reflejando un acuerdo general sobre la materia.
5. No existen en el Derecho Internacional Público, causales que justifiquen impugnar el método seleccionado de común acuerdo por Chile y Perú para fijar y demarcar su límite marítimo, ni para adoptar medidas unilaterales que impliquen su desconocimiento y revisión.
6. A pesar de lo expuesto en el punto anterior, aceptamos llevar el problema a la Haya, lo que dio la oportunidad a Perú para legitimizar su reclamo dando motivo, a dicho Tribunal, para revisar lo ya firmado y a resolver nuevamente lo ya resuelto en 1947, 1952, 1954 y 1968.

7. Lo anterior amerita, entonces, dos opciones; impugnar el fallo de la Corte Internacional o continuar el trámite presentando en detalle la posición Chilena en el plazo establecido.

B. Respetto del límite terrestre:

1. La frontera terrestre fue delimitada por el Tratado de 1929 y demarcada por una Comisión Mixta de Límites en 1930, estableciéndose el Hito N° 1, donde la frontera alcanza la situación de “orilla del mar”, en el Océano Pacífico.

2. Los Gobiernos de Chile y Perú reconocen e interpretan adecuadamente de manera reiterada este “terminus” del Límite Terrestre, como queda de manifiesto en sus intercambios oficiales de documentos durante la preparación y formalización de los trabajos de demarcación del Límite Marítimo en 1968-1969, de manera que no puede sostenerse que hay una situación territorial y marítima que contradiga en algún sentido los actos demarcatorios entre Chile y Perú, y desconozca el efecto de las actas de 1968 y 1969.

COMENTARIO FINAL

La presente investigación ha sido realizada, mediante la recopilación de antecedentes históricos cronológicamente ordenados, y que han sido publicados en diferentes medios de comunicación social, de las FF. AA. y cartografía de Perú, con el único propósito de instruir a la opinión pública, en un contexto general, respecto de un tema de primer orden e importancia, que nos permita entender y fundamentar adecuadamente la defensa de los intereses nacionales.

El curso de acción que busca solución al conflicto, es un planteamiento netamente personal y debe, necesariamente, ser considerado solo como “un tema de estudio”, toda vez que la actual situación debe ser abordada en profundidad pues requiere de mucho análisis geopolítico, una cuota no menor de conducción de la diplomacia, acuerdos sucesivos, tiempo, y lo más importante: mucha difusión hacia una conciencia nacional ciudadana con amor patrio pero aletargada respecto a la defensa de nuestra integridad territorial.

JOSÉ ANTONIO QUINTEROS BARRIENTOS
CORONEL DE EJÉRCITO (R) EM.



Nota del Editor: La presente investigación sobre el diferendo limítrofe marítimo-terrestre entre Chile y Perú, ha sido obtenida desde “Internet”.