



*Fundada el 14 de octubre de 1914
Mes de Cruz Alta Grande Concepción Marítima*

Revista MIAR

Órgano de difusión Oficial de la Liga Marítima de Chile



2017

Nº 203 ISSN: 0047-5866



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

MAR *Revista*

Órgano de difusión Oficial de la Liga Marítima de Chile

Nº 203 ISSN: 0047-5866

Órgano de difusión oficial de la Liga Marítima de Chile
Nº203 – año 2017 – teléfonos 32 2255179 – 32 2235280 y fax 32 2255179
Valparaíso

Liga Marítima de Chile

Fundada el 14 de Octubre de 1914

Afiliada a la Federación Internacional de Ligas
y Asociaciones Marítimas y Navales - FIDALMAR

Mesa Directiva

2016 - 2018

Presidente

Sr. Miguel Ángel VERGARA Villalobos

Vicepresidente

Sr. Patricio REYNOLDS Aguirre

Secretario

Sr. Juan Carlos GALDÁMEZ Naranjo

Tesorero

Sr. Carlos VIDAL Stuardo

Directores

Sr. Patricio BRAND Capdeville
Sr. Christian de BONNAFOS Gándara
Sr. Marcos GALLARDO Pastore
Sr. Rodolfo GARCÍA Sánchez
Sr. Pablo GIMENO Baras
Sr. Luis Hernán HOLLEY de la Maza
Sr. Santiago LORCA González
Sr. Ricardo TEJADA Curti

Director Ejecutivo

Sr. Renato CASAS-CORDERO Oddó



ASMAR

ASTILLEROS Y MAESTRANZAS DE LA ARMADA

SERVICIO INTEGRAL

ASTILLEROS CON CAPACIDAD Y EXPERIENCIA EN
UNIDADES NAVALES, COMERCIALES Y PESQUERAS

MANTENIMIENTO - REPARACIÓN - MODERNIZACIÓN
CONSTRUCCIÓN NAVAL - BOTES PUMAR®



VALPARAÍSO • TALCAHUANO • MAGALLANES

WWW.ASMAR.CL

ÍNDICE

Sumario	7
UNA ODISEA DE 70 AÑOS: LA SINGLADURA NAVAL	
Contraalmirante Eri Solís Oyarzún	11
UNA ODISEA DE 70 AÑOS: LA SINGLADURA MARÍTIMA	
Contraalmirante Eri Solís Oyarzún	25
VARADA DEL PESQUERO CIENTÍFICO SOVIÉTICO “EKLIPTIKA”	
Oceanógrafo Hellmuth Sievers Czischke, M.Sc.	35
DISCURSO POR LAS GLORIAS NAVALES	
Almirante Miguel A. Vergara Villalobos	39
DÍA DE LA FAMILIA NAVAL	
Almirante Miguel A. Vergara Villalobos	43
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LIGAS Y ASOCIACIONES MARÍTIMAS Y NAVALES – FIDALMAR	
Asesor FIDALMAR, Liga Marítima de Chile	47
INFLUENCIA DE LOS PACTOS DE MAYO EN LA ARMADA DE CHILE	
Socio Liga Marítima de Chile, Germán Bravo Valdivieso	55
EL CABOTAJE EN CHILE Y SU APERTURA DE MANERA UNILATERAL	
Socio Liga Marítima de Chile, Ricardo Tejada Curti	63
CORONEL DAVID JEWETT, PRIMER COMANDANTE DE MARINA DEL ESTADO DE CHILE	
Socio Liga Marítima de Chile, Sebastiano Milesi Sebastián	71

¿QUÉ HAY ACERCA DE PIRATAS, BUCANEROS Y OTROS TÉRMINOS?

Socio Liga Marítima de Chile, Alfredo Ramos Guerrero 75

**PRESENTACIÓN DEL LIBRO “LA LIGA MARÍTIMA DE CHILE, 100 AÑOS
CREANDO CONCIENCIA MARÍTIMA NACIONAL”**

Almirante Miguel A. Vergara Villalobos, Fernando Wilson Lazo, Roberto Ampuero Espinoza 79

**ENTREVISTA: COMANDANTE ENRIQUE MALDONADO: ACÉRRIMO
IMPULSOR DE LA EDUCACIÓN MARÍTIMA**

Asesor Comunicacional, Liga Marítima de Chile 89

ENTREVISTA: CON LA MAR EN LAS VENAS

Asesor Comunicacional, Liga Marítima de Chile 91

**SEMINARIO: RETOS “CHILE 2035: PLATAFORMA LOGÍSTICA-MARÍTIMO
PORTUARIA 3.0, CON EL ASIA PACÍFICO”**

Liga Marítima de Chile 93

**XXXIª ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA FEDERACIÓN INTERNACIONAL
DE LIGAS Y ASOCIACIONES MARÍTIMAS Y NAVALES – FIDALMAR**

Director Ejecutivo LIGAMAR, Renato Casas-Cordero Oddó 103

DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ANUALES DE LIGA MARÍTIMA 108

INFORMACIONES A LOS SOCIOS 119



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

SUMARIO



En la presente edición N°203 de Revista “Mar” destacamos las potentes exposiciones y resultados del exitoso seminario “Chile 2035: Plataforma logística marítimo-portuaria 3.0, con el Asia Pacífico”, organizado por la Liga Marítima de Chile en el mes de septiembre. En el encuentro participaron personalidades de la talla del ex presidente de la República, Ricardo Lagos; el ex comandante en Jefe de la Armada, almirante Enrique Larrañaga; el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria, Daniel Fernández,; y el Intendente de la V Región, Gabriel Aldoney.

La odisea que emprendió un joven cadete naval que a los 14 años abordó la nao de la Armada de Chile para una fascinante odisea de 70 años. Hoy, el contralmirante Eri Solís Oyarzún, Past President de la Liga Marítima, observa y rememora con perspectiva su trayectoria desde que zarpó casi al finalizar la Segunda Gran Guerra y recaló en la década de los años 80 como Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. El track intermedio del recorrido del almirante Solís es generoso en misiones, destinos, comisiones y aventuras lo que fue sido su singladura naval.

En complejos tiempos políticos, 1973, la presencia de un pesquero soviético operando en aguas nacionales generaba algunas conjeturas, sospechas y desconfianzas, aunque fuera bajo el alero de cooperación en el campo de la investigación pesquera”. En ese contexto, ocurrió el abrupto e inicialmente inexplicado varamiento del pesquero científico soviético “Ekliptika” a los pies del faro Curaumilla, en Laguna Verde. La investigación ratificó que todos los sistemas de alerta y orientación marítimos funcionaron en forma óptima, por lo tanto, la falla fue radicada exclusivamente en la falta de diligencia y responsabilidad de los marinos soviéticos del “Ekliptika”.

Nadie objeta que el ejercicio de la política en el Chile actual enfrenta el estigma del desprestigio, entronizado, entre otros motivos, por la carencia de liderazgos sólidos, coherentes e inobjetables. Con motivo del homenaje de Ligamar al Día de las Glorias Navales, el presidente de la Corporación, almirante Miguel Ángel Vergara, pronunció un discurso en el que reseñó que la coherencia y unidad de vida como padre, esposo, marino, ciudadano y hombre consecuente con su fe son virtudes que encumbraron al capitán Arturo Prat al panteón dorado de los héroes inmortales y líderes, puesto que demostró en los hechos que es posible ser consecuente con los ideales de vida hasta las últimas consecuencias.

La promoción de la familia como eje crucial de nuestra sociedad es un valor al que Ligamar adscribe por ser la primera escuela de virtudes; allí se les enseña a los hijos a compartir, a tolerar, a superar los fracasos, a vencerse a sí mismo en pos de un objetivo superior. Este principio es parte de la exhortación que hizo la Liga Marítima con motivo del Día de la Familia Naval. La familia es el lugar donde se forjan los hábitos de disciplina, estudio, amor a la Patria y amor a Dios. Estos valores cívicos, éticos y religiosos que se forjan al interior de la familia, se dan con mayor fluidez en los matrimonios bien constituidos.

Desgraciadamente, el individualismo y el hedonismo imperante llevan a que muchos jóvenes no estén dispuestos a ninguna cuota de sacrificio en bien del matrimonio. Sin más, deciden que la familia interfiere su crecimiento personal y su derecho a rehacer su vida.



Una ambiciosa idea: que Ligamar sea un Centro de Estudios Públicos del Mar es el perseverante sueño de Santiago Lorca, ingeniero, empresario, marino en retiro, orgulloso cabeza del clan familiar y, por sobretodo, navegante velerista de los siete mares. Nieto del fundador de Ligamar, derrama entusiasmo, generosidad y empuje en iniciativas para elevar más el prestigio y reputación de Liga Marítima en su misión de iniciar actividades, estudios y propuestas que lideren el rumbo en materia de intereses marítimos nacionales. Paciencia y determinación son sus virtudes preferidas, forjadas en miles de millas náuticas vencidas tras controlar las fuerzas de la naturaleza desplegadas en forma inmisericorde en la vastedad marina.

La ignorancia y el casi desprecio a nuestra historia de parte de algunos, hace que las lecciones que nos entrega sean porfiadamente desdeñadas. Los afanes expansionistas o revanchistas de dirigentes políticos y uniformados en nuestros países vecinos han hecho inevitable que Chile opte por fuerzas armadas disuasivas potentes y equipadas para mantener los equilibrios estratégicos. Una rotunda advertencia deja al respecto el artículo del socio Germán Bravo Valdivieso respecto de la Convención sobre la Limitación de Armamentos que tuvo un efecto muy distinto en las marinas de Argentina y Chile. La carrera armamentista en ambos países los catapultó entre las naciones más poderosas en el ámbito naval, pero al aplicarse la Convención en 1903, los políticos trasandinos lograron imponerse, lo que los dejó con acentuada primacía en poder naval.

Modernizar el marco regulatorio es de vital importancia para desarrollar y fomentar la industria naviera y la marina mercante nacional en particular, en la medida que así se promueva una mayor competencia en igualdad de condiciones para todos quienes intervienen en la actividad y también con los otros medios de transportes. No obstante, la eventual apertura del cabotaje en Chile a naves de bandera extranjera debe ser tema de profundo análisis con gravitante participación de la Asociación Nacional de Armadores, ANA, cautelando la reciprocidad, resguardando la libre competencia y en igualdad de condiciones comerciales, legales, laborales y tributarias

Un día de 1772 en North Parish, Connecticut, EEUU, nace David Jewett, quien a la edad de 19 años ingresa a la armada de su país iniciando una azarosa carrera naval en la lucha independentista de su país contra Inglaterra, como corsario al mando del "USS Trumbull". En 1812, se da de baja y se embarca hacia Sudamérica donde—debido a muy sólidas recomendaciones,

el general José Miguel Carrera nombra al entonces coronel estadounidense, David Jewett, en el cargo de Comandante de Marina del Estado de Chile. Su audacia y arrojo quedaron evidentes en los albores de la naciente Patria y sólo fueron contados por la derrota en Rancagua. De acuerdo a sus instrucciones se desplazó hasta el río de La Plata donde sirvió a las futuras marinas de Brasil y Argentina. En 1820 tomó posesión de las Islas Malvinas comandando la fragata “Heroína”, que el mismo bautizó así en honor a la gran patriota Javiera Carrera, que él consideraba como la heroína de América y la trasladó a Montevideo.

Una calavera, dos tibias humanas cruzadas sobre un fondo negro, un parche en el ojo, un gancho donde la mano fue cercenada por un sablazo, quizás también un aro en la oreja y hasta un loro sobre el hombro. Es la caricatura más popular de los piratas o transgresores del mar, a quienes un escritor describió como “iguales a las arañas, ya que abundan donde hay recovecos y grietas, islas ensenadas, rocas hendidas y golfos tranquilos y ocultos”. Bajo ese símbolo se cobijan por igual piratas, filibusteros, bucaneros y corsarios que responden a muy diferentes conceptos, aunque con una similitud de raíz. La matriz parece ser del latín “piratas” que significa “ladrón del mar”. Este término a su vez proviene del griego “pirates”: el que se “aventura” o “el que procura lograr fortuna”.

Miles de jóvenes se han “acercado al mar” y muchos se han anclado en sus aguas merced al curso que hace décadas imparte esta Corporación. Esa es una de las grandes motivaciones del Comandante Enrique Maldonado: acérrimo impulsor de la educación marítima y Coordinador del Curso Acercamiento al Mar desde 1995. Sus 37 años como socio de Liga Marítima de Chile han dejado una indeleble huella de tesón, constancia y tenacidad contribuyendo a los esfuerzos institucionales de la Corporación en cuanto a bregar por la creación de una conciencia sólida entre los chilenos de la importancia del Mar que con vigor baña nuestras costas desde el principio de los tiempos y hasta el fin de los mismos.

Condensar cien años de prolífica actividad institucional en un texto escrito fue un gran desafío que germinó fructíferamente en el libro “La Liga Marítima de Chile, 100 años creando Conciencia Marítima Nacional”. Para una organización alcanzar 100 años de vida es un hito relevante, porque muestra sólida capacidad de sobrevivencia. En palabras del destacado escritor Roberto Ampuero durante el lanzamiento del texto, este libro también es un esfuerzo por elevar la voz y contar la historia desde la nave de los que la impulsaron inspirados en el sueño de un país mejor. Es un esfuerzo importante que se unirá, ojalá al de otros en otras áreas, que tienen algo que decir y que saben que quien narra la historia no sólo indaga en el pasado y queda anclado en él, sino que a la vez contribuye a interpretar el presente y a trazar los sueños de toda una nación.

Entre el 16 al 19 de octubre de 2017, tuvo lugar la XXXIª Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR en Santo Domingo, República Dominicana. En esta ocasión Liga Marítima de Chile asumió el cargo de Presidente Pro Tempore de FIDALMAR hasta octubre de 2019. Para la Asamblea del año 2018, Liga Marítima de Chile asumió dos tareas, la primera, actualizar los Estatutos, mejorando su redacción y articulado y como segunda acción, la de proponer un “Plan de Desarrollo Estratégico” de ocho o diez años plazo. La próxima Asamblea General de FIDALMAR será en octubre de 2018,



en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. A esta reunión asistieron delegados de instituciones federadas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Curaçao, España y Perú, actuando la Liga Marítima de República Dominicana como institución anfitriona.

Finalmente y como complemento a lo anterior, desde noviembre de 2017, Chile preside la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, FIDALMAR, a través del presidente de Ligamar Chile, almirante Miguel Angel Vergara. La organización, de alcance mundial y creada hace 40 años por el impulso vigoroso del almirante español, Ignacio Martel Viniegra, quien fuera presidente de la Real Liga Naval Española está constituida como un crisol de los vínculos entre las asociaciones marítimas tras la defensa del Patrimonio Marítimo de la Humanidad, la promoción de una conciencia marítima, el acercamiento y entendimiento internacional en lo concerniente a los intereses marítimos y el reconocimiento de la importancia que el MAR tiene en la vida de los pueblos, y sobre el que se ciernen amenazas como el desmedido uso de sus recursos y la contaminación de sus aguas.



*Fundada el 14 de Octubre de 1974
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

UNA ODISEA DE 70 AÑOS: LA SINGLADURA NAVAL

Eri Solís Oyarzún

Contraalmirante

Past President Liga Marítima de Chile



Inicie mi fascinante odisea en 1945 al ingresar a la Escuela Naval a los 14 años de edad recién cumplidos. En esa época, la Segunda Guerra Mundial estaba por finalizar y la Era Atómica se inauguraba con dos ominosos hongos nucleares sobre Japón, eran tiempos de cambios vertiginosos e ineluctables. Ya en cuarto año de cadete, nuestro curso realizó el “Viaje de Instrucción Embarcado”. En una de sus etapas se presentó la oportunidad de integrarnos a la comitiva presidencial de D. Gabriel González Videla, quien tenía previsto viajar al Territorio Antártico a fin de dar realce al relevo de la primera dotación de la base naval Arturo Prat en bahía Soberanía e inaugurar la base militar Bernardo O’Higgins en bahía Covadonga. Los cadetes nos embarcamos en el transporte Pinto y rendimos los honores de ordenanza y desfílamos ante el Presidente de la República en la Antártica; aún conservo la hermosa medalla conmemorativa del importante evento.

La ceremonia de graduación de Guardiamarinas se desarrolló en el Patio del Buque de la Escuela Naval en diciembre de 1949. Después de unas breves vacaciones, la cincuentena de Gamas, una numerosa promoción, nos embarcamos en el Chacabuco surto en Valparaíso. El viejo crucero, con calderas cilíndricas a carbón, se adaptó como buque de instrucción. En él navegamos de Arica a Punta Arenas tocando Juan Fernández y las Desventuradas; realizamos exigentes prácticas de marinería, artillería, navegación, comunicaciones, máquinas, calderas, levantamientos hidrográficos y visitas profesionales en los puertos de recalada. A fines de agosto nos desembarcamos para proseguir nuestra formación con Cursos de Aplicación en las Escuelas de Artillería, Telecomunicaciones, Torpedos e Ingeniería de la Armada. Ya flamantes Subtenientes, la promoción de cubierta fue transbordada a diversas unidades en los primeros días de febrero de 1951. Junto con una docena de compañeros nos presentamos al poderoso Latorre, Buque Insignia de la Escuadra surto en Valparaíso.

La Institución experimentaba un radical y acelerado proceso de innovación tanto material e intelectual para adaptarse a los requerimientos de la moderna guerra en el mar. A Chile, como neutral, en la mayor parte del reciente conflicto, se le negó el acceso -con algunas excepciones- a los avances tecnológicos y novedosos procedimientos operativos y tácticos. Terminadas las hostilidades, Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.) y el Reino Unido nos vendieron buques excedentes de su flota como transportes, barcasas, fragatas, corbetas, patrulleros y aeronaves. Asimismo,

ofrecieron cursos a impartir en sus respectivos centros de adiestramiento. En mi Cuaderno de Memoria de Subteniente anoté la siguiente impresión: “La Escuadra ha adoptado las disposiciones circulares usadas por los norteamericanos e ingleses, que es lo más avanzado en la táctica naval debido a la introducción de nuevas armas en la Marina en el último conflicto. En general, una disposición circular consta de una cortina y un grueso. El grueso se encuentra en el centro y se llama grueso por ser lo más importante de esa Escuadra y que decide con su potencia de fuego o de máquinas aéreas el combate”¹ Ni en la Escuela Naval ni los Cursos de Aplicación nos instruyeron sobre esta metodología.



12

Mi permanencia en el acorazado fue breve, una Orden de Transbordo (O.T.) me envió al petrolero AO “Maipo” a fin de facilitarme la realización de las observaciones astronómicas exigidas como requisito de ascenso. En abril me presenté al Comandante D. Alberto de la Fuente. El buque de 7700 tons. pertenecía al Programa Naval de 1929, poseía 2 propulsores con una velocidad de crucero de 10 nudos. El equipo de navegación lo componían girocompás, corredera de flotador y escandallo; el giro, por su antigüedad, fallaba con frecuencia. El Maipo zarpó de Valparaíso el 6 de mayo con destino a Tocopilla para cargar salitre en varios estanques de combustible adaptados. El Itinerario contempló hacer escala en Paita, Talara, Buena Ventura y San Pedro para descargar salitre o cargar petróleo. En esta comisión completé mis requisitos de observación astronómica. En la tercera semana de julio retorné al Latorre, pero esta vez en calidad de Ayudante del Oficial de Operaciones de la Escuadra Cde. D. Ramón Barros. El 2 de agosto me comisionaron al Remolcador de Altar Mar (RAM) Brito comandado por el Tte. 2º D. Raúl López, con el propósito de participar en un Ejercicio Táctico entre Puerto Aldea y Valparaíso. En el tránsito Puerto Aldea - Quintero nos sorprendió un viento SW fuerza 5 a 6, sufrí el único mareo experimentado en toda mi carrera. Terminado el evento me reintegré al Estado Mayor, en este período tuve la fortuna de observar el Tiro Final de la batería de 14” del Latorre. Cuando al Tte. López lo convocaron a rendir los exámenes de promoción, me designaron como relevo temporal, el que luego se transformó en permanente.

Asumí la Comandancia del Brito a principios de septiembre de 1951, aún no cumplía un año como Subteniente. En el remolcador aprendí a maniobrar buques de una hélice y utilizar el ancla como segundo propulsor, remolcar blancos para ejercicios de artillería diurno y nocturno. (En uno de estos ejercicios un destructor alumbró con su proyector al Brito en vez del blanco y un proyectil de 4.7” impactó en las cercanías de la unidad). Como buque aguatero entregué agua al Latorre, al recién arribado crucero O’Higgins y a los destructores. Hice innumerables comisiones a Papudo, Coquimbo y Talcahuano soportando, en ocasiones, mar muy gruesa sin marearme. La experiencia marinera ganada en este temprano mando me fue invaluable para mi acervo profesional. Una O.T. dictaminó mi transbordo al Patrullero Lientur con base en Punta Arenas.

Me embarqué en el patrullero el 2 de mayo de 1952, su Comandante Capitán de Corbeta Luis Mansilla con fama de estricto pero ecuánime y buen marino. En la Escuela Naval y Cursos de Aplicación uno adquiere gran cantidad de conocimientos teóricos y los Comandantes de los escampavías se desempeñan como instructores en aspectos prácticos tales como: navegar con baja visibilidad o de noche en aguas restringidas e insidiosas con o sin ayuda del radar u otra ayuda a la

1 Cuaderno de Memoria de Subteniente Eri Solís. pág. 63.

navegación, transitar con cartas mal levantadas (aún no se contaba con cartas aerofotogramétricas), reaprovisionar faros, recorrer boyas luminosas o ciegas, ejecutar levantamientos a vapor, efectuar rescate y salvataje de naves y embarcaciones siniestradas, navegar aguas con pack-ice, hacer agua desde vertientes costeras, soportar temporales en el fondeadero y tantas otras contingencias similares. El Lientur era una unidad moderna de origen estadounidense, confortable, muy bien equipada para su rol y diestramente maniobrada por su Capitán. A bordo recorrí los canales comerciales y los reservados, se me dio la oportunidad de trepar la roca del mítico faro Evangelistas, cumplí mi segunda comisión a al Antártica y experimenté un violento temporal de regreso en el Drake (el patrullero soportó balances de 45°). Al término de este provechoso período se me trasladó a la Escuela de Grumetes.

Me presenté al Capitán de Fragata D. Roberto de Bonnafos Director de la Escuela de Grumetes el 30 de marzo de 1953. Me correspondió ejercer como Oficial Ayudante de la 1ª División, profesor de Aritmética e Historia. Por tal circunstancia descubrí mi segunda vocación: impartir clases; lo único desagradable consistía en la tediosa revisión de las pruebas. En el segundo año, ya Teniente 2º y Oficial de la Tercera División, me encargaron la elaboración y desarrollo de los programas de geometría, álgebra y trigonometría para alumnos seleccionados para especializarse en Electrónica. Guardo los mejores recuerdos de mi paso por la Escuela de Grumetes, aún recibo invitaciones de mis ex alumnos para participar en las reuniones anuales de la promoción. En el transcurso del año solicité incorporarme a la Escuela de Submarinos como oficial alumno. El 21 de marzo de 1955 se me nombró Comandante accidental del RAM Colo Colo a fin de emplazar las boyas de amarre del Terminal de Petróleo de la Isla Quiriquina. Terminada la faena de anclas y cadenas cumplí transbordo.

La Escuela de Submarinos funcionaba en el Buque Madre de Submarinos “Araucano”, el que integraba la Escuadra Antisubmarina al mando del CA D. Leopoldo Fontaine. Los submarinos en servicio eran el “Thomson” y el “Simpson” clase “O” construidos en el Reino Unido en 1929. Logré el primer lugar en el Curso de Oficiales 1955 obteniendo como galardón el anillo distintivo de la especialidad. El 17 de diciembre me presenté en el AO “Rancagua”.

En el Rancagua participó en una prolongada X Comisión Antártica, en un rol de buque de apoyo logístico de la flotilla permaneció largo tiempo fondeado en bahía Decepción. En varias oportunidades sobrevolé el área en el hidroavión o en el helicóptero de la Fuerza Aérea, ambos embarcado en el petrolero. Terminado mi tercer viaje a la Antártica me reincorporé al Servicio de Submarinos.

Me presenté al Capitán de Corbeta D. Oscar Buzeta Comandante del SS “Simpson” el 27 de febrero de 1957. Me recibí del Departamento de Abastecimiento. Navegando en superficie o sumergido me desempeñaba como Jefe de Guardia. En el período de entrenamiento de los ejercicios Panamax, precursor de Unitas, por falla de una válvula del circuito de estiba el submarino alcanzó como 100 metros de profundidad sobrepasando los 50 autorizados como profundidad de seguridad. Gracias a la serenidad y habilidad del Comandante el incidente no pasó a mayores y el Simpson continuó su entrenamiento y operaciones normales durante el resto del año. El 1 de febrero de 1957 ascendí a Tte. 1º y me hice cargo del Departamento de Operaciones. En esa época, el Simpson se



dirigió a Talcahuano para someterse a las reparaciones e inspecciones anuales de rutina. En dique, el Inspector de Construcción Naval revisó el casco de presión con desastrosos resultados, en extensas áreas las planchas del casco de presión se encontraban corroídas excediendo los límites permitidos. En consecuencia, comenzó el ingrato proceso: dar de baja al SS “Simpson”. En esta frustrante coyuntura, un despacho urgente de la Dirección del Personal me destinó al AO “Montt”.

Me presenté al Capitán de Navío D. Alfredo Martín el 28 de marzo de 1957 y asumí como Jefe del Departamento de Operaciones y Oficial de Telecomunicaciones. El buque, acoderado al molo de abrigo de Valparaíso, se preparaba con premura para las Inspecciones y Reparaciones de Garantía del astillero constructor en Francia. Después de cruzar el canal de Panamá, tocar Cartagena y embarcar una carga comercial en Puerto Cruz Venezuela con destino a La Havre donde se descargó; luego el petrolero fondeó en Saint Nazaire lugar de construcción. Las recorridas tuvieron una duración sobre 2 meses. El Comandante Martín otorgó permiso a quienes estaban libres de obligaciones. Con otros oficiales recorrimos en automóvil el histórico valle del Loira y permanecemos como una semana en París. Luego, aproveché alrededor de diez días para efectuar una gira por ferrocarril a Hamburgo, Amsterdam y Bruselas. Finiquitadas las reparaciones, el petrolero retornó al país previa recalada a Curaçao y Rodman, en el primer puerto se cargó combustible de carácter comercial y en el segundo N.S.F.O. para la Escuadra. El track Valparaíso, Talcahuano, Rodman y Curaçao o Aruba se convirtió en rutinario por el resto del año. Una O.T. ordenó mi traslado al BMS “Araucano” como Instructor para preparar las dotaciones destinadas a tripular los nuevos sumergibles clase Fleet a transferir por la Armada de EE.UU. de N.A.

Me presenté al nuevo destino el 15 de enero de 1958; en la Escuela de Submarinos, a bordo del BMS, se encontraban los manuales en inglés sobre el material, armas y equipos de los submarinos Fleet. Como Jefe de Estudios participé en establecer los planes y organización de la enseñanza para formar especialistas capaces de operar con eficiencia y seguridad a los nuevos sumergibles. Simultáneamente, comenzamos las clases para alumnos oficiales y gente de mar que ingresaron al Servicio de Submarinos en 1958. Esta actividad se interrumpió a principios de agosto por causa de la “Crisis de Snipe”, me enviaron al transporte (AKA) Pinto como Jefe del Depto. de Operaciones y Oficial de Telecomunicaciones.

En Talcahuano, el transporte cargó gran número de cañones navales con su respectiva dotación de munición, minas submarinas, armas y pertrechos. En Valparaíso se continuaron las faenas embarcando una batería IM móvil de 6” y una compañía del Destacamento Miller. Tropas, armamento, munición y bastimento se depositaron en faena de guerra en el muelle de Punta Arenas. Al frente se encontraba el Consulado argentino. El transporte continuó luego con sus tareas rutinarias incluyendo el reabastecimiento de la isla de Pascua. Me reintegré al BMS Araucano el 26 de marzo de 1959.

Se reiniciaron las actividades docentes en la Escuela de Submarinos. Los manuales y folletos disponibles, con el apoyo de voluntarios, se tradujeron al castellano. Los instructores y alumnos superaron las limitaciones materiales con gran entusiasmo. Se logró formar un núcleo de oficiales y personal apto y dispuesto a recibir las nuevas unidades submarinas. Sin descuidar mis obligaciones



como Jefe de Estudio, recibí la Comandancia de la Corbeta “Casma” en forma interina por un mes. A fines de enero de 1960, con un inusitado mal tiempo, llevé a cabo el salvataje del RAM Sobenes inmovilizado por una falla de máquinas en las proximidades de Constitución. Se le pasó remolque y condujo a la Base Naval de Talcahuano sin novedad.

En febrero se me asignó a la Esmeralda, su Comandante era el Capitán de Fragata don Patricio Carvajal. El Buque Escuela realizó el Sexto Crucero de Instrucción de Guardiamarinas y Grumetes tocando los puertos del litoral norte, islas de Pascua, Moorea, Tahiti y Rapa.

Al regreso al país, se me ordenó integrarme al núcleo de personal destinado al nuevo Thompson bajo la dirección del Capitán de Fragata D. Horacio Justiniano quien me designó Jefe de la Gente de Mar. En la Escuela de Submarinos de New London, a mediados de agosto, con cinco oficiales chilenos y otros extranjeros, ingresamos al Curso de Submarinos Fleet, el cual incluía instrucción teórica y prácticas de sumergida en el Diving Training y ataques de torpedos en el Attack Teacher. El personal desarrollaba instrucción general y de acuerdo a su especialidad. Concluido el instructivo, el núcleo principal de unos 40 hombres, nos dirigimos a San Francisco Naval Shipyard donde ya estaba el resto de la dotación y el “Springer” (SS414) en espera de ser transferido. El Springer tenía una dotación norteamericana de un Capitán de Corbeta, tres oficiales y veinte suboficiales todos submarinistas. Ellos eran los encargados de instruirnos en la operación, y mantención de la nave y sus equipos. Me hice cargo del Departamento de Armamentos. Hubo un período combinado de familiarización con el material y su operación junto con salidas a la mar. La Ceremonia de Cambio de Bandera se realizó el 23 de enero de 1961, contó con la presencia del Embajador de Chile y el Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington. Una vez recibida la dotación completa de torpedos MK-14 y MK-27, munición de 5”, víveres y combustible, el SS Thomson zarpó a San Diego. Hechas las coordinaciones de rigor, se ejecutaron diversos ejercicios en alta mar con la Flota del Pacífico norteamericana. Una vez completado el entrenamiento, se zarpó de regreso a Chile previo paso por Acapulco.

En aguas nacionales, el Thomson se subordinó a la Escuadra. En la base naval de Talcahuano se depositaron los torpedos y munición excedente a la dotación de paz. Las Direcciones Técnicas inspeccionaron el buque y sus nuevos equipos y maquinarias. Con el arribo del submarino, la Flota reanudó el imprescindible entrenamiento antisubmarino, asimismo nuestra unidad reemprendió los ejercicios de ataque con penetración de la cortina antisubmarina. Solicité al Comandante Justiniano permanecer un año más en el Thomson con el propósito de proseguir preparando al personal torpedista en la operación y mantención de los torpedos MK-14 y MK-27, este último eléctrico y buscador pasivo, la petición tuvo buena acogida. A fines de marzo de 1961 ascendí a Capitán de Corbeta. Junto con la Escuadra, la unidad tuvo una intensa actividad, tanto A/S como lanzamientos exitosos de torpedos de ejercicio.

Durante los años 1962 y 1963 presté servicios en Santiago, primero en el Consejo Superior de Defensa Nacional y después como Ayudante del Ministro de Defensa Nacional D. Julio Pereira Larraín. En esta calidad, participé en una Inspección a la Tercera Zona Naval y luego en un viaje a la Antártica a fines de 1963, ésta fue la cuarta y mi última comisión al Continente Blanco.



En relación a mi vida particular, el 9 de enero de 1964 contraí matrimonio con Carmen B. Moreno Wenzel. Nuestra unión se vio bendecida con tres hermosas y talentosas hijas: María Pía, Alejandra y Paula. Gocé del privilegio de compartir mi destino con una maravillosa familia muy marinera que siempre me apoyó incondicionalmente en los avatares de mi odisea marítima.

Me correspondió asumir la 2ª Comandancia del Thomson a principios de marzo de 1964. El Comandante D. Arturo Araya, comandante de la unidad, me impartió el Curso de Comandante reglamentario; asimismo en abril-mayo efectué el Curso de Comandante para Países Aliados en New London. Al reincorporarme al Thomson secundé su preparación para participar en la Operación Unitas, simultáneamente había que aprestarlo para su overhaul en Norteamérica.



La Dirección del Personal dispuso mi traslado al Colo Colo con base en Punta Arenas. A fines de marzo de 1965, tomé el mando de un RAM rejuvenecido, sus calderas ahora eran alimentadas por petróleo; su puente estaba equipado con girocompás, radar, ecosonda y corredera eléctrica. Aún cuando presentaba problemas de estabilidad, nada le impedía emplear su poderoso cabrestante y gaviete para recorrer y reabastecer boyas y faros, realizar faenas de cadenas y llevar a cabo salvatajes. Los años se hacían sentir en su antigua maquinaria demandando reparaciones frecuentes, ocasiones en que estuve disponible para relevar eventualmente a los comandantes del Lientur y Lautaro. Con el Colo Colo reaprovisioné y recorrí la casi totalidad y la mayoría de los faros y las boyas existentes entre San Pedro y Puerto Williams, incluso las boyas de amarre de Puerto Sara. En el Lautaro y el Lientur reaprovisioné el faro del Cabo de Hornos, construí un puesto de vigía y emplazamientos de artillería en las islas Wollaston, remolqué blancos en bahía Inútil y otras tareas. Durante el incidente de Laguna del Desierto me encontraba con el Colo Colo en el área del Beagle y recibí la orden taxativa “Repeler con las Armas” cualquier intento de violación de nuestra soberanía. La mejor arma del RAM era el gaviete, pues el cañón de 57 mm estaba a popa; se blindó el puente con planchas de acero para facilitar la maniobra de embestida y así utilizar el gaviete como espolón. La fragata “Covadonga”, mejor armada, nos relevó el 8 de noviembre de la ardua misión.

La siguiente destinación se materializó a la Dirección General de los Servicios, Departamento de Planes, cuyo Jefe era el Comandante D. Arturo Troncoso. Me correspondió proponer y elaborar las directivas para adquirir varios APD (Destrucción Escoltas transformados en Transportes Rápidos) ofrecidos por la Armada de EEUU; Instrucciones a ASMAR para transformar dos PAM (Pesqueros de Alta Mar) en patrulleros y otros dos en transporte de pasajeros para la Escuela de Grumetes. Llevé a cabo un breve Curso de Administración de Empresas vespertino ofrecido por la Escuela Adolfo Ibáñez.

Me reencontré con los submarinos al tomar el mando del “Simpson” a fines de enero de 1967. Se ejecutó el entrenamiento contemplado en la I Fase de la Programación de la Escuadra en el área Valparaíso Puerto Aldea. Durante las reparaciones anuales se detectó un exceso de gaseo en las baterías principales, éstas habían excedido los ciclos de vida útil. Por seguridad, se limitó las operaciones del SS en la superficie. En un crucero de entrenamiento independiente se alcanzó hasta Arica; se practicaron todos los zafarranchos simulando estar sumergido conservando así el

más alto grado de preparación posible. Se lanzaron torpedos convencionales y eléctricos en diversas ocasiones. En verano, el Simpson, con la Banda de Músicos de la Escuadra embarcada, participó en el Bicentenario de Chonchi con extraordinario beneplácito popular. En el intertanto, se intensificó la correspondencia con el Alto Mando referida a la urgencia del overhaul. Las gestiones, en particular del Almirante Sweet, fructificaron y en consecuencia se actualizaron las “Listas de Defectos” para ejecutarlo. El Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval Contraalmirante D. Quintilio Rivera inspeccionó y despidió al Simpson en Septiembre de 1968 al zarpe a Filadelfia. En la Reunión de Arribo, la Directiva del Astillero Naval se sorprendió ante la magnitud y complejidad de los trabajos a cargo de la dotación del buque. Nuestro proyecto obedecía a la adquisición e instalación de un snorkel. El requerimiento lo acogió sin reservas tanto el Astillero como la Armada de Norteamérica e incluso el complejo sistema se puso a disposición de la planta industrial. Sin embargo, el Departamento de Estado se opuso categóricamente a la transferencia en razón de la inquietante situación política de Chile. En compensación se instaló la vela, contramedidas y otros equipos suplementarios. Además, la Base Naval permitió, un generoso acceso a los almacenes de equipos y repuestos usados para utilizarlos en futuras reparaciones o recorridas. Concluido el extenso overhaul y las detalladas pruebas de verificación rubricada con una sumergida a profundidad de diseño, el Submarino zarpó a New London para entrenamiento.

Antes de continuar, deseo transcribir la nota del Comandante del 4º Distrito Naval C.A. K. L. Veth al Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington: “Al expresarle a Ud. mi apreciación sobre la excelente situación del Simpson en Filadelfia decidí mencionar que nuestro servicio de seguridad de la Base Naval ha informado que los oficiales y tripulantes se han conducido con la mayor cortesía y ejemplar conducta superior a la de cualquier buque americano o extranjero que hemos tenido en los últimos años en nuestro arsenal. Creo que esta información refleja muy nítidamente el desempeño de este buque y su tripulación”.

Finiquitado el entrenamiento y subsanado detalles en los motores propulsores en Filadelfia, se levó anclas a fin de retornar al país cruzando el canal de Panamá y una visita de cortesía y descanso en Guayaquil. Antes de Navidad de 1970, el SS Simpson se reintegró a la Escuadra. Una vez cumplidos los transbordos reglamentarios, la dotación del sumergible conservó un alto grado de alistamiento que se tradujo en agilidad y eficiencia en la práctica de zafarranchos y ejercicios dispuestos por la Escuadra en el período de operaciones en el litoral norte. El 25 de junio de 1970 entregué el Simpson al Comandante Osvaldo Schwarzenberg, después de 3 años y 5 meses de mando.

Como Jefe del Departamento de Submarinos de la Dirección de Armamentos me correspondió intervenir en la adquisición de los submarinos clase Oberon a construir en el Reino Unido. En la Secretaría existían numerosos documentos relacionados con el proyecto, los reuní, ordené y con ellos elaboré el Plan de Básico de Construcción, de Adquisición de Repuestos para Mantenimiento y Refitting, Control Financiero, Instrucción Oficiales y Gente de Mar y otros. Este antecedente se estimó de interés institucional y sirvió de modelo para confeccionar el Plan de Fragatas.

Al año siguiente integré, junto a otros 25 jefes el Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Naval. Obtuve el 1º lugar y me seleccionaron para el Curso Regular de Estado Mayor.



Después de dos años de demandantes estudios se me concedió junto con la medalla Minerva, la Cruz de Malta. Asimismo, se dispuso que continuara en la Academia como Jefe del Departamento de Planes y Profesor de Logística. A mediados de 1973, tuve que reemplazar al Subdirector Capitán de Fragata D. Sergio Sánchez a quien se le comisionó al extranjero. El orden interno del país se hallaba en rápida descomposición y la falta de alimentos y consumos básicos para la población se agravaba con rapidez, la dotación del plantel cumplía frecuentes acuartelamientos. Se recibían continuas amenazas telefónicas sobre asalto a las dependencias. El Pronunciamiento Militar alteró mi desempeño profesional, se me ordenó relevar con urgencia al Comandante del Blanco Capitán de Fragata don Hernán Julio.



En un avión DC3 me trasladé a Talcahuano y el 14 de septiembre a mediodía se produjo el cambio de mando. En forma simultánea el Capitán de Corbeta don Claudio Aguayo asumió la Segunda Comandancia. En una reunión de oficiales, reprendí su conducta, exigí un drástico cambio de actitud, aún conservo la minuta de la amonestación. Esa misma noche, el destructor se hizo a la mar recalando de madrugada en la isla Mocha con el propósito de requisar armas y munición en poder de particulares, luego se repitió la tarea en Juan Fernández. Para ahorrar combustible en la navegación utilizamos una sola caldera. La comisión terminó al fondear en Quintero en la tercera semana del mes en curso.

Cuando la Escuadra volvió a la normalidad, con el Almirante Horacio Justiniano como Comandante en Jefe, se reasumió el entrenamiento operativo con un crucero de entrenamiento al litoral norte hasta Arica, constituyó una clásica misión de Presencia Naval orientada a los hostiles vecinos del N. Se recuperó el tiempo perdido con frecuentes ejercicios antisubmarinos, tiro de superficie y antiaéreo, lanzamiento de torpedos, encuentros tácticos y otros.

El 24 de enero de 1974, me incorporé al Estado Mayor General de la Armada (EMGA) como Jefe del Departamento de Operaciones (A-3). El Almirante D. José T. Merino era Comandante en Jefe de la Armada y Miembro de la Junta de Gobierno. El Jefe del EMGA era el Contraalmirante D. Carlos Le May y Subjefe el Capitán de Navío D. Maurice Poisson. Los Jefes de Operaciones de las otras instituciones eran Generales, con los cuales establecí una cordial amistad facilitando la coordinación en la elaboración de los planes conjuntos, interinstitucionales o de mayor nivel. Es conveniente recordar la agresividad manifiesta demostrada en esos años por nuestros vecinos del norte, en particular por el General Velasco Alvarado.

Respecto a lo institucional, se planteó la necesidad de rectificar diversas directivas relacionadas principalmente con la conformación del poder naval y su estructura de mando. El Plan Anual de Actividades (PACA) se proyectó para presupuestar todas las órdenes impartidas a objeto de tener un instrumento operativo, logístico y financiero y controlador efectivo del gasto presupuestario. Los planes existentes de adquisición de unidades navales confinaban con la fantasía, en consecuencia, se racionalizaron y priorizaron a la real disponibilidad de fondos. En lo orgánico, se creó el Comando de Submarinos dependiente del Comandante en Jefe, también se estableció el Distrito Naval Norte, en una primera fase subordinado a la Primera Zona para luego transformarlo en mando independiente teniendo en cuenta su relación con el Mando Conjunto Norte. Se activó

el Comando Anfibio (COMANFI) un organismo operativo eventual de carácter estratégico. Ascendí a Capitán de Navío el 1º de enero de 1975. Los oficiales de los Estados Mayores de la Defensa, Ejército, Armada y Fuerza Aérea realizamos diversos viajes de conocimiento y verificación del avance de los planes y alistamiento de las fuerzas a la región norte. Estos resultaron sumamente útiles para el intercambio de ideas y lograr una compenetración de los asuntos conjuntos.

Se me nombró Agregado Naval a la Embajada de Chile en Argentina y concurrente en Uruguay. La recepción del cargo la cumplí en febrero de 1976. El Embajador de Chile en Buenos Aires era el distinguido diplomático D. René Rojas y en Montevideo el Vicealmirante D. Guillermo Barros, ambos estaban secundados por selectos y eficientes funcionarios del Servicio Exterior. A mi arribo, las relaciones entre Argentina y Chile eran fluidas, el mando naval argentino me solicitó una disertación sobre mis experiencias del Pronunciamiento Militar en mi país. La exposición fue acogida con muestras de gran simpatía y comprensión facilitando mi labor futura.

En ese tiempo, Argentina representaba la nación más próspera de Sudamérica, su Producto Interno Bruto per Capita sobrepasaba los US\$5.000 y en la práctica doblaba el magro índice nacional, además disponía de casi el triple de población que la nuestra. La industria de armamentos argentina fabricaba tanques, cañones, aeronaves, unidades navales para equipar sus Fuerzas Armadas sin medir costos. Estas particularidades estimulaban el espíritu hegemónico en ciertos círculos directivos y de opinión trasandinos. El fallecimiento del General Perón provocó un progresivo marasmo y paralización del régimen justicialista, acosado por una vesánica guerrilla marxista "Montoneros". El 26 de marzo se materializó la intervención de las Fuerzas Armadas. La población de la Capital Federal no se inmutó, continuó con sus actividades rutinarias: era al derrumbe de un gobierno ya desahuciado. El diferendo del Beagle se hallaba radicado en una Corte Arbitral con sede en Ginebra bajo la potestad de la Soberana del Reino Unido aliviando las tensiones entre Argentina y Chile hasta hacerlas, en apariencias, desaparecer.

Como evidencia del buen estado de las relaciones con los vecinos trasandinos, la Esmeralda al mando del Capitán de Navío D. John Martin recaló en Visita de Buena Voluntad a Montevideo y Buenos Aires. El Presidente General don Augusto Pinochet utilizó las cubiertas del velero para recibir al Mandatario de Uruguay D. Juan M. Bordaberry. En la Capital Federal, el Comandante en Jefe D. Emilio Massera recibió al Buque Escuela en el muelle y luego subió a bordo. El Almirante Merino, aceptando una invitación oficial, viajó a Buenos Aires; el programa consultó reuniones de trabajo con el Alto Mando Naval, con la Junta de Gobierno, ceremonias protocolares y festejos. Todos estos eventos revistieron un excepcional brillo y tuvieron una amplia difusión en los medios de comunicación social. En este grato período de convivencia hice buenos amigos tanto en la Armada, Ejército, Aeronáutica, en el ámbito civil y entre mis colegas Agregados. La Marina me invitó a conocer las bases aeronavales de Punta del Indio, Mar del Plata, Belgrano y Ushuaia. (El SS Hyatt en su viaje inaugural desde Gran Bretaña arribó a la Base de Submarinos en Mar del Plata). En Belgrano, subí en un helicóptero para abordar el CV 25 de Mayo presenciando operaciones de vuelo de S-2E y T-28 tanto desde el puente de mando como la CIC. Mantuve prolongadas y cordiales conversaciones con los distinguidos Almirantes Juan José Lombardo y Jorge Isaac Anaya, jefes de los Submarinos y Flomar respectivamente.



El clima de armonía se esfumó con inusitada celeridad al conocerse el Laudo Arbitral del Beagle favorable a nuestro país. El dictamen fijó con meridiana claridad que el límite sur entre Argentina y Chile corría por el canal Beagle siguiendo el curso definido por la cartografía emitido por nuestro Instituto Hidrográfico. Pero el Almirante Massera, con el apoyo de exaltados círculos nacionalistas, se negaban a acatar la contundente sentencia arbitral e iniciaron una estrepitosa campaña periodística repitiendo los mismos argumentos estimados como falaces por ilustres jurisconsultos de prestigio mundial.



Este cambio de actitud alteró mis actividades rutinarias. La adquisición de antecedentes sobre el Beagle en el mercado bonaerense se convirtió en prioritaria. (Algunos de gran interés como una reciente Carta Fotogramétrica impresa y emitida por el Instituto Geográfico Militar, donde todas las islas al S. del Beagle figuraban como chilenas). También debía centrarme en la obtención de informaciones sobre los aprestos de las Fuerzas Armadas trasandinas para una eventual agresión. En esta delicada y compleja labor de inteligencia, como Agregado tenía que limitarme a fuentes abiertas; mi tarea se facilitó por la belicosa y bullanguera propaganda sostenida por la prensa escrita, radial y visual. Autoridades militares, navales y aéreas argentinas declaraban a los medios de difusión sobre el alistamiento, preparativos, capacidades y despliegue de las fuerzas bajo su mando. Asimismo en revistas y diarios aparecían artículos sobre adquisición, fabricación o reemplazo de unidades navales, munición y equipamiento especializado como misiles. Mi cargo en Uruguay era muy útil para complementar la recopilación de antecedentes; con el mismo fin se me designó Agregado adjunto en Paraguay, por lo cual tuve que viajar a Asunción. Una visita protocolar al Presidente General Alfredo Stroessmer de 15 minutos se prolongó por una hora. Durante la entrevista, el Presidente me comentó que si La Paz mostraba señales de intervenir, Paraguay tenía intenciones de contenerlo.

La coyuntura provocada por la dictación del Laudo generó numerosas reuniones tanto en Argentina como en Chile entre delegaciones oficiales e informales para solucionar la controversia. La Embajada de Chile en Buenos Aires se hallaba en el medio de este tráfico. Los encuentros entre comisiones pronto se convirtieron en un frustrante diálogo de sordos. Intervinieron los Cancilleres y los Presidentes de ambas naciones sin avanzar en sus resultados. En medio de este frenético proceso Argentina declaró al Laudo "Insanablemente Nulo". En el área en cuestión se reanudaron las provocaciones e incidentes causados por unidades aeronavales argentinas. La tirantez de relaciones se acentuaba sin remedio. En esta dramática circunstancia recibí mi destinación al "Prat". El 15 de febrero de 1978 entregué el cargo a mi sucesor Capitán de Navío don Fernando Camus.

Me presenté al Comandante en Jefe de la Escuadra Contraalmirante don Raúl López el 1º de marzo. Tras un período de ejercicios en la mar en el área de Papudo me posesioné del mando del crucero en el puerto base. La Armada dispuso mantener el más alto grado operativo a sus órganos de maniobra, y una de sus medidas consistió en limitar al 10% los transbordos anuales del personal embarcado. Asimismo procedió a abreviar o suprimir los permisos reglamentarios. Las unidades debían estar listas a zarpar con 24 horas de aviso. La orientación del entrenamiento era materializado preferentemente en la zona austral bajo cualquier condición de tiempo, mar y visibilidad.

La Escuadra zarpó el 26 de marzo a medianoche con destino a Talcahuano; en la base naval se rellenaron las SS.BB, estanques de combustible y se hizo víveres para 60 días. En compañía del Williams, Riveros, Condell, Lynch y Blanco se tomó rumbo S. Se navegaron indistintamente los canales comerciales y reservados. Día y noche se llevaron a cabo ejercicios tácticos, cambios de formación, tiro de superficie y antiaéreo, maniobra de reabastecimiento de combustible y carga liviana, remolque y otros. Al S. del Estrecho de Magallanes las unidades se dispersaron para verificar las bondades de los diversos fondeaderos de guerra. El Prat y las otras unidades se aprovisionaron de combustible de un petrolero dispuesto por la Tercera Zona. El retorno se materializó navegando el track normal y se recaló a Valparaíso el 20 de abril.

A mediados de mayo se comenzó el tradicional crucero al N., el 20 de mayo a las 08.00 horas se rindió honores a la boya "Esmeralda". En Arica se experimentó una fuerte marejada que cortó algunas espías. Para efectos de entrenamiento se escogió el área Puerto Aldea - Tongoy, el adiestramiento finalizó el 8 de junio al amarrar en el molo de abrigo. Con el apoyo de Asmar (V) se repararon algunos defectos de la maquinaria, asimismo se modificó la escotilla del hangar para permitir la operación y estiba de los nuevos helicópteros Allouette SH-9. La preparación de los equipos de puente y CIC se intensificó con la utilización del Centro de Entrenamiento de la Academia de Guerra Naval. En el simulador, la Escuadra desarrolló y perfeccionó las formaciones tácticas para un encuentro con empleo de misiles de superficie y la participación de helicópteros en diversos roles. La Flota se desplazó a Puerto Aldea el 10 de julio a fin de proseguir el entrenamiento y realizar las inspecciones de combate. El Almirante Merino y el General Pinochet se embarcaron en el Prat y en una reunión con las dotaciones en toldilla señalaron el agravamiento de la Crisis del Beagle. Informaron sobre el redespiegue de las Fuerzas Armadas haciendo centro del esfuerzo en el Teatro Austral.

Por compromisos internacionales previamente contraídos, se conformó la Agrupación Unitas compuesta por el Prat, Williams, Riveros, Lynch, Cochrane, Portales, Zenteno y Araucano. Se enfatizaron los ejercicios antisubmarinos y de comunicaciones. Se completaron dos períodos de ejercicios en la mar entre Puerto Aldea y Valparaíso. Unitas XIX principió en Talcahuano el 3 de octubre con la integración de la agrupación estadounidense formada ADG William - Pratt, DD Du Pont, FF Bowen, SSN Scamp y aeronaves P-3. La Operación Unitas concluyó al arribo a Valparaíso el 9 de octubre. En el intertanto el Comandante en Jefe de la Escuadra ascendió a Vicealmirante. Por el agravamiento de la crisis, la Armada dictaminó la Movilización Secreta, el Prat recibió 6 jefes, 8 oficiales y 205 tripulantes todos especialistas quienes completaron la dotación de combate.

La Escuadra zarpó el 22 de octubre a medianoche, la aproximación a Magallanes se materializó por etapas y con difusión pública. Se recaló en Talcahuano, Queilén, San Quintín, Guarello antes de internarse en los canales reservados. A mediados de noviembre las cubiertas de teca se pintaron de gris. Las conversaciones diplomáticas concertaron una reunión de Cancilleres a mediados de diciembre, este supuesto avance en las conversaciones hizo que la Escuadra regresara a su puerto base con escala en Punta Arenas fondeando el 3 de diciembre en Valparaíso.





El crucero y la flota se mantuvieron con el control y armamento antiaéreo parcialmente cubierto. El Capitán de Fragata Jorge Martínez relevó como 2º Comandante del Prat a Sergio O’Ryan. El Almirante López fue citado a Santiago para recibir instrucciones a su regreso levamos anclas a medianoche del 12 de diciembre rumbo al S. Durante el breve tránsito en Talcahuano se reincorporaron dos tripulantes, uno empleando una avioneta y otro un camión, en el transcurso del año no se registraron deserciones. En el tránsito al Teatro de Operaciones se mantuvo 24 nudos y se camufló la superestructura de los buques. Esta última medida, en apariencia trivial en la era electrónica, revistió de un tremendo impacto anímico en las tripulaciones incrementando su entusiasmo y fervor combativo. En los fondeaderos de guerra se rellenó combustible y desembarcaron las embarcaciones menores y todos los elementos superfluos de la habitabilidad de las unidades. ¡Estábamos listos y preparados para el combate!. El crucero Latorre se incorporó a la fuerza aún con obreros del Arsenal (T) a bordo, lo comandaba el Capitán de Navío Sergio Sánchez. Junto con él, éramos 4 compañeros de promoción en la Escuadra: el Jefe del Estado Mayor Capitán de Navío Hernán Rivera, el Comandante del AO “Araucano” Jorge Grez y el suscrito. Con un fuerte temporal, el 19 la Escuadra zarpó al encuentro con el adversario para evitar un desembarco anfibio en el área del Beagle. Los aviones de exploración tenían ploteada a FLOMAR en su aproximación al presunto objetivo. Cuando al amanecer informé por M.C. a la tripulación que en adelante los zafarranchos eran reales, un rugido surgido de los entrepuentes exteriorizó su valor y ansias de lucha. Ante la retromarcha del adversario determinada por la exploración aeromarítima, se regresó a los fondeaderos de guerra; cuando ya se había iniciado el despliegue para un encuentro misilero al sobrepasar el Cabo de Hornos.

A medianoche del 21 de diciembre, con un mal tiempo en intensificación abandonamos los puertos de avanzada navegando los tortuosos canales reservados en plena oscuridad, desembocamos en una mar arbolada en dirección a la zona de conflicto en busca del adversario que retornó al S. La exploración aeromarítima con sus sensores traquearon permanentemente a FLOMAR. Se determinó un nuevo cambio de rumbo de 180º y además se recibió la comunicación sobre la Intervención Papal. Ante esta situación el Almirante López ordenó a la Escuadra regresar a aguas abrigadas y dirigirse a una amplia bahía en espera de instrucciones. La Flota había cumplido la más trascendente misión de una fuerza naval: La Disuasión, hacer dudar al enemigo de la certeza de su victoria y con ello ganar la paz. Como una premonición de promisorios tiempos futuros, la Nochebuena y la Misa de Gallo acaecieron con los buques fondeados en puerto bajo un cielo estrellado. El Prat regresó a Valparaíso el 4 de enero de 1979 poniendo fin a su intervención directa en la crisis. El crucero se mantuvo con dotación reducida en Talcahuano sometido a reparaciones y automantenimiento y listo a ser reactivado. Como comprobación de su alistamiento realizó varios desplazamientos a Valparaíso. Por ejemplo, en septiembre trasladó a la Escuela de Artesanos para sumarse al destacamento naval participante de la Parada en el Parque O’Higgins con motivo de las Glorias del Ejército. El 7 de noviembre hice entrega del mando del Prat.

Asumí la Dirección de la Academia de Guerra Naval el 18 de noviembre de 1979. En ese tiempo, el Estado Mayor de la Armada se desvinculó de la Revista de Marina y remitió su conducción a la Academia. Le ofrecí al Capitán de Navío IM don Claudio Collado, distinguido oficial de amplia cultura, hacerse cargo de la Dirección de la Revista, lo que aceptó. Desde entonces este órgano de difusión institucional ha publicado artículos originales e inéditos enviados por sus autores. Me correspondió dirigir, en compañía de los Directores de las Academias de Guerra del Ejército y Fuerza Aérea, los dos primeros juegos de guerra interacademias llamados conjuntos, desarrollados en Santiago. También formalicé un contrato con la Escuela de Negocios Adolfo Ibáñez para impartir conocimientos de carácter financiero administrativos en el curso regular de Estado Mayor. En otro aspecto se hicieron los preparativos para que las promociones completas realizaran los cursos regulares. El 2 de enero de 1981 recibí los despachos de Contraalmirante y se me designó Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.



En mi paso por la Dirección General tuve que revisar y ejecutar la planificación y modernización del Servicio del Litoral con miras de integrarlo por completo a la Armada, tanto a su personal como sus procedimientos adaptándolo a las nuevas leyes vigentes en el ámbito de su competencia. Participé y dirigí la implementación de las profundas reformas del sector portuario y marítimo, supresión de las matrículas y reserva de carga a fin de hacer competitivo el comercio marítimo de cabotaje y ultramar. Se encargó a ASENNAV la construcción de embarcaciones LPMs, las cuales dieron excelentes resultados y estuvieron largos años prestando servicio en el litoral. Asistí a la XII Asamblea Ordinaria de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental celebrada en Londres para salvaguardar los intereses marítimos nacionales. En una comisión a Río de Janeiro se negoció, con éxito, las compensaciones relativas a los atrasos sufridos en las entregas de las LPC construidas por el Astillero Mc Laren. En noviembre de 1982 viajé a Japón -invitado por el Ministerio de Agricultura, Selvicultura y Pesca-, con el propósito de convenir el desarrollo de la industria pesquera de ambos países y el progresivo reemplazo de las tripulaciones japonesas por nacionales. El 2 de enero de 1983 se me concedió el retiro de la Armada y con ello puse término a la Singladura Naval.



*Fundada el 14 de Octubre de 1911
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*



AGENCIA DE NAVES JORGE CARLE ARIAS E I.R.L
AGENCIA DE EXPORTACION Y CABOTAJE JORGE CARLE Y CIA. LTDA.
AGENCIAS MARITIMAS AGENTAL LTDA.
AGENCIA NAVIERA MIGUEL BASCUÑAN PAVEZ S. A.
B & M AGENCIA MARITIMA S. A.
IAN TAYLOR CHILE S. A.
MARPORT LTDA.
MARITIMA VALPARAISO CHILE S. A. MARVAL
RAMSER VICTORIA ZAMORANO E HIJOS LTDA.
SIERRA Y MONTES S.A.
SERVICIOS DE AGENCIAS MARITIMAS LTDA. SAGEMAR
SOCIEDAD MARITIMA Y COMERCIAL LTDA. SOMARCO
TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A.
TRANSANDES INTERNATIONAL CARGO LTDA.
TRANSITMAR JULIO RAMOS E HIJOS LTDA.

**ASONAVE Y LAS EMPRESAS ASOCIADAS
AL SERVICIO DE LA LIBRECOMPETENCIA**

**ASOCIACION NACIONAL DE AGENTES DE NAVES DE CHILE
ASONAVE A.G.**

FONOS: 32-2219511 - 32-2256644

asonave@tie.cl / www.asonave.cl

UNA ODISEA DE 70 AÑOS: LA SINGLADURA MARÍTIMA

Eri Solís Oyarzún

Contraalmirante

Past President Liga Marítima de Chile



Mis actividades, en el denominado “Sector Pasivo” de la Armada, las llevé a cabo principalmente en la Academia de Guerra Naval (ACANAV) y en la Liga Marítima de Chile (LIGAMAR). En ambas instituciones desarrollé labores relacionadas con el mar, en una el énfasis era lo naval y en la otra lo marítimo.

Previas consultas con el Estado Mayor General de la Armada y la Dirección de la Academia de Guerra Naval (ACANAV), se me contrató como profesor de Estrategia General y Marítima desde el 1º de julio de 1983. Como texto de consulta de la cátedra existía “La Estrategia Naval” del Capitán de Navío D. Santiago Díaz Buzeta impreso en 1970 pero redactado alrededor de 1950, su contenido se encontraba mayormente obsoleto en la parte marítima. Conservaba mis apuntes tomados en clases de Estrategia, los cuales me fueron muy útiles para impartir la asignatura. Escribí detallados borradores utilizando la espléndida Biblioteca de la Academia sobre los temas a tratar en sus aspectos históricos. El Capitán Hinrichsen, se ofreció pasar a máquina los mencionados borradores, cuyos contenidos corregidos y transcritos a “Dito” se distribuían a los alumnos. Así nació el “Manual de Estrategia” en su primera versión. El Manual, revisado gentilmente por el Vicealmirante D. Horacio Justiniano, se reimprimió en 2 tomos en 1997 y 2004.

El Tomo I del Manual de Estrategia se refirió a dos temas: La Guerra y la Estrategia. En la Guerra, fenómeno político total como enfatizó el general Beaufré, se incluyó: Aspectos Socio-políticos; Definiciones de reputados autores; Métodos de Concepción, Preparación y Conducción, Las Relaciones Internacionales y una Evaluación general sobre la materia. En Estrategia se analizó: Definiciones, Límites, Pensamientos de reconocidos tratadistas, Niveles de Aplicación, Escenario de la Guerra, Hechos Guerreros, Principios de la Guerra, Procedimientos Estratégicos, Actitudes Estratégicas, Objetivos y La Guerra de Objetivo Limitado. El Tomo II se dedicó al “Conflicto en el Mar”, se dividió en 3 Tratados. El Primero se refirió a Conceptos Básicos tales como: Poderío Marítimo, Estrategia Marítima, Control del Mar, Operaciones Navales y Ofensiva y Defensiva en el Mar. El Tratado II sobre la Teoría de las Operaciones Navales se incluyó: La Conquista del Control del Mar, La Disputa del Control del Mar, El Ejercicio del Control del Mar y Operaciones de Proyección y la Defensa del Litoral. En el Tratado III dedicado a la Teoría Aplicada se evaluó: Áreas de Misión de la Armada y la Maniobra Estratégica.

En Octubre de 1999 la Dirección de la Academia me otorgó el título de “Magíster en Ciencias Navales y Marítimas”. En marzo de 2002 fui designado “Primer Decano de la Academia de Guerra Naval”. A mediados del 2003 se me concedió el retiro como profesor, pero proseguí impartiendo conferencias ad honorem en materias tales como: El Derecho Internacional y la Fuerza, Relaciones entre la Política y la Estrategia, Objetivo Político de los conflictos, Estrategia Marítima e los conflictos modernos, Evolución del Pensamiento Estratégico de la Armada y el Azar y la Guerra y otros similares. Además, participé como invitado en ciclos de conferencias de la Academia de Guerra Naval de Ecuador.



Los jefes alumnos del Curso Regular de Estado Mayor destacaban por su interés profesional, la mayoría intelectualmente brillantes y aptos para ejercer el alto mando de la Institución. Respecto a mis actividades en la Liga Marítima de Chile, mi primer contacto con ella tuvo efecto durante una visita a Buenos Aires realizada por su Presidente Vicealmirante D. Alejandro Navarrete invitado por su par argentino en 1976; en mi calidad de Agregado Naval me correspondió participar en algunas actividades programadas en la capital federal. Ya en Valparaíso, como Director del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), ingresé a la corporación como socio activo el 27 de marzo de 1981 con el número de registro 3812; en diciembre de 1983, se me eligió como miembro del Directorio. A principios de 1984, en sesión de Directorio se me nominó Presidente de LIGAMAR, lo que se convirtió en rutina los siguientes 30 años.

Hasta los inicios de la década de los 90 la tuición sobre los Intereses Marítimos recaía en la Armada en su papel de integrante del Gobierno Militar. En consecuencia, la labor de LIGAMAR se limitaba a una discreta colaboración de apoyo a las diversas organizaciones empresariales, gremiales, sociales y académicas dedicadas al quehacer en el mar. Posteriormente las actividades de promoción se hicieron más visibles y concretas por medio de seminarios, conferencias, publicaciones y otras vinculadas con situaciones específicas o problemas latentes. Asimismo, se prosiguió ejecutando los exitosos eventos tradicionales como “El Concurso de Pintura Infantil” en el muelle Prat al iniciarse el Mes del Mar y el “Curso de Acercamiento al Mar” para alumnos de enseñanza media. Integrantes de dos de estos cursos, al término de las actividades docentes, cumplieron un viaje de instrucción a Chonchi a la escuela de la fundación “Almirante Carlos Condell”. También se prosiguió confiriendo la “Medalla al Valor” a civiles por actos heroicos de salvamento de vidas humanas en el mar. Asimismo, la corporación otorgó anualmente la Medalla al Mérito de Plata Oxidada u otra de sus distinciones, a las autoridades públicas, armador, portuario, pesquero, constructor naval o académico por su aporte sustantivo al desarrollo de los intereses marítimos nacionales; la concesión de la distinción la determinaba un jurado compuesto por los Presidentes o representantes de LIGAMAR, DIRECTEMAR, ANA y Cámara Marítima.

La Presidencia de LIGAMAR me facilitó el acceso a los medios de difusión, en particular a “El Mercurio de Valparaíso” y eventualmente al de la capital. En el primero, por algunos años, redacté el Comentario Internacional de la página editorial, además me publicaron numerosos artículos sobre temas políticos, estratégicos, económicos y sociales muchos de ellos relacionados con el mar. En el homenaje a las Glorias Navales, que contaba generalmente con la presencia del Comandante en Jefe institucional; mis discursos se enfocaron en realzar la heroica figura de Arturo

Prat, la trascendencia de su sacrificio y el de la dotación de la Esmeralda, los efectos morales y materiales de las acciones navales de Iquique y Punta Gruesa en el desenlace de la guerra, lo cual era una verificación concreta e irrefutable del carácter virtualmente insular del país. Síntesis de mis palabras quedaron registradas en diarios y revistas locales. Asimismo, he sido colaborador de nuestra “Revista de Marina”, “Mar” de LIGAMAR y “Proa” de la Real Liga Naval Española.

A continuación, para efectos de ordenamiento y mejor entendimiento registré, en orden cronológico, las tareas y acciones más relevantes que me correspondió cumplir durante las tres décadas a cargo de LIGAMAR.

En Julio de 1984 se dispuso la creación de un comité supervisor encargado de la correcta redacción y presentación de los artículos a incluir en la revista “Mar”; además, como política, se resolvió que las colaboraciones debían ser originales e inéditas. Se instituyó el Ancla de Plata y el respectivo diploma como distinción para el voluntario del Bote Salvavidas más destacado por su labor profesional. En el transcurso de las celebraciones de los 70 años de existencia de la Liga Marítima se instauró el “Clásico Liga Marítima de Chile” en el Valparaíso Sporting Club. Participó en el Seminario “Problemas Límites” desarrollado por la Universidad Católica de Valparaíso. Se sostuvo una reunión con la Presidencia del Colegio de Periodistas local para tratar sobre la difusión de las labores de la corporación. En noviembre, concurrió a la V Asamblea de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales (FIDALMAR) en Valencia, España; expuso sobre “El Ministerio del Mar”. (Posteriormente este proyecto, auspiciado por la Armada, fue evaluado por una comisión de destacados navieros, economistas, académicos y expertos; que lo desecharon por impracticable). Durante el desarrollo de la Convención se presentó un representante de Bolivia con un escrito sobre los supuestos derechos de su país sobre el mar; mis enérgicas protestas sobre la insólita e inconsulta participación tuvieron como resultado el pronto retiro de la sala de sesiones del delegado altiplánico.

En el transcurso de 1985, se satisfizo la necesidad de contar con una embarcación para instrucción de boga y vela. En noviembre los Astilleros y Maestranzas de la Armada de Valparaíso entregó un bote de doble bancada fabricado en resina poliéster reforzado con fibra de vidrio por un costo de 3 millones de pesos; la empresa Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas donó un anclote con cadena, luces de bengala, compás de bote, cinco salvavidas y una funda de lona para la protección del bote. La Escuela Naval facilitó un espacio en su Casa de Botes para vararlo en invierno. En la sede de LIGAMAR se efectuó en septiembre un ciclo de conferencias sobre los Intereses Marítimos, las materias expuestas fueron: “Recursos Mineros de Fondo Oceánico del Mar de Chile”; “Actividades Pesqueras en Chile”, “El Pacífico en Prospectiva” y “Transporte Marítimo”. Este año se suspendió el Concurso de Pintura Infantil debido a los daños sufridos por el muelle Prat por causa del terremoto que en marzo afectó a la zona central del país.

En 1986, colaboró con la difusión del proyecto de reconstrucción de la Cruz del Cabo Froward impulsada por el socio CA D. Roberto Benavente. Se organizaron en el año 3 ciclos de conferencias; en relación a lo marítimo se refirieron a “Valparaíso, Capital de Intereses Marítimos”, “El Transporte Marítimo” y “Chile Futuro”. Con la Universidad de Playa Ancha se llevó a cabo



la “Segunda Jornada de Estudios sobre la Cuenca del Pacífico”, me correspondió hablar sobre su evolución histórica hasta los inicios del siglo XX incluyendo la guerra “Ruso-Japonesa”.

En 1987 se aseguró por primera vez el edificio de LIGAMAR contra incendios manteniendo vigente esta precaución desde entonces. En octubre asistió a la VI Asamblea de FIDALMAR reunida en Cádiz, España, donde presentó el trabajo “Cuenca del Pacífico el año 2000”. Participó como Socio Fundador en la creación de la Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos.

En 1988 concurrió a la VII Asamblea de FIDALMAR llevada a cabo en Mar del Plata, Argentina y expuso el trabajo “La Liga Marítima de Chile”.

La afluencia de niños con sus acompañantes en el 10º Concurso de Pintura Infantil en mayo de 1989 fue tan extraordinaria que, con la autorización de la Administración del Puerto, se ocupó el Espigón para acomodar a los entusiastas competidores. (Se estimó entre 4 a 5 mil los concurrentes al evento). Asistió a la VIII Asamblea de FIDALMAR celebrada en Washington D.C. Estados Unidos de N.A. donde me referí a “Importancia Geopolítica de Chile”.

A LIGAMAR le correspondió organizar la IX Asamblea de FIDALMAR en 1990. Las reuniones del congreso se desarrollaron en Viña del Mar y contó con la asistencia de delegaciones de Argentina, Brasil, Colombia, España, Perú y China (Taiwan) y observadores de Alemania, Ecuador, Guatemala, Italia, Holanda y Reino Unido. Se expuso un extenso ciclo de interesantes conferencias de temas marítimos. En junio, la institución ingresó a la Corporación Cultural de la V Región.

Se adquirió un departamento para renta en el oficio Mar del Sur en enero de 1991. En conjunto con la fundación “Almirante Carlos Condell” se ejecutó el “Primer Encuentro Nacional de Educación Pesquera” en julio, con el propósito de evaluar y mejorar el sistema educacional nacional relativo a esta actividad. Se autorizó un aporte monetario anual al “Hogar de Niños Arturo Prat” destinado a financiar 5 becas para estudiar en algún plantel de la fundación “Almirante Carlos Condell”. El 9 de septiembre se vendió el terreno perteneciente a LIGAMAR en caleta Higerillas a “United Management Ltd.” Con esos recursos se compró el 4º piso del edificio Cámara de Comercio de Valparaíso de nueve oficinas destinadas a arrendamiento en marzo de 1992. Participó en la X Asamblea de FIDALMAR en Cádiz, España, en junio. En octubre, colaboró en la organización del Seminario “A los Cinco Siglos del Descubrimiento de América” y debió pronunciar el discurso inaugural. En diciembre, representé a LIGAMAR en la “Inauguración del Monumento del Cabo de Hornos” organizado por la Armada y los CAPHORNIERS Chile; la poetiza Sara Vial le entregó un manuscrito de su poema alusivo al Cabo de Hornos a LIGAMAR.

En 1993 LIGAMAR apoyó con \$500.000 el proyecto de la fundación “Almirante Carlos Condell” orientado a formar Brigadas de Mar en colegios de la Región. En conjunto con el Club Naval desarrolló la jornada literaria “Presencia del Mar en la Literatura Chilena” en el mes de las “Glorias Navales”. En julio se instauró la entrega de la Medalla de Plata Oxidada al Mérito, con su respectivo diploma, para galardonar al empresario del sector marítimo más destacado del año. Concurrió a Panamá para asistir a la XI Asamblea de FIDALMAR, el tema cardinal radicó en el



proyecto de ampliación del canal a ejecutar bajo la responsabilidad de la República de Panamá. En noviembre se desarrolló el “Primer Encuentro sobre el Comercio Exterior Vía Marítima” en la CEPAL, Santiago; el discurso inaugural lo pronunció el Ministro de Transporte D. Ricardo Lagos.

El octogésimo aniversario de LIGAMAR en 1994 se destacó por las múltiples actividades desarrolladas por la institución. En colaboración con la Armada, la Municipalidad de Valparaíso, la Cámara de Comercio Detallista y la de Turismo se organizó el concurso “Vitrinas del Mes del Mar” con premios a la mejor adornada con motivos y objetos marinos. Junto con la Escuela de Ingeniería de Transporte de la Universidad Católica de Valparaíso (UCV) se llevó a cabo el foro “Valparaíso Futuro” en el centro de evento de la casa de estudios en el mes de junio. En coordinación con el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada se concretó el seminario “Cabotaje en Chile” en agosto. En la XII Asamblea de FIDALMAR en Buenos Aires expuso el trabajo “Puertos del Centro de Chile en Beneficio del Cono Sur”.

En un evento programado en marzo de 1995 se presentó la “Guía del Yatista” obra escrita por el CA D. Alberto Mantellero O. para asistir a los navegantes deportistas aventurarse por las tortuosas aguas de los canales australes chilenos. En el transcurso del homenaje rendido a la Armada por las “Glorias Navales” donó a LIGAMAR 20 cartas escritas por el Almirante D. Juan José Latorre al Comandante D. Francisco Vidal Gormaz. En esa oportunidad, el Comandante en Jefe de la Armada propuso la realización de un concurso nacional sobre la vida de Latorre en conjunto con Ligamar con atractivos premios en efectivo. En julio, se materializó una mesa redonda sobre el Comercio Exterior, la cual concluyó con una “Propuesta para la modernización de la normativa tributaria” elevando el documento al Ministro de Hacienda. El Subsecretario de la cartera respondió acogiendo algunos de los planteamientos y anexó un informe del Servicio de Impuestos Internos atinente a la materia. En el mismo mes se repitió el foro “Valparaíso Futuro” a fin de verificar y corregir lo programado y proyectado en el evento anterior. Además se efectuó “El Segundo Encuentro sobre el Comercio Exterior Vía Marítima” en la CEPAL; en esta ocasión el enfoque se centró en la incidencia de los puertos en el proceso de intercambio. Viajó a Taiwán a fin de participar en la XII Asamblea de FIDALMAR a cumplir en Taipei en octubre, presentó el tema siempre actual “La Cuenca del Pacífico”.

Con la Escuela de Ingeniería de Transporte de la UCV se formó una mesa redonda para tratar el “Uso del Borde Costero de Valparaíso” a mediados de 1996. En una solemne ceremonia realizada en junio, la Armada y LIGAMAR entregaron los premios ofrecidos por la biografía del Almirante Latorre a los autores seleccionados por el jurado designado para tal efecto. LIGAMAR y el Yatch Club de Chile (Recreo) acordaron efectuar anualmente la regata “Liga Marítima de Chile” en octubre con el propósito de dar realce a la conmemoración del aniversario de su fundación. Concurrió a Río de Janeiro para incorporarse a la XIV Asamblea de FIDALMAR. En el Club Naval presentó el texto “Curso Capitán de Yate de Alta Mar” escrito por el socio José Guzmán Faren en diciembre.

Participó en entrevistas programadas por el canal de televisión U.C.V. con motivo de la celebración del “Mes del Mar” de 1997. En el tradicional almuerzo ofrecido por LIGAMAR en homenaje a la Armada, a causa del éxito del reciente concurso sobre Latorre, se resolvió hacer



otro similar pero referido al Almirante Galvarino Riveros Cárdenas. El “Tercer Encuentro de Comercio Exterior Vía Marítima” se llevó a efecto en octubre en la CEPAL, el propósito central del congreso consistió en la evaluación de los efectos de las alianzas de los megacarriers en los servicios de transporte del comercio exterior nacional, los puertos y la marina comercial local. En el mismo mes, LIGAMAR asociado con la Corporación de Arte, Cultura y Turismo de Valparaíso inauguraron una exposición de “Marinas” del pintor D. Gabriel Escalante en el Hall de acceso del Congreso Nacional de Valparaíso. Concurrió a las Palmas de Gran Canaria (España) con el fin de asistir a la XV Asamblea de FIDALMAR y exponer “El Poderío Marítimo”.



En el Mes del Mar de 1998, se resolvió con la Armada efectuar un Tercer Concurso Literario, en esta ocasión una biografía del Almirante Lord Thomas A. Cochrane. La corporación instituyó una “Mesa Tributaria del Sector Marítimo portuario” en julio. En septiembre en el Club Naval, desarrolló el simposio “Puertos de Valparaíso y San Antonio”; las administraciones respectivas presentaron los planes maestros de ambos terminales concordantes con la reciente normativa modernizadora del sector portuario estatal.

La Armada y LIGAMAR concedieron los premios comprometidos en el concurso sobre el Almirante Cochrane en mayo de 1999. LIGAMAR inauguró su sitio web www.ligamar.cl el 25 de agosto de 1999. Se efectuó el primer paseo en lancha por la bahía de Valparaíso para niños de los hogares “Arturo Prat” y “Padre Pienovi” organizado por la institución en noviembre. FIDALMAR me nominó Vicepresidente de la Federación y la Real Liga Naval de España me incorporó a sus filas como socio honorario.

Ya iniciado el nuevo milenio en una sesión almuerzo, el socio D. Juan L. Eberhard propuso constituir un monumento a “La Mujer del Hombre de Mar” e instalarlo en un lugar relevante de Valparaíso. La brillante moción se acogió con entusiasta unanimidad. Para tener certeza de llevar a buen puerto la idea, se resolvió mantenerla bajo control de LIGAMAR tanto su conducción como ejecución hasta su finiquito. Se elaboraron las bases del concurso público para seleccionar la mejor y más bella maqueta, con premios de US\$5.000, 3.000 y 1.500 para los primeros lugares. Se designó un jurado de 14 personalidades responsables de elegir la maqueta más representativa de la maravillosa y sacrificada compañera del profesional del mar. Con el patrocinio de la Armada e Ilustre Municipalidad de Valparaíso se invitó a los escultores del país a participar en el certamen.

En el curso del mes del mar del 2001 se reunió el jurado con el fin de discernir la obra ganadora del concurso “La Mujer del Hombre de Mar”. El proyecto agraciado con el primer lugar representaba a una esbelta joven erguida oteando el horizonte con sus cabellos y larga falda ondeando al viento, mientras su grácil brazo en alto sugería la despedida o bienvenida del amado incesante peregrino. La autora, doña Ani Venturini M. era una prestigiosa escultora porteña con múltiples distinciones recibidas y obras realizadas. A la Dirección de la Liga le restaban dos tareas: reunir los fondos para financiar el monumento y ubicar un digno emplazamiento previa venia de las autoridades atinentes. Ambos cometidos consumieron más de una década de ingentes diligencias para su satisfacción. En julio, gracias a gestiones realizadas por la institución, se incorporó a FIDALMAR la Navy League de Nueva Zelandia. Es agraciado con el título “Colaborador del Año” por la Revista de Marina.

Se recopilaron los trabajos expuestos por los representantes de la Liga en las Asambleas de FIDALMAR desde 1978 para publicarlos en agosto del 2002. En ese mismo mes se aportó \$500.000 como contribución a un concurso de investigación histórica a cargo del Centro de Cultura Naval y Marítima. Se inauguró la exposición de óleos “Oscar Ferrari, marino y pintor” en el Congreso Nacional en octubre.

En el año 2003, patrocinó y realizó la presentación de dos ilustrativas obras de carácter histórico: “El Albatros Dorado” escrito por el Vicealmirante D. Francisco Martínez V. y “Huáscar, las Cartas Perdidas” firmado por el Capitán de Navío D. Rodrigo Corvalán C. Asimismo organizó y dirigió el encuentro literario “Las Letra en el Mar de Chile”.

En el transcurso del nonagésimo año de existencia de LIGAMAR, 2004, las preocupaciones se encauzaron primordialmente en la preparación y ejecución de la XX Asamblea de FIDALMAR a celebrar en Viña del Mar durante octubre. Asistieron delegaciones de Argentina, Brasil, Curaçao (Países Bajos), España, Estados Unidos, Perú y República Dominicana. El tema central del ciclo de conferencias fue: “El Océano Pacífico del siglo XXI”. En una aeronave del Ejército, la comitiva se trasladó a Talcahuano a fin de visitar las instalaciones de los Astilleros y Maestranzas de la Armada en dicha localidad. Asimismo, se lanzaron dos libros sobre asuntos del mar: “La Tormenta Esperada” del Vicealmirante D. Francisco Martínez V. y “De Cachucho a Navío” del Capitán de Navío D. Sixto Bórquez B. La Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos “CAPHORNIERS-CHILE” lo designa Cofrade Activo Honorario.

En la Asamblea General de Socios Anual celebrada en abril de 2005, se acogió la proposición relativa a instituir una distinción destinada a reconocer e incentivar la investigación científica e histórica nacional en aspectos marítimos. El galardón debía ser otorgado al profesional de ciencias exactas o sociales con aportes sustantivos en el campo de su competencia. Se patrocinó la presentación de “Páginas del Mar II” escrito por el Capitán de Navío D. Hugo Alsina C. Se realizó el seminario “El Cabotaje en Chile” en septiembre para proponer medidas para convertir a la nave comercial en un real competidor del oneroso transporte camionero. A fin de difundir y dar permanencia a la materia tratada se dispuso editar un folleto con las intervenciones de los conferencistas en seminarios y encuentros organizados por LIGAMAR. Se llevó a efecto una exposición de grabados del Dibujante e Historiador D. Vicente Mesina en el Hall del Congreso Nacional en octubre. Con la intención de recordar el bicentenario del natalicio del insigne Vicealmirante británico Robert Fitz Roy, LIGAMAR, en conjunto con la Universidad de Magallanes, patrocinó la instalación de una placa de mármol conmemorativa en Wulaia.

En una ceremonia en el Club Naval en el “Mes del Mar” del 2006 se presentó el libro “Metodología y Oceanografía para Navegantes Deportivos” escrito por la Sra. Patricia Escalona F. Realizó en julio un seminario “Presente y Futuro de la Pesca en Chile”, con la impresión del respectivo folleto de las intervenciones de los expositores; se hizo énfasis en las posibilidades de la acuicultura y de la investigación científica orientada a fijar parámetros para la explotación sustentable de los recursos. Asistió a la XXI Asamblea de FIDALMAR en República Dominicana. La Academia de Historia Naval y Marítima de Chile lo designó “Miembro de Número”.



A la institución le cupo el honor de recibir en su sede la visita del Embajador de Italia Excmo. D. Paolo Casardi y el Agregado Cultural D. Enzo Coniglio en mayo de 2007. Se concretó el seminario “Turismo Marítimo” en agosto; el turismo de cruceros despertó gran interés entre los afectados a fin de facilitar su expansión con estructuras aún deficientes. Se trasladó a Valencia, España, para asistir a la XXII Asamblea de FIDALMAR, expuso “El Calentamiento Global” tema de interés permanente aún cuando no comprendido a cabalidad.

Repitió el “Concurso de Vitrinas Valparaíso” destinado a destacar “El Mes del Mar” del 2008. El seminario “Valparaíso: vórtice de la indefinición” se formalizó en septiembre, se debatieron las alternativas ofrecidas al puerto - para algunos de carácter excluyente y no complementarias - tales como: ciudad turística, centro universitario y terminal marítimo comercial. Concurrió a Río de Janeiro a fin de asistir a la XXIII Asamblea de FIDALMAR.



En una entrevista por la televisión local en el Mes del Mar de 2009, difundió el quehacer de LIGAMAR respecto al evidente destino marítimo de Chile. El seminario “Necesidad de una Política Nacional de Transporte Marítimo” se llevó a efecto en septiembre, su propósito era acoger los planteamientos de los sectores interesados en la búsqueda de consensos para formular una política de transporte por mar encauzada a estimular el comercio interno e internacional. Asistió a la XXIV Asamblea de FIDALMAR en Lima, cuya Asociación Nacional Pro Marina del Perú cumplió un siglo de vida. Colaboró con la Dirección de Fronteras y Límites aportándole antecedentes para la defensa de los intereses nacionales en el diferendo marítimo con Perú. Se formó una comisión encargada de la recolección de fondos y la construcción del “Monumento a la Mujer del Hombre de Mar” encabezado por D. Patricio Reynolds.

Brindó la recepción a los Comandantes de los veleros participantes en la “Regata Bicentenario Velas Sudamérica 2010” en el Club de Yates de Recreo en abril del 2010. Se le entregó en una ceremonia a bordo, un presente recordatorio de LIGAMAR al Buque Escuela “Libertad” de Argentina. La prestigiosa y original Hermandad de la Costa Nao Valparaíso lo nombró Hermano Honorario. Se trasladó a Buenos Aires para asistir a la XXV Asamblea de FIDALMAR. Presentó la disertación sobre “Terremoto y Maremoto en Chile. 27 de febrero de 2010”. Elaboró un documento para Comandancia en Jefe de la Armada respecto a una Política Nacional sobre los Intereses Marítimos.

Durante el homenaje a la Armada por las Glorias Navales en mayo de 2011, se destacó al socio Capitán de Navío D. Roberto Kelly por su contribución a la apertura del comercio de ultramar durante su desempeño en tareas de gobierno en el quinquenio 1975-1980, su obra ha sido el pilar fundamental de nuestro progreso y bienestar actual; se le otorgó el Ancla de Plata. Se donó el Pabellón Nacional - de Ceremonias - junto con otras 4 banderas de uso cotidiano al museo Corbeta Esmeralda inaugurado el 20 de mayo en Iquique; durante la ceremonia se izó en el mesana el mencionado Pabellón. (En este evento tuvo una lucida participación nuestro Director D. Santiago Lorca).

Se celebró el seminario “Cluster del Mar de Chile”, el objeto consistía en evaluar la factibilidad de formar en Chile estos conglomerados de empresas productivas y servicios con objetivos concurrentes en busca de una mayor eficiencia. En septiembre, se trasladó a Cascais,

Portugal, a fin de asistir a la XXVI Asamblea General de FIDALMAR; desempeñó el cargo de Presidente (S) por ausencia del titular.

En octubre del 2012, LIGAMAR con el concurso del Club de Leones de Olmué organizaron para niños de una escuela de la Cuesta La Dormida un paseo en lancha por las aguas del puerto de Valparaíso, visitas al Museo Marítimo Nacional y al monumento de los Héroes de Iquique; el grupo escolar estaba a cargo de la Sra. María Teresa Cajales de Valdovino. En el mismo mes se presentó el libro “Recuerdos de mi Bitácora” del Contraalmirante y socio de la Liga D. Carlos Chubretovich A. La Ilustre Municipalidad de Valparaíso le concedió el diploma y medalla de “Ciudadano Ilustre”.

Concurrió a la XXVII Asamblea de FIDALMAR efectuada en Willemstad, Curaçao, en mayo del 2013, ejerció como Presidente (S) en ausencia del titular. En esta ocasión se modificaron los Estatutos de FIDALMAR, estableciendo la rotación de la Presidencia de la Federación en orden alfabético de los países miembros cada dos años. También se dispuso la creación de la página web internacional de FIDALMAR en concordancia con lo expuesto por el Director Ejecutivo de LIGAMAR en su conferencia a la Asamblea. En octubre inauguró una serie de programas de televisión denominados “A Toda Costa”, “Chile Potencia Oceánica” y “Valparaíso Capital Marítima” del portal de televisión Empresa Océano dirigido por el socio de LIGAMAR periodista D. Atilio Macchiavello Cárdenas.

A los Comandantes de los Buques Escuelas competidores de la regata “Velas Latinoamérica 2014” se les ofreció el almuerzo de bienvenida a Valparaíso. Colaboró en la presentación del libro “Crónicas Acerca del Mar” escrito por el socio D. Jorge Schaerer C. en el Club Naval. El Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Armada CALEUCHE lo nombró Cadete Honorario en mayo de 2014. En agosto, se llevó a cabo un encuentro informativo sobre los Intereses Marítimos a un grupo de docentes de la V Región. En el intertanto el proyecto del Monumento “A la Mujer del Hombre de Mar” había cobrado vida propia a causa de la diligencia desplegada por la Comisión creada por ese efecto en 2009. En relación al problema “fondos”, la postulación a la ley de donaciones con fines culturales fue aceptada después de los trámites de rigor. Encabezando los aportes destacaron la familia de D. Beltrán Urenda Z., la familia de D. Ian Taylor M., la Sociedad Nacional de Pesca y Directores de la Liga. La escultura hecha en piedra verde agua, esculpida a mano y de una altura total de 6 metros avanzaba con normalidad debido al tesón e inspiración de la artista Sra. Venturini. Respecto a la ubicación y emplazamiento de la obra fue necesario lograr la aprobación del Consejo Municipal de Valparaíso y el Consejo de Monumentos Nacionales. El Alcalde D. Jorge Castro M. desde los inicios del proyecto le entregó un incondicional y entusiasta apoyo que se transmitió a las autoridades y funcionarios municipales involucrados en su concreción. Respecto al emplazamiento de la obra, la “Historia de LIGAMAR” de D. Germán Bravo expresó: “Uno a uno y por distintos motivos se fueron desechando estos posibles emplazamientos hasta que, en una reunión con la directora de Desarrollo de Gestión Patrimonial de la municipalidad de Valparaíso, señora Paulina Kaplan Depolo, y la directora de la Dirección de Obras, señora Adriana Germain Peirano, se propuso instalar el monumento en la Plaza Forum, en el sector Yolanda de la Avenida España. El lugar no sólo cumplía con todos los requisitos exigidos en las bases, sino que permitía un amplio





lucimiento del monumento, tendría fácil acceso y podría ser apreciado tanto desde el mar como desde el metrotren y desde los vehículos que circulan diariamente por la avenida España, y también desde las casas, edificios y cerros aledaños. Ello llevó a aceptar, de inmediato, el ofrecimiento... “El diseño y construcción de la plaza ceremonial fue obra del arquitecto don Guillermo Frías Brown. En octubre, arribaron a Viña del Mar las delegaciones de Argentina, Brasil, Colombia, Curaçao, Cuba, España, Perú y República Dominicana para concurrir a la XXVIII Asamblea de FIDALMAR. El programa de actividades, sesiones y conferencias transcurrieron con fluidez. Otra vez deseo citar a D. Germán Bravo “Finalmente, el día jueves 16 de octubre de 2014, año en que la Liga Marítima de Chile cumplía cien años de existencia, y con la presencia de representantes de la comunidad de Valparaíso, de la Armada Nacional, de la Escuela de Tripulantes y de los delegados asistentes a la XXVIII Asamblea General de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales - FIDALMAR - e innumerables autoridades nacionales, el Presidente de la Liga Marítima de Chile, Contraalmirante Eri Solís Oyarzún, hizo entrega a la ciudad de Valparaíso, representada por su alcalde, señor Jorge Castro Muñoz, del Monumento a la Mujer del Hombre de Mar.

En una solemne sesión hizo entrega de la Presidencia de LIGAMAR, previo acuerdo del Directorio, al Almirante D. Miguel Ángel Vergara Villalobos (Ex Comandante en Jefe de la Armada) el 28 de noviembre de 2014. Con este acto puso fin formal una prolongada singladura marítima de una odisea de 7 décadas. LIGAMAR me otorgó, como generoso recuerdo de despedida, la expresiva “Ancla de Oro” y un hermoso óleo de Eduardo Henríquez.

Como epílogo, deseo exponer unas breves reflexiones. Quien abraza la vida en el mar emprende una maravillosa e interminable Odisea; los horizontes marítimos carecen de término y están en constante renovación con apasionantes promesas, pero también guardan sorpresas y variadas amenazas. El mar exige a los nautas una acendrada vocación a fin de llevara cabo prolongadas travesías -sacrificadas ausencias-, junto con una constante preparación orientada a enfrentar nuevos desafíos y ganar la irremplazable experiencia marinera. Por último, la generosa asistencia de la Divina Providencia concurre para superar con éxito los borrascosos temporales y azarosos eventos cruciales que acaecen frecuentemente en el devenir de las travesías oceánicas.

Chile constituye un aislado, accidentado, estrecho y largo archipiélago virtual sito en el extremo austral del hemisferio oceánico ausente de enormes masas terrestres e inmensas poblaciones. Sus fronteras están en los puertos de ultramar, donde los buques cargan y descargan su tráfico comercial chileno. En este intercambio de productos a precios competitivos radica el progreso y bienestar de los chilenos, la globalización representa la única y gran oportunidad de desarrollo armónico e integral. El hombre de mar construye, desde siempre, el destino marítimo nacional señalado por su conformación y ubicación geográfica privilegiada.



VARADA DEL PESQUERO CIENTÍFICO SOVIÉTICO “EKLIPTIKA”

Hellmuth Sievers Czischke, M.Sc.

Oceanógrafo

Socio de la Liga Marítima de Chile



La Radioestación Marítima de Playa Ancha informó el 22 de agosto de 1973, a la Gobernación Marítima de Valparaíso, que a las 01:55 horas se había varado en los roqueríos al pié del faro Curaumilla el SRTM Ekliptika, buque de investigación pesquera perteneciente al Ministerio de Pesca de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (U.R.S.S), y que estaría haciendo agua.

De inmediato se tomaron las acciones correspondientes para ir en rescate de la nave siniestrada, participando en estas la MN Chiloé II y el RAM Ultramar II. No se produjeron víctimas y toda la tripulación fue rescatada llegando a Valparaíso a bordo del remolcador de Ultramar a las 08:30 horas.

El SRTM Ekliptika era uno más de los diversos buques pesqueros y de investigación oceanográfica que la U.R.S.S había estado enviando a Chile, desde principios de la década de 1970, para realizar estas actividades en aguas nacionales en conjunto con el Instituto de Fomento Pesquero (IFOP).

El programa de trabajo del Ekliptika contemplaba ocho cruceros de investigación entre Arica y cabo de Hornos entre marzo de 1973 y febrero de 1974. Estos constituían principalmente en la realización de pescas exploratorias y experimentales de anchoveta, agujilla, jurel, merluza de cola, sardinas, langostinos y calamares tanto en aguas abiertas como en las interiores de la zona austral (canales y fiordos).

Adicionalmente a la dotación normal de 25 tripulantes del buque, Kenrich y Cía. Ltda. agente de la nave en Chile, había solicitado la autorización para el embarque de técnicos pesqueros y un intérprete. A su vez la Armada (Servicio Hidrográfico y Oceanográfico, SHOA) designaba observadores.

Al zarpe del Ekliptika desde Valparaíso el 21 de agosto alrededor de las 22:00 horas, para realizar pesca experimental entre Constitución y Los Vilos, se encontraban a bordo el técnico pesquero Sr. Randolpho E. Sanhueza Waed del IFOP, el teniente 2º Sr. Sergio Echeverría Villarroel del SHOA, y el traductor Sr. Samuel Nowogradzki Sattler.

Entre el Capitán Vladimir Afinogenov y Sanhueza se fijó el track nocturno destinado a detectar acústicamente la distribución y densidad de los cardúmenes de merluza entre Con Con y San Antonio, marcando en la carta de navegación la ruta a seguir. Primeramente se navegaría al Norte hasta la cuadra de Con Con para caer al Oeste hasta el veril de 1.000m y enseguida poner proa hacia Laguna Verde, para desde allí volver a caer hacia el Oeste, reubicar los 1.000m de profundidad, y continuar hasta el cañón de San Antonio.

Las condiciones meteorológicas eran de buen tiempo, buena visibilidad, casi despejado, viento sur fuerza 1, mar rizada y una temperatura de 8°C. En resumen excelentes condiciones para realizar el trabajo programado. ¿Entonces qué fue lo que ocurrió para que el Ekliptika se varara a los pies del faro Curaumilla y se hundiera con pérdida total?



Al iniciar la navegación se pusieron en funcionamiento radar, radiogoniómetro ecosonda y poco después el sonar de pesca. A su vez, el girocompás estaba en buenas condiciones y el compás magnético debidamente compensado.

El capitán subió al puente alrededor de las 01:00 horas para verificar y comprobar la navegación tanto por la carta, los instrumentos y visual distinguiendo, según él, el faro Curaumilla. Sus instrucciones al oficial de guardia Piloto 2º Sr. Vladimir Puzynya, antes de retirarse a su camarote, fueron que tuviera mucho cuidado y que no se acercara a la costa a profundidades menores de 120m, a pesar que Sanhueza había indicado que éstas fueran de 50m.

Una vez alcanzado el veril de 1.000m a la cuadra de Con Con, el buque cayó al 158º verdadero para navegar en dirección a Laguna Verde, conforme al track fijado.

Durante este tramo el Piloto Puzynya, además de la navegación instrumental, observaba continuamente el horizonte con larga vista para ubicar los faros Punta Ángeles y Curaumilla.

Según Puzynya en ningún momento vio el faro Punta Ángeles, que debería haber estado por babor, y sólo distinguió uno por estribor, que resultó ser Curaumilla. Esta declaración llama la atención ya que en el informe sobre el funcionamiento del faro Punta Ángeles, esa noche del 22 de agosto, se indicó que lo hacía en forma normal.

Como sea el hecho es que el Ekliptika varó a las 01:55 horas en Laguna Verde, prácticamente a los pies del faro Curaumilla.

El fuerte golpe en el casco seguido por tres o cuatro más con estremecimientos de la estructura del buque y una escora de unos 15º a babor, que inicialmente el piloto atribuyó a una posible colisión con una embarcación pesquera, despertó a toda la tripulación. Al son de la alarma dada por medio de parlantes y timbres se dirigieron a cubrir sus puestos.

El capitán, que llegó rápidamente al puente ya que sólo se había recostado, ordenó tocar la alarma y comunicarse con los buques más cercanos solicitando ayuda.

Tanto Sanhueza como el Teniente Echeverría subieron al puente, donde reinaba gran confusión, para que el piloto de guardia les señalara la última posición controlada lo que al fin se logró al llegar el intérprete Sr. Nowogradzki. Respecto al faro que estaba a la vista se les dijo que era el de Punta Ángeles, información que usó Sanhueza para comunicarse por V.H.F. con Valparaíso (radio Playa Ancha), aproximadamente 8 minutos después del accidente.

Desde la sala de máquinas se informó que la cuadrilla de emergencia había intentado tapar la avería mediante palletes de colisión, pero no lo lograron pues se lo impedían las rocas que habían perforado el casco y que la sala se estaba inundando con gran rapidez. Calculaban que en unos quince minutos lo estaría totalmente, y que pronto se quedarían sin electricidad.

El capitán dispuso parar los motores y máquinas y que el personal evacuara la sala y subiera a cubierta. Además ordenó que se arriaran los botes salvavidas y se mantuvieran al costado.

La marejada que azotaba al buque fue cambiando su posición virando la popa por la banda de estribor en dirección a la costa, golpeándose el casco cada vez con más fuerza contra las rocas.

El capitán, considerando que la nave estaba perdida y ya con una escora de unos 25°, ordenó su abandono alrededor de las tres de la mañana, embarcándose todo el personal y pasajeros en los dos botes disponibles, siendo rescatados por la MN Chiloé II y el RAM Ultramar II.

El fiscal Capitán de Fragata Sr. Leopoldo Fischer Ramírez, en la conclusión del sumario estimó que las causas del siniestro se debieron a que el Piloto 2° Vladimir Puzynya navegó solamente por estima, despreocupándose totalmente de controlar la nave; que ignoraba su posición al momento de la varada, al dar como lugar el accidente Punta Ángeles ya que no hizo caso, en momentos que se encontraba en la sala de cartas, a la advertencia del timonel Sr. Vladimir Antonov sobre la proximidad de un faro (Curaumilla).

REFERENCIA:

DIRECTEMAR. (1973). Investigación Sumaria Administrativa: Varada del Pesquero Científico Ruso Eklíptika hecho ocurrido el día 22 de agosto de 1973: 76 pp.



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*





DESARROLLO PARA Valparaíso

COMPETITIVIDAD PARA CHILE

Con la construcción de un nuevo frente de atraque, el proyecto TCVAl duplicará la capacidad de transferencia del puerto de Valparaíso y también podrá recibir naves portacontenedores de última generación.



TCVAL es el primer terminal portuario a nivel nacional en conseguir un Sistema de Gestión Integrado certificado por las normas ISO 9001 (Calidad), ISO 14001 (Medioambiente) y OHSAS 18001 (Seguridad y Salud Ocupacional) en un mismo proceso de certificación.

CONOCE MÁS DE NOSOTROS EN WWW.TCVAl.CL

#MasPuertoMasValparaiso

DISCURSO POR LAS GLORIAS NAVALES

04 mayo 2017
Club Naval de Valparaíso



39

1.- Mundo en crisis

El mundo atraviesa por circunstancias complejas y no se divisa una solución en el corto plazo. Pareciera que el cambio climático ha contaminado también al medioambiente político; tanto es así, que nos ha deparado sorpresas en Europa, en EE. UU., en varios países sudamericanos y, por supuesto, también en Chile.

Quizás estamos atravesando por un período de cambios profundos en la manera en que nos hemos organizado políticamente. Al igual como el siglo XIX marcó el fin de la monarquía como sistema de gobierno, no sería de extrañar que se esté gestando una nueva forma que venga a reemplazar al sistema democrático, como hasta ahora lo hemos conocido. Este proceso, no estará exento de crisis de valores, de pérdida de referentes y de un cierto pesimismo respecto del futuro. Todo esto ya se percibe en el ambiente.

La buena noticia es que la historia muestra que en los momentos de crisis es cuando emergen los grandes hombres. Así, Platón y Aristóteles surgen durante el período en que Grecia estaba ya en declinación. Y los más formidables santos de la Iglesia católica como San Ignacio de Loyola, Santa Teresa de Ávila y San Juan de la Cruz, aparecieron en períodos de notable decadencia de la Iglesia.

2.- Situación sociopolítica del siglo XIX

De igual modo el Comandante Arturo Prat Chacón es una figura señera en el complejo período que vivió nuestro país durante la segunda mitad del siglo XIX. A modo de referencia, mencionaremos lo que podrían haber sido los titulares en los diarios de la época, durante los 31 años de vida de Arturo Prat:

- Mark lanza el Manifiesto Comunista.
- Fin de las monarquías en los países europeos.
- Darwin publica “El origen de las especies”
- Primeros buques de propulsión a vapor

- Guerra de Secesión en EE. UU.
- Unificación de Alemania
- Guerra franco-prusiana.
- Unificación de Italia

En Chile los hitos que contextualizaron la vida de Prat fueron los siguientes:

- Pugnas y descalificaciones entre liberales y conservadores.
- Guerra contra España. Experiencias del joven Guardiamarina Prat en la captura de la Covadonga. Bombardeo de Valparaíso por las fuerzas españolas.
- Grave crisis económica; no hay fondos para reparar, ni menos para adquirir nuevos buques.
- Avanzan las reformas constitucionales para reducir las atribuciones del presidente, en beneficio del parlamento.

A estas noticias habría que añadir que en 1878, Chile enfrentaba una crítica situación con Argentina, por la soberanía en la Patagonia; muchos estimaban que la guerra era inminente. En noviembre de ese mismo año, Prat es enviado en misión especial a Uruguay para recabar antecedentes sobre el alistamiento bélico de nuestro vecino.

Sin embargo, sorpresivamente el eje de nuestras preocupaciones se trasladó hacia el Norte, ante las complicadas relaciones con Bolivia. La crisis escaló rápidamente, desembocando en la ocupación de Antofagasta el 14 de febrero de 1879, lo que gatillaría el inicio de la Guerra del Pacífico.

Prat, poco después de regresar de su comisión en Uruguay y Argentina, fue designado como Secretario del Ministro en Campaña, Rafael Sotomayor. En tal cargo le correspondió, el 05 de abril, notificar personalmente a las autoridades peruanas sobre el bloqueo del puerto de Iquique.

En mayo, ya como comandante de la Corbeta Esmeralda, Arturo Prat asumió la responsabilidad de continuar el bloqueo de ese puerto, mientras el grueso de la Escuadra chilena zarpaba rumbo al Callao, para desafiar a la flota peruana. Lo que sigue es el camino a la gloria de él y de toda la tripulación de su buque, aquel 21 de mayo de 1879, que cambió definitivamente el curso de la guerra.

3.- Ejemplo de Prat

Esta apretada síntesis de las circunstancias que rodearon la vida de Arturo Prat Chacón, nos hace pensar que para cualquier chileno de aquel entonces, sin la perspectiva que otorga la historia, la segunda mitad del siglo XIX debe haberle parecido sumamente compleja y cambiante. Prat que, además de marino era un humanista reflexivo y estudioso, no puede sino haber tenido serias aprensiones por la situación del país y del mundo. Tenía sobrados motivos para tener una visión pesimista del sistema político y social de la época, incluso para ser crítico de la misma marina a la que tanto quería.



Sin embargo, supo sobreponerse al ambiente adverso que le correspondió vivir, gracias a una fortaleza interior notable, que no se explica sino por su profunda fe en Dios y su elevado concepto del cumplimiento del deber. Así, fue capaz de ofrendar su vida por la Patria, manteniendo en alto el inmaculado honor de la Armada y dando ejemplo de un liderazgo moral que tan urgentemente necesitamos en el Chile de hoy.

En efecto, las virtudes que desde siempre adornaron a Prat, lo transforman en un auténtico líder, que siempre mostró coherencia y unidad de vida como padre y esposo, como marino, como ciudadano y como hombre consecuente con su fe. Tal vez lo que más ha contribuido al desprestigio de la política, en Chile y en el mundo, sea la entronización de un liderazgo cortoplacista que ha olvidado la coherencia entre el decir y el hacer, empleando consignas para alcanzar el poder y actuando según el flujo y reflujo de las corrientes de opinión. Hoy nadie se atreve a enseñar el valor del sacrificio, de la valentía y del honor.

En medio de la desorientación del Chile de fines del siglo XIX, la muerte heroica de Prat marcó un hito, que fue gravitante en nuestra victoria en la Guerra de Pacífico. El pueblo encontró en Prat un auténtico líder al cual imitar, puesto que más allá de las palabras supo demostrar en los hechos que es posible ser consecuente con los propios ideales de vida hasta las últimas consecuencias. No sería inoficioso que nuevamente volviéramos la mirada al Comandante Arturo Prat Chacón, en busca de un referente que nos muestre el camino.



4.- Agradecimientos finales

No podría finalizar estas palabras sin agradecer a todos los parlamentarios que con su voto contribuyeron a que el 21 de mayo, día de las Glorias Navales, se independizara de la Cuenta Anual del Presidente de la República, en el Congreso Nacional. En particular, quisiera destacar la gestión del Senador Francisco Chahuán y del Diputado Osvaldo Urrutia, que hoy nos acompañan. Esta decisión contribuirá a evitar que una situación política, que lamentablemente genera desórdenes, contamine un homenaje que simboliza la unidad de todos los chilenos, en torno a una de las epopeyas más gloriosas de nuestra historia. Esperamos que este 21 de mayo, en Valparaíso, vuelva ser la fiesta patriótica y familiar que era antaño.



42

Por último, quisiera recordar que la Marina de Chile, a la que hoy rendimos homenaje, está marcada por la impronta de Prat. Esto no nos hace mejores que otros, pero sí nos impone metas más altas y mayores responsabilidades como marinos y ciudadanos, conscientes del legado que llevamos sobre nuestros hombros.

Estimado Almirante Larrañaga, creo que puede sentirse satisfecho por su gestión en estos cuatro años al mando de la Marina, pues ha sabido navegar por mares escabrosos, manteniendo firme la caña e incólume el prestigio de la Armada. En este día en que anticipadamente conmemoramos las Glorias Navales, la Liga Marítima le brinda a la gloriosa Armada de Chile, a su alto mando y a todas sus tripulaciones un ¡Bravo Zulu!

He dicho

Valparaíso, 04 de mayo de 2017

Miguel A. Vergara Villalobos
Presidente Liga Marítima de Chile



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cent Años Creando Conciencia Marítima*

DÍA DE LA FAMILIA NAVAL

Monumento a la Mujer del Hombre de Mar, 5 mayo 2017



1.- Breve historia del monumento

La Liga Marítima de Chile se siente estrechamente ligada a este monumento, que simboliza a la mujer del hombre de mar. Hubo varias iniciativas para construir esta obra, que por distintos motivos no prosperaron. Finalmente, el año 1999, la Liga Marítima acogió la idea de uno de sus socios, para impulsar la creación de un monumento en honor a la sacrificada mujer de todo marino, que muchas veces debe enfrentar sola los problemas familiares y asumir los roles de padre y madre.

Con el patrocinio de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso y de la Armada de Chile, la Liga Marítima abrió un concurso nacional para el diseño de un monumento representativo de la mujer del hombre de mar. El único requisito fue encuadrarse en un determinado presupuesto, y que los materiales por emplear aseguraran una durabilidad por al menos 30 años.

En mayo del 2001 un jurado compuesto por destacas personalidades de la región, seleccionó el proyecto de la escultora chilena Sra. Ana Venturini, que es el que hoy contemplamos. Después de variados problemas que fue necesario sortear, por fin, este monumento fue inaugurado el 16 de octubre del 2014, fecha en que coincidentemente la Liga Marítima cumplía 100 años ininterrumpidos de vida.

Al año siguiente, el 25 de mayo del 2015, en una ceremonia cívico-militar, la plazoleta en que está emplazado el monumento fue formalmente bautizada por el Alcalde de Valparaíso de la época, con el nombre de “Carmela Carvajal de Prat”, en homenaje a quien fuera la esposa de nuestro máximo héroe naval, el Comandante Arturo Prat Chacón.

2.- Proyección del Monumento

Pensamos que el esfuerzo que significó construir este monumento, y el privilegiado lugar en que se encuentra emplazado, no se condice con el uso ciudadano que se le ha dado. Ameritaría, por ejemplo, armar un relato e incluirlo como parte del circuito turístico de la ciudad.

Como un primer paso por visibilizar esta simbólica obra, la Armada de Chile representada por la Primera Zona Naval, en conjunto con la Liga Marítima, han querido realizar aquí, la tradicional ceremonia con la que la Marina conmemora el día de “La familia Naval”.

3. Carmela Carvajal

Pese a que la vida en común del matrimonio Prat-Carvajal duró escasos siete años, fueron suficientes para mostrarnos el profundo amor y el respeto mutuo que se profesaban, según lo avalan las cartas que intercambiaron entre ellos. Leerlas verdaderamente emociona y explica por qué la Armada de Chile determinó que fueran un ejemplo al que debería aspirar la familia naval. Por eso, cada 5 de mayo, día del matrimonio de Carmela Carvajal con Arturo Prat, la Marina hace un alto para reflexionar acerca de la familia.

Carmela Carvajal de Prat ejemplifica la vida de muchas esposas de marinos. Desde ya, debió enfrentar sola la enfermedad y la muerte de su primera hija, Carmela de la Concepción, porque su esposo se encontraba navegando en el Norte del país. El nacimiento de su tercer hijo y único varón, Arturo, también lo dio a luz sin la presencia de su marido, pues Arturo Prat se encontraba en comisión del servicio en Uruguay y Argentina. Estas vicisitudes reflejan bien las situaciones críticas que la mujer del marino debe afrontar sin el apoyo de su marido.

Así, este lugar doblemente simbólico, al pie del “Monumento a la mujer del hombre de mar” y en la Plazoleta “Carmela Carvajal de Prat”, nos parece propicio para reflexionar acerca de la familia naval.



4.- La familia Naval

La familia es el núcleo básico de la sociedad, puesto que un hogar bien constituido contribuye a la felicidad de sus miembros, y eso se proyecta a toda la vida comunitaria. La familia es quizás el único lugar en que la persona es amada simplemente por lo que es, y no por lo que tiene, ni por lo que puede producir. Los padres aman a sus hijos, simplemente porque son sus hijos, independientemente de las sus virtudes y defectos que puedan tener; y sin pedir nada a cambio.

Si bien la meta de todo padre es la felicidad de sus hijos, esto no se logra mediante regalías, ni dándoles el gusto en todo, sino principalmente educándolos. La familia es la primera escuela de virtudes; allí se les enseña a los hijos a compartir, a tolerar, a superar los fracasos, a vencerse a sí mismo en pos de un objetivo superior. Es el lugar donde se forjan los hábitos de disciplina, de estudio, de amor a la Patria y de amor a Dios. Estos valores cívicos, éticos y religiosos que se forjan al interior de la familia, se dan con mayor fluidez en los matrimonios bien constituidos.

Sin duda la mayoría de los marinos que se casa lo hace con la intención de que sea para toda la vida. Pero hay situaciones que pueden llevar a una ruptura, que siempre será dolorosa para los padres y, sobre todo, para los hijos a los que se está educando. Por lo mismo, la separación debería ser un recurso extremo. Desgraciadamente, el individualismo y el hedonismo imperante llevan a que muchos jóvenes no estén dispuestos a ninguna cuota de sacrificio en bien del matrimonio. Sin más deciden que la familia interfiere su crecimiento personal y su derecho a rehacer su vida.

La Marina, sin discriminar a quienes por distintos motivos han fracasado en su matrimonio, aspira que a sus miembros conformen familias bien constituidas, con un padre y una madre formalmente casados, y con sentido de eternidad y de fidelidad. Sabemos que esto no es fácil en el mundo actual; por eso, en este día en que conmemoramos el ejemplar matrimonio Prat-Carvajal, le pedimos a Dios que nos ayude a que nuestras familias sean ejemplo de amor, de armonía y de paz, de modo de mostrarles a otras familias de Chile, que el amor familiar aún es posible.

He dicho

Valparaíso, 5 de mayo de 2017

Miguel A. Vergara Villalobos
Presidente Liga Marítima de Chile



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*





Desde 1965 Empresas Taylor contribuyendo al desarrollo económico de la V región y el país.



46



Agencia

Atendemos y solucionamos las necesidades de nuestros clientes a través de 3 importantes divisiones de negocios.

- Agenciamiento Portuario
- Estiba y Op. Logísticas
- Service Center
- Freight Contracting
- Servicios a la Nave
- Cartas Náuticas



Logística

- Flete Marítimo
- Transporte Terrestre
- Carga Aérea
- Depósitos y Almacenaje
- Corretaje Marítimo



Flota

- Lanchas
- Remolcadores



Blanco 937, Piso 6 • Valparaíso, Chile • Tel.: 32 236 1000

www.empresastaylor.com

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LIGAS Y ASOCIACIONES MARÍTIMAS Y NAVALES – FIDALMAR

Enrique Trucco Delépine

Asesor FIDALMAR, Liga Marítima de Chile



HISTORIA

La Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR tuvo su origen en el Primer Congreso Internacional del Mar, organizado por la Liga Naval Española celebrado en Barcelona entre el 4 y el 7 de Noviembre de 1976.

El autor de esta iniciativa fue el almirante español, don Ignacio Martel Viniegra quién, dos años antes, siendo Presidente de la Liga Naval Española, cuando participaba en el International Sea Power Symposium celebrado en Newport; Estados Unidos, donde se reunieron aproximadamente noventa almirantes de distintas marinas del mundo, propuso asociar a aquellas instituciones que, en sus respectivos países, perseguían objetivos similares, en defensa de los intereses marítimos nacionales.



Él creía que podría ser muy provechoso que dichas instituciones se relacionaran entre sí para intercambiar experiencias, crear lazos de solidaridad y promocionar la conciencia marítima a nivel internacional, amén de muchos otros objetivos. Su idea original era que esa organización hermanara, principalmente, a corporaciones de habla castellana.

Con este propósito, ya en 1975, el Almirante Martel había tomado contacto con diversas organizaciones marítimas existentes en el mundo, iniciando un intenso y fecundo intercambio epistolar para explorar la factibilidad de hacer realidad esta iniciativa, la que fue acogida con singular entusiasmo.

El objetivo primordial de ese Primer Congreso Internacional del Mar fue explorar la posibilidad de formar una federación mundial de ligas navales, siempre y cuando las corporaciones asistentes tuvieran interés en federarse, lo cual fue aprobado por unanimidad.

Esta nueva asociación se denominó originalmente “Federación Mundial de Ligas Marítimas y Navales”; sería una organización de carácter privado, independiente y apolítica, no adscrita a ningún organismo o institución.

Un año después, entre el 19 de Noviembre de 1977, se celebró en Madrid, España, la Asamblea Constituyente de esta novel federación.

Participaron en esta asamblea, delegaciones de Ligas Marítimas y Navales y de otras asociaciones marítimas de los siguientes países: Argentina, Australia, Canadá, Chile, España, Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Irlanda, Italia, República Dominicana, Sudáfrica y Turquía.



Asistieron en calidad de observadores, delegados de: Alemania, Bélgica, Bolivia, Bulgaria, Colombia, Egipto, Gran Bretaña, Holanda, Panamá, Perú, Portugal, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas – U.R.S.S. y Venezuela. También concurrieron representantes de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental - OCMI, de la Federación Internacional de Motonáutica y de diversas embajadas acreditadas ante el gobierno español.

En esa oportunidad, se establecieron los fines y misiones principales de la Federación, a saber:

- Crear y mantener vínculos de solidaridad entre los pueblos para la defensa del Patrimonio Marítimo de la Humanidad,
- Promocionar una conciencia marítima entre todos los hombres, a través de las distintas Ligas Marítimas y Navales y organizaciones afines federadas de todos los países y,
- Contribuir permanentemente al acercamiento y entendimiento internacional, en lo concerniente a los intereses marítimos comunes, reconociendo así la importancia que el MAR tiene en la vida de los pueblos.

Además, fue elegido como Presidente de la Federación, el Almirante, Sr. Ignacio Martel Viniegra, Presidente de la Liga Naval Española e impulsor de la iniciativa para crear la Federación.

Asimismo, fueron elegidos tres Vicepresidentes: el Vicealmirante Sr. Alejandro Navarrete Torres, Presidente de la Liga Marítima de Chile; Mr. Vicent T. Hirsch, Presidente de la Navy League of The United States of America y M. Yves Sire, Secretario General de la Ligue Maritime de France et D'Outre-Mer. También fueron propuestos como Secretario General, el Sr. Tomás Ordóñez Mateo, Vicepresidente de la Liga Naval Española y como Tesorero, don Francisco Javier de Górgolas y Martín.

También fueron elegidos los integrantes de la Junta de Gobierno de la Federación, se aprobaron los Estatutos debatidos en sesiones de trabajo anteriores y se resolvió establecer como sede permanente de la Federación, el domicilio de la Liga Naval Española, sito calle Mayor 16, Madrid, España.

Se acordó celebrar anualmente, una Asamblea General Ordinaria que, por norma de sus Estatutos, sería el órgano supremo de la Federación.

Por último, se decidió efectuar la Primera Asamblea General Ordinaria en Buenos Aires, Argentina. Ésta se llevó a cabo en Diciembre de 1978, coincidiendo con el Segundo Congreso del Mar y la Exposición Internacional - EXPOMAR 78, ambos eventos organizados por Argentina.

En esa oportunidad, se acordó brindar los servicios de la Federación a la Organización de las Naciones Unidas - ONU, como organización colaboradora consultiva no gubernamental, en temas relacionados con el Mar y su entorno. Asimismo, se resolvió recomendar a la ONU, la promoción del interés por el Mar entre los jóvenes del mundo y, por último, se dispuso tomar contacto con aquellos países con litoral que carecen de ligas marítimas o navales, invitándolos a crear organizaciones de esta naturaleza para el desarrollo y defensa de los intereses marítimos nacionales.

En Abril de 1980 se celebró la Segunda Asamblea General Ordinaria en Washington D.C. U.S.A. En esa oportunidad, la Liga Naval Argentina propuso la creación de una subsección en Argentina; ello, con el propósito de que estas asambleas se celebren alternativamente en España y, al año siguiente en dicho país, lo que fue aprobado por unanimidad. También se aprobó el nombre de la organización: Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, su sigla: FIDALMAR, su logotipo y el diseño de metopas, diplomas y placas. Además, se acordó impulsar la creación del cargo Director de Juventudes en todas las asociaciones federadas, la edición de una revista institucional y la redacción de un reglamento de honores y condecoraciones. Asimismo, se propuso crear un carnet internacional y un uniforme para los miembros juveniles de la Federación y el fomento de intercambio juvenil entre instituciones marítimas federadas.

Durante la Tercera Asamblea General Ordinaria de FIDALMAR celebrada en Enero de 1982 en Barcelona, España, se incorporó a la Federación la Liga Marítima de México.

En Mayo de 1983, coincidiendo con la celebración del 50° aniversario de la Liga Naval Argentina y el III° Congreso Internacional del Mar, se efectuó la Cuarta Asamblea Internacional de la Federación en Buenos Aires. En esa convención, se debatió en detalle el proyecto de modificación a los Estatutos, siendo aprobado de manera unánime. En atención a que España, ya había constituido una Comisión Real para conmemorar el V° Centenario del Descubrimiento de América en 1992 y que la Liga Naval Española ya estaba trabajando en ello, se propuso y fue aceptado que los integrantes de la Federación quedaran facultados para colaborar desde sus países en esta tarea.

Al año siguiente, la Quinta Asamblea General se realizó en Valencia, España, donde se presentó un proyecto de Reglamento con base en los Estatutos aprobados en la asamblea anterior.



En Marzo de 1986, coincidiendo con el IV° Congreso Internacional del Mar, organizado por el Gobierno y la Marina del Perú, se celebró en Lima, la Sexta Asamblea Internacional de FIDALMAR, donde se hizo énfasis en la necesidad de afiliar instituciones de otros países y difundir a través de la prensa la labor desarrollada por la Federación.

Durante el desarrollo de la Séptima Asamblea General Ordinaria realizada en Cádiz, España, en Octubre de 1987, se nombró Subsede de la zona anglo parlante de la Federación, a Estados Unidos. En esa oportunidad se integró a FIDALMAR, la Liga Marítima de Uruguay.



La única Asamblea Regional Americana que se ha realizado, se llevó a cabo en Mar del Plata, Argentina, en Diciembre de 1988. En ella participaron solamente Argentina, Chile y Uruguay. Como observador participó la Association of Maritimes Affairs de Taiwan, siendo representadas las ligas marítimas y navales de República Dominicana y Estados Unidos. En esa reunión, se propuso que, ante las dificultades prácticas para mantener una fluida comunicación entre las ligas, los agregados navales de los países miembros de la Federación, acreditados en otros países que cuenten con una liga o asociación, podrían actuar como enlace entre las respectivas entidades.

En Mayo de 1989, se lleva a efecto en Washington D.C., la Octava Asamblea General Ordinaria de FIDALMAR. Durante su desarrollo, asumió la Presidencia de FIDALMAR, en reemplazo del Almirante, don Ignacio Martel, don Ramiro Pérez-Maura, Duque de Maura. Se aceptó la incorporación de Sud África y se propuso reconocer a su Alteza Real don Juan de Borbón, Conde de Barcelona y a Vitar Alsar como “Hombres de Mar”. También se aprobó la designación de Uruguay para la Secretaría del área de América y de la República China para el área de Asia.

En Octubre de 1990, se realizó en Viña del Mar, Chile, la Novena Asamblea General Ordinaria de FIDALMAR, oportunidad en que se establecieron dos categorías de cuotas a pagar por los organismos afiliados: Una de U.S \$ 1.000 y otra de U.S. \$500. Asimismo, se rechazó la solicitud de incorporación de la Liga Naval Andaluza por su carácter local.

En Octubre de 1991, se llevó a cabo la única Asamblea Extraordinaria de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR. Ésta se realizó en la sede de la Real Liga Naval Española, en Madrid y fue convocada para modificar algunos artículos de sus Estatutos. Se acordó que España, sin perder su categoría de sede administrativa, pase a ser subsede, para que otros miembros de la Federación puedan asumir la Presidencia; también se aprobó la inclusión en los Estatutos del monto de las cuotas a pagar; se limitó a cuatro días la duración de las asambleas y, los vocales se redujeron de diez a seis.

Coincidiendo con las celebraciones y actos a desarrollar para conmemorar el V° Centenario del Descubrimiento de América, la Décima Asamblea Internacional de FIDALMAR se llevó a cabo en el puerto de Santa María de Cádiz, España, entre el 8 y 12 de Junio de 1992. En esa ocasión, se aprobaron las modificaciones a los Estatutos.

La Décimo Primera Asamblea General Ordinaria de la Federación se realizó en ciudad de Panamá, entre el 30 de Septiembre y el 3 de Octubre de 1993, oportunidad en que fue elegido como Presidente de FIDALMAR, el Presidente de la Real Liga Naval Española, don Carlos Barreda Aldamiz-Echevarría.

La siguiente asamblea se llevó a cabo en Buenos Aires, entre el 8 y el 10 de Noviembre de 1994. En esa convención se acuerda instituir el “Día Mundial de la Conciencia Marítima” eligiéndose como fecha el 19 de Noviembre de cada año, conmemorando así el día en que se convocó la Asamblea Constituyente de FIDALMAR.

En ella asumió como Secretario General, el Capitán de Navío, Infante de Marina, don Jesús Peiro Artal tras el fallecimiento del Secretario anterior, Sr. Górgolas.

La Décimo Tercera Asamblea General Ordinaria se hizo en Taipei-Taiwán, República China, entre el 6 y el 10 de Octubre de 1995. Esta convención fue organizada por la Association of Maritime Affairs Republic of China. Ahí se aprobó el Reglamento de Medallas y se presentaron modelos de placas y medallas con las cuales distinguir a personalidades destacadas del mundo marítimo. También se acordó limitar el número de asambleístas por país a un máximo de 30 personas.

La Décimo Cuarta Asamblea Internacional de FIDALMAR se realizó en Río de Janeiro, Brasil, entre el 4 y el 11 de Noviembre de 1996. En esa ocasión, fue elegido como Presidente de FIDALMAR, el empresario naviero y Presidente de la Real Liga Naval Española, don José María Dutilh Giménez. Asumió la Vicepresidencia de la Federación y la Presidencia de la Subsele sudamericana, el Presidente de la Liga Marítima de Chile, Contraalmirante, don Eri Solís Oyarzún. También se aprobó la incorporación de la Institución Cultural Marítima Mexicana y la Navy League of the United States of America resolvió desafiarse.

Entre el 18 y el 25 de Octubre de 1997, se organizó la Décimo Quinta Asamblea General Ordinaria en las Palmas de Gran Canaria, España.

El 14 de Octubre de 1998, la Asociación de Marineros Profesionales de Colombia – ASOMAR, solicita a FIDALMAR su afiliación, aceptándose su ingreso en la Asamblea siguiente.

La Décimo Sexta Asamblea Internacional se realizó entre el 11 y el 15 de Abril de 1999, en Santo Domingo, República Dominicana. Ahí fue presentada la condecoración de FIDALMAR, Gran Cruz de Mérito Marítimo Internacional “Maximo Oceanorum Orbis Merite” destinada a distinguir a personalidades que destaquen por su solidaridad marítima en defensa de los océanos, en el fomento de las actividades encaminadas a crear y desarrollar una conciencia marítima universal y, especialmente, a las que promueven estudios en favor de la prevención de catástrofes propiciadas por el hombre en los ámbitos marítimos.



La Décimo Séptima Asamblea General Ordinaria de la Federación se llevó a cabo en Río de Janeiro, Brasil, entre el 30 de Mayo y 5 de Abril de 2000. Ese año, la Navy League of the United States decidió reincorporarse a FIDALMAR.

Al año siguiente, entre el 4 y el 11 de Noviembre, la Liga Naval Argentina organizó la Asamblea General en Buenos Aires, efectuándose una visita a Mar del Plata.

El 18 de Enero de 2002, la Liga Naval Uruguayaya renunció a FIDALMAR. El 30 de Mayo de ese mismo año, fallece el ex presidente y fundador de FIDALMAR, Almirante, don Ignacio Martel Viniegra.



52

El 2 de Enero del año 2003, la Navy League of New Zealand a través de su Presidente, Mr. John Pallot solicita su incorporación a FIDALMAR.

Entre el 10 y el 16 de Mayo de 2003, se efectuó la Décimo Novena Asamblea de FIDALMAR, en Belém do Pará, Brasil, convención que fue organizada por la Confraria dos Velhos Marinheiros de Brasil.

La Vigésima Asamblea Internacional se llevó a cabo entre el 4 y el 8 de Octubre de 2004, en Viña del Mar y Valparaíso, reunión que fue organizada por la Liga Marítima de Chile. En esa oportunidad, asumió como Presidente de FIDALMAR, don José Antonio Fernández Palacios. Las delegaciones efectuaron una visita a la Base Naval de Talcahuano.

Entre el 9 y el 12 de Octubre de 2006, se efectuó la Vigésima Primera Asamblea en Santo Domingo, República Dominicana y, entre el 8 y el 13 de Octubre de 2007, se realizó la Vigésima Segunda Asamblea en Valencia, España.

El 7 de Octubre del año 2010 fallece el Presidente de la Federación, don José Antonio Fernández, asumiendo dicho cargo, el connotado educador español, don Felipe Segovia Olmo. Dos años después, asume la Presidencia de la Federación, el licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, don Juan Díaz Cano.

Con el propósito de darle mayor flexibilidad a la gestión, durante la XXVIIª asamblea realizada en 2013 en Curazao, se resolvió incorporar el cargo de Presidente Pro Tempore, el cual tendrá una duración de dos años y sería ocupado por el Presidente de la Liga o Asociación de cada país, siguiendo un orden alfabético por país (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, etc.).

En esa ocasión, asumió como primer Presidente Pro Tempore de FIDALMAR, el Prefecto General (RE), Sr. Pedro Alberto Cuesta, Presidente de la Liga Naval Argentina. Durante esa cita, se decidió abrir un sitio web corporativo en INTERNET. Ello, con el objeto de dar a conocer los fines que persigue la Federación, las actividades que desarrolla y divulgar las ponencias presentadas en su seno. Esta tarea fue asumida con gran eficacia por la Liga Naval Argentina.

En Octubre de 2015, durante la realización de la XXVIIIª Asamblea Internacional efectuada en Río de Janeiro asume como Secretario General, el Doctor en Medicina, don Justo Blasco Sasera en reemplazo de don Jesús Peiro Artal, quien se desempeñó en el cargo los últimos veinte años.

Desde esa fecha y, prácticamente todos los años, FIDALMAR continúa celebrando su Asamblea General Ordinaria Internacional. Estas reuniones, a las que acuden delegados de la mayoría de las organizaciones federadas, representan una inestimable oportunidad para estrechar vínculos entre las asociaciones marítimas participantes y promover y difundir estudios relacionados con el mar, tan amenazado por el desmedido uso de sus recursos y la contaminación de sus aguas. Muchos de los trabajos presentados en el marco de estas reuniones, han sido puestos en conocimiento de gobiernos y organizaciones marítimas locales e internacionales.

La entidad anfitriona que organiza la asamblea, propone a las entidades participantes, un tema de carácter general para ser considerado, invitando a las delegaciones participantes a preparar y desarrollar trabajos sobre el mismo. La ponencia debe abordar preferentemente asuntos que conciten el interés internacional o de las federaciones miembros, siempre referidos a temas vinculados al mar.

En los últimos años, FIDALMAR ha puesto especial atención al el cambio climático y al rol que juegan los océanos en este fenómeno global.

En el marco de estas convenciones se da lectura y se aprueba, si procede, el acta correspondiente a la reunión anterior y el balance y memoria anual; asimismo, se debaten los temas a tratar, adoptándose y registrando los acuerdos y conclusiones pertinentes. Por último, se elige el lugar y fecha para la siguiente cita.

Organizar estos congresos, demanda no poco esfuerzo de planificación e ingentes recursos para su ejecución, los cuales deben ser aportados por la organización anfitriona.

Cumpliendo con lo estipulado en el Reglamento de Medallas y Condecoraciones, la Federación ha otorgado reconocimientos de distintas categorías a numerosas personalidades del mundo marítimo y de otras esferas que han actuado en defensa de los intereses marítimos y del patrimonio marítimo mundial.

Delegaciones de FIDALMAR han visitado la Casa Rosada y condecorado a los presidentes de Argentina, Carlos Menen y Fernando De La Rúa y de República Dominicana, Leonel Fernández Reyna.

Dos años después, durante la realización de la XXIXª Asamblea General realizada entre el 19 y el 23 de Octubre de 2015, asumió como Presidente Pro Tempore de FIDALMAR, el Presidente de la Confraria Dos Velhos Marinheiros de Brasil, don Marcos Rosauero de Almeida.



En resumen, el ideario de FIDALMAR incorpora el de las Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales que la componen y que consiste esencialmente en estimular y fortalecer la conciencia marítima, crear y mantener vínculos de solidaridad para defender el Patrimonio Marítimo de la Humanidad y contribuir al entendimiento internacional en lo relativo a los intereses marítimos comunes.

Dentro de FIDALMAR hay Ligas y Asociaciones que se consideran el brazo civil de sus Marinas de Guerra, otras están construidas especialmente por Navieros, en otras prevalecen los profesionales de la Marina Mercante y en algunas el objetivo histórico y cultural es el dominante.

En la actualidad, FIDALMAR está integrada por las siguientes Ligas Navales:

- Real Liga Naval Española www.realliganaval.com
- Liga Naval Argentina www.liganaval.org.ar
- Liga Marítima de Chile www.ligamar.cl
- Liga Marítima de Colombia www.limcol.org
- Asociación Nacional Pro-Marina del Perú
- Confraria Dos Velhos Marinheiros (Liga Marítima do Brasil)
- Navy League of the United States www.navyleague.org
- Liga Naval Dominicana
- Ultramarine Foundation de Amsterdam, Holanda
- Curaçao Sail Foundation www.tallshipscuraçao.org
- Liga Naval de Portugal
- Club Náutico Hemingway de Cuba www.hemingwayyachtclub.org



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*



INFLUENCIA DE LOS PACTOS DE MAYO EN LA ARMADA DE CHILE

Germán Bravo Valdivieso
Socio Liga Marítima de Chile



55

La Convención sobre la Limitación de Armamentos que tenía anexo los Pactos de Mayo tuvo un efecto muy distinto en la marina argentina que en nuestra Armada.

La carrera armamentista que habían desarrollado ambos países los había llevado a estar colocados ambos entre los países del mundo más poderosos en el ámbito naval y se estimaba que se encontraban entre los lugares cuarto y quinto, pero al aplicarse la Convención que establecía el tratado firmado en 1903, los políticos trasandinos lograron imponer una desigualdad en el desarme, que fue aceptada por sus congéneres chilenos, lo que mantuvo a nuestros vecinos en un alto lugar del poder naval, mientras Chile aceptaba vender sus dos formidables colosos que lo equiparaban.

Los pactos de Mayo de 1902

El 28 de mayo de 1902 se firmaron en Santiago lo que se ha conocido como los “Pactos de Mayo” por el canciller chileno José Francisco Vergara Donoso y el enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de la República Argentina ante La Moneda, José Antonio Terry, los que no serían ratificados hasta el año siguiente y los cuales comprendían cuatro instrumentos principales:

- Acta Preliminar
- Tratado General de Arbitraje
- Convención sobre Limitación de Armamentos Navales
- Acta solicitando al árbitro que fijase los hitos demarcatorios sobre el terreno.

El tercer documento que era la Convención sobre Limitación de Armamentos Navales disponía:

- 1º Los gobiernos de Chile y de la República Argentina desisten de adquirir las naves de guerra que tienen en construcción y de hacer por ahora nuevas adquisiciones y convienen además en disminuir sus respectivas escuadras hasta llegar a un acuerdo que produzca una equivalencia entre ellas. Esta disminución se hará en el término de un año.

- 2º Los dos gobiernos se comprometen a no aumentar, durante cinco años, sus armamentos navales sin previo aviso dado con dieciocho meses de anticipación. Se excluye de este arreglo todo armamento para la fortificación de las costas y puertos, pudiéndose adquirir cualquiera máquina flotante destinada exclusivamente a la defensa de éstos, como ser submarinos, etc.
- 3º Las enajenaciones a que diere lugar esta convención no podrán hacerse a países que tengan cuestiones pendientes con una u otra de las partes contratantes.
- 4º Ambos gobiernos se obligan a prorrogar por dos meses el plazo que tengan para la entrega de los respectivos buques en construcción, para lo cual darán las instrucciones del caso.¹



La carrera armamentista

A raíz de los problemas limítrofes y la actitud argentina para enseñorearse con la Patagonia aprovechando que Chile se encontraba en guerra con Perú y Bolivia, al finalizar el conflicto, nuestros gobernantes cayeron en la cuenta de la invasión realizada a dichos territorios, pero cuando quisieron reaccionar, pudieron apreciar que las ambiciones trasandinas no tenían visos de querer detenerse y miraban ansiosos la posesión del Estrecho de Magallanes.

Mientras el gobierno argentino se negaba a la aplicación del Tratado General de Límites de 1881, ambos gobiernos vieron la necesidad de prepararse para un conflicto que se veía venir a pasos agigantados.

Desde mediados de 1893, el general argentino Julio Victorica, Ministro de Guerra y Marina del Presidente Sáenz Peña, había expuesto al parlamento la necesidad de aplicar un gran programa de adquisición de armamentos, que comprendían municiones, armas portátiles y artillería pesada, pero que encontraban grandes dificultades entre las naciones europeas para conseguirlas, culpando a comisiones chilenas y brasileñas, enviadas ex profeso al viejo mundo, y cuyo objetivo era obstaculizar los contratos que quería celebrar Argentina para su adquisición y para lo cual denunciaron irresponsablemente que “llegaron a ofrecer fuertes sumas de dinero a los fabricantes de nuestros fusiles si rescindían los contratos celebrados con nuestro gobierno” pero, a pesar de ello, agregaban que “la República Argentina es hoy el poder militar mejor armado de la América del Sur”².

La modesta flota fluvial argentina que tenía durante el incidente del “Devonshire” en 1878, había evolucionado con miras a transformarse en rival de la escuadra chilena, que no solamente era inmensamente más poderosa, sino que había demostrado su valentía y decisión en la Guerra del Pacífico y para ello, los presidentes Luis Sáenz Peña (1892-1895) y José Evaristo Uriburu (1895-1898) dedicaron especial atención a la marina de guerra, a fin de paliar su situación de inferioridad naval.

1 Colecciones Documentales de Texto Completo. Tratados, Convenios y Acuerdos Internacionales Chile-Argentina. Pacto sobre limitación de armamentos navales. 1902

2 Germán Bravo Valdivieso, “Chile & Argentina, dos siglos de desencuentros, Editorial RIL 2008.

Adquirieron los cruceros acorazados “25 de Mayo”, de 3.200 toneladas y cañones de 8” en 1891; “9 de Julio” de 3.600 toneladas y cañones de 6” en 1893; y ese mismo año el “Buenos Aires”, de 4.800 toneladas y artillería de 8”.

Nuestro país tenía en servicio, desde 1890, el blindado “Prat” de 6.900 toneladas, con cañones de 8”, pero con la limitación que su velocidad solamente llegaba a los 18 nudos; los cruceros livianos “Presidente Pinto” y “Presidente Errázuriz” de 2.100 toneladas y artillería de 6”, pero en 1893, ante el embate del fortalecimiento de la escuadra trasandina, se ordenó la construcción del nuevo crucero “Blanco Encalada” de 4.400 toneladas y cañones de 6”.

Las adquisiciones argentinas más importantes vendrían a contar de 1895, pues al tener conocimiento que la marina italiana había diseñado un nuevo tipo de crucero acorazado de 8.100 toneladas de desplazamiento y 20 nudos de velocidad, realizado por el ingeniero naval Edoardo Masdea, bajo las sugerencias del astillero Ansaldo, cuyo objetivo era algún posible enfrentamiento con las armadas austro húngara o francesa, aprovechando que vivía en Buenos Aires el financista Ferdinando María Perrone, cuya familia era dueña del paquete mayoritario de la sociedad Ansaldo, obtuvieron que las dos primeras unidades de la clase, que llevarían por nombre “Giuseppe Garibaldi” y “Varese” les fueron cedidas, lo que fue aceptado con la condición que no se le cambiara nombre al primero, incorporándose a la marina argentina como “General Garibaldi” y el otro fue bautizado como “General San Martín”³.

A raíz de la compra de los dos “Garibaldi”, nuestro país encargó la construcción, en 1896, del crucero acorazado “O’Higgins” de 8.500 toneladas y artillería de 6”, del veloz crucero “Esmeralda” de 7.000 toneladas y cañones de 6” y del crucero “Zenteno” de 3.600 toneladas y cañones de 6”.

Argentina replicó ordenando comprar otros dos cruceros acorazados de la clase Garibaldi mejorados, que la marina italiana había ordenado construir para reemplazar a los vendidos, los que fueron bautizados como “Pueyrredón” y “Belgrano”, con lo cual estimaban haber superado en poder a su congénere chilena y establecido la supremacía naval en Sudamérica⁴.

Entretanto nuestro país logró adquirir un crucero que hacía un año que se encontraba en venta por el astillero Armstrong, Withworth & Co. Ltd., Newcastle upon Tyne, Elswick, Inglaterra, de 4.500 toneladas y artillería de 8”, que fue bautizado como “Chacabuco”⁵, pero la verdadera respuesta chilena llegaría en la forma de dos formidables acorazados de 11.800 toneladas que llevarían los nombres de “Constitución” y “Libertad”.

Pero aún Argentina tendría la última palabra cuando sus representantes en Europa concluyeron un contrato nuevamente con la Casa Ansaldo, de acuerdo al cual el astillero habría de completar dos acorazados de 7.700 toneladas de desplazamiento, que fueron bautizados como “Moreno” y “Rivadavia” que se hallaban en construcción para el gobierno italiano.

3 Colección La Marina, volumen1. Editorial Delta, Barcelona. 1983

4 Idem.

5 Rodrigo Fuenzalida “La Armada de Chile desde la alborada al sequicentenario”, tomo 4



Como nuestro país hizo presente su molestia a Italia por esta venta, recibió como respuesta, que estaban en condiciones de vender buques similares a Chile⁶.

Cuando el gobierno chileno hizo ver, a través de su representante en Buenos Aires, a su congénere trasandino, la dislocada carrera armamentista en que estaban empeñados, para tratar de acordar algún freno, el Presidente Julio Argentino Roca, con su reconocida soberbia, notificó al ministro plenipotenciario de nuestro país, que por cada buque de guerra que adquiriera Chile, Argentina compraría dos⁷.



Los acorazados “Constitución” y Libertad”

58

Ante esta situación a nuestro país no le había quedado otro camino que replicar con la construcción de nuevas unidades.

El primer bosquejo que debían tener los buques que nuestro país necesitaba, había sido realizado por el Almirante Luis Uribe y publicado en la Revista de Marina de septiembre de 1901⁸.

El diseño fue encargado al prestigioso arquitecto naval británico Edward J. Reed y su concepto principal era que permitiera anular a los cruceros acorazados argentinos y que, por añadidura, pudiera ser carenado en el dique de Talcahuano.

Sus desplazamientos eran de 11.800 toneladas y fueron contratados, el 26 de febrero de 1902, al astillero Armstrong, Whitworth & Co. de Newcastle-on-Tyne, quien construiría el primero de ellos que llevaría por nombre “Constitución” y subcontrataría un segundo, el “Libertad”, a Vickers, Sons and Maxim, de Barrow-in-Furnes⁹. Este sistema permitiría reducir el plazo de entrega a la mitad.

Fueron los únicos acorazados pre-dreadnought de diseño británico cuyo armamento principal era de cañones de 10” en torres y no de 12” como era lo usual en la Royal Navy. Estaban instalados en montajes dobles, a proa y a popa, accionadas hidráulicamente, lo cual constituyó los primeros cañones de su calibre instalados a bordo y su batería secundaria era de diez cañones de 7,5”. Además llevaba 2 tubos lanzatorpedos¹⁰. El blindaje era de cinco a nueve pulgadas y su velocidad de veinte nudos.

6 Juan Ricardo Couyoumdjian “Venta de los blindados Constitución y Libertad”. Boletín Na 2 de la Academia Naval y Marítima de Chile. Valparaíso 1997.

7 Germán Bravo Valdivieso, “Chile & Argentina, dos siglos de desencuentros, Editorial RIL 2008

8 Idem.

9 Juan Ricardo Couyoumdjian “Venta de los blindados Constitución y Libertad”. Boletín Na 2 de la Academia Naval y Marítima de Chile. Valparaíso 1997.

10 Fernando Wilson Lazo “Los Acorazados Constitución y Libertad de 1902, una contextualización de su diseño”. Actas de la Va Jornada de Historia Naval y Marítima. Museo Naval 2008.

Este diseño “sui generis” estaba concebido para que el calibre de sus cañones y su poder de fuego fuera suficiente contra cualquier buque que se pudiera acercar y su velocidad apta para no dejar que se le aproximaran unidades de mayor poder artillero.

Autores británicos han considerado la racionalidad conceptual que tenían, tanto en el sentido de preparar un buque soportable a la plataforma logística chilena, como que sus misiones serían substancialmente diferentes a las de los acorazados europeos tradicionales, no debiendo enfrentar a una línea de batalla enemiga de buques capitales, sino a un ala rápida de cruceros acorazados con armamento de gran cadencia de tiro y granadas comparativamente ligeras¹¹.

Argentina había adquirido poderosas unidades diseñadas y construidas para la marina italiana, una flota capaz de ser enviada a combatir a distancia contra la flota austrohúngara o francesa, lo que las obligaban a tener en consideración muchas circunstancias que en definitiva significaban mayor autonomía y menores posibilidades de reabastecimiento, en cambio, los acorazados chilenos no tomaban en cuenta enfrentamientos lejos, sino que en costas argentinas, donde las distancias para apertrecharse eran muy diferentes y la menor autonomía podía aprovecharse en mayor poder y velocidad.

Desarme

La Convención sobre Limitación de Armamentos Navales que contemplaban los Pactos de Mayo puso fin a esta carrera con lo que se llamó “equivalencia de escuadras” y cuando fue puesto sobre el tapete el tema de la discusión acerca de la forma de dar cumplimiento a ello, el interés argentino estaba principalmente en que Chile se deshiciera de sus nuevos acorazados, diseñados para amagar a su flota, lo cual, no iba a producir grandes dificultades con los políticos de nuestro país que habían estrujado su crédito en Londres y Berlín para financiarlos, debiendo aceptar intereses del 7%, en circunstancias que tan sólo cinco años antes los habían contratado al 5% sobre la capital británica, por el contrario, sería nuestro gobierno, que siguiendo una indicación de los almirantes, firmada por don Jorge Montt, planteaba como la solución más conveniente, desde el punto de vista económico, la cancelación de los contratos de las nuevas construcciones suscritos por ambos países¹².

Argentina “compensaba” lo anterior desistiéndose de la entrega de sus nuevos cruceros acorazados “Rivadavia” y “Moreno”, los cuales juntos sumaban 15.400 toneladas de desplazamiento contra los colosos chilenos que hacían 23.600 toneladas, esto es, el tonelaje de otro gran crucero acorazado era la diferencia¹³. Una situación de mayor conveniencia habría sido deshacerse de los viejos “Prat”, “Pinto” y “Errázuriz” que databan de 1890 y del “Blanco Encalada” de 1893, lo que habría compensado el tonelaje del cual se deshacían los argentinos.

11 Idem.

12 Juan Ricardo Couyoumdjian “Venta de los blindados Constitución y Libertad”. Boletín Na 2 de la Academia Naval y Marítima de Chile. Valparaíso 1997

13 Rodrigo Fuenzalida “La Armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario”, tomo 4



El hecho de aliviar al erario nacional de la carga que había significado la construcción de los dos acorazados no iba a ser tan fácil como la vieron los negociadores de nuestro país, pues como se ha indicado, su diseño era “sui generis”, especialmente conceptualizado para atacar o defenderse de la flota argentina y esas características no iban a ser de utilidad para las grandes marinas que se preparaban para afrontar poderosas flotas de ultramar.

Las bases de la fórmula propuesta por Chile fueron aceptadas por el gobierno argentino y el 9 de enero de 1903 se firmó en Buenos Aires el documento que hacía efectiva “la discreta equivalencia que ambos países han resuelto establecer en sus respectivas escuadras”¹⁴.

Pero el balance económico no sería tan claro como lo preveían los negociadores chilenos, pues su seguridad que la Royal Navy estuviera interesada, se vio frustrada y debieron continuar pagándose cuotas e intereses.

Después de un año de negociaciones, nuestro país recibió ofertas por un precio inferior al que habían costado los buques, sin considerar los intereses y que además se le adeudaban los honorarios al diseñador Edward J. Reed. El costo de ambas construcciones fue determinado en 2.108.000 libras esterlinas y Japón no ofrecía más de 1.600.000, aunque los buques aún no eran entregados por el astillero, lo cual fue rechazado, pero Rusia elevó la oferta a 1.800.000 libras esterlinas, lo que produjo una reacción británica inmediata, pues apoyaba al Japón en la guerra ruso japonesa¹⁵.

Los buques recibieron críticas de parte de la Royal Navy por su armamento, lo que era explicable, pues habían sido construidos para otros fines, pero el almirante R. O. Hopkins se pronunció favorablemente con respecto a ellos y fueron destinados a la Grand Fleet, hasta la aparición del Dreadnought.

El “Libertad” había sido rebautizado como “HMS Triumph” y fue enviado a China como buque estación en Hong Kong, pasando luego a la reserva, pero con motivo de la primera guerra mundial fue activado y participó en el ataque a la base alemana de Tsingtao en China y luego agregado a la flota del Almirante De Robeck para tratar de forzar la entrada de Los Dardanelos. Después del fracaso de esta acción, fue descubierto y torpedeado por el submarino alemán U-21 el 25 de mayo de 1915, dándose vuelta de campana y hundiéndose en veinte minutos, ahogándose cincuenta y tres de sus tripulantes¹⁶.

El “Constitución” fue rebautizado “HMS Swiftsure” y durante la guerra fue destinado a la escolta de convoyes de tropas entre la India y el Mar Rojo y luego designado buque insignia del grupo de defensa del canal de Suez, participando luego también en el ataque a Los Dardanelos,

14 Juan Ricardo Couyoumdjian “Venta de los blindados Constitución y Libertad”. Boletín Na 2 de la Academia Naval y Marítima de Chile. Valparaíso 1997

15 Fernando Wilson Lazo “Los Acorazados Constitución y Libertad de 1902, una contextualización de su diseño”.

16 Robert K. Massie. “Castles of Steel, Britail, Germany and the Winning of the Great War at Sea”



cumpliendo funciones de bombardeo costero, donde su tiro fue muy bien comentado por las fuerzas de desembarco durante la operación de Suvla hasta la evacuación final. Luego pasó a la reserva, siendo desguazado en 1920¹⁷.

Robert K. Masie, en su historia de los buques capitales de la primera guerra mundial se refiere a ellos como: “El almirantazgo también había agregado – refiriéndose a la escuadra del almirante Carden - al “Triumph y al “Swiftsure, el par de extraños acorazados con cañones de 10”, originalmente construidos para Chile, ahora que una vez eliminado el almirante von Spee, estaban libres de regresar desde el lejano oriente”¹⁸

Conclusión

Por la mala decisión de deshacerse de este par de cruceros acorazados, construidos de acuerdo a las necesidades de nuestra Armada, Chile quedó privado de ellos, continuando sus labores de defensa con buques a los cuales poco le faltaba para entrar en la obsolescencia, en lugar de haber negociado la Convención sobre Limitación de Armamentos Navales de una manera más conveniente y retenerlos, pero la ilusión del gobierno de resarcirse del fuerte gasto constituyó un aliciente demasiado poderoso, aunque en realidad parece ser que no se alcanzó a recuperar lo gastado en ellos¹⁹.

Argentina quedó con una flota mucho más moderna que la chilena, además de homogénea, mientras que al cumplirse los cinco años que determinaba la Convención, el blindado “Prat” ya tenía 18 años a cuestas, los cruceros “Zenteno” y “Presidente Errázuriz”, de igual edad, debieron ser reacondicionados y el crucero “Presidente Pinto” había naufragado en 1905. El “Blanco Encalada” no los seguía mucho más atrás con 15 años, mientras el poder naval prácticamente lo sostenían el acorazado “O’Higgins” y el crucero “Esmeralda” con 12 años, siendo el más nuevo el “Chacabuco que ya contaba con 11 años.

En 1913 se tomaría conciencia de esta situación crítica y se puso la orden para la construcción de dos acorazados tipo “Dreadnought” de 34.000 toneladas, el “Valparaíso” (posteriormente “Almirante Latorre”) y “Santiago” (luego “Almirante Cochrane”), pero la primera guerra mundial frustraría su entrega; pero eso ya es otra historia.

17 Fernando Wilson Lazo “Los Acorazados Constitución y Libertad de 1902, una contextualización de su diseño”.

18 Robert K. Massie. “Castles of Steel, Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea”

19 Fernando Wilson, cita una cifra de venta de 2.432.000 libras esterlinas, pero Juan Ricardo Couyoumdjian indica 1.875.000 libras esterlinas, de las cuales 73.000 eran para la casa Gibbs, encargada de la transacción y 3.000 de gastos. Las 73.000 libras esterlinas se repartirían por partes iguales entre Antony Gibbs and Sons de Londres y los intermediarios chilenos Sanddiford, Valdés y Joaquín Díaz.



BIBLIOGRAFÍA

1. Colecciones Documentales de Texto Completo. Tratados, Convenios y Acuerdos Internacionales Chile-Argentina. Pacto sobre limitación de armamentos navales. 1902
2. Germán Bravo Valdivieso, "Chile & Argentina, dos siglos de desencuentros, Editorial RIL 2008.
3. Colección La Marina, volumen1. Editorial Delta, Barcelona. 1983
4. Rodrigo Fuenzalida "La Armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario", tomo 4
5. Juan Ricardo Couyoumdjian "Venta de los blindados Constitución y Libertad". Boletín N° 2 de la Academia Naval y Marítima de Chile. Valparaíso 1997.
6. Fernando Wilson Lazo "Los Acorazados Constitución y Libertad de 1902, una contextualización de su diseño". Actas de la Vª Jornada de Historia Naval y Marítima. Museo Naval 2008.
7. Robert K. Massie. "Castles of Steel, Britail, Germany and the Winning of the Great War at Sea.
8. Carlos López Urrutia "Historia de la Marina de Chile", Editorial Antrés Bello, 1969
9. <http://www.argentina-rree.com>
10. <http://wikissource>
11. Página web de la Armada de Chile



EL CABOTAJE EN CHILE Y SU APERTURA DE MANERA UNILATERAL

Ricardo Tejada Curti
Socio Liga Marítima de Chile



63

La industria del transporte marítimo en Chile, representa un componente vital del comercio nacional e internacional, permitiendo la expansión global que ofrece numerosas oportunidades y grandes beneficios económicos al país. Con sus más de cuatro mil trescientos kilómetros de extensión litoral y una situación geográfica privilegiada, desarrollar políticas que fortalezcan la Marina Mercante Nacional, y con ello lograr un mayor desarrollo en el cabotaje, es un factor primordial para el actual y futuro crecimiento del país, el que debe ser parte de las políticas públicas del Estado.

Para la Asociación Nacional de Armadores, es de vital importancia desarrollar y fomentar la industria naviera, que exista una mayor competencia pero que ésta sea en igualdad de condiciones para todos quienes intervienen en la actividad y también con los otros medios de transportes. Creemos que este desarrollo debe ir por el lado del fomento a la Marina Mercante, buscando iniciativas que modernicen, entre otros, el marco regulatorio, ya obsoleto.

En Chile el cabotaje se define como “el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva” (Ley de Fomento a la Marina Mercante, artículo 3°).

En Chile se identifican cuatro mercados relevantes donde participa el cabotaje marítimo:

- Transporte de graneles líquidos
- Transporte de graneles secos
- Transporte de carga general
- Cabotaje de conectividad (pasajeros y carga) en la zona austral e insular

Nuestra legislación fija tres casos de excepción donde las naves mercantes extranjeras pueden participar en la provisión de este servicio:

- a) **Licitación:** en el caso de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, las naves extranjeras pueden participar en licitación pública convocada por el usuario. Para efectos de comparación de tarifas, las ofertas económicas de servicios con naves extranjeras se castigan en un porcentaje similar a la tasa de arancel aduanero (6%).

- b) Permiso especial o waiver:** en el caso de volúmenes de cargas iguales o inferiores a 900 toneladas, siempre y cuando no exista disponibilidad de naves nacionales, la autoridad marítima podrá autorizar el embarque de carga.
- c) Reputación de naves:** arriendo de una nave mercante de bandera extranjera por una empresa naviera nacional que recibe el reconocimiento temporal como chilena por el Ministerio de Transportes. Este arriendo es por un plazo de hasta seis meses y el tonelaje del buque reputado no puede exceder el 50% del tonelaje propio que integran los buques que la compañía naviera tiene matriculado en Chile.



A mediados de 2012 el gobierno de la época ingresó al parlamento un proyecto de ley de apertura del cabotaje. Durante el 2013 la Comisión de OOPP y Transportes de la Cámara de Diputados recibió a representantes de los navieros chilenos, gremios, sindicatos, colegios profesionales y delegados en Chile del International Transport Federation (ITF) que manifestaron su oposición a este proyecto, el que finalmente por unanimidad no contó con apoyo parlamentario y fue rechazado.

Durante el año 2016, el Ministerio de Transportes hizo una propuesta formal a la ANA con el fin de modificar la legislación y abrir el cabotaje de manera unilateral, en la propuesta, además se mencionaron otros puntos que permitirían fomentar el transporte marítimo de cabotaje.

Por otro lado, en el año 2014, los Senadores Navarro, Guillier y Lagos, presentaron mediante una moción, un proyecto de ley que modifica el artículo 3° del decreto ley N°3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera. Mediante la modificación de la ley de fomento a la Marina Mercante de la siguiente forma: "...Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros. Sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas...".

La modificación presentada deja en absoluta desventaja y fuera de posibilidad de competir, en igualdad de condiciones, a una empresa naviera chilena que quiera instalar un buque con capacidad de más de 400 pasajeros por estar autorizado este segmento a extranjeros, sin mediar la verificación de existencia de navieras chilenas que desarrollen el negocio. Actualmente este proyecto se encuentra en segundo trámite legislativo habiéndose aprobado la idea de legislar.

Por otro lado no existe ningún estudio cualitativo ni cuantitativo sobre este tema que avale la moción presentada en el Senado. La posibilidad de una apertura de cabotaje para pasajeros debiera ir asociada a una condición de reciprocidad con los países que quieran hacer este tipo de navegación en Chile.

En adelante nos referiremos a la postura que la Asociación Nacional de Armadores hiciera al Ministerio de Transportes sobre la propuesta de apertura al cabotaje de carga de manera unilateral.

La definición de cabotaje, que en la legislación nacional figura, coincide con la que, a lo menos, los países con los cuales Chile mantiene relaciones comerciales, consideran como propia.

El mismo artículo 3° de la Ley de Fomento agrega que en Chile el cabotaje debe ser realizado por naves chilenas, entendiéndose como tales las que enarbolan pabellón chileno según las condiciones que establece el artículo 11° de la Ley de Navegación, Decreto Ley N°2.222, de 1978 (la “Ley de Navegación”), sin perjuicio de incluir también las naves que se reputen como chilenas, según señalan los incisos cuarto y quinto del artículo 6° de la Ley de Fomento.

La modificación propuesta implica una apertura unilateral prácticamente total del cabotaje a las naves extranjeras, lo cual, a su vez, generará un escenario con cambios radicales que, indudablemente, afectarán a la Marina Mercante Nacional, al modificar las condiciones legales de participación en el mercado del cabotaje en Chile, afectándose, en consecuencia, la libre competencia en el mercado naviero, pues – según se explicará – los navieros chilenos no podrán competir con los navieros extranjeros en igualdad de condiciones.

Se hace presente que en algunas instancias se habla de “transbordo” de contenedores, siendo este último una forma de cabotaje que entra en la misma definición que se le da tanto en Chile como en el extranjero al cabotaje, siendo regulada por la misma legislación actual.

En concreto, siendo el actual concepto de cabotaje el que avala e incentiva el uso de la bandera nacional como condición primordial para operar en el cabotaje -lo cual constituye el principal estímulo para abanderar naves en Chile-, el hecho de modificar el concepto de cabotaje de la manera que se propone, ciertamente implicará la atractiva posibilidad o, incluso más, generará un fuerte incentivo, para que las naves con bandera chilena cambien el pabellón nacional por uno más conveniente (un “pabellón de conveniencia”) en aspectos tributarios y reglamentarios, lo que generará, entre otras cosas, lo siguiente:

- Abanderar las naves chilenas con banderas de conveniencia eliminándolas del registro chileno, lo que además generará, que tanto las empresas navieras chilenas como los navieros chilenos no tengan incentivo de permanecer en Chile cambiando la residencia a países con mejores beneficios tributarios e incentivos para la operación naviera.
- Una disminución en los impuestos que actualmente pagan las empresas navieras chilenas por todas sus operaciones tanto las internacionales como las de cabotaje, afectándose, en consecuencia, la recaudación fiscal.
- Poner en riesgo la sustentabilidad en el tiempo de la Marina Mercante Nacional, afectando la estabilidad laboral de más de 1.335 tripulantes y 943 oficiales, que al año 2016 se encontraban embarcados en naves de bandera nacional. Además, se debe considerar el empleo indirecto que generan los centros de formación de oficiales y tripulantes, muchos de los cuales tendrán que cerrar al no tener sus egresados empleabilidad en empresas chilenas.
- La pérdida del know how de 199 años de experiencia de la Marina Mercante Nacional, no sólo al considerar el personal embarcado, sino también a los profesionales del área marítima que laboran en empresas navieras, institutos de formación y otros.



La aprobación de esta modificación, tal como se presenta, dejará en situación de grave desigualdad, a las empresas navieras chilenas respecto a las naves de bandera extranjera. En efecto, cualquier modificación al concepto de cabotaje debiera considerar la operación en igualdad de condiciones entre naves chilenas y extranjeras, de manera de permitir más oferta, pero en las mismas condiciones de competencia para todas las empresas.

En efecto, las naves de cabotaje con bandera chilena no podrán competir en igualdad de condiciones con las naves extranjeras debido a que las naves chilenas pagan derechos de aduana por combustibles, repuestos y otros insumos que, necesariamente, deben ser importados; pagan impuestos en Chile, que normalmente son más altos que los impuestos pagaderos en países que ofrecen pabellones de conveniencia; las tripulaciones chilenas, atendida la legislación laboral nacional, resultan de mayor costo que las extranjeras; muchas regulaciones marítimas nacionales son más rigurosas que las aplicadas en países que ofrecen pabellones de conveniencia; y por último, las estructuras de costo de las naves de comercio exterior operan sobre la base del tráfico internacional, situación que, naturalmente, no acontece con las naves chilenas, que sólo operan a escala nacional.

Usualmente las compañías navieras que explotan rutas de comercio internacional, si bien tienen su sede claramente establecida, planifican tributariamente su operación de modo tal que los impuestos aplicables serán aquellos existentes en los países en los cuales sean matriculadas sus naves, enarblando entonces las llamadas “banderas de conveniencia”. Esto permite a las empresas extranjeras reducir costos, pagando la tributación legal mínima, o en ocasiones inexistente, y contratar trabajadores cuya retribución sea la menor posible, todo ello sin violar las leyes internacionales y de los países de matrícula. Por lo anterior, obvio es decir que las naves de bandera chilena que realizan cabotaje no pueden competir en igualdad de condiciones con una nave que enarbole pabellón de conveniencia.

Una empresa extranjera que quiera desarrollar una actividad productiva en un país determinado, deberá acogerse y ajustarse a las leyes y reglamentos propios del Estado donde pretende establecerse y desarrollar actividades.

El Cabotaje es una Industria Nacional al igual que cualquiera otra Industria Nacional que utilizan y cumplen todas las leyes de la República de Chile, leyes Laborales, Tributarias, Municipales, Marítimas, etc.

Un ejemplo de lo anterior sería el caso de una empresa extranjera que, estableciéndose en Chile, quisiera fabricar, algún artículo cualquiera, al hacerlo debe cumplir la legislación laboral y tributaria propia de nuestro país, si quiere traer empleados de su país de origen, por muy calificados que sean, debe considerar los máximos que la ley autoriza y contratarlos bajo la legislación laboral chilena, de no cumplir estas condiciones existiría una competencia desleal en la que una empresa chilena no podrá competir.

El problema es otro, nuestra industria de Cabotaje Marítimo no es competitiva por sus leyes y no pueden competir con las banderas de conveniencia extranjeras, hay que tener una legislación más competitiva en la industria marítima.



Por otra parte la libre competencia tiene una regla básica es que se debe realizar con las mismas reglas del juego para todos, es decir, las mismas leyes para todos los participantes.

Es más, en este sentido, sólo es aplicable para el caso del transporte marítimo en Chile, la ley de navegación en su artículo 14º indica que “Para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos”, siendo la única actividad económica del país que restringe la posibilidad de contratar extranjeros en alguna medida.

Pues bien, entendiendo las diferencias de costos entre naves que realizan tráfico internacional y las que realizan cabotaje, es que la mayoría de los países, en mayor o menor medida, autorizan como naves aptas para desarrollar el cabotaje a aquellas que enarbolan su pabellón nacional, a diferencia del transporte marítimo internacional, que se encuentra abierto a naves de cualquier bandera, a lo más, acorde al principio de reciprocidad.

Considerando lo anterior, abrir unilateralmente el cabotaje en Chile, ciertamente traerá aparejado una discriminación entre naves chilenas y extranjeras, en que se beneficiarán las últimas, ya que podrán transportar carga y pasajeros entre puntos de nuestro país a un costo ostensiblemente menor, por las razones precedentes enunciadas. Dicha circunstancia no se homologa para las naves chilenas que pretendan operar cabotaje en el extranjero.

Según el Decreto Ley N°211 (el “DL 211”), su objetivo es promover y defender la libre competencia. Para que exista una verdadera libre competencia parece elemental asegurarse que los actores se encuentren y compitan en igualdad de condiciones, situación que no acontece con la modificación que se propone.

Un claro ejemplo que pretende asegurar y velar por la libre competencia entre empresas nacionales y extranjeras es el cabotaje aéreo, que bajo el amparo del Decreto ley N°2.564, establece en su artículo 2º, inciso 5º: “... La Junta de Aeronáutica Civil, por resolución fundada, podrá terminar, suspender o limitar los servicios de cabotaje u otra clase de servicios de aeronavegación comercial, que se realicen exclusivamente dentro del territorio nacional por empresas o aeronaves extranjeras, si en su país de origen no se otorga o reconoce efectivamente el derecho a igual trato a las empresas o aeronaves chilenas...”.

Por otro lado, en la Resolución Exenta N°63 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Junta de Aeronáutica civil acuerda en el numeral (3) otorgar todas las facilidades a las empresas extranjeras que soliciten realizar cabotaje en Chile, en igualdad de condiciones con las empresas nacionales, lo anterior implica reciprocidad.

Sin perjuicio de lo anterior, habría que recordar que aconteció en Chile cuando, en relación a un puerto específico, se abrió el cabotaje, de modo que podía ser realizado por naves de cualquier bandera. En efecto, con la Ley N°19.420, sobre incentivos para el desarrollo económico de las provincias de Arica y Parinacota, se intentó incentivar la economía de las provincias del norte del país, permitiendo que las naves extranjeras que, provengan o tengan por destino puertos de la provincia



de Arica, pudieran transportar cargas, incluso inferiores a 900 toneladas. La medida impuesta por esta ley generó un importante detrimento en el transporte terrestre, por lo que, finalmente, durante el primer gobierno de la Presidenta Bachelet y bajo la premisa que la mencionada ley vulneraba el “principio de igualdad que debe existir en el trato económico de las diferentes actividades”, se derogó el artículo 34° de la citada Ley N°19.420, que permitía la excepción mencionada.

La vulneración a este mismo principio, “principio de igualdad”, se levanta como el fundamento principal de la oposición de la ANA a la modificación a la definición de cabotaje que, indefectiblemente, conduce a una apertura unilateral del cabotaje en desmedro de las compañías navieras nacionales. Se debe considerar que dichas compañías, han invertido de conformidad a la legislación imperante que promueve la actividad mercante nacional y, en tal sentido, han planificado su actividad comercial considerando una estructura de costos mayores asociados a una preminencia del pabellón nacional chileno en el desarrollo de tal actividad.

La flota mercante chilena en los últimos 5 años ha aumentado de 206 a 235 naves inscritas en el registro de naves mayores, pasando de 629.158 a 804.999 Toneladas de Registro Grueso (TRG), lo que representa un aumento de un 22% en el tonelaje de la flota de bandera nacional.

Además, se debe considerar que las condiciones del cabotaje que considera la legislación nacional, otorgando prevalencia a las naves chilenas, no es absoluta, ya que cumplidas ciertas condiciones, se permite que las naves extranjeras puedan efectuar tráfico de carga y/o pasajeros entre puntos del territorio nacional mediando solamente una autorización que es solicitada vía correo electrónico en el caso de los Waiver.

Si se revisa la experiencia internacional, se podrá constatar que estas iniciativas de apertura unilateral del cabotaje no han tenido, en ninguno de los casos, los resultados deseados, produciéndose un sensible daño a la industria marítima de cada uno de los países donde se ha intentado, disminuyendo la capacidad de las respectivas marinas mercantes, interrumpiendo la transferencia de conocimientos sobre temas marítimos, y quedando, en definitiva, el cabotaje, en manos de capitales extranjeros. De hecho, en la mayoría de los países donde el cabotaje fue abierto en forma unilateral, hoy existen iniciativas para volver a restringirlo o morigerar su apertura.

Otro aspecto relevante a considerar y que tiene relación directa con factores políticos y estratégicos de interés nacional, es la importancia que tiene la existencia y permanencia de la Marina Mercante Nacional. Como se advierte en los artículos 98 a 100 de la Ley de Navegación, que otorgan la calidad de Reserva Naval tanto a los capitanes y dotaciones cuanto a la flota de bandera nacional en caso de un conflicto o cualquier evento que afecte la seguridad interna del país. Claro ejemplo de lo anterior se vivió durante el último evento del Volcán Chaitén, en que fueron las naves de la Marina Mercante las que rescataron a los pobladores afectados.

Lo anterior es tan cierto, que la misma comisión de innovación de puertos y su logística, convocada por el actual gobierno, que hiciera llegar su informe a la Presidenta en enero de este año en su conclusión con respecto al tema del cabotaje menciona lo siguiente:



“... Estos cambios deben armonizarse con la necesidad de que la Marina Mercante Nacional constituye una reserva estratégica, no sólo para casos de conflictos, sino también por el apoyo que puede brindar en situaciones de emergencia y catástrofes.”

Desde un punto de vista estratégico, es necesario destacar la importancia y aporte que realizan estas empresas al desarrollo del país. Si bien operan en el mercado, su objetivo va más allá de la mera obtención de utilidades para sus accionistas. Tal es el caso de ENAP, CODELCO y ENAMI, entre otras. Con todo, estas empresas requieren de una cadena logística segura y confiable para poder llevar sus productos al resto del país, servicio que el Estado de Chile no está en condiciones de brindar y que no tiene dentro de su línea estratégica, precisamente, al existir una Marina Mercante suficiente y segura para dar el servicio. Sin naves de bandera nacional, la seguridad de esta cadena logística de suministro se podría ver vulnerada, pues mayoritariamente podría quedar en manos extranjeras a la libre disposición de factores económicos.

Finalmente, con relación a la igualdad ante la ley que a nuestro juicio debe primar a la hora de definir los márgenes de la operación de cabotaje en Chile, reiteramos que resulta a todas luces desigual comparar el costo fijo aplicable a una nave que enarbola pabellón nacional v/s otra naviera dueña de una nave que enarbola bandera de conveniencia, y eventualmente (en caso de apertura) es apta para realizar el cabotaje. En el primer caso, la naviera chilena se enfrenta a una obligación que no se impone a una naviera extranjera, cual es la de operar la nave con dotación 100% chilena en cumplimiento de la LFMM que exige que tanto el capitán como la oficialidad y la tripulación deban ser todos chilenos. Esta normativa limita la oferta de trabajadores y genera un sobre costo laboral sólo en el rubro naviero puesto que por regla general las empresas chilenas pueden contratar hasta un 15% de trabajadores extranjeros (y las empresas con hasta 25 trabajadores no tienen restricción alguna).

En el mismo sentido, la bandera chilena implica cumplir con las leyes laborales chilenas, pues en una nave rigen las leyes laborales del país de la bandera que enarbola. Esto genera costos que no aplican en el caso de que el servicio de cabotaje sea provisto con una nave de bandera extranjera, particularmente bajo “banderas de conveniencia” que precisamente deben su amplia utilización en el comercio internacional a que su utilización permite ahorrar ciertos costos. Bajo ley chilena, rige la cotización obligatoria de salud, la previsión obligatoria y el seguro de cesantía. Además, las rentas del trabajo dependiente se gravan con el impuesto de segunda categoría. Adicionalmente, existen normas especiales para los trabajadores embarcados que definen jornadas, remuneración por horas extraordinarias, descansos, indemnizaciones por naufragio y otros, que también elevan el costo empresa por sobre la remuneración que recibe el trabajador. Las exigencias en estas materias son notoriamente menores cuando el trabajador se desempeña en una nave que enarbola algún pabellón de conveniencia.

Según el informe de Quiroz de diciembre del 2011, encargado por el mismo ministerio de Transportes, en caso de pérdida de empleos atribuibles a la apertura al cabotaje, los trabajadores chilenos afectados a esta situación podrían reubicarse instantáneamente en nuevos puestos de trabajo bajo las mismas condiciones salariales. Por el contrario, aquellos que continuaren en el mismo



trabajo, lo harían con una remuneración inferior (homologable a la internacional), beneficiándose los clientes finales en perjuicio de los trabajadores nacionales. Se trata entonces de una transferencia entre nacionales y el beneficio social es nulo en los mercados con demanda inelástica, cuyo caso es el cabotaje. Así las cosas, el beneficio social neto de la medida de apertura del cabotaje está en cero o muy cercano a él, y depende fundamentalmente de las reales opciones alternativas que tengan los marinos chilenos.

En el corto plazo la movilidad de los factores productivos es baja y es razonable suponer que los marinos mercantes chilenos deberán adecuarse a las nuevas condiciones salariales que imponga la competencia internacional. Esta caída en los salarios de los marinos chilenos puede asimilarse a una destrucción de capital específico, capital que se generó al amparo de una legislación que protegía la mano de obra local vía exigencias de bandera chilena. Por eso, se estima que de abrirse sin más el cabotaje, durante los primeros años el beneficio social sería más cercano a cero, pues la ganancia de los clientes sería la pérdida de los trabajadores.

Para la Asociación Nacional de Armadores es importante reiterar y recalcar que se está en favor de que exista una mayor competencia en el cabotaje en Chile, pero éste tiene que ser en igualdad de condiciones comerciales, legales, laborales y tributarias para todos quienes participan en este sistema de transporte.



CORONEL DAVID JEWETT, PRIMER COMANDANTE DE MARINA DEL ESTADO DE CHILE

Sebastiano Milesi Sebàstian
Socio Liga Marítima de Chile



71

Introducción.

El brigadier general y gobernante de Chile, don José Miguel Carrera, tenía en mente la creación de una marina de guerra con el fin de impedir que el virreinato del Perú mantuviera un flujo constante de navegaciones hacia las costas de Chile para reconquistar el territorio donde una parte de sus habitantes se habían rebelado contra la corona de España; es así que en septiembre del año 1814, nombra al coronel estadounidense, don David Jewett, en el cargo de Comandante de Marina del Estado de Chile. Y ya en el año 1813, el general Carrera creó una Escuela de Pilotines bajo la dirección de un francés, Tortel, con el fin de formar oficiales y gente de mar para una naciente armada nacional



¿Quién fue David Jewett? Fue un marino que estuvo al servicio de la marina de guerra estadounidense, su país natal. Nació el año 1772 en la villa de North Parish, en el estado de Connecticut, en el actual condado de New London. Después de cursar estudios de ciencias jurídicas, ingresó a la armada de su país a la edad de 19 años. Participó en la lucha independentista de su país contra el reino de Inglaterra, actuando como corsario al mando del balandro "USS Trumbull" y, en el año 1812, se da de baja de la marina estadounidense y se embarca hacia Sudamérica.

Por recomendaciones del cónsul de los EE. UU. de N.A. Joel Robert Poinsett y del comodoro Peter David Porter, comandante de la fragata estadounidense "Essex" que se había batido un semestre antes y hundido en Valparaíso contra las naves inglesas "Phoebe" y "Cherub", Carrera envió un texto de despacho, fechado el 20 de septiembre de 1814, ordenando nombramiento de Comandante de Marina del Estado en la persona de don David Jewett; texto que se transcribe a continuación:

“El gobierno de Chile que trabaja y se sacrifica por su independencia necesita de poner en pie una Marina que ponga a cubierto sus puertos, su comercio, de los continuos insultos que experimenta por los buques de guerra y corsarios españoles.

Por cuanto, atendiendo al honor y patriotismo, que distinguen a Vos, don David Jewett y a vuestros méritos y servicios prestados a la heroica nación de los Estados Unidos, nuestra amiga, he venido a conferirlos la comandancia de toda la marina del Estado, con el grado de coronel, que os corresponde en el ejército.

Por tanto, ordeno y mando que se os ponga en posesión de la Armada, y a los oficiales y soldado y demás individuos de ella que os reconozcan y respeten por su comandante, obedeciendo las órdenes que le dieseis del servicio, por escrito y de palabra, sin réplicas ni dilación alguna; y que así ellos, como los demás cabos mayores y menores, oficiales y soldados de los ejércitos del Estado os hayan y tengan por tal cometido en Jefe, guardándoos y haciéndoos guardar las honras y preeminencias, y exención que os tocan y deben ser guardadas. Gozaréis del sueldo a vuestro empleo en el último reglamento. Para todo lo que hago expedir el presente despacho sellado por el sello de las armas del Estado y refrendado por el secretario de la guerra, del que se tomará razón en las oficinas que corresponda.

*Dado en el Palacio de Gobierno en Santiago de Chile,
a veinte de septiembre de 1814”*



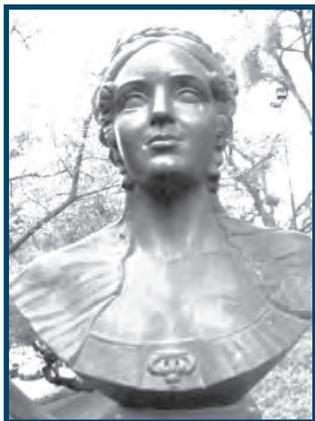
Además, el general Carrera instruyó a Jewett la búsqueda de buques de calidad capaces de formar una flota de corsarios para hostilizar a los convoyes que provinieran desde el virreinato del Perú y que, en el caso que las acciones de combate terrestre en la plaza de Rancagua fueran adversas a la causa independentista, se trasladara a la provincia de Coquimbo para reorganizar un contraataque y, de no ser esto último posible, se retirara a los territorios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, para rehacerse y reiniciar la guerra.

Cabe mencionar que el primer marino que tuvo designación de oficial de la Marina de Chile fue el Teniente de Navío don Jean Joseph Tortel Maschet, nombramiento que recibió de la Junta de Gobierno presidida por don José Miguel Carrera en abril del año 1813 y que le cupo el cargo de ser el director de una Escuela de Pilotines para formar oficiales y gente de mar para servir a la naciente Armada de Chile.

Durante las jornadas posteriores a la derrota militar/terrestre patriota en la plaza de Rancagua, Jewett se trasladó al puerto de Buenos Aires y se puso bajo las órdenes del gobierno local y armó en corso al bergantín “Invencible” y tras dos años de operaciones en el océano Atlántico logró capturar cuatro naves brasileras.



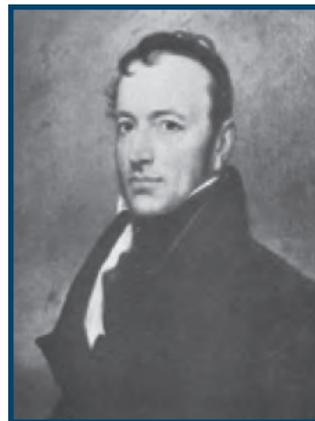
Íterin, la hermana mayor de don José Miguel Carrera, doña Javiera, tras la derrota de Rancagua se trasladó a Mendoza y, en seguida, hacia Buenos Aires, donde sobrevivió vendiendo almuerzos y cigarros de hoja. El año 1819 las autoridades argentinas procedieron a detenerla y tras desterrarla a la villa de Luján y después a San José de las Flores (curato que se ubicaba en las afueras de Buenos Aires), quedó recluida en un convento en Buenos Aires. David Jewett, que sentía una profunda admiración por doña Javiera, la rescató y la embarcó en una fragata que bautizó “Heroína” en honor a la chilena que él consideraba como la heroína de América y la trasladó a Montevideo.



Busto de doña Javiera Carrera en el cerro Santa Lucía, Santiago.



Comodoro David Porter



Cónsul Robert Ponssett



El año 1820 el gobierno de las Provincias Unidas decidió tomar posesión de las islas Malvinas y para ello David Jewett, comandante de la “Heroína”, fue comisionado para esta acción. El 6 de noviembre de ese año tomó posesión de las islas en Puerto Soledad en nombre del Supremo Gobierno de las Provincias Unidas de Sudamérica.



Jewett al mando de la “Heroína” en islas Malvinas



Campamento en islas Malvinas en 1820



Después de su intervención en las Malvinas, Jewett renunció a la marina de las Provincias Unidas. Entró al servicio de la armada brasileña y más tarde, paradójicamente, combatió contra las Provincias Unidas del Río de la Plata.

David Jewett falleció el 26 de julio de 1842, a los 70 años, en Río de Janeiro.

Colofón

La Armada de Chile no tiene fecha exacta de creación, aunque se conmemora como año de su nacimiento el de 1817, cuando la Dirección Suprema del país y con el apoyo del Ministro de Guerra don Ignacio Zenteno se creó la primera comandancia interina de marina para separarla del gobernador político y militar del puerto de Valparaíso, cargo que asumió el Capitán de Puerto Jean Joseph Tortel que había desempeñado con éxito la misión de mantener alejados a los bloqueadores españoles de los puertos de Talcahuano y de Valparaíso con una flotilla de cuatro naves.

Las ideas de Carrera de formar una Armada no prosperaron: el primer intento naval terminó - producto de un sabotaje - cuando la flotilla patriota formada por la fragata “Perla” y el bergantín “Potrillo” cayeron en poder de una nave realista (fragata “Warren”) en mayo de 1813; David Jewett no alcanzó a tener oportunidad el formar una escuadra capaz de contener las expediciones realistas en las costas chilenas y la intención de Carrera de comandar una flota liberadora, que había adquirido en los EE.UU. de N.A., fue abortada a su arribo a Buenos Aires en febrero de 1817 por una conspiración en su contra.



¿QUÉ HAY ACERCA DE PIRATAS, BUCANEROS Y OTROS TÉRMINOS?

Alfredo Ramos Guerrero
Socio Liga Marítima de Chile



75

El concepto de “pirata” hoy en día, se utiliza en términos corrientes en Chile, como ladrón, contrabandista, usurpador, etc. Y “pirateo” en la prensa y radio se le asigna al copiadador o falso autor.

La palabra “PIRATA” viene del latín “piratas” que significa “ladrón del mar”. Este término a su vez proviene del griego “pirates”: el que se “aventura” o “el que procura lograr fortuna”.

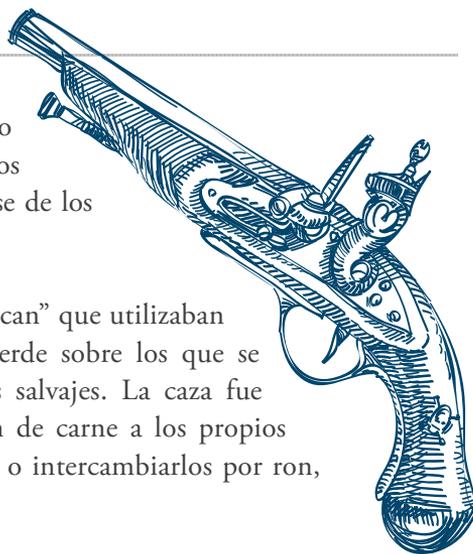
La piratería se puede decir que con sus ciclos de formación, apogeo y decadencia, ha pervivido a lo largo de la historia humana. Están presentes en las antiguas civilizaciones del litoral del mar Mediterráneo, donde los hubo entre los fenicios, berberiscos, griegos y romanos. Los hubo en el mar del Norte con los Vikingos, en los mares de China y Japón, en las costas occidentales de la India y en aguas Malayas y bajo el cielo americano desde comienzos del siglo XVI y XVII especialmente.

El fenómeno de la piratería, tomado en incontables oportunidades por la literatura y el cine, se le ha coronado con un aura novelesca que no siempre responde a la realidad: el personaje abonado a la bandera negra con la calavera blanca y las tibias cruzadas, el fascinante trópico, los tesoros ocultos, el personaje con la pierna de palo y el ojo cubierto por un parche, es una ficción. Pero que fueron valientes navegantes, atrevidos marineros, incluso descubridores geográficos, no es posible ignorar.

FILIBUSTERO: La expresión alemana frei-beuter derivó al inglés como free booter y se convirtió en filibustero al pasar al francés. En castellano es algo así como “libre botinero” o “el que busca el botín”. Los filibusteros son piratas pero no de cualquier clase su ocupación esencial era apoderarse de los ricos cargamentos que transportaban las naves españolas en las Antillas y el Caribe; por lo que eran enemigos declarados de los españoles los que, cuando los apresan, los ahorcan sin más ni más. El filibustero es un pirata semidomesticado e igualmente en un tiempo muy concreto. Están fuera de la sociedad y sólo cuenta para ello ser libres. Su refugio fue la famosa y pequeña isla Tortuga, al noroeste de la “Española”, actual Santo Domingo.

Posteriormente se instalaron en Jamaica, cuando cae bajo el dominio inglés. Se dice que los filibusteros fueron la cuña que introdujo Inglaterra, para beneficiarse de los descubrimientos españoles y portugueses.

BUCANERO: Esta palabra deriva de la expresión “Buccan” que utilizaban los indígenas para referirse a la parrilla de madera verde sobre los que se ahumaban a fuego lento las carnes de reses y cerdos salvajes. La caza fue entonces la principal actividad del bucanero. Proveían de carne a los propios navíos ingleses y españoles, pues era mejor comprarlos o intercambiarlos por ron, que perder tiempo en ir a tierra a cazar.

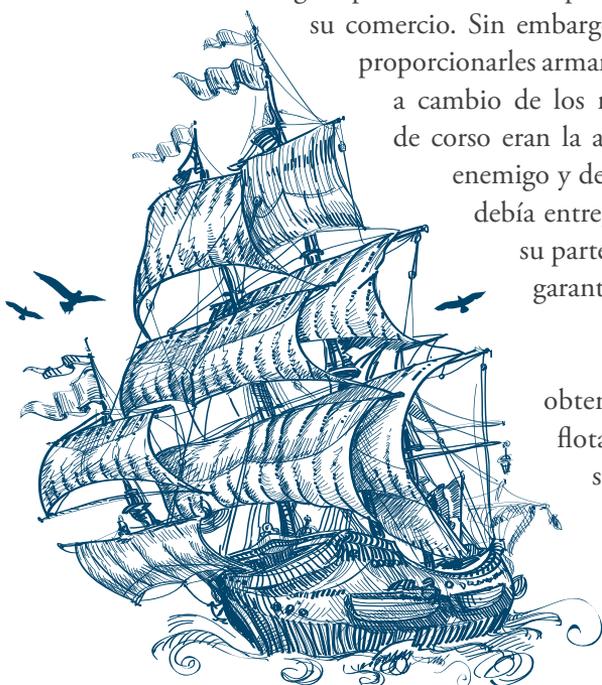


Los bucaneros como los filibusteros actuando en el Caribe y las Antillas, fueron un producto típicamente americano.

Los bucaneros, sin morada fija, el campo era su hábitat pero cuando escaseaba el ron o el brandy los impulsaba hacia el mar, era entonces que apertrechaban sus naves, construidas por ellos mismos, rústicas, y se hacían a la mar comenzando la tarea del pillaje.

CORSARIOS: Es una expresión poco conocida y sólo comprendida por aquellos iniciados en la terminología del mar. Es un particular que merced a un contrato firmado con un Estado, persigue y captura barcos mercantes de potencias enemigas.

Cuando los estados nacionales europeos consolidaron su poderío a fines del siglo XV y gran parte del XVI comprendieron que arrebatarles recursos al enemigo era socavar su comercio. Sin embargo, al carecer de flota, debían contratar navíos civiles y proporcionarles armamento adecuado. De allí a convocar piratas y protegerlos, a cambio de los recursos robados hubo un paso. Las cartas o patentes de corso eran la autorización real a un civil para entablar batalla con el enemigo y destruirlo en cualquier mar donde se hallase. Desde luego debía entregar gran parte del botín de su captura. El gobierno por su parte, regulaba la comercialización del botín con el objeto de garantizar el cobro de su parte.



Por obra de los corsarios, la Corona Británica pudo obtener ingresos suficientes como para armar su ejército y la flota que la llevaron a ser potencia hegemónica y dueña y señora de todos los mares.

Otro ejemplo de corso puede encontrarse en la Guerra de la Independencia Norteamericana. Los rebeldes no tenían embarcaciones con qué enfrentar la gigantesca flota inglesa, salvo por los corsarios que recorrían los

mares del mundo en busca de los barcos británicos. El curso de la nueva nación fue determinante para socavar el poderío británico al desviar recursos y bloquear el suministro de tropas. Es decir, el alumno (Norteamérica) había una vez más, superado al maestro (Inglaterra).

Difícil tarea es determinar con claridad dónde empieza el curso y en qué lugar termina la piratería, ya que muchas veces es considerado corsario por sus compatriotas y pirata por el enemigo. A este respecto, por ejemplo, John Hawkins y Francis Drake nunca fueron piratas, ya que siempre actuaron con aprobación y anuencia del reino de Inglaterra. Mientras que para los españoles Drake era delincuente, el pirata Drake; en Inglaterra se convirtió en un héroe nacional un corsario protegido por el reino y acabó siendo caballero y miembro del parlamento.

Finalmente, un investigador y escritor acerca del tema dice: “los piratas o transgresores del mar, lo mismo que las arañas abundan donde hay recovecos y grietas, islas ensenadas, rocas hendidas y golfos tranquilos y ocultos”. Es cosa de mirar el globo terráqueo y detectar cuáles son las costas más accidentadas, con proliferación de recovecos, con mejores calas y puertos naturales para refugiarse.

El pirata siempre está ligado indisolublemente a su escondite, tanto como las flotas mercantes a sus puertos.



*Fundada el 14 de Octubre de 1944
Más de Cien Años Consciente Marítima*





grupo
BELTEC

CONSTRUYE TU FUTURO,
INVIERTE
CON NOSOTROS

30 años de experiencia
en el mercado inmobiliario
y más de 10 mil viviendas construidas.

:: SANTIAGO

:: VIÑA DEL MAR

:: LA SERENA



beltec.cl

Beltec, lo importante de vivir en lo propio

Todas las ilustraciones, precios, imágenes y dimensiones son sólo referenciales, por lo que pueden variar respecto del producto final ofrecido.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO “LA LIGA MARÍTIMA DE CHILE, 100 AÑOS CREANDO CONCIENCIA MARÍTIMA NACIONAL”



EXPOSITOR:

Almirante Miguel A. Vergara Villalobos

Para cualquier organización alcanzar 100 años de vida es un hito relevante, porque muestra una capacidad de sobrevivencia que, de alguna manera, está asociada a la importancia y vigencia de la función que cumple. Son muy pocas las Instituciones de derecho privado que han podido llegar a los 100 años, en Chile y en el mundo. La Liga Marítima que presido es una de ellas. Con mucho orgullo puedo decir que la creación de esta entidad data del 14 de octubre de 1914.

En aquel entonces, nuestro país tenía 3.500.000 habitantes; su economía dependía fuertemente del salitre, que se empleaba como fertilizante y, también, en la producción de pólvora. Nuestro ingreso per cápita alcanzaba los 2.900 dólares equivalentes a moneda con igual valor adquisitivo la día de hoy. Gobernaba el país don Ramón Barros Luco.

A la natural inquietud que generaba el inicio de la Primera Guerra Mundial, en Chile se veía con cierta aprensión la reciente apertura del Canal de Panamá, que permitiría unir los océanos Atlántico y Pacífico, evitando el paso de los buques por el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos.

En ese contexto, un grupo de visionarios chilenos, encabezados por el entonces Capitán de Corbeta don Santiago Lorca Pell Ross, preocupados por los efectos que podría tener en el comercio marítimo de Chile el conflicto bélico y el nuevo Canal interoceánico, decidieron crear la Liga Marítima como una Corporación apolítica y sin fines de lucro, cuyo propósito sería: “aunar esfuerzos en pro de orientar las energías del país hacia el mar”. Desde un principio se tuvo una particular preocupación por el fortalecimiento de la Marina Mercante Nacional y por el fomento de los deportes náuticos.

Sin embargo, el espectro de las actividades de esta Liga ha sido bastante amplio, como se muestra en el libro que hoy presentamos, abarcando ámbitos como la pesca, la investigación científica, los deportes náuticos y una intensa labor social hacia los pescadores artesanales. También la Liga ha sido pionera en trascendentes hitos regionales, nacionales e internacionales. Así, uno de

nuestros socios, don Ernesto Dighero, fue quien tuvo la iniciativa de organizar el Año Nuevo en el Mar en 1952, actividad que estuvo a cargo de la Liga hasta el año 1963. Otro socio y director, don Jorge Guarello, fue el gestor de lo que más tarde serían las 200 millas de ZEE. Además, la Liga Marítima tuvo decisiva participación en lo que inicialmente, en 1938, era el 'Día del Mar', que después pasó a ser la 'Semana del Mar' y, finalmente, en 1975, se estatuyó el 'Mes del Mar', a cargo de la Armada de Chile; entonces la Liga dejó de tener el papel relevante que tenía en esta celebración, aunque continuamos apoyando a la Armada cada vez que somos requeridos.



Son muchas otras las actividades que la Liga Marítima ha realizado en sus prolíficos 100 años de vida. Pero sin duda que con el correr del tiempo nuestra relevancia ya no es la misma de antaño. En parte importante, esto se debe a que han surgido otros actores de carácter público y privado que han tomado a su cargo áreas específicas del quehacer marítimo, sea en el ámbito portuario, naviero, de pesca, científico, etc.- No obstante, el espíritu de la Liga se mantiene incólume, siempre fiel a su lema: 'El porvenir de Chile está en el Mar'.

Actualmente contamos con 260 socios, con un directorio conformado por 12 personas ad honorem y un staff permanente de tres colaboradores. Entre otras tareas, organizamos seminarios y coloquios relacionados con el mar; anualmente realizamos un cursillo de Acercamiento al Mar, de tres meses de duración, para jóvenes de la enseñanza media; un ciclo de charlas para profesores de enseñanza básica y media; un concurso de pintura y otro de fotografía sobre temas marítimos o navales; editamos una revista y contamos con una página Web. Y somos miembros activos de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales - FIDALMAR.

Finalmente, quisiera agradecer a todos quienes hicieron posible este libro: a don Germán Valdivieso como redactor, a don Enrique Trucco a cargo de proporcionar archivos y fotografías, a don Sebastiano Milesi que hizo los dibujos y a don Patricio Reynolds, coordinador general del proyecto. También vayan mis agradecimientos a todo el público que hoy nos acompaña, a quienes les recomiendo adquirir este interesante libro, que es parte de la historia marítima de nuestro país. Por último, de manera muy especial agradezco a los distinguidos presentadores, don Fernando Wilson y don Roberto Ampuero, que gentilmente han accedido a nuestra invitación para hacer un comentario sobre nuestro libro: 'La Liga Marítima de Chile, 100 años creando conciencia marítima nacional'.

¡Muchas gracias!



EXPOSITOR:*Fernando Wilson Lazo*

Hace algunos meses, cuando se me invitó a presentar el libro aniversario por el centenario de la Liga Marítima, lo hice con gran alegría. Por una parte, me permitía recuperar el contacto con una Institución de enorme historia y trascendencia en su actividad, y por el otro, pude conocer múltiples aspectos que, pese a mi interés en la actividad de esta organización, no había podido más que intuir.

El primero de los aspectos relevantes de esta obra es su misma existencia, y la razón tiene que ver con una de las principales características del éxito de la Liga, pero a la vez de su relativo desconocimiento, como es el interés de actuar en el beneficio de la conciencia marítima nacional sin mayores aspavientos ni publicidad. Esto le ha generado una indudable y muy contundente imagen de seriedad. Algo invaluable en los tiempos que corren, pero por el otro lado, ha implicado un relativo desconocimiento en relación a la profundidad y complejidad de sus actividades; por un lado, vemos a la Liga actuar en lo que parece ser un ámbito natural, como es el fomento de la actividad marítima y en especial de la Marina Mercante, pero después, avanzando en las páginas, nos encontramos con una poderosa actividad de investigación, que culmina en la construcción del centro de estudios oceanológicos de Montemar, actualmente bajo la administración de la Universidad de Valparaíso. De la misma forma, la difusión de actividades formidables, como los Congresos Marítimos, dejan un elevado desafío que seguir. El fomento de los deportes marítimos desde la perspectiva de su regulación y entusiasta impulso también son fundamentales para el desarrollo general de una mirada oceánica cabal.

Mención aparte, por el calibre y profundidad del desarrollo de una actividad que excedió con mucho al ámbito meramente nacional y sería fundamental para el desarrollo de lo que hoy conocemos como la Convención del Mar fue el apoyo de la Liga a los estudios de distinguidos miembros, abogados especialistas en Derecho Marítimo de talla mundial, en la preparación del concepto de Zona Economía Exclusiva y el largo proceso que culminaría finalmente en la consolidación del concepto de la Zona Económica exclusiva, hoy de 200 millas. Esta labor solamente, es un verdadero monumento a la existencia de la Liga, y marca con claridad su potencia creativa y voluntad de creación.

Son docenas más los ámbitos de acción en los que esta organización se ha desarrollado, y que son amablemente presentados en la obra descrita, la que en sus 255 páginas y 22 capítulos muestra una nutrida gama de actividades, que exceden largamente lo que podemos describir en estas páginas. Justo es reconocer la autoría de Germán Bravo, quien con su inconfundible pluma dio a luz a esta obra, y permite conservar los anales de la Liga. No podemos, ya al final de esta presentación, dejar de lado la amable consideración que hace el autor de la figura de nuestro antepasado, Arturo Wilson Navarrete, quien demostrara vivo interés el desarrollo de la Liga, la presidiera y, pocos días antes de fallecer, tuviera la alegría de ver avanzadas las obras de construcción de su actual sede.



EXPOSITOR:

Roberto Ampuero Espinoza

Buenas noches, gracias por la invitación a compartir hoy con ustedes algunas reflexiones muy personales sobre este libro, LA LIGA MARÍTIMA DE CHILE, 100 AÑOS CREANDO CONCIENCIA MARÍTIMA NACIONAL, una informativa y amena obra de carácter colectivo, que me enseñó mucho sobre mi patria, su historia y sus sueños, y que me devoré durante dos largos vuelos de avión.



82

Y mientras la leía a 10.000 metros de altura, me preguntaba: ¿Por qué mis amigos, expertos en los mares del mundo, me invitaron a mí, un novelista, a que comente un texto que habla de un mundo que tan bien dominan y en el cual soy, en el mejor de los casos, un amateur, un observador desde la orilla, un teórico, casi como lo fue Carlos Marx con respecto a los obreros y el trabajo en las fábricas del siglo XIX, ámbitos que contempló de lejos y que, bueno, le inspiraron textos que a su vez inspiraron a políticos y guerrilleros a llevarlos a la práctica, cosa que concluyó con los resultados a escala mundial que mejor dejo juzgar a cada uno de ustedes. En fin, al menos el efecto de mis palabras hoy aquí puede llegar a lo más a una aburrida perorata de 30 minutos, así que no resultaré tan letal como el barbudo que nació en la bella ciudad renana de Tréveris.

Y como estamos hablando de Alemania, permítanme citar un dicho en alemán: “*Man soll keine Eulen nach Athen tragen*”, es decir, no hay que llevar búhos, el símbolo de la sabiduría para la Antigüedad griega, a Atenas. Por lo tanto, no esperen que yo les hable de aquello que ustedes, como marinos y porteños, amantes del mar y los navíos, conocen mejor que yo. En cambio, me propongo hablar desde mi perspectiva y mis experiencias con respecto a instituciones, actividades y espacios que la Liga Marítima creó y que me formaron como porteño y chileno amante de su patria.

En rigor, el libro que hoy presentamos se entrelazará con mi vida, de la misma forma en que se entrelazarán en esta ciudad la bahía, los callejones, los pasajes, las plazas y los cerros con el viento, los temporales, la historia, la historia con H mayúscula y también la historia de las personas, los emprendedores, los creadores, los soñadores y los hacedores, que hicieron brotar y prosperar a esta ciudad cuando se vinculaba con el resto del planeta sólo a través del Pacífico.

Y antes de continuar (como ya habrán notado, alargo artificialmente el preámbulo a mis palabras como lo hace con respecto al nacimiento de su protagonista el gran escritor Lawrence Sterne cuando escribe VIDA Y OPINIONES DEL CABALLERO TRISTRAM SHANDY), permítanme citar a un escritor que admiro mucho: Sandor Marai. Este notable escritor exiliado húngaro, que se suicidó en California, en 1989, por el agobio que le causaba no poder volver a su amada patria y su lengua, acabando con su existencia pocos meses antes de que el comunismo se desplomara en Europa, este intelectual, Sandor Marai, decía que la identidad de cada uno de nosotros se forma por lo que decimos, pero también por lo aquello que no expresamos, que silenciamos, que callamos.

Creo que esto también es válido para los países. La identidad de los países no sólo está definida por aquello que dicen o quieren o pregonan ser, sino también por aquello que callan, que omiten o simplemente no pronuncian porque lo desconocen o, por parafrasear el subtítulo de esta obra, porque carecen de la conciencia de su recorrido. Y esa falta de conciencia, que puede referirse al mar o a la historia política, a menudo no emerge porque muchos descuidan el recuento, la memoria y la escritura de la historia y le entregan o ceden la voz y la construcción del relato a otros. Sin embargo, postergar, ignorar o renunciar a contar el pasado implica no sólo incapacidad de narrarlo sino también pasividad antes otros sectores o intereses que, legítimamente en una república, sí quieren narrarlo, interpretarlo, difundirlo y convertirlo en historia oficial y común. Con esto llegamos de nuevo a la célebre idea del marxista italiano, Antonio Gramsci que sostiene, en referencia a la cultura en una sociedad, que su causa habrá triunfado en el momento en que sus ideas se conviertan en el “sentido común” de la sociedad. Este libro también es un esfuerzo por elevar la voz y contar la historia desde la nave de los que la impulsaron inspirados en el sueño de un país mejor. Es un esfuerzo importante que se unirá, ojalá al de otros en otras áreas, que tienen algo que decir y que saben que quien narra la historia no sólo indaga en el pasado y queda anclado en él, sino que a la vez contribuye a interpretar el presente y a trazar los sueños de toda una nación. Dicho esto, quiero manifestar lo siguiente: el libro toca mis fibras íntimas porque soy hijo de un hombre laborioso y amante de su familia y orgulloso de su patria, Roberto Ampuero Brulé (QEPD), un porteño amante de su ciudad que dedicó toda su vida a la actividad marítima. Mi padre comenzó a trabajar y jubiló en la legendaria Pacific Steam Navigation Company (PSNC), que tenía un espléndido, señorial e irremplazable edificio en Almirante Señoret, frente a la Estación Puerto. La vida material de mi padre y mi madre, Angélica Espinoza Inostroza, la de mi hermana, Mónica, y la mía dependieron en gran medida de la PSNC, y mucho de lo que logramos, lo logramos como familia en relación con el mar, el comercio marítimo y la conciencia de que el mundo era mucho más que Valparaíso.

Fue mi padre quien me contagió de su amor, conocimiento y curiosidad por la ciudad, y también del dolor, de ese dolor que anida, junto a la nostalgia y la esperanza, en el corazón de todo porteño que se ocupa y preocupa por las vicisitudes de la ciudad.

Fue a través del ventanal de la casa paterna, en la Avenida Alemania, y de las amplias y altas ventanas de la PSNC, a la que también se refiere este libro, que me enamoré de Valparaíso. Si mi hogar me brindaba el panorama amplio que comprendía desde el Pacífico al Aconcagua en los maravillosos días despejados, las ventanas abiertas de la PSNC me regalaban la cercanía del mar, su inmediatez, su perfume salobre, las voces de los marinos, el grito de los pescadores y el paso presuroso de los agentes marítimos.

A partir de la PSNC recorrí de la mano de mi padre la ciudad y aprendí a diferenciar los grandes edificios que hablaban de los mares del mundo, las agencias navieras, el comercio internacional, el emprendimiento, el esfuerzo, el sacrificio, de éxitos y fracasos: Edificio Turri, Banco de Londres y América del Sud, Grace, Interoceánica, CSAV, Ultramar, la Bolsa, Banco Central, Aduana, Edificio de la Liga Marítima, Edificio de la Armada, la Escuela Naval, en fin, todos esos



edificios que, en los días camanchaca envolvía la nube gris y densa, y que durante los temporales recibían el chicotazo de la lluvia, el viento y el tenebroso cuerno del Faro Punta Ángeles.

Y entre esos edificios había uno, más lejano, que marcó el sitio donde aprendí a nadar: un lugar que se relaciona con la Liga porque ella “fue pionera en el fomento de las ciencias relacionadas con el mar, que en 1943 cobijó lo que más tarde sería la Estación de Biología Marina de Montemar, en Reñaca. Bueno, allí aprendí a nadar. Cuando íbamos los fines de semana al Ferienheim, de Limache, donde yo debía hacer proezas en la piscina, yo pedía pasar antes por esa playita sin olas de Montemar donde, entonces yo no sabía bien por qué, flotaba mi cuerpo con mayor soltura que en la piscina de tierra adentro. Recuerdo a mis padres comentar entonces que allí se estudiaban los peces, y como yo era chico, me figuraba que aquello debía ser un trabajo aburrido, muy quieto, de no moverse ni hablar, porque en esa playita, para ver los peces, mi padre decía que no debía moverme ni hablar. Al final, no terminé siendo experto en peces ni hidrografía ni oceanografía, pero sí un eterno aprendiz de algo que también exige quedarse quieto y no hablar: la escritura de novelas.



Leyendo el libro descubro que la Liga Marítima se destacó también por la formación de nadadores salvavidas para operar las playas de la zona central. Yo ignoraba que el origen de este cuerpo de atletas se halla en la Liga y que el asunto era serio en materia de preparación. Les confieso que cuando adolescente admiraba a los salvavidas de Caleta Abarca y Las Salinas, y soñé hasta con convertirme un día en un salvavidas. Tenía un interés muy concreto: corrían rumores de que bellas muchachas pedían socorro desde mar adentro para entablar amistad con esos tritones en perfecto estado físico, parecidos a Charles Atlas entonces, y bronceados y felices, y me parecía que aquel trabajo era espléndido: Se ejercía sólo durante el verano, en la playa, tomando refrescos, rodeado de chicas en bikini, yendo al agua para refrescarse o salvar a una beldad playera. Y en este sentido debo manifestar también que me decepcionó mucho leer en el libro un acta de la Liga en que se disuelve al grupo de salvavidas, creado en 1945, para la zona central porque detectaron que se la pasaban tomando alcohol y no siempre estaban en las condiciones épicas que se esperan de un salvavidas de tomo y lomo: “En Caleta Abarca existía un cuerpo de salvavidas, formado por varios nadadores apoyados por la Municipalidad de Viña del Mar, desgraciadamente, eran en su mayor parte elementos indisciplinados y aficionados al alcohol”. Hubo que reformular el concepto. Estos voluntarios actuaban en los balnearios durante la temporada estival, por lo que se estimó pertinente propiciar una reglamentación profesional.

Tampoco sabía que entre las primeras iniciativas de la Liga figuró la creación, el 8 de junio de 1914, de una comisión de trabajo destinada al sport, y que a partir de los años cuarenta, la Liga le entregó todo el apoyo a la Asociación de Clubes de Regatas de Valparaíso.

Pues bien, yo no sólo quise ser salvavidas, sino también bogador. Y fue así como exploré ese ámbito tan porteño de entonces, cuando asistía al colegio alemán. Sí: Remé durante un tiempo en una yola de mar del Club Alemán. Esa experiencia deportiva nos educó, nos acercó al mar, nos hizo tenerle respeto y a la vez amor, y también a ver a la ciudad desde donde pocos porteños la ven: desde el agua. Ignoraba yo hasta ahora que detrás de esto, en su génesis, estaba la iniciativa de la Liga Marítima de Chile.

Recuerdo que éramos cuatro bogadores y un timonel. Entre los remadores se encontraba quien fue después submarinista, mi gran amigo Jaime Fuentes. Jaime era como un azote del mar. Hacía restallar el látigo para que nos fuéramos a remar los días domingo muy temprano -invierno o verano- para ir a remar nada menos que a la poza de abrigo. Fue el único de ese grupo de excelsos remadores teóricos y grandes promesas del deporte náutico chileno, que llegó a navegar en algo de mayor tonelaje en su vida. Nunca olvidaré esas frías jornadas matinales, la neblina que de pronto cortaba la proa de un barco (nuestro timonel era bastante despistado en el mar, la tierra y el aire), la sirena del faro, la tos de una lancha que se aproximaba desde alguna parte, mientras nosotros tratábamos de mantener el ritmo para avanzar acompasados.

Nuestro timonel era genial. Genial como estudiante, era el primero del curso, y le gustaba leer. Se llama Jorge Gillies. A esa edad leía a Julio Verne y a Emilio Salgari, y también -cosa curiosa- a Jorge Luis Borges. En fin, amaba la ficción y habitaba esos mundos inexistentes y cautivadores. Era nuestro timonel, y el único que miraba hacia adelante porque los bogadores reman de espalda a la proa de la yola. Todo marchó bastante bien hasta que un día en que nuestro timonel, extraviado tal vez en algún cuento de Ray Bradbury, porque amaba tanto como al mar la literatura de ciencia ficción, hasta que una mañana, mejor dicho, pasamos a llevar de costado, al parecer, una boya. El timonel nos indicó que siguiéramos bogando, que no había pasado nada, que él sabía hacia dónde íbamos. Cuando despejó un poco, escuchamos los gritos desaforados de mayores que, desde una lancha a motor, nos ordenaban volver urgente al club. Después supimos lo que pasaba: desde tierra, la gente ya no veía una yola con sus tripulantes, sino a cuatro bogadores y un timonel que iban sentados como sobre la superficie del mar. La yola era invisible, hacía agua por todas partes y ninguno de nosotros lo había notado, ni siquiera el timonel que miraba hacia el futuro y velaba por nuestra seguridad.

Ahí terminó la promisoriosa carrera del timonel y de nuestros queridos bogadores porque aquella mañana habíamos estado más allá del molo de abrigo y casi nos había arrollado una embarcación, circunstancias que jamás notamos. Así que se nos puso cuesta arriba conseguir que nos prestaran una yola de nuevo. Al menos, no nos cobraron la reparación. Aún recuerdo haber escuchado a alguien en el almacén de yolas, que dijo: “Con marinos así, no necesitamos flota enemiga. Nos hundimos solos”

Hasta leer este libro, mi ignorancia sobre el origen de la legendaria Caleta El Membrillo era total. Allí concurrí varias veces con mi padre a ver cómo los botes de pescadores llegaban cargados de peces, lapas y machas. Eran otros tiempos. Uno esperaba parado en la arena, el viento en la cara, estoico, porque quería comer pescado fresco. Los pescadores salían entonces a alta mar vistiendo raídas indumentarias cotidianas y, a lo más, un gorro chilote de lana. Nada de guantes o buzos de color, celular o anteojos protectores, un bote con motor fuera de borda era de rico, y qué decir de la grúa que saca a las naves del océano, entonces se aprovechaba el impulso de la ola. En fin, ahora se acabó la playita, y creo que el restaurante ya no es lo que fue.

Para mí El Membrillo tuvo en un momento, cuando andaba por los 14 o 15 años, y poco sabía de la vida, tuvo también una dimensión romántica. La culpa fue de una polola secreta



que tuve, era secreta porque ella andaba por los 18 años. Me invitó un par de veces a la Caleta El Membrillo, adonde yo iba porque quería verla a ella pero también la llegada de los botes, el vuelo rasante de los pelícanos y los últimos estertores de los peces en la arena. Mi polola, claro, tenía otras intenciones, menos oceanográficas, digamos, y me invitaba a internarnos por la avenida Altamirano en dirección a la Plaza Rubén Darío.

Dicen que los caballeros no tienen memoria, así que dejaré hasta aquí el cuento este, que fue de breve duración por mi impericia y excesivo interés por los botes y las redes. Dejaré este cuento romántico hasta aquí, hasta esa plaza en que suelen reunirse los días domingo los poetas de Valparaíso, que en algunas de mis novelas los hago reunirse en las catacumbas que hay bajo el Bar Cinzano. Esto ha generado a ese local muchos clientes que las buscan en vano, pero también ha generado declaraciones de su propietario en contra de mis novelas que hablan de ellas bajo su local. Aquí se los digo a ustedes con franqueza: NO CREO en poetas porteños que se reúnen en catacumbas bajo el Cinzano, pero de que hay poetas y catacumbas bajo el Cinzano, LOS HAY.

Tampoco sabía del rol de Ligamar en la creación de la caleta, pero años después mi padre me contó una historia de amor muy bella y muy larga, eterna, que comenzó bajo esos árboles de la plaza Rubén Darío, a los pies de la Escuela Naval, en cuya creación también jugó un papel la Ligamar: Esa plaza fue el escenario del primer beso que mi padre le dio a mi madre cuando eran pololos, un romance de varios años que condujo a un matrimonio de 59 años y que, estoy seguro, continuará donde quiera que mi padre se encuentre cuando mi madre parta en búsqueda de él, para continuar ese amor sin fin.

¿Quién no conoce el Bote Salvavidas? Hasta 1919 los rescates en la bahía se hacían usando botes a remo. Desde entonces la Liga se ocupó de esto, y en 1921 se dispuso de una de las dos embarcaciones que fueron traídas de Inglaterra. La Liga y los comerciantes locales contribuyeron a la modernización técnica y la capacitación personal, encabezada por el Capitán de Alta Mar Olof Christiansen Lundt, marinero de origen danés.

Para financiar al Bote, sus integrantes voluntarios crearon un restaurante que en 1946 sufrió un percance: los encargados y empleados del restaurante fueron acusados por Aduanas de practicar el contrabando. Gracias a Enrique Court, director de la Liga y ex administrador de Aduanas, se resolvió el tema consiguiendo una subvención gubernamental y luego su reapertura al público.

Para mí, en la infancia, el Bote Salvavidas era dos cosas: una nave de valientes y heroicos marinos que cruzaban por milagro las olas de los temporales para llevar ayuda o rescatar a tripulantes de embarcaciones a punto de naufragar. Recuerdo que con mi padre subíamos al mirador de la casa, donde el viento aforraba, y mi padre, con el ventanal abierto de par en par, enfrentando desde el cerro el viento y el agua, premunido de unos potentes anteojos de larga vista, me transmitía los detalles de lo que yo contemplaba a simple vista, y a los que a veces me acercaba como por arte de magia cuando mi padre, calmando su entusiasmo marítimo de hijo de chilotes, me prestaba por unos segundos los binoculares. El relato de mi padre era pura literatura, mejor literatura que los de



Verne, Conrad, Kipling o Eros Nicola Siri, sus palabras, ¡están salvando al pobre guachimán, se fue por la eslor, los agarró el viento de lado, van a cortar los espías, quedó al garete, hombre al agua, ahí reapareció el bote salvavidas!, en fin, sus gritos, y descripciones dramáticas eran infinitamente superiores a cuanto ocurría, y creo que en ese momento descubrí el valor de la palabra, la fuerza de la narración, el poder de las novelas.

Y el Bote Salvavidas era también algo más: un centro donde cenaban o almorzaban principalmente adultos. Curiosamente aquel recinto no lo visité como comensal en infancia. Mi padre nos llevaba los domingos a almorzar al Café Riquet, al Club Central, al Valparaíso, al Ferienheim o al Neptuno o el San Marco, pero no al Bote. Sólo muchos años más tarde, acudí por primera vez al famoso restaurante del Bote Salvavidas. A pesar de que entré allí con la esperanza de ver a alguno de los heroicos argonautas o intrépidos marineros compañeros de Ulises, sólo me encontré con mozos serviciales y de buen humor, algo mayorcitos, que subían con dificultad los peldaños al segundo piso, que no parecían haber sido formados en el mar ni disponer del coraje ni la pericia de aquellos seres que, desde el mirador de mi casa en la Avenida Alemania, yo había visto salvar vidas y embarcaciones, magníficas proezas que al día siguiente aparecían en la prensa local y que mi padre tan bien relataba.

El Año Nuevo en el Mar. Tampoco tenía idea de que esa fiesta se inició por iniciativa de la Liga. Impresionante cómo gran parte de mi existencia como niño y adolescente quedó marcada por instituciones, sitios, actividades y celebraciones impulsadas por la Liga. Es decir, parte de mi identidad como chileno y porteño, lleva la impronta de la Liga aunque no tenía idea clara de ella. Ernesto Dighero vivía cerca de mi casa paterna. El paradero del bus, uno antes del de mi casa, llevaba su nombre, y todos sabíamos que en ese paradero, que constaba de un espacio amplio, plano, bordeado de árboles, con una gran casa al fondo, estaba la casa del Doctor.

Tengo recuerdos muy tempranos del Año Nuevo en el Mar. Entonces la casa de mi infancia, iluminada con guirnaldas de luces de colores, se llenaba de familiares y amigos, que la inundaban de alegría, optimismo, música y bandejas con comida, y muchos traían cuetes, viejas y voladores. La fiesta de fuegos artificiales en la bahía le daba una sensación de pertenencia, unidad e identidad a Valparaíso, y nos permitía saltar como comunidad unida hacia el Nuevo Año. A medianoche todos se abrazaban y comenzaba la algarabía. Cuando yo me iba a la cama, la fiesta de los grandes recién comenzaba. Toda la ciudad celebraba como si se tratase sólo de una gran y única fiesta. Y Valparaíso era limpio y seguro, y su gente respetuosa y educada.

Nunca logro desprenderme, sin embargo, de una sombría sensación en las noches de Año Nuevo. El 31 de diciembre de 1952, poco antes de medianoche, mis padres y tíos bajaron al centro de la ciudad para ver el inmenso incendio que destruía parte del plan. Era riesgoso, pero mis padres eran jóvenes y poco precavidos. Se acercaron a una cuadra del incendio porque querían verlo. Era el infierno. En un momento, uno de mis tíos, algo mayor, le sugirió al grupo de amigos que volvieran mejor a casa, que la cosa se estaba poniendo fea. El grupo se embarcó en el auto del tío.



A los pocos minutos se produjo la gran explosión que cobró tantas vidas. Una tragedia que enlutó al país y nunca se olvida en Valparaíso. Yo tenía siete meses y me salvé enjabonado. Me faltaban sólo dos meses para nacer. Años más tarde, mis padres me contaron aquello. Cada Año Nuevo pienso en ese horrendo incendio y me digo que estoy vivo por una casualidad, que pude haberme marchado sin haber llegado a este mundo. Quizás es una de las razones por las cuales siento tanta gratitud hacia la vida.

No voy a seguir con mis recuerdos salpicados con símbolos de la Liga Marítima de Chile. Quiero dejarlo aquí, y subrayar los grandes aportes de la institución a Chile en el ámbito de la educación de jóvenes, en la formación de la conciencia marítima, el fomento de la marina mercante, la oceanografía, la pesquería, las obras portuarias, el patriotismo, la unidad de los chilenos, las 200 millas de uso económico exclusivo y el relato de la historia.

La historia es pasado, pero un pasado vivo, pues se escribe desde el presente y apunta hacia un futuro imaginado. El sendero que lleva hacia ese futuro puede conducir al despeñadero, al estancamiento o la prosperidad. Ese sendero se ilumina en gran medida por la visión que tiene el país de su historia, la interpretación que hace del presente y los sueños comunes que proyecta. Felicitaciones a los autores de este libro que hoy celebramos, y muchas gracias por su atención.



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cent Años Creando Conciencia Marítima*



COMANDANTE ENRIQUE MALDONADO: ACÉRRIMO IMPULSOR DE LA EDUCACIÓN MARÍTIMA

Asesor Comunicacional Liga Marítima de Chile



89

Con 37 años de socio en la Liga Marítima, es potente motor del Curso de Acercamiento al Mar y un convencido de la trascendencia de formar a los jóvenes sobre el valor de los intereses marítimos nacionales.

Más de dos mil jóvenes han formado parte del Curso de Acercamiento al Mar que desde hace 46 años realiza la Liga Marítima de Chile como parte del gran objetivo de crear conciencia sobre el mar, en particular a través de la formación de estudiantes de enseñanza media y la entrega de conocimientos sobre el valor del patrimonio marítimo de nuestro país. El objetivo es que los jóvenes adquieran una equilibrada valoración de lo marítimo y al decidir su futuro profesional adopten una resolución informada.



El comandante Enrique Maldonado, Coordinador del Curso Acercamiento al Mar desde 1995, afirma que dada la geografía de Chile, es de mucha importancia que existan profesionales y técnicos de gran nivel en el ámbito marítimo, pero al mismo tiempo, otros sectores del quehacer nacional tengan conciencia y valoren la implicancia de lo marítimo en sus actividades.

Destaca que son múltiples las satisfacciones que ha tenido al encontrar profesionales de todo tipo quienes recuerdan con cariño haber realizado el Curso de Acercamiento al Mar. Un ejemplo es que en el Bote Salvavidas de Valparaíso, tres ex alumnos integran la brigada juvenil de

la entidad y se graduaron de patrones de bahía gracias a otro curso que obtuvieron por su buen desempeño como alumnos el año 2016.

Los últimos años, Enrique Maldonado se ha dedicado con total entrega a esta misión formadora, seguramente porque gran parte de su vida ha estado vinculado a la educación. En su carrera naval, el comandante Maldonado estuvo destinado en la Escuela de Grumetes durante cuatro años, y durante un año fue su director. Además, fue subdirector de la Dirección de Instrucción de la Armada, durante 18 años desempeñó los cargos de Presidente y Director Ejecutivo de la Fundación Almirante Carlos Condell, etapa en la que se crearon el Instituto del Mar, en Chonchi, el Centro de Formación Técnica Carlos Condell, la Universidad Marítima y el Colegio Patricio Lynch, en Valparaíso.



ADVERTENCIA

Por interés de la Liga Marítima, el comandante Maldonado examinó las preguntas de ciencias sociales de la Prueba de Selección Universitaria, PSU, con el fin de evaluar en qué porcentaje consideraba temáticas acerca de intereses marítimos. “El resultado no fue para nada alentador-afirma-, apenas dos preguntas se relacionaban con el mar”. En una escala mayor, advierte una grave deficiencia en temas relacionados con la Soberanía Nacional, los tratados de límites con los países vecinos y las controversias a lo largo del tiempo. “La prensa nacional –afirma- destaca los dichos, falsedades y ofensas a la dignidad nacional del presidente de Bolivia y difícilmente encontramos la respuesta de nuestra cancillería o una nota aclarando la realidad. Hay un gran desconocimiento que ha llevado a que en la sociedad se cuestionen los derechos nacionales o se emitan juicios equivocados.

Además, el comandante Maldonado durante diez años fue representante de la Armada en el Consejo del Instituto de Fomento Pesquero. Por ello, expresa su inquietud ante la drástica disminución de los recursos marinos que ha determinado una caída de las capturas desde 9 millones a solo cuatro millones. Debido a lo anterior, respalda la Ley de Pesca, por el ordenamiento y modernización que introdujo en el sector, por ejemplo, en cuanto al valor de los informes científicos para establecer cuotas de pesca, o la obligatoriedad de uso de posicionamiento satelital en las embarcaciones artesanales de 15 metros de eslora.

En sus vinculaciones con la actividad marítima después de su retiro de la Armada con 30 años de servicio, fue durante dos años Jefe de la Oficina de Intereses Marítimos de la Armada, siendo oficial de reserva naval e integró el directorio de la asociación Hogar Arturo Prat.

El comandante Enrique Maldonado, acumula ya 37 años como socio de Liga Marítima de Chile, donde ha dejado una indeleble huella de tesón, constancia y tenacidad por los esfuerzos institucionales de la Corporación en cuanto a bregar por la creación de una conciencia sólida entre los chilenos de la importancia del Mar que con vigor baña nuestras costas desde el principio de los tiempos y hasta el fin de los mismos.



CON LA MAR EN LAS VENAS

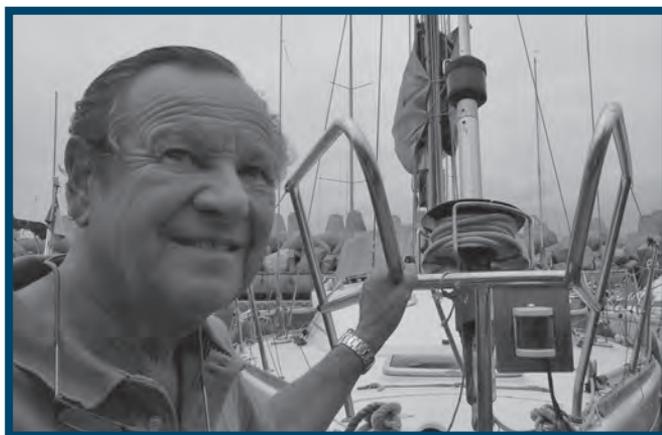
Asesor Comunicacional Liga Marítima de Chile

Santiago Lorca, director de Ligamar, empresario, presidente del Grupo Beltec y yamista, aprendió a observar con templanza los malos tiempos y las buenas rachas siendo un apasionado navegante. Aspira ver realizado un gran sueño: transformar la Corporación en un influyente Centro de Estudios Públicos del Mar del que emanen estudios, análisis y propuestas.



91

Mar encrespada, vientos cruzados en aumento, nubes densas derramando lluvia intensa en el Golfo de Ancud, en Chiloé. El “Rasputín” surca las frías aguas cabeceando al ritmo de las olas, pero enhiesto en el rumbo trazado por el timonel y se mantiene indemne así por las casi dos horas que dura la borrasca en un escenario marino de paisaje infinito que agudiza la agobiante sensación de absoluta vulnerabilidad humana y de orfandad frente a la fuerza de la naturaleza. Cada minuto es intenso en esa vastedad que apabulla y amenaza. La reflexión es inevitable para el capitán del recio “Rasputín”, quien asegura con experiencia la rueda de timón del velero hasta superar con tenacidad las brutales condiciones meteorológicas.



“Un temporal de esta clase en los australes parajes chilotes hace reflexionar acerca de lo relativo de las cosas -razona hoy Santiago Lorca-, ya que, a pesar de que el temporal se hacía interminable, tuve la convicción de que finalmente la naturaleza calmaría su furia”. Esa estresante experiencia marina dejó su huella y lo encauzó a la convicción de que los malos tiempos no son eternos, van a pasar; pero tampoco son para siempre los buenos tiempos. En su quehacer cotidiano y en su experiencia profesional aplica esta certeza como una filosofía de vida que le ha reportado amplias satisfacciones. “Por eso, afirma, creo que nunca hay que tirar la toalla; siempre es bueno luchar hasta el final”.

También con gran convencimiento, expone su ambiciosa aspiración de transformar la Liga Marítima en un Centro de Estudios Públicos del Mar con gran influencia y gravitación en la promoción de los intereses marítimos nacionales del cual emanen estudios y propuestas elaboradas por expertos y académicos de elevado nivel. Admite que dicho proyecto costaría unos US\$100.000 anuales según su estimación, pero serían financiables con investigaciones, documentos de análisis o asesorías elaboradas por el Centro y con seminarios, conferencias y charlas de alto nivel.

LA MAR EN LA SANGRE



92

Santiago Lorca González, presidente del directorio de Beltec, empresa líder en el mercado inmobiliario y de la construcción, y director de Liga Marítima de Chile es un apasionado del mar y la práctica náutica. “Mi padre fue marino y yo llevo en la sangre la atracción por navegar en el océano –cuenta con entusiasmo-, por eso decidí ingresar a la Escuela Naval”. Aunque no prolongó su carrera en la Armada de Chile, se afianzó su predilección por el velerismo como deporte, la que ha transmitido a sus seis hijos y siete nietos, prolongación de la familia que formó hace más de 45 años con Susana Arechandieta. Con ellos se “embarca” literalmente para tomar parte en regatas internacionales, como recientemente lo hizo en Guayaquil y Buenos Aires.

Santiago Lorca tiene un gran recuerdo de su abuelo, Capitán de Corbeta Santiago Lorca Pellross, fundador de la Liga Marítima, pero hace expresa mención que la motivación que lo impulsa a ser parte de Ligamar es por su personal afición al mar y el velerismo naval. Durante años mantuvo atesorado histórico sombrero o gorro “apuntado” de capitán de navío, pieza familiar querida por haber sido propiedad del abuelo y que decidió donarla a esta Corporación, donde hoy se expone en el salón de conferencias.

El sello optimista y emprendedor de Santiago Lorca se evidencia con su visión actual de Ligamar, sin desmerecer lo realizado anteriormente. “En los dos últimos años hemos tenido gran actividad con seminarios, Coloquios, lanzamiento de libros y concursos, en un esfuerzo que se ha coronado con una gran presencia y cobertura en los medios de comunicación”, señala. Precisamente, una de las actividades sobresalientes del año fue la presentación en la Escuela Naval del libro ““La guerra contra España y el bombardeo de Valparaíso”, escrito por el arquitecto Cedric Purcell, de la cual fue un gran impulsor. Argumenta que se está fortaleciendo a todo nivel la conciencia de que existe una institución como Ligamar preocupada de fomentar los intereses marítimos y la gravitación del mar en el desarrollo económico, social y cultural del país. Santiago Lorca refuerza su entusiasmo tras esta conclusión, lo que lo hace afirmar con mucha convicción su ansiado sueño: “de esta manera, la Liga Marítima puede llegar a ser el Centro de Estudios Públicos del Mar en Valparaíso”.



RETOS “CHILE 2035: PLATAFORMA LOGÍSTICA MARÍTIMO-PORTUARIA 3.0, CON EL ASIA PACÍFICO” EN SEMINARIO DE LIGA MARÍTIMA.

Encuentro analizó los desafíos y obstáculos de Chile como actor prominente en el creciente comercio y turismo con los países asiáticos a través de San Antonio y Valparaíso.



93

Potenciar la infraestructura portuaria, revisar los procesos logísticos entre el hinterland y los terminales, los accesos viales y ferroviarios, la necesaria gobernanza y coordinación público-privada y la adaptación de los servicios públicos involucrados al ritmo que impone el competitivo comercio y turismo internacional fueron objeto de un profundo examen en el seminario “Chile 2035: Plataforma logística marítimo-portuaria 3.0, con el Asia Pacífico, organizado por la Liga Marítima de Chile.



El encuentro se realizó en el Hotel O’Higgins de Viña del Mar el jueves 24 de septiembre, con participación del ex Comandante en Jefe de la Armada, almirante Enrique Larrañaga, sobre el tema “Aporte de la armada al desarrollo marítimo –portuario en los próximos 30 años”; el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria, Daniel Fernández, quien se refirió a “Sistema logístico marítimo portuario: desafíos y oportunidades”; el Intendente de la V Región, Gabriel Aldoney, expuso el tema “Institucionalidad y gobernanza marítimo-portuaria; demandas y relaciones con la comunidad de las ciudades-puerto”. Cerró el encuentro el ex presidente de la República, Ricardo Lagos, con una visión estratégica de mediano y largo plazo en los aspectos políticos, sociales y económicos del ámbito marítimo-portuario. A continuación se entrega un extracto de la intervención de los expositores.

“El aporte de la Armada al desarrollo marítimo portuario en los próximos 30 años”

*EX COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA,
ALMIRANTE ENRIQUE LARRAÑAGA MARTIN*

La Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante es el organismo de la Armada mediante el cual el Estado de Chile cautela el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, para dar seguridad a la navegación, proteger la vida humana en el mar, preservar el medio ambiente acuático y los recursos naturales y marinos y fiscalizar las actividades marítimas.



94

A esta misión se han agregado como factor determinante las amenazas emergentes: el terrorismo, el narcotráfico y la piratería. En lo que respecta al trabajo portuario, DIRECTEMAR autoriza y supervisa a la SOTEC, que realiza los cursos de preparación de los Trabajadores Portuarios, se controla el acceso a los puertos de acuerdo a la nómina que a través de internet entregan las respectivas empresas para cumplir los turnos diarios. Para mantener el control de acceso de los trabajadores portuarios se dispone de una aplicación informática la cual registra turnos desde el año 2002.

En materia de servicios, la DIRECTEMAR aplica un Sistema Integral de Atención a la Nave, el SIAN, creada por la autoridad marítima, para contar con una ventanilla única marítima, que relaciona y vincula a todos los actores que intervienen en la recalada, estadía en puerto y despacho de las naves. En lo que se refiere a la administración del borde costero, participa directamente en la tramitación de las Concesiones Marítimas. El Servicio de Practicaje es también un eslabón relevante en la seguridad de las naves y terminales, para ello, existen 74 prácticos de puerto distribuidos a lo largo de Chile que en conjunto realizan alrededor de 25.000 maniobras anuales garantizando la seguridad de las naves en los zarpes y recaladas.

En el ámbito tecnológico, DIRECTEMAR Y EPSA firmaron un acuerdo para compartir electrónicamente los datos oceanográficos y meteorológicos de la Bahía de San Antonio que permite entre otras cosas que EPSA pueda difundir a todos los usuario, vía internet, información acerca de las condiciones del puerto y que la Gobernación Marítima de San Antonio, la Capitanía de Puerto, tengan más antecedentes tomar mejores decisiones con respecto al cierre o apertura de los puertos.

Otro aspecto en el cual se está avanzando es en el sistema de información georeferenciada. Este sistema busca concentrar en una sola plataforma la totalidad de las variables ambientales, con el objeto de proporcionar una herramienta objetiva y útil para la toma de decisiones. Otra gran iniciativa es el proyecto Fénix, que busca recuperar la seguridad y confiabilidad de la red de ayuda a la navegación, a través de la renovación del material que ha ido quedando obsoleto con los años. Los grandes desafíos para mantenerse en los estándares que el sector requiere, están dados por, continuar incrementando la capacidad tecnológica en todas las áreas de competencia y por otra parte, efectuar una actualización de la normativa existente, haciéndola más flexible, simple para el usuario y acorde a las nuevas exigencias y capacidades.

“El Sistema Logístico Marítimo Portuario: desafíos y oportunidades en un horizonte de 30 años”.

*PRESIDENTE DE LA CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA,
DANIEL FERNANDEZ KOPRICH*

Chile es líder mundial en varios tipos de exportaciones; arándanos, cereza, cobre y algunos otros elementos, como minerales y celulosa. Tenemos una economía basada en el comercio exterior. Hay un incremento en la transferencia, producto de todos los acuerdos económicos y el crecimiento natural de la población. Pero, así como nosotros nos hemos desarrollado, nos hemos globalizado y nos hemos conectado, nuestros competidores en materia de los productos que exportamos, también lo han hecho. Perú, Australia, Nueva Zelanda, Colombia y México son los principales competidores de productos de exportación como los nuestros y el tipo de acuerdos comerciales que han ido logrando con otros países y también entre ellos. Tenemos un desafío como país de una competitividad superior a la que teníamos hace un tiempo.

Somos líderes en exportaciones pero nos estamos quedando atrás en logística y ése es un dato fundamental que tenemos que tomar en cuenta. Nuestro diagnóstico es que la eficiencia de la cadena logística en general está estancada. De partida, no tenemos concepto de cadena logística; es decir, hay unos puertos, unas naves, unos caminos, unos camiones, ferrocarriles, que más o menos se conectan, pero se habla poco de una concepción integral logística. Toda esa cadena debe preocuparnos. Nosotros tenemos una visión fragmentada, producto de una institucionalidad sectorial fragmentada, y también porque los desafíos antiguos no eran tan grandes. Entonces, nos íbamos arreglando, pero hoy los desafíos son de otra escala. Hay eventos climáticos de mucha mayor fuerza que en el pasado y una mayor concentración de navieras a nivel internacional. Estos son parámetros de la industria que han estado cambiando en este período. Naves mayores con un incremento del tamaño, lo que demanda inversiones fuertes en puertos, pero también sobre capacidad en momentos; es decir, los pulsos por así decir, o los peak, de llegadas de cargas son más esporádicos, aunque más concentrados.

Hay también una mayor participación de la ciudadanía y hay mayor exigencia medio ambiental. La pregunta es cómo nos hacemos cargo de esos cambios para mejorar nuestra eficiencia, no para deteriorarla como ha estado pasando.

Además hay otros elementos: aumento del comercio electrónico, los grandes gigantes logísticos que están influyendo muy fuerte sobre las condiciones de la industria, los acuerdos sobre cambio climático que imponen restricciones; todos los fenómenos de la cuarta revolución industrial, los cambios en la industria en los modelos de negocios, la posibilidades que ofrece el manejo del bigdata, la inteligencia artificial que no estamos aprovechando suficientemente aún en este sector, las nuevas cadenas logísticas como la llamada nueva ruta de la seda.

Lamentablemente, nuestra capacidad de respuesta está siendo bastante limitada si miramos por ejemplo la situación portuaria real en Chile. Sin considerar los cierres portuarios, en promedio contamos con 317 días de operación anual y si consideramos los cierres portuarios en Arica, por ejemplo, tuvimos 264 días de operación en el año. La infraestructura hay que pagarla completa y si la utilizamos parcialmente el proyecto nos sale más caro. Es necesario revisar los estudios de maniobrabilidad que estimamos son un poco restrictivos para las nuevas tecnologías. No hay



información en tiempo real de ataques y desataques para mantener informados a prácticos capitanes. Hay una necesidad de revisar las tarifas y sus impactos en la competitividad del país.

No quiero eludir el tema de la ampliación de infraestructura que es necesario. La demanda crece en forma más o menos continua, pero la oferta crece en forma discreta. Por lo tanto, la pregunta es ¿qué escalones tenemos que construir?, ¿en qué momento? Entender la demanda es fundamental, porque si llegamos tarde con el escalón, tenemos congestión y la congestión la pagan las naves y, finalmente los consumidores o los exportadores. Pero si nos adelantamos mucho, hacemos un escalón muy grande antes de tiempo, generamos ineficiencia, porque tenemos una inversión que no se necesita, va a existir sobrecapacidad y no vamos a poder pagar. Entonces el arte, por así decir, de construir los escalones siguiendo ajustadamente a la demanda es muy importante.



Lo razonable y racional es ir haciendo los escalones de aumento de capacidad que cada puerto permite en cada instante, tratando de calzar con la demanda de una manera eficiente. Con las inversiones marginales que vamos a ir haciendo en los puertos, entre el 2025 y el 2030 vamos a tener un problema. Con una mirada optimista, el problema va a empezar el 2025; si se da una curva pesimista, el problema va a empezar el 2030. Es bueno empezar a estudiar ya las ampliaciones. Valparaíso y San Antonio atienden un mismo hinterland, la misma macro zona, y por lo tanto, esta escalera hay que construirla de una forma relativamente coordinada.

¿Cuáles son los ámbitos estratégicos para abordar este problema?. Primero: planificación y coordinación. Es absurdo que un puerto en la misma macro zona haga una ampliación desde un punto de vista del Estado y un puerto privado haga lo mismo. Hoy no se está haciendo de la forma profesional que nosotros creemos que debería hacerse y para eso se necesita mejor Institucionalidad. Segundo: obras viales de conectividad. El cuello de botella de los puertos de hoy no está en el frente de ataque, sino en la salida y entrada del puerto. Hay proyectos, pero no han avanzado suficientemente. El ferrocarril es fundamental, ya que con éstos cambios de escala va a llegar un buque portacontenedor de 13.000 unidades y los va a dejar en el sitio de ataque. Debemos tener la capacidad de sacarlos rápido y la forma más eficiente es el ferrocarril.

¿Cuáles son las propuestas específicas que hacemos nosotros en gobernanza, gestión e inversión?. En gobernanza: fortalecer la Comisión Nacional Logística y aumentar sus integrantes incorporando al Ministerio de Defensa, al Ministerio de Vivienda y al Ministerio del Trabajo y que ejerzan sus atribuciones en forma coordinada, colectiva y no compitan entre sí. En segundo lugar, en gestión eficiente y competitiva: hay que objetivar los criterios de cierres de puertos, incorporando más tecnología y modelación matemática. En conectividad y coherencia territorial, es necesario incentivar la inversión en el borde costero modernizando la ley de concesiones marítimas, pues tiene algunas limitaciones en términos de los inversionistas internacionales, porque las garantías no están claras. Proponemos que el Ministro de Defensa esté en la comisión nacional de desarrollo logístico y que esa sea una instancia de coordinación. En cuanto a la ampliación de los accesos portuarios, tenemos una palanca muy fuerte, que es el fondo de infraestructura que se ha estado discutiendo recientemente. Gracias al sistema de concesiones tenemos activos muy importantes ya pagados por todos los usuarios a los cuales acudir para hacer nuevas inversiones en infraestructura.

“Institucionalidad y Gobernanza Marítima Portuaria, demandas y relaciones con la comunidad de las ciudades puertos”.

*INTENDENTE DE LA V REGIÓN,
GABRIEL ALDONEY VARGAS*

Desde que se iniciaron los primeros estudios hasta cuando se aplicó la ley 19.542 pasaron exactamente 10 años. En los años 1990 y, a comienzos del gobierno del Presidente Aylwin, empezaron a hacerse los estudios en el Ministerio de Transportes.

Se pretendía solucionar, primero, un tema de capacidad. Se optó por crear un modelo que permitiera que la infraestructura pudiera ser explotada con más tecnología.

No existía una ley de concesiones en Obras Públicas, lo que generó una discusión sobre lo que había que hacer, si utilizar la ley de concesiones que tenía una cierta concepción, o se optaba que los puertos tuvieran un concepto de concesión en que lo que estaba en el centro era la prestación del servicio. Esto fue complejo, porque por primera vez se generaba un cambio en el manejo de empresas del Estado, generando diez compañías estatales autónomas concebidas bajo la ley de sociedad anónima. Se generaron también instrumentos de planificación; el plan maestro y el calendario referencial de inversiones. Eso fue lo que se hizo hace 20 años y se logró aumentar la capacidad de los terminales sin necesidad de hacer inversiones importantes en el ámbito de la infraestructura. Eso es un tremendo éxito de esta política, que generó un proceso competitivo que ha permitido que desde el punto de vista de la calidad de los servicios tengamos terminales que son referentes mundiales.

La mirada desde el presente

La reforma solo contempló los puertos estatales; fue una reforma al aparato portuario estatal. En ese entonces, la carga principal, y todavía lo es así, era la carga general, por lo que no incluimos los puertos graneleros, ni el cabotaje, ni los puertos privados.

Por otra parte, no tenemos en Chile una política en particular referida a la zona sur del país, donde las características que tiene el sistema son muy distintas al resto del país. Ahí hay muchos terminales pequeños y es el lugar donde hay más tráfico marítimo; es una realidad muy distinta a la que tenemos en el centro. Si no hacemos algo, las generaciones que habiten las ciudades donde se están generando estos terminales, tendrán los mismos problemas que tenemos en las grandes ciudades.

Tampoco previmos la extensión de los recintos portuarios y los impactos urbanos que se generarían. Costó mucho que en Valparaíso se entendiera la idea de la ZEAL, que en el fondo es extender el recinto portuario hacia la tierra para disminuir la ocupación del borde costero. Tampoco tuvimos una mirada territorial integral de las bahías. En Mejillones, en Quintero-Ventana, en San Vicente, no tenemos una autoridad que coordine adecuadamente el accionar, salvo lo que hace DIRECTEMAR desde el punto de vista del manejo del tráfico marítimo.



Igualmente, no se previeron los cambios tecnológicos y las potencialidades que tenemos hoy en cuanto al tamaño de las naves, en las tecnologías de los procesos, etc. Tampoco se tuvo presente adecuadamente la importancia del medio ambiente; el concepto de puerto sustentable no existía en ese entonces, o si existía estaba reducido a un ámbito muy pequeño. También se tuvo una visión, yo diría liviana, para la relación ciudad-puerto, que genera un círculo virtuoso para que el puerto crezca y también la ciudad, de modo que se desarrollen ambas.

El futuro: tendencias, restricciones y desafíos



98

Uno de los grandes problemas que vamos a tener es el cabotaje. La tendencia va a ser que esos barcos se atiendan en puertos con alta capacidad de demanda; es decir, no vamos a tener puertos en los que los buques van atracando, por ejemplo, en la ruta hacia el norte de Chile. Por lo tanto, en algún minuto, pensando hacia el año 2030, vamos a tener que desarrollar el cabotaje interno.

Quiero tocar otro aspecto. No es el tamaño de los barcos el problema, sino la capacidad operativa del puerto, o sea, cuántos contenedores somos capaces de embarcar y cuántos desembarcar; y ese factor técnico está supeditado a dos cosas: uno a las demandas que provengan desde el extranjero para nuestro comercio exterior o lo que nosotros hagamos desde el punto de vista de las importaciones.

Segundo, tenemos que actualizar las políticas públicas para los terminales. Hay que masificar el concepto de puerto de uso público. No hay que tenerle temor al concepto de uso público, porque es un concepto que ya no está en discusión. Un puerto de uso público conlleva responsabilidades, para el gestor, el administrador, y el operador de un terminal, pero no significa que esa empresa necesariamente tenga que ser del Estado.

Otro tema que vamos a tener que considerar es la mayor y más intensa relación de la ciudadanía con el puerto. Tenemos que trabajar en desarrollar puertos amigables. Es importante también la planificación del uso del borde costero y los nuevos emplazamientos portuarios. Chile no es un país que goce de tener posibilidades para emplazar puertos a costos razonable, a lo largo de su costa; tampoco hay muchos lugares con geografía apropiada. Tenemos restricciones para tener lugares adecuados donde emplazar puertos. Si queremos tener una mirada de largo plazo, la planificación en este sentido es tremendamente importante.

Los conceptos

Tenemos un sistema marítimo portuario referido al Comercio Exterior, sin perjuicio de que debemos preocuparnos del Cabotaje. Pero, en el Comercio Exterior tenemos un problema. Si sacamos de la carga de exportación las cargas de graneles que es una carga ligada a la minería, veremos que prácticamente la carga general está teniendo un crecimiento muy lento.

La carga en Chile, desde que se hizo la Reforma Portuaria hasta ahora creció más o menos un 5% anual y esto ocurría hasta 4-5 años atrás. A finales del gobierno anterior empezaron a notarse ya bajas en la transferencia de cargas. Nosotros crecimos en contenedores por las importaciones, no por las exportaciones; por lo tanto, tenemos que adecuar nuestro sistema a un cambio en la matriz productiva. Desde el punto de vista portuario, deberíamos tener un sistema que tuviera

la “marca de Chile”, aprovechando el concepto de LED que se hacen a nuestros contenedores en los puertos de destino, asegurando el cumplimiento de las normas fitosanitarias de seguridad etc, de tal manera que nuestros contenedores tengan un “sello verde”, por decirlo de alguna manera, y podamos reducir mediante acuerdos bilaterales, los costos de inspección que se hacen en los puertos de destino y viceversa.

Cómo enfrentarlos

Cuando hablamos de logística, no referimos a ferrocarriles, camiones e infraestructura, pero no nos preocupamos de cómo asentamos, instalamos esas actividades en el territorio y como esas actividades entre sí se vinculan, porque en la medida que eso sea más eficiente, los costos finalmente van a ser mejores.

Otro aspecto es que, como concepto no podemos tratar las logísticas portuarias sin considerar las cadenas de suministros, que, además de internas deben ser externas.

Un punto adicional a considerar es que el centro son los usuarios y la ciudadanía; a mi juicio, lo más importante es que la planificación territorial es clave. ¿Cómo enfrentarlos? Tenemos que diseñar una nueva gobernanza, y en esto quizás discrepo con lo planeado por Daniel Fernández, en el sentido de que necesitamos coordinación ministerial. En nuestro país las coordinaciones ministeriales han existido desde hace mucho tiempo y con todo respeto, nunca han funcionado. Entonces, lo que tenemos que hacer es crear un agente público que tenga autoridad de coordinación y que responda desde el punto de vista público de sus atribuciones y funciones, de los avances, de los logros que es capaz de producir. Es decir, establecer un nuevo liderazgo al interior de la administración pública.

“Visión Estratégica de mediano y largo plazo en los aspectos políticos, sociales y económicos en el ámbito marítimo-portuario”.

*EX PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,
RICARDO LAGOS ESCOBAR*

Lo que está detrás de todo lo anterior es cómo aumentamos la capacidad competitiva de Chile en el plano de las conexiones con el resto del mundo. La mayor concentración de las principales empresas navieras tiene mucho que ver con los aumentos tecnológicos derivados del aumento en el tamaño de las naves. Y eso a su vez tiene mucho que ver con el nuevo Canal de Panamá, que hace poco se ha inaugurado y, en consecuencia, con que el mundo del futuro va a tender a concentrar cargas para su desplazamiento, entre regiones más que entre países, desplazamientos de carga de la región de Asia a la región de Europa, de Europa hacia China, etc. ¿Y América Latina dónde? ¿Y cuál es el concepto de puerto en el Pacífico? Y aquí, entonces, tenemos un desafío de otra envergadura, porque creo que lo que se está transformando con estos cambios tecnológicos tan acelerados, con las nuevas tecnologías, lo que está cambiando es la geografía que nosotros conocemos.



Ahora la eficiencia fundamental se da en el puerto y no en cuánto demora el barco de un lugar a otro, porque estos grandes barcos van a demorar un día o dos días más en llegar desde Buenos Aires en el Atlántico a Honk Kong, Shanghai o Singapur que si parten de Valparaíso. Sin embargo, esa ventaja entre comillas de demorarse uno o días más y el costo en que eso aumenta en fletes, se compensa más que suficiente con la eficiencia en el proceso de subir y bajar el contenedor en el puerto de destino.

Otra consideración es el cambio climático que está teniendo un doble efecto. Primero, cambiar la geografía física que conocemos. Al ser puro hielo el Ártico, el calentamiento global ha generado nuevas rutas marítimas que antes no existían.

Aquí surge el segundo elemento central, ¿cuál es el nivel de emisión que el puerto va a tener cuando cargue y descargue un barco?. Y eso se va a medir. Es decir, nos plantea una realidad distinta e incorporar este elemento en las operaciones portuarias es un nuevo reto que antes no teníamos.

Tan importante como el puerto es la red que se genera a partir del terminal, tanto para la llegada como para el desplazamiento de la carga. Podemos tener puertos de gran eficiencia, pero el costo del transporte, ferrocarril o camiones, de ese país puede hacer que la carga recibida eficientemente en un puerto no sea rentable.

Si la red ferroviaria y caminera no tiene la misma eficiencia, ahí mismo perdemos competitividad.

Se habla de un puerto de Gran Escala. Se hacen distintas elucubraciones sobre cómo debería ser y esa definición hay que tomarla. Pero si usted dice San Antonio, por ejemplo, todos saben que requiere un gran molo de 1.900 metros, que tiene un costo cerca de los US\$ 1.200 millones, y esa inversión es pública. Después se va a recuperar porque se le pedirá una suerte de peaje al barco post Panamá que recale allí, pero es indispensable tener los recursos y los financiamientos para esa inversión. Por eso un grupo de personas ha pensado en crear un gran fondo de inversión en infraestructura que se forma a partir del sistema de concesiones que ha enriquecido al Estado de Chile. Si usted toma las carreteras y aeropuertos concesionados, nada más, estos son US\$ 25.000 millones. Para tener una idea, el fondo de infraestructura creado por la Unión Europea para reactivar la economía como resultado de la crisis del 2008, es de US\$ 21.000 millones de euros, más o menos 25 mil millones de dólares.

Lo que se requiere en materia de inversión portuaria al 2030 desde el punto de vista público solamente son US\$ 800 mil a mil millones anuales. La forma de abordar el desarrollo portuario desde el punto de vista de Chile es la creación de este Fondo a partir de lo que ya hemos hecho.

Esos recursos están disponibles, y el nivel de inversiones que puede hacer el mundo privado para administrar los nuevos puertos Post Panamax son fundamentales. ¿Cuántos sitios de atraque necesitamos tener? ¿Cuántos sitios adecuados para los 400 metros de largo de esos barcos? ¿Cuántos pueden cargar y descargar simultáneamente? .Y lo más importante, ¿cuánto tiempo debe esperar cada barco para poder descargar?. ¿ Qué características va a tener el puerto y cómo se compatibiliza con la ciudad?. Tenemos que entender y poner en valor lo que significa la concentración naviera. Las grandes compañías prefieren llegar a los puertos donde tienen intereses. Y aquí estamos atrasados. ¿Cuántas empresas internacionales están



en el puerto de Buenos Aires?. Las dos principales. Si hay que optar entre Buenos Aires y un puerto en la costa chilena, ¿Somos capaces de participar en las grandes ligas?

La red portuaria, que es un conjunto grande de tareas, es fundamental. Por ejemplo, la infraestructura, los servicios financieros, entre otros. En el puerto de Rotterdam adonde llega la fruta chilena, quienes reciben los embarques y los despachan al resto de Europa, tienen que contratar los seguros por ese despacho. Me temo que por ese servicio tienen utilidades tan altas como las que tienen los exportadores frutícolas chilenos.

Las definiciones que hay que tomar sobre un Puerto de Gran Escala no pueden esperar más, y creo que el país está preparado para ello. A mi entender el puerto de la zona central está integrado por lo que hoy es San Antonio, Valparaíso y Ventana - Quintero. Desde el punto de vista global ese es solo un gran puerto en tres lugares muy próximos.

Quiero concluir señalando que el tema de la conectividad tenemos que entenderlo como una actividad integral. Incluye la consideración de un país ordenado que respeta el estado de Derecho, que conoce las reglas, que tiene un sistema aduanero eficiente y probado, un país que entregue servicios. Tales elementos pasan a ser tan importantes como el calado de los buques y la profundidad del puerto. La forma de abordar el problema marítimo-portuario es entenderlo como una globalidad; no solamente la localización geográfica, sino que además, el nivel de servicios financieros, de compañías de seguros, de transportes, etc.; en eso tenemos un camino todavía por recorrer.

Esa es la realidad de un mundo globalizado y en esa competencia nos damos cuenta que la geografía cambió, que los desafíos son distintos porque hay nuevos elementos que incorporar. Lo más importante es entender como somos capaces de posicionar “la marca Chile”. Eso es una señal de excelencia que nos ganamos con el Servicio Agrícola Ganadero, al punto que el servicio sanitario de Estados Unidos, si el SAG dice “este producto está libre de plaga ellos lo aceptan porque confían en nosotros. Esa confianza cuesta ganarla y se pierde con mucha facilidad, si no seguimos haciendo bien las cosas.

Estamos en un contexto en el cual usted decide si se atreve a competir y a exportar. A veces pensamos que es lo micro lo que determina la competencia. Pero no es así, es la globalización, se compete con todo, con el Estado de Derecho, los tribunales, con un embarque que se carga y descarga rápidamente, entre muchas variables. Me surge entonces, una última reflexión: no se ha tenido en cuenta que determinados planteamientos sindicales muy legítimos, han afectado la llegada de cruceros y eso ha puesto en juego la “marca Chile”. Si los barcos de turismo dejan de venir es el país el que está en problemas, ya que se afecta su imagen; espero que estos hechos no se repitan en el futuro.



PRESIDENTE LIGA MARÍTIMA DE CHILE, ALMIRANTE MIGUEL ANGEL VERGARA VILLALOBOS

No deja de ser paradójico que en el diagnóstico, en la problemática, estamos de acuerdo, e incluso estamos de acuerdo en la “solucionática”. Por lo que aquí se ha dicho, el tema presupuestario eventualmente tampoco sería problema. Entonces la gran pregunta es, ¿Qué estamos esperando? Es una situación verdaderamente sorprendente, pero es bueno que se haya revelado; se haya hecho presente. Estamos todos de acuerdo en líneas generales respecto a qué hacer, contamos con la posibilidad de un presupuesto y sin embargo, nos damos vuelta en lo mismo.

Me parece interesante lo que planteó el Almirante Larrañaga, en cuanto a las múltiples actividades que tiene la Marina, DIRECTEMAR, concretamente en el ámbito marítimo portuario. El desafío es optimizar la manera cómo hacen estas fiscalizaciones, de modo que afecte lo mínimo posible la actividad marítima, manteniendo la seguridad, pero sin afectar mayormente el aspecto competitivo, dado que Chile está abierto a todo el mundo. La pregunta es: ¿Cómo adecuar la competitividad con la seguridad y la fiscalización?.

Lo que dijo Daniel Fernández me pareció muy positivo y lo digo desde el punto de vista local, en el sentido de que en este puerto de Valparaíso, según lo informa la prensa, y todos estamos de acuerdo, nos hemos dado vuelta durante varios años con el Puerto a Gran Escala, si es San Antonio, si es Valparaíso, si es bueno o si es malo. En esta discusión, de alguna forma, hemos perdido la visión de algunos problemas que están aquí ahora y que los podemos solucionar. Se trata de problemas menores, relacionados con la logística, que no requieren infraestructura, y sin embargo, siguen esperando. La discusión pública está centrada en el Puerto a Gran Escala. Estamos preocupados del bosque y eso no nos deja ver los árboles. Pienso que sería bueno reflexionar sobre esta situación.

El Intendente Aldoney también nos hizo un interesante desafío sobre “la marca Chile”. Creo que la MARCA CHILE es una cuestión fundamental, en un mundo globalizado. En Chile, con una economía abierta, las situaciones que ocurren en nuestro país tienen efectos externos. La determinación de varias líneas de cruceros de no recalar en Valparaíso, no es un traspie para el puerto únicamente; es un problema de imagen-país de Chile, pues la marca país se vio afectada. El Presidente Lagos nos ha puesto un desafío enorme con una visión interesante respecto de cambios en la geografía producida por el tamaño de los buques la, capacidad y eficiencia de los puertos y la tecnología. Y eso es un input, una apreciación que es interesante que tenemos que tener en cuenta en los desafíos futuros.

La Liga Marítima se siente muy satisfecha de este extraordinario seminario, con tan interesantes opiniones.

Muchas gracias



XXXI^a Asamblea General Ordinaria Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR.

Santo Domingo, República Dominicana



103

*Renato Casas-Cordero Oddó
Director Ejecutivo
Liga Marítima de Chile*

La XXXI^a Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales - FIDALMAR se llevó a efecto en la ciudad de Santo Domingo – República Dominicana, entre los días lunes 16 y jueves 19 de Octubre de 2017.

A esta cita concurrieron delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Curacao, España, Perú y República Dominicana, este último, país anfitrión de la Asamblea que, por tercera vez organizó este evento.

Sede de esta reunión fue el hotel Hostal Nicolás de Ovando ubicado en el corazón de la zona colonial de Santo Domingo.



La apertura del congreso se realizó el día lunes 16 en el restaurant Don Pincho, lugar donde sesiona regularmente la Liga Naval Dominicana y las palabras de bienvenida estuvieron a cargo del Presidente de dicha corporación, Vicealmirante, don Juan de Jesús Jorge Cabrera. En esa oportunidad se hizo entrega a los delegados el libro “Océano de Tinta y Papel”, cortesía de la Compañía naviera BR.

El día martes 17 se dio inicio al programa oficial de la Asamblea con un ciclo de ponencias, en el edificio “La Quilla” del Club Naval de Sans Souci.



Los títulos y las personalidades a cargo fueron las siguientes:

- “Estado Marítimo Nacional” – Dr. Pedro Atilés NIn - República Dominicana,
- “Cambio climático – Niño costero” – Capitán de Navío Sr. Jorge Guerrero Lang – Perú,
- “La Amazonía azul” – Sr. Marcos Rosauro de Almeida – Brasil,
- “La Prefectura Naval Argentina” – Prefecto General Sr. Pedro Alberto Cuesta – Argentina,
- “FIDALMAR y su evolución en el tiempo” – Almirante Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos – Chile,
- “Comentarios en torno a la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales y su influencia en el Caribe y en tierra firme” - Sra. Lourdes Ezechiëls Marchena - Curaçao.
- “Espionaje Naval” – Sr. Manuel Maestro López – España y,
- “El Club Náutico Internacional Hemingway de Cuba” – Comodoro Sr. José Miguel Díaz Escrich – Cuba.



A mediodía, dando cumplimiento al artículo N°6 de los Estatutos de la Federación, hizo entrega del cargo de la Presidencia Pro Tempore de FIDALMAR, el Presidente de la Confraria dos Velhos Marinheiros, Liga Marítima de Brasil, don Marcos Rosauro de Almeida al Presidente de la Liga Marítima de Chile, Almirante, don Miguel Ángel Vergara Villalobos, quién asumió por el período 2017 - 2019.



Posteriormente, junto al borde costero, las delegaciones posaron para la fotografía oficial de la Asamblea.



Paralelamente, las acompañantes de los delegados visitaron el monumento erigido a la memoria del insigne navegante y descubridor de América Cristóbal Colón, denominado “Faro a Colón”.

El día miércoles 18 las delegaciones efectuaron una visita al Club Náutico Santo Domingo de Boca Chica, organización dedicada a fomentar el desarrollo de las actividades náuticas y deportivas, preservando el medio ambiente circundante.



En la mañana del día jueves 19, los Presidentes de las delegaciones concurrentes, sesionaron en el salón “Ámbar” del hotel Nicolás de Ovando. En esta oportunidad, entre otros temas, se analizó el devenir de la corporación, su estado de situación financiera y se debatieron ideas para revitalizar su accionar. También se dio cuenta de la imposibilidad de continuar en el cargo de Secretario General de la Federación de don Justo Blasco Sasera por motivos de salud. Se propuso y aceptó por unanimidad que dicho cargo fuera asumido por don Luis Fariña Filgueira, socio de la Real Liga Naval Española. A cada delegado se le hizo entrega del libro “Ecos de la Costa – travesía por el litoral marino de nuestro país” cortesía del Banco Popular Dominicano.





La recepción de clausura de la Asamblea y entrega de condecoraciones y reconocimientos se llevó a efecto en dependencias del Club Naval de Sans Souci con palabras de despedida y agradecimiento del Presidente de la Liga Naval Dominicana, Vicealmirante, don Juan de Jesús Jorge Cabrera y del Presidente Pro Tempore de FIDALMAR, Almirante, don Miguel Ángel Vergara Villalobos.



DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ANUALES DE LIGA MARÍTIMA



108

Durante el año 2017, Liga Marítima de Chile realizó las siguientes actividades:

Plan de Mantenimiento Ligamar

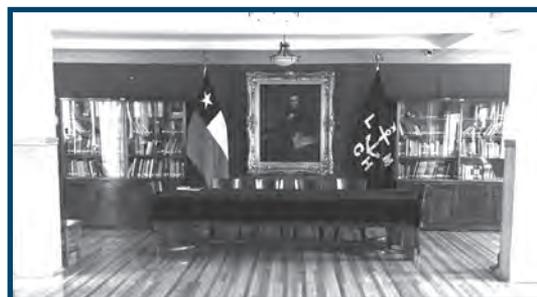
Durante los meses de enero y febrero del presente año, se realizó un arduo y eficiente remozamiento de la Sede corporativa. La Primera Etapa del “Plan de Mantenimiento Ligamar”, consistió en pulido y vitrificado de pisos, reparación de paredes, pintado de cielos y muros, cambio del mobiliario administrativo por estaciones de trabajo, cambio del cableado eléctrico a normas vigentes por la SEC, cambio de luminarias existentes con incorporación sistema LED, canalización y concentración del sistema telefónico, circuito computacional y de seguridad, modificación de tableros eléctricos y circuitos de fuerza, lavado de cortinaje y cambio de sus soportes, etc.

La segunda etapa del Plan de Mantenimiento contempló reparar el sector de estacionamientos interiores, con acceso a Av. Errázuriz; donde se aprovechó de remodelar y así aumentar de 4 a 5 los estacionamientos.

Una tercera etapa, ya en proceso, es levantar un catastro de las principales deficiencias de nuestras instalaciones externas e iniciar este año los trabajos más urgentes. Durante el primer trimestre, se dará prioridad al pintado y reparaciones de las fachadas, frontal, trasera y laterales de nuestro edificio corporativo.

Coloquios marítimos

El jueves 23 de Marzo se realizó, en la sede de la corporación, el coloquio marítimo “Desarrollo del Puerto de San Antonio en el mediano y largo plazo”, a cargo del Gerente General de la Empresa portuaria de San Antonio, Sr. Aldo Signorelli Bonomo.



El jueves 20 de Abril, el Director Ejecutivo de la Empresa REDE – Energías Renovables, Sr. Arturo Troncoso Valle, expuso el tema “Las energías renovables en el mediano y largo plazo en Chile”.

El jueves 8 de Junio, el Excelentísimo Embajador en Misión especial del Ministerio de Relaciones Exteriores, Sr. Gabriel Gaspar Tapia, expuso el tema “Las relaciones Chile – Bolivia, en el contexto vecinal”.

El jueves 13 de Julio, el Capitán de Navío *, Socio de la Liga marítima, Sr. Sergio Ostornol Varela, expuso el tema “El Canal de Panamá, implicancias para la Marina Mercante y el comercio mundial”.

El jueves 17 de Agosto, el Ingeniero Civil Industrial, Sr. Pablo Zegers Fernández, expuso el tema “Inteligencia Artificial (I.A.): Estado del arte, desafíos éticos y estratégicos”.

El miércoles 11 de Octubre, el Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Capitán de Navío LT Sr. Manuel Cofré Lizana, en el marco de la celebración del Día Paralelo Marítimo Mundial de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), expuso el tema “Chile en la O.M.I. y el Código Polar”.

El miércoles 29 de Noviembre, el Periodista Sr. Guillermo Parvex Canales, autor de “Un veterano de tres guerras”, expuso el tema “La Marina y el Servicio Secreto chileno en la Guerra del Pacífico”, tema que incluye en su nuevo libro.



Entrega de distinción a voluntario del Bote Salvavidas de Valparaíso

En el marco de la celebración del nonagésimo segundo aniversario de la fundación del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso, el viernes 21 de Abril, Liga Marítima de Chile distinguió al voluntario Sr. Juan Ahumada Rojas por su destacado espíritu mariner, con un medallón Liga Marítima de Chile. La distinción le fue entregada por el Director Ejecutivo de la corporación, Capitán de Navío IM, Sr. Renato Casas-Cordero Oddó.



110



Asamblea Ordinaria de Socios

El jueves 27 de Abril se realizó, en el Salón de Honor de la corporación, la Asamblea Ordinaria de Socios, la que fue dirigida por su Presidente, Almirante Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos. Se leyó la Memoria Anual y el Balance correspondiente al año 2016, siendo aprobados por la unanimidad de los socios presentes. En esta oportunidad se realizó la Ceremonia de ingreso de 11 nuevos socios. El año 2018 se deberá renovar a la totalidad del Directorio y a contar del año 2019 sólo tres Directores.

Homenaje a las Glorias Navales

El jueves 4 de Mayo, Liga Marítima rindió homenaje a las Glorias Navales con ocasión de celebrarse el centésimo trigésimo octavo aniversario del Combate Naval de Iquique.



Potenciamiento Monumento de la Mujer del Hombre de Mar

La construcción del monumento a la “Mujer del Hombre de Mar”, significó un esfuerzo de varios años para la Liga Marítima, obra que constituye un importante aporte a la ciudad en lo turístico. Para el día de la Familia Naval, el viernes 5 de mayo, se realizó una ceremonia en conjunto con la Armada (PRIZONA); donde el Presidente de la Liga hizo uso de la palabra para fundamentar el acto. Esta programado realizar el año 2018, una actividad en conjunto con la Municipalidad, para el Día de la Mujer, el 8 de marzo.



Lanzamiento del Libro “Guerra Chile - España”

El Lanzamiento del libro sobre la Guerra Chile-España se realizó en la Escuela Naval “Arturo Prat”, el lunes 15 de mayo, actividad que se hizo en conjunto con el Banco de Chile y fue todo un éxito. Por su parte, el lunes 21 de agosto se realizó una Ceremonia a bordo del buque insignia de la Escuadra, la FFG Almirante Williams, con la presencia del Sr. C.J.A., y una delegación de Oficiales y Gente de Mar, en la que esta Corporación hizo entrega de 100 ejemplares del referido libro, para ser distribuido en las distintas reparticiones de la Armada. Hizo uso de la palabra el Presidente de la Liga, agradeció el CJA.



Ciclo de conferencias con profesores de Enseñanza Básica y Media

El jueves 20 de julio, se efectuó una jornada de conferencias sobre intereses marítimos dirigida a profesores de Enseñanza Básica y Media de Valparaíso, dándose inicio a la actividad en la Casa Museo “Villa Victoria”, participando de una visita guiada, para luego ser recibidos en la sede de la Liga Marítima de Chile, por su Presidente, participando de exposiciones relacionadas con el Comercio Marítimo y Acuicultura.



Posteriormente se participó de un almuerzo en el Club Naval de Valparaíso, para culminar con una visita a las dependencias del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) y la entrega de certificados.

Homenaje a la Dirección General del Territorio Marítimo (DGMTM)

El lunes 21 de Agosto, Liga Marítima rindió homenaje a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) con ocasión de celebrarse un nuevo aniversario de su creación.



Asamblea Extraordinaria de Socios

El jueves 7 de Septiembre se realizó, en el Salón de Honor de la corporación, la Asamblea Extraordinaria de Socios, la que fue dirigida por su Presidente, Almirante Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos y se trató la reforma a los Estatutos de la Corporación. El proyecto presentado fue aprobado por la unanimidad de los asistentes. Para estas reformas se contó con el asesoramiento legal – profesional de nuestro socio-director Secretario.



Seminario “Chile 2035: Plataforma logística-marítimo-portuaria 3.0, con el Asia Pacífico”

El jueves 14 de septiembre se realizó el Seminario denominado “Chile 2035: Plataforma logística-marítimo-portuaria 3.0, con el Asia Pacífico”, en el Hotel O’Higgins de Viña del Mar. Actividad que fue auspiciada por la Empresa BELTEC Inmobiliaria y patrocinada por la Empresa El Mercurio de Valparaíso y fue



todo un éxito. Se logró una importante cobertura en medios escritos de los diarios El Mercurio de Santiago como en el de Valparaíso. Agradecemos el auspicio de BELTEC Inmobiliaria, entregado por nuestro Socio-Director, don Santiago Lorca González.



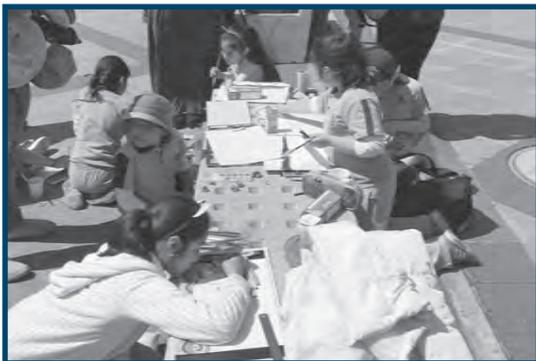
Clásico “Liga Marítima de Chile

El miércoles 4 de octubre se llevó a efecto en el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar el Clásico “Liga Marítima de Chile”, donde nuestra corporación entregó un premio al propietario del caballo ganador, al preparador y al jinete. En esta oportunidad para difundir nuestro quehacer se realizó una breve entrevista televisiva dirigida a quienes asisten a las carreras del día.



Concurso de Pintura Infantil “El Mar”

El domingo 8 de Octubre se efectuó el Concurso de Pintura “El Mar” en el muelle Prat de Valparaíso. Los jóvenes que concursaron participaron en cuatro categorías de acuerdo a su edad (3 a 17 años). El premio de honor “Liga Marítima de Chile” lo obtuvo el joven Matías Bruna Contardo, de 16 años de edad, alumno del Liceo Eduardo de la Barra de Valparaíso.



Concurso fotográfico

“El mar visto desde un celular”

Se presentaron un centenar de fotografías y el primer lugar lo obtuvo el joven Evald Nilsson Delgado, de 16 años de edad, alumno del Liceo alta exigencia Paulo Freire de Quellón.



Curso de Acercamiento al Mar

El curso se implementó con algunas modificaciones para hacerlo más atractivo y concitar mayor interés por parte de los alumnos; entre otros aspectos, se aumentaron las visitas profesionales y la práctica de deportes náuticos. El curso se inició con la cifra record de 126 alumnos de colegios de la región, graduándose una importante cantidad de ellos.



Asamblea de FIDALMAR

La XXXIª Asamblea de FIDALMAR se realizó en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, en el mes de octubre. En esta ocasión Liga Marítima de Chile asumió el cargo de Presidente Pro Tempore de FIDALMAR hasta octubre de 2019. Para la Asamblea del año 2018, Liga Marítima de Chile asumió dos tareas, la primera, actualizar los Estatutos, mejorando su redacción y articulado y como segunda acción, la de proponer un “Plan de Desarrollo Estratégico” de ocho o diez años plazo. La próxima Asamblea General de FIDALMAR será en octubre de 2018, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.



Paseo marítimo para escolares básicos de colegios rurales

El viernes 17 de noviembre, se realizó el paseo marítimo en lancha por la bahía, con niños de la Escuela Básica “Lo Narváez” de Olmué, complementándose con la visita al Museo Marítimo Nacional y la Cripta de los Héroes de Iquique. Se estima que esta actividad debe mantenerse en el tiempo, pero, hay que lograr que tenga alguna difusión en los medios de comunicación social.



Programa de Formación Marítima para Profesores LIGAMAR

El miércoles 22 de noviembre, se efectuó un seminario para el estamento educacional que depende de la Dirección de Administración de Educación Municipal (DAEM) de Limache. A este programa asistieron directores, profesores y educadores de párvulos, de enseñanza pre-básica, básica y media. Dicha formación contempla el desarrollo de tres niveles: “El Mar de Chile”, “El Hombre y el Mar” y “El Mar del Futuro”, dándose inicio en esta oportunidad al primero de estos



niveles, con la respectiva acreditación en la sede de la Liga Marítima de Chile y los saludos de su Presidente. Para continuar con exposiciones sobre Cultura y Conciencia Marítima, energía, recursos, minerales y límites de nuestro Mar. En la jornada de la tarde se participó de un almuerzo en el Club Naval de Valparaíso, para culminar con una visita a las dependencias del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) y la entrega de certificados en nuestra sede corporativa.

Cena Aniversario

La Cena de aniversario por los 103 años de la corporación, se llevó a cabo el viernes 1 de Diciembre, entre las 20:30 y 01:30 horas, en los salones Esmeralda y Covadonga, del 6º piso, del Club Naval de Valparaíso. La asistencia fue por adhesión. Se entregaron premios especiales y a todos los socios, se les obsequio el libro sobre el Bombardeo a Valparaíso.

En la oportunidad se entregaron las siguientes distinciones especiales:



a) Distinción “Medalla Liga Marítima de Chile”

La Liga Marítima de Chile, distinguió a los socios, que en el desarrollo de sus actividades profesionales, se destacaron por su constante participación en las actividades propias de la corporación. En esta oportunidad fueron homenajeados, los siguientes socios:

- Capitán de Navío Don Enrique MALDONADO Roi
- Don Kurt ANGELBECK Kroh.



b) Distinción otorgada por la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones y Marítimas y Navales – FIDALMAR, en categoría “Con Ancla de Oro”

Con ocasión de la Trigésima Primera Asamblea General Ordinaria celebrada en la ciudad de Santo Domingo – país República Dominicana, el 19 de octubre de 2017, FIDALMAR, en mérito de su probada vocación Marítima, y en reconocimiento a la loable colaboración demostrada que siempre ha servido a los intereses marítimos nacionales e internacionales, dispuso otorgar la medalla en la categoría “Con Ancla de Oro” al Vicealmirante Don Osvaldo SCHWARZENBERG Ashton.



c) Distinción “Destacado Científico Marino - 2017”.

Se otorgó la distinción al Científico Marino, don Nelson SILVA Sandoval. El premio consistió en una “Ancla de Plata – Liga Marítima de Chile”, más un Diploma.



d) Distinción “Destacado Empresario Marítimo Año 2017”.

Se otorgó la distinción al Presidente del directorio de la Naviera ULTRANAV, don Dag von APPEN Burose. El premio consistió en una Medalla de Plata Oxidada – “Liga Marítima de Chile”, en su categoría “Con Ancla de Plata”, más un Diploma.



OTRAS MIRADAS





Informaciones a los socios de Liga Marítima de Chile

Colaboraciones de socios de revista “Mar”

La dirección de revista “Mar” invita a los señores socios de la corporación a colaborar con un artículo que abarque exclusivamente el ámbito marítimo, para ser publicado en la edición N°204, correspondiente al año 2018. La extensión de los artículos no deberá exceder cinco páginas de papel tamaño carta, a espacio sencillo. La dirección se reserva el derecho a publicar o no el tema recibido. Los trabajos pueden enviarse grabados en archivos digitales, mediante correo electrónico a: **ligamarchile@gmail.com**



Artículos con logotipo Liga Marítima de Chile

Se comunica a los señores socios que deseen adquirir artículos con logotipo de la corporación, pueden hacerlo a través de la Secretaría:

Banderín	\$ 1.000
Corbata	\$ 5.000
Insignia de solapa	\$ 1.000
Insignia de vestón bordada	\$ 15.000
Manual náutico	\$ 4.000
Plato con logotipo de 20 cms	\$ 6.000
Plato con logotipo ovalado	\$ 6.500
Plato con logotipo cuadrado.....	\$ 4.500
Mug con logotipo.....	\$ 4.500

Actualización de direcciones y números de teléfono

La corporación, en forma permanente, está haciendo llegar información mediante circulares e invitando a los señores socios a participar en los diferentes eventos que realiza en el desarrollo de sus actividades anuales. Con tal objeto, se requiere mantener los datos actualizados de dirección, teléfono y correo electrónico. Por tal razón, se solicita a los señores socios se sirvan informar los cambios que a este respecto se produzcan.

Cuota de Incorporación y Cuota Social año 2017

Se pone en conocimiento de los señores socios, que en la Sesión de Directorio Nacional efectuada el día viernes 1 de diciembre de 2017, se estableció el valor de la Cuota de Incorporación en \$40.000 y la Cuota Social correspondiente al año 2018, en \$30.000.

Vacaciones del personal de Liga Marítima de Chile

Se comunica a los señores socios, que Liga Marítima de Chile permanecerá cerrada, por feriado anual de su personal, entre los días 23 de Enero y 22 de Febrero de 2018, inclusive.

Revista Mar

Órgano de difusión oficial de la Liga Marítima de Chile

Director

Renato CASAS-CORDERO Oddó

Representante Legal

Juan Carlos GALDÁMEZ Naranjo

Dirección

Avenida Errázuriz N°471
VALPARAÍSO – CHILE

Teléfonos

32 2255179 – 32 2235280

Fax

32 2255179

Casilla postal

1345

Dirección correo electrónico

ligamarchile@gmail.com

Sitio web INTERNET

www.ligamar.cl

*Los juicios emitidos en los artículos publicados en esta revista
son de exclusiva responsabilidad de sus autores.*



DIRECTEMAR



ARMADA DE CHILE
AUTORIDAD MARÍTIMA

Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante

www.directemar.cl / www.137.cl