



*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 202 ISSN: 0047-5866

Órgano de difusión oficial de la Liga Marítima de Chile
Nº202 – año 2016 – 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

ÍNDICE

Sumario	7
El fin de las economías de escala en la industria naviera mundial Rodrigo Astudillo Améstica.....	11
72 horas en la vida del Vicealmirante Sir Luis Gómez Carreño Vicealmirante Jorge Sepúlveda Ortiz	15
Homenaje de la Liga Marítima de Chile a la Armada Almirante Miguel A. Vergara Villalobos.....	23
Una mar dulce que amargó a un país Manuel Maestro	27
Dos ataques arteros Germán Bravo Valdivieso	35
El cambio climático y sus efectos en las costas de Chile Almirante Miguel A. Vergara Villalobos.....	39
Historia del Canal de Panamá Jorge Schaerer Contreras	51
Relato de la Bitácora Encantada Pablo Barahona de la Fuente	57
A 150 años del Bombardeo de Valparaíso Vicente Mesina Hurtado	61
Carta a un Hermano Albert Arce Eberhard.....	71

La controvertida predicción del terremoto de Valparaíso de 1906	
Sebastiano Milesi Sebastián	75
Expedición Internacional de la Fosa de Atacama	
Hellmuth Sievers Czischke	81
Aportes chilenos fundamentales para la Alianza del Pacífico	
Jorge Garín Jiménez	87
Poemas Marineros	
Luis Ossa Gajardo	95
La XXXª Asamblea de FIDALMAR	
Capitán de Navío IM Renato Casas-Cordero Oddó	97
Página de reportajes: “Las claves de Ligamar”	101
Desarrollo de las Actividades Anuales de la Liga Marítima	105
Otras vistas de nuestra cena de Aniversario	114
Informaciones a los socios	119

SUMARIO



En la presente edición N°202 de Revista Mar incluimos un análisis que vaticina el fin de las economías de escala en la industria del transporte marítimo, debido a que las fuerzas que explican las ventajas que pueden obtener las empresas a través del paradigma de la reducción de costos merced a su expansión, pareciera que operan en sentido inverso. El aumento del tamaño de los buques, el incremento de la dimensión de los puertos y los terminales no va a la par con la evolución de la actividad económica global. Los desfases entre el crecimiento de la demanda y la oferta de capacidad de carga originan una alta volatilidad de las tarifas del transporte marítimo, generando así enormes distorsiones que hacen dudar quién verdaderamente es beneficiado de la tendencia a operar grandes megabuques.

Un hombre de excepción fue sin duda el Vicealmirante Luis Gómez Carreño cuya trayectoria estuvo plagada de acciones que pusieron de relieve su temple y coraje. El embarcarse de “pavo” en un transporte de tropas en 1879 para luchar por la patria, mostró lo que sería una conducta de arrojo y determinación que se multiplicó a lo largo de su carrera como oficial de marina. Dos años más tarde, como veterano de guerra, ingresó a la Escuela Naval. Participó más tarde en la Guerra Civil de 1891 y se desempeñó en diversas unidades. En el terremoto de Valparaíso de 1906, sobresalió organizando las acciones de socorro y emergencia. El Rey Jorge V de Inglaterra lo nombró Caballero y concedió el derecho a usar el título de Sir. Su calidad humana fue un sello evidenciado en el trato que brindaba a sus oficiales y gente de mar. Un grande.

Aún resuena el eco de la profunda reflexión del Presidente de la Liga Marítima, Almirante Miguel Ángel Vergara, en el homenaje de la Corporación a las Glorias Navales de la Armada Nacional. Sus palabras, centradas en el sacrificio sublime del inmortal capitán Prat destacaron que “debiera ser un faro orientador para no encallar en una vida sin sentido, sin virtudes y preocupados solamente de derechos y el bienestar material. La frase: “Para quienes creemos en Dios y amamos nuestra Patria, el sacrificio de Prat tuvo todo el sentido del mundo”, es rotunda en la exhortación del Presidente de Ligamar.

Nicaragua, punto estratégico de comunicación entre los grandes océanos Atlántico y Pacífico, ha estado en la mirilla de las grandes potencias desde los albores de su descubrimiento. Sucesivamente, españoles, británicos y más tarde estadounidenses, intentaron posicionarse del territorio nicaragüense, que en el intertanto, era también asolado por piratas y corsarios. Grandes epopeyas se escribieron en su suelo, teniendo como telón de fondo el dominio de ese territorio que hoy se presenta como una potencial alternativa al Canal de Panamá, para el paso seguro de los grandes buques portacontenedores.



Las historias casi desconocidas y olvidadas de dos torpedos disparados sigilosamente por submarinos de bandera desconocida contra buques mercantes chilenos durante la Segunda Guerra Mundial, son todavía un virtual secreto de dicho conflicto. La verdad de lo acontecido al vapor Toltén, hundido cuando se dirigía de Baltimore a Nueva York muriendo 28 tripulantes y al Copiapó, de la Compañía Sudamericana de Vapores, cuando navegaba de Panamá hacia Nueva York, en medio de intensas presiones de Estados a Chile para que rompiera con las naciones del eje, sigue aún oculta como un mensaje cifrado de dicha gran conflagración mundial.

La pesca ilegal, la contaminación y la acidificación de las aguas están identificadas como los mayores peligros que amenazan a los océanos mundiales, debido a los nocivos efectos del cambio climático. Tales fenómenos, analizados en la conferencia internacional “Nuestro Océano”, celebrada en Chile el año pasado, se presentan en forma evidente en el borde costero a lo largo de nuestro país con alteraciones nítidas en el régimen de precipitaciones, sequías severas, derretimiento de glaciares milenarios, marejadas continuas y la fuerte presencia de la marea roja en el Sur, entre las principales. En un intento de contrarrestar tan nocivas manifestaciones, Chile se comprometió a crear más de un millón de km² de zonas marinas protegidas y a reducir en un 30% sus emisiones de gases de efecto invernadero.

Mucha agua salada y dulce ha corrido por el Canal de Panamá desde que Vasco Núñez de Balboa descubrió una ruta que llevaba desde el Atlántico al Pacífico a través del istmo panameño. La osadía de construir un canal entre ambos océanos data de 1526, cuando Carlos I de España ordenó estudiar la factibilidad del proyecto. El renombrado científico alemán Alexander Von Humboldt reimpulsó la idea en el Siglo XIX. Sin embargo, primero fructificó la construcción de un ferrocarril, inaugurado en 1855, hasta que Ferdinand de Lesseps, tras su éxito en la construcción del Canal de Suez, impulsó esta gigantesca obra, hoy renovada con su titánica ampliación que permite el paso interoceánico de las más grandes naves de carga construidas por el hombre.

Llegar hasta la más cercana objetividad de los hechos es parte de la tarea esencial de un historiador para así intentar reconstruir el pasado, entender el presente y proyectar el futuro. Mucho de esta labor se ha expuesto con ocasión de conmemorarse los 150 años del bombardeo de Valparaíso en 1866 por parte de la flota española en el episodio

más violento de la guerra contra dicha nación. Los diarios de la época, cartas, relatos, información oficial, actas de bomberos han sido la fuente para restaurar el relato de cómo soportó la ciudad puerto y su población, los devastadores efectos del cañoneo incesante sobre los edificios y los enormes incendios provocados por las explosiones dejando un desolador panorama como nunca antes se vio, ni se verá.

Lo que años de disputa y diferencias entre dos países vecinos no han logrado discernir, podría sí lograrlo una carta escrita con sinceridad, franqueza, honestidad de “hermano a hermano” para esclarecer sin lugar a dudas que pertenece a quién y por qué. En el caso del mar, su territorialidad y soberanía la ejerce quien desde el comienzo de los tiempos aprendió a dominarlo, a respetarlo, a apreciarlo, a conquistar sus aguas, a compenetrarse en sus misterios, a someterse a su fuerza. Es posible que una carta de “hermano a hermano” haga comprender lo que la porfía y cerrazón se niegan a aceptar.

Con la cada vez mayor celeridad de propagación y divulgación de las comunicaciones, ¿qué podría acontecer si un científico predijera la ocurrencia de un terremoto superior a grado 8 en cualquier ciudad importante de Chile?. Hasta hoy ningún método de anticipación ha sido reconocido por la comunidad científica como infalible para anticipar un sismo de gran magnitud que mitigue así el costo de pérdida de vidas que inexorablemente deja un cataclismo de esta magnitud. Pero hay evidencia suficiente que demuestra que el terremoto que asoló Valparaíso en 1906 sí fue predicho por un oficial de la Armada de Chile que se basó en el estudio de fenómenos astronómicos, al igual como fueron pronosticados otros cataclismos similares utilizando el mismo método.

La cooperación decidida, magnánima y coordinada es crucial en el mundo científico, prueba irrefutable fue el resultado de la expedición internacional chileno italiana a la fosa de Atacama en 1997 en búsqueda de los recónditos secretos de las profundidades marinas. Reunir los medios humanos, científicos, instrumentales y logísticos tardó muchos meses hasta el zarpe prometedor del AGOR “Vidal Gormaz” de la Armada Nacional. El equipo estaba encabezado por el profesor Norberto Della Croce, director del Instituto di Scienze Ambientali Marine, de la Universidad de Génova, secundados por expertos e investigadores de la Universidad de Valparaíso, de naciones europeas y personal de la marina, lograron extraer valiosas muestras de fondo marino y especies desde más de siete mil metros de profundidad para análisis científico.

Destacados juristas, profesionales, académicos y oficiales de alto rango de la Armada han sido pioneros en plantear innovadoras tesis en materia de derecho del mar y océano política que han tenido alcance internacional, como la delimitación de nuestro territorio antártico, la tesis de las 200 millas marinas, y la Zona de Plataformas Insulares Submarinas. Los Comandantes en Jefe de la Armada, Almirantes José Toribio Merino y Jorge Martínez, desarrollaron profundos conceptos que llevaron a sustentar la declaración de “Mar de Chile”. Instituciones académicas como el Instituto Chileno de



Estudios Humanísticos y el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile prosiguieron ese desarrollo y anticiparon ideas para la creación de una comunidad del Pacífico ligada al desarrollo de los Estados ribereños, contribuyendo al sólido afianzamiento de la presencia y derechos de Chile el Océano Pacífico y la Antártida.

Entre el 12 al 16 de octubre de 2016, tuvo lugar la XXXª Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR en Cartagena de Indias, Colombia. A esta reunión asistieron delegados de instituciones federadas de Argentina, Brasil, Chile, Curaçao, República Dominicana, España y Perú, actuando la Liga Marítima de Colombia como institución anfitriona.



Finalmente, el permanecer exitosamente durante 18 años como Director Ejecutivo de una institución es un registro casi incomparable y para quien lo ostenta, el Comandante Enrique Trucco, se basa principalmente en que es muy fácil encariñarse con la Liga Marítima. Hombre de proverbial simpatía y sonrisa permanente, amante de la pesca deportiva, marino mil por ciento, caballeroso, es hoy uno de quienes conoce hasta lo más recóndito de la institución que con motivo de su alejamiento de la corporación reconoció sus amplios méritos mediante un emotivo homenaje. El comandante Trucco deja un mensaje clave y un desafío para los próximos años de Ligamar Chile: recobrar el protagonismo institucional y reencantar a los jóvenes con el mar.



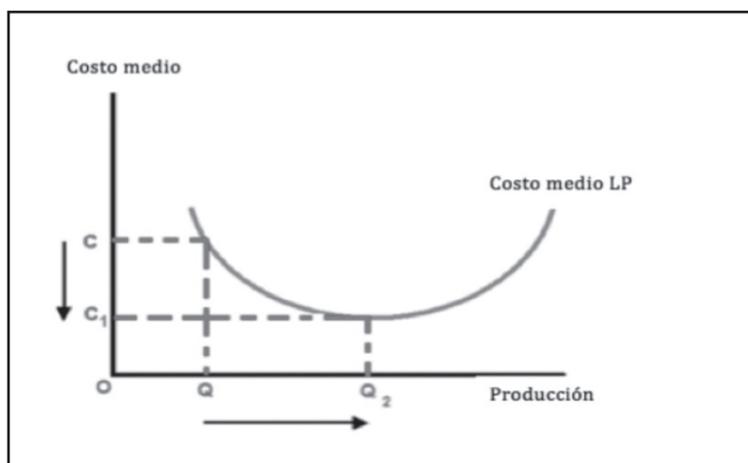
*Fundada el 14 de Octubre de 1944
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

EL FIN DE LAS ECONOMÍAS DE ESCALA EN LA INDUSTRIA NAVIERA MUNDIAL

Rodrigo Astudillo Améstica¹

En microeconomía, se entiende por economía de escala a las ventajas que, en términos de costos, una empresa obtiene gracias a la expansión, es decir, que el costo unitario promedio de un bien o servicio puede reducirse cuando su tasa de producción se incrementa. Existen factores que hacen que el costo medio de un producto por unidad caiga a medida que la escala de la producción aumenta.

Cuatro razones principales explican por qué las economías de escala hacen que los costos disminuyan cuando la producción aumenta: (1) los costos fijos se distribuyen entre más unidades; (2) los costos de construcción se reducen; (3) los costos de los materiales comprados disminuye, y (4) se encuentran ventajas en los procesos.



El sector del transporte marítimo parece ser esclavo de esta idea poderosa y adictiva, denominada “economías de escala”. Este paradigma tiene tres elementos: mega-barcos, mega-carriers y mega-puertos. El crecimiento de estos tres ha sido exponencial en las últimas décadas. Muchos en el sector parecen creer que lo grande es hermoso e incluso aquellos que no creen esto, están convencidos de que no hay nada que podamos hacer sobre el aumento del tamaño de los buques y lo que está relacionado con esto: terminales portuarios más grandes. El paradigma de las economías de escala es bastante indiscutible.

¹ Ingeniero Comercial, Universidad de Valparaíso. Licenciado en Administración de Negocios Internacionales, Universidad de Valparaíso. Magister en Dirección de Empresas (MBA), Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Edx Certificate Global Trends for Business and Society, The Wharton School, University of Pennsylvania.



La actividad de transporte marítimo es muy competitiva y se caracteriza por su sensibilidad a la evolución de la actividad económica. Los desfases entre el crecimiento de la demanda y la oferta de capacidad de carga originan una alta volatilidad en las tarifas de transporte marítimo y de arriendo de naves. Posee fuertes economías de escala, características que han marcado su evolución induciendo un gran número de fusiones y adquisiciones. Producto de ello, se ha concentrado el mercado en unos pocos actores. Entre las 15 principales compañías, se opera cerca del 75% del mercado mundial de transporte de contenedores.

La actividad de transporte en contenedores ha vivido un fuerte proceso de consolidación durante los últimos años, el que además se ha visto acelerado durante la presente crisis, y que se ha caracterizado por la formación de alianzas y de fusiones y adquisiciones, que buscan ampliar la cobertura de servicios y reducir los costos.

Las navieras han ordenado en los últimos años grandes buques porta contenedores, los cuales se denominan post panamax, pero ¿realmente se benefician de esta nueva tendencia? Realmente no. Casi todas las empresas han ordenado estos buques y esto ha alimentado un exceso de capacidad y por lo tanto una sobre oferta de fletes marítimos. Actualmente, no se moviliza suficiente carga, por lo que los buques porta contenedores navegan medio vacíos y pierden dinero.

En efecto, desde 2009 las principales navieras se embarcaron en una carrera por construir y operar naves de gran capacidad, llegando algunas a alcanzar más de 20 mil TEUs, con el objetivo de generar economías de escala y así aumentar sus ganancias. Sin embargo, mientras que el resultado no ha sido el esperado causando una crisis de oferta v/s demanda, las navieras continúan ingresando órdenes a los astilleros encargando más megabarcos.

Esto ha tenido un impacto negativo en los ahorros en los costos proyectados, por lo que las navieras se han visto en la obligación de generar alianzas ya sea para financiar o para llenar los barcos e incluso entre las compañías de transporte que nunca pensaron que tendrían que formar una alianza. Algunos dicen que el exceso de capacidad es temporal y que estaremos encantados con mega-buques cuando el crecimiento del comercio regrese. Sin embargo, aumentar el tamaño del buque es parte de un círculo vicioso: las tarifas de carga bajas conducen a la necesidad de reducir los costos, lo que conduce a una nueva ola de exceso de capacidad de la nave. En este modelo rara vez las navieras obtienen beneficios de las dimensiones de los buques más grandes son muy raros.

Los mega-transportistas acumulan enorme poder de compra: pueden movilizar rápidamente grandes cantidades de carga de un puerto a otro, por lo que esto aumenta los riesgos para los puertos. Los mega-puertos se enfrentan a enormes desafíos relacionados con el control de sus costos tanto de infraestructura como de operación, que a veces son costosos de mitigar.

Entonces, ¿alguien realmente beneficia de esta tendencia a tener siempre más grandes barcos?, ¿serán los transportistas y los puertos? ¿Tal vez los astilleros y los fabricantes de grúas?. El público en general quiere productos baratos, pero, al mismo tiempo que se aborden problemas derivados con la congestión, el empleo y la contaminación en su ciudad-puerto. Buques post



Panamax hacen que esto sea peor. Este tipo de buques aumentan los peaks de congestión, emisiones atmosféricas y la actividad portuaria. Debido al mayor movimiento de cargas, los puertos necesitarán más espacio y flexibilidad laboral para adaptarse a estos incrementos. La rentabilidad viene dada sólo si se manejan con gran rapidez los puertos, por lo que se demandará una mayor automatización de éstos.

Esta situación se confirma a través de un estudio realizado por la Consultora Marítima Drewry, que señala que los ahorros generados por el aumento de tamaño de las naves son mínimos para la cadena logística y sobre los 18 mil TEUs de capacidad la eficiencia comienza a disminuir considerablemente. Con la cantidad de megabarcos esperados para entrar en operación en 2016, se espera que la exigencia a los terminales portuarios aumente, generando un estrés en la cadena logística contenerizada.

Por otro lado, los puertos y terminales no se benefician tampoco. Los megabarcos traen más costos de infraestructura por el hecho de tener que adaptarse a buques más grandes. Aportan ciertos puntos donde que reduce el rendimiento de la inversión de los puertos y terminales, esto ocurre porque naves más grandes demandan más servicios por parte de los puertos, desde dragados más profundos para los mayores calados hasta equipamiento de mayor envergadura para soportar cargas más voluminosas y pesadas.

En este sentido, el estudio de Drewry también dejó en evidencia que los gastos de los terminales portuarios para manejar naves de mayor envergadura aumentan, junto con hacerse necesario expandir el espacio físico para evitar congestiones, aún cuando no haya mayor volumen de carga. Las economías de escala de los megabarcos sólo funcionarían para toda la cadena logística si las terminales pueden mejorar la productividad de la mano con el aumento de capacidad de las naves.

En conclusión, nadie tiene claros beneficios, pero muchos siguen creyendo que “grande es mejor” y que cuanto más grande es inevitable. Las economías de escala es el nuevo paradigma y su persistencia es sorprendente, pero pronto podríamos presenciar el surgimiento de un nuevo paradigma en el transporte de contenedores y movimientos de cargas por vía marítima.





AL SERVICIO DE LA ARMADA Y DE LA COMUNIDAD NAVIERA

Astilleros en Valparaíso, Talcahuano y Punta Arenas, que contribuyen a la disponibilidad operativa de unidades navales, mercantes y pesqueras, y además, a la renovación de la flota.

MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN INTEGRAL • CONSTRUCCIÓN NAVAL • BOTES RHIB PUMAR®

ASTILLEROS Y MAESTRANZAS DE LA ARMADA

Dirección Corporativa: Prat 856, Valparaíso • Tel.: (56) 32 226 0000

www.asmar.cl

SETENTA Y DOS HORAS EN LA VIDA DEL VICEALMIRANTE SIR LUIS GÓMEZ CARREÑO Del 13 al 15 de Julio de 1905

Vicealmirante Jorge Sepúlveda Ortiz
Socio de Liga Marítima de Chile



Introducción.

Hablar de una persona que uno admira, es difícil. Se puede ser subjetivo o ensalzar en exceso a esa persona.

El Vicealmirante don Luis Gómez Carreño es la persona a quien me refiero, e intentaré en esta introducción, hacer una enumeración de algunos de las numerosas actuaciones destacadas en su vida, antes de sumergirnos en las setenta y dos horas que es el objeto de esta presentación.

En 1879, al declararse la Guerra del Pacífico, el padre de Gómez Carreño, don Luciano Gómez, trabajaba como funcionario de la Aduana de Valparaíso y se embarcó como Contador en un transporte de la Armada.

Por su parte, su hijo Luis se embarcó de “pavo” en la bodega de un buque transporte de tropas que se dirigía al Norte, pues deseaba, a sus recién cumplidos 14 años ir a luchar por su patria.

Al saber su padre que había abandonado su casa lo hizo buscar y lo llamó a su presencia, y le manifestó: “¿Qué te parece, hombre, que nos vayamos a pelear juntos? Juntos ganaremos y volveremos triunfantes”.

Con el grado de Aspirante de Marina, estuvo en varias campañas de la guerra, hasta 1881. En octubre de ese año, este veterano de guerra, ingresaba a la Escuela Naval, graduándose dos años después como Guardiamarina.

Fue transbordado al blindado “Blanco Encalada”, en su viaje al Reino Unido, cuando este buque fue sometido a reparaciones en astilleros de ese país.

Fue en esa oportunidad que se embarcó en comisión de servicio en el acorazado británico “Iron Duke”, donde entabló una duradera amistad con muchos oficiales de la Armada de su Majestad Británica.

A su regreso al país, estuvo embarcado en diversas unidades. En 1890, fue transbordado a la Corbeta Abtao, en un viaje de instrucción de Guardiamarinas al Mediterráneo, al mando del Comandante don Alberto Silva Palma.

A su regreso en 1891, el buque se unió a la Escuadra del Almirante Montt, durante la Guerra Civil.

Su desempeño en diversas acciones de esa campaña fue sobresaliente. Baste nombrar su acción al desembarcar en Quintero, al mando de una sección de desembarco con pesadas ametralladoras de campaña para apoyar a las tropas Constitucionales en Concón y Placilla.

Terminado este conflicto, continuó embarcado en diversos buques, ya sea en unidades de la Escuadra o en actividades hidrográficas.

En 1903, asume el mando de la Corbeta General Baquedano, buque escuela de la época, e inicia su navegación alrededor del mundo. (dieciséis meses y tres días y 39.817 millas navegadas).

A su regreso, asciende al grado de Capitán de Navío y asume como Gobernador Marítimo de Valparaíso.

Bien conocida es su destacada actuación como Jefe Militar de Plaza, durante el terremoto de 1906 en Valparaíso; su brillante actuación en 1918, como Jefe de la flotilla de submarinos, recién construidos en EEUU, y su viaje a Chile.

Como Jefe de la Misión Naval en Londres, fue nombrado Caballero, agraciado por el Rey Jorge V, con la orden "KCVO", (Caballero Comandante de la Orden de la Reina Victoria), y el derecho a usar el título de Sir.

Encontrándose en Inglaterra, fue nombrado Comandante en Jefe de la Escuadra, compuesta por los destructores "Urbe", "Riveros" y "Williams", el RAM "Sibbald" y el transporte "Angamos". Izó su insignia en el Acorazado Almirante Latorre.

Estando fondeados en Devenport, el Almirante Gómez Carreño, personalmente, rescató a un joven oficial británico de dotación del Acorazado HMS "Warspite", que a media noche, se había caído al agua, a la altura de la popa del "Latorre".

Como Comandante de buque siempre visitaba a sus oficiales y personal de gente de mar que se encontraban enfermos, ilustrando su gran calidad humana.

Hay muchas otras actitudes del Almirante, que dejan en evidencia que era un hombre de excepción, y que no mencionaré por ser tema de una conferencia dedicada a su vida.



Vamos, entonces, a estas “SETENTA Y DOS HORAS EN LA VIDA DEL VICEALMIRANTE SIR LUIS GÓMEZ CARREÑO K.C.V.O.”

13 de Julio de 1905.

Un periodista del desaparecido diario “La Unión” de Valparaíso, recibió una comunicación en Julio de 1905, dirigida desde la barca alemana Steinbek y suscrita por Federico 2º Stöber por la cual hacía el denuncia de encontrarse secuestrado a bordo de dicha barca.

Llegada la denuncia a conocimiento del Segundo Juzgado del Crimen, el Juez señor Santa Cruz, procedió de oficio dando cuenta al señor Gobernador Marítimo de Valparaíso Capitán de Navío don Luís Gómez Carreño, a través de la nota que se transcribe textualmente a continuación:

“Núm. 197.— Valparaíso, 13 de Julio de 1905.—Se ha denunciado a este Juzgado el hecho de hallarse secuestrado en la barca Steinbek el menor Federico Stöber. Sírvase VS. disponer la investigación correspondiente dentro de dicha barca, y si en realidad el menor se encuentra allí contra su voluntad, ordenar su comparecencia ante este tribunal.

Dios guarde a VS.-----Santa Cruz.— Al señor Gobernador Marítimo de Valparaíso.”

Como consecuencia de lo anterior, el Gobernador Marítimo dirigió al Juzgado la comunicación que se transcribe a continuación:

“Valparaíso, Julio 14 de 1905. Entre los tripulantes de la barca

Steinbek que fue preciso a desembarcar a las 4 A.M. de hoy por encontrarse el buque en peligro, figura el menor Federico Stöber, al que, en atención al oficio de VS., de fecha de ayer, he interrogado personalmente acerca de las causas porqué se encontraba a bordo, contestó encontrarse allí por la fuerza y que, aunque suscribió un contrato, lo hizo obedeciendo a exigencias del Sr. Enrique Piump, domiciliado en calle Victoria núm. 64. Expresó finalmente al infrascrito, el deseo de no permanecer a bordo por causa alguna y que hasta el alimento había rehusado ayer, manifestando sus deseos de ocuparse en tierra para ayudar con su trabajo las necesidades de su madre, y expone además, que fue traído amarrado de Santiago.

Al Capitán del buque no lo he llamado a comparecer por encontrarse ocupado salvando su buque del peligro en que se encuentra.

Para los efectos que VS, juzgue conveniente, pongo al menor expresado a disposición de VS.

Saluda a VS. Luís Gómez C.”

En conformidad con la comunicación anterior, el Gobernador Marítimo remitió al niño Stöber a disposición del señor Juez, ante el cual prestó la declaración siguiente:

“Yo fui contratado por mi padre D. Federico Stöber, para servir de marinero en la barca Steinbek, pero se me hizo creer que iba a ganar un muy buen sueldo y también me imaginé que allí lo pasaría bien, pero posteriormente me he impuesto que he sido engañado, pues sólo se me pagarán seis pesos chilenos o sea 10 marcos



y el tratamiento que dan a bordo no es conveniente para mi salud, por lo que no me hallo dispuesto a continuar embarcado y pido que el contrato respectivo sea anulado.”

Como se puede apreciar el muchacho Stöber cambió su declaración al Juez con respecto a la entrega al Gobernador Marítimo.



18

El juez ante esta declaración, expidió de inmediato su resolución, indicando que no había delito de secuestro y remitió nuevamente a Francisco 2º a disposición del Gobernador Marítimo para que resolviera sobre la validez o nulidad del contrato en cuestión.

Se aprecia entonces, que no ha existido el delito de secuestro, sino que Federico 2º Stöber, de unos quince años de edad, según el periodista, fue contratado para servir como marinero a bordo de la barca Steinbek y probablemente la vida dura de abordaje no se compadecía con su personalidad, y por eso fue su intento de lograr su desembarco.

El muchacho fue devuelto a la Gobernación Marítima, donde paso la noche, pues se resistía a volver a bordo.

Qué fue de él?

No he encontrado más antecedentes. Probablemente lo salvó la campana, debido al evento que se estaba desarrollando en esos momentos en la bahía de Valparaíso.

Viernes, 14 de Julio de 1905.

Valparaíso enfrentaba un mal tiempo. La barca alemana Steinbek, buque donde estaba contratado Federico 2º Stöber, se encontraba en situación peligrosa frente a Barón, siendo auxiliada por remolcadores de la Compañía de Remolcadores de Valparaíso y amarrada a una de las boyas de los buques de guerra. Esta fue la razón por la cual el Capitán de la barca no bajó a tierra para comparecer en el caso Stöber.

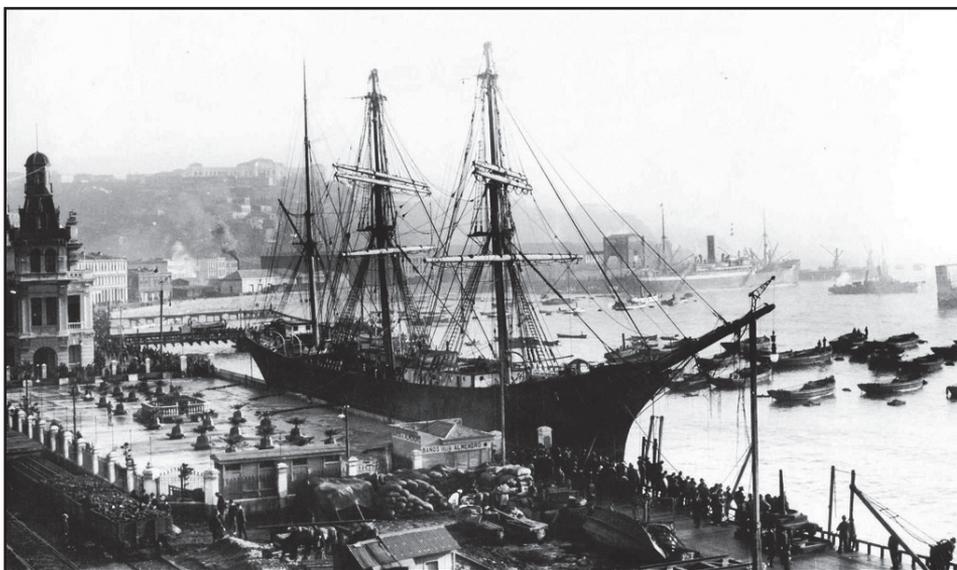
Al parecer, al encontrarse en peligro, hubo un primer abandono del buque.

Ya a las 1900 horas del 14 de Julio, se declaraba un temporal típico del mes de Julio.

A eso de las 1930, la barca alemana “Steinbek”, cortó sus amarras a la boya y comenzó a derivar a causa del viento.



Puerto de Valparaíso en 1906



Barca Steinbek atracada al malecón

Por segunda vez la barca fue desalojada por el Capitán y sus tripulantes, dejando así al buque abandonado a su suerte.

El Gobernador Marítimo de Valparaíso, Capitán de Navío don Luís Gómez Carreño, apreciando que si la barca quedaba a merced de las olas, no sólo estaba expuesta a zozobrar, sino a causar incalculables perjuicios a causa de las inevitables colisiones, estimó necesario tomar acción de inmediato.

En efecto, se embarcó en un bote salvavidas, acompañado de su segundo el Capitán de Corbeta don Florencio Dublé, del Piloto 2º de la Armada don Ernesto Caraccioli y del Práctico del Puerto don Augusto Schwendt.

Se dirigieron al costado de la Steinbek, que ya estaba al garete, con el propósito de ayudar al Capitán en las maniobras para evitar mayores accidentes.

Se encontraron con la sorpresa de que no había tripulante alguno a bordo. El Capitán se encontraba en un bote.

El Comandante Gómez Carreño le ordenó que se embarcara y tomara el control de su buque; pero el Capitán no obedeció.

En vista de esta negativa, el Comandante Gómez Carreño, acompañado con los oficiales ya nombrados, abordó la barca y tomó el gobierno del buque.

Peligrosa, en extremo, era la tarea, pues la barca estaba a merced del viento y las olas, moviéndose en medio de la enorme cantidad de veleros, vapores y embarcaciones, fondeadas y amarradas a boyas.

No obstante, el Comandante Gómez Carreño maniobró con tanto acierto que la barca fue varada en el paseo del malecón.

En su desplazamiento el buque chocó contra el cabezo del muelle, abriéndose una vía de agua.

Una vez que se consiguió asegurarla bien a las bitas del malecón, se procedió, durante el transcurso de la noche a sellar provisoriamente la vía de agua, controlando de este modo la inundación.



Cuando la barca quedó completamente asegurada al malecón, se presentó el Capitán de la Steinbek con el propósito de embarcarse; pero el Comandante Gómez Carreño, con toda razón, a mi juicio, no se lo permitió.

El día sábado 15, el Gobernador Marítimo tuvo una reunión para tratar sobre el segundo accidente de la Steinbek, con el Cónsul de Alemania a quien se le hizo una completa relación de lo sucedido.

El Comandante Gómez Carreño le manifestó que la Autoridad Marítima se haría cargo de desvarar la barca y remolcarla al dique, quedando sólo entonces a cargo del consulado y si lo estimaba conveniente, entregar el mando de la barca Steinbek a su Capitán.

Con el consentimiento del Cónsul, el Comandante Gómez Carreño, secundado por sus colaboradores de la ardua tarea del día anterior, procedió con todo género de precauciones a desabracar la proa de la barca, moviéndola con espías hacia una boya, y posteriormente halando con otras espías hechas firmes en el dique Santiago, hasta desvararla totalmente.

Una vez a flote fue presentada a la entrada del mismo dique, mientras éste se sumergía para recibir al buque.

A las 3 de la tarde la barca Steinbek, después de dos horas de maniobras, ya se encontraba dentro del dique.

Terminada exitosamente toda la maniobra planeada, el Comandante Gómez Carreño, mediante un documento hizo entrega del buque al Cónsul alemán.

Más tarde, el Capitán subía al buque, que había abandonado en dos ocasiones en 24 horas, para asumir su mando.

El Juicio de responsabilidad.

Al día siguiente se iniciaron las reparaciones de la barca Steinbek, salvada por el Gobernador Marítimo y el personal de la Gobernación.

Según la prensa, la barca iba a necesitar a lo menos unos quince días en dique, pues habría que tapar la rotura del casco a la altura de la línea de agua, cambiar tres planchas y arreglar no pocos remaches que se habían soltado.



La "Steinbek" entrando al dique

El Cónsul de Alemania tomó declaración al Capitán y acumulando todos los antecedentes los preparó para enviarlos a los armadores de la barca, los señores Knöhr & Burchard de Hamburgo.

La Gobernación Marítima por su parte, expidió un decreto para convocar una Corte Marítima para averiguar la responsabilidad que podría afectar al Capitán.

A fines de julio se estableció la Corte Marítima, cuyo tribunal quedó compuesto por el Capitán de Navío don José María Villarroel, el Capitán del vapor de la CSAV “Mapocho”, el Capitán de la barca alemana “Antuco”, y el de la barca inglesa “Inverness Shire”.

El 11 de agosto el Capitán de la barca alemana “Steinbek”, B. Giertz, fue absuelto por la Corte.

Con motivo del acto de abnegación y arrojó del Comandante Gómez Carreño, secundado con tanto entusiasmo y éxito por el Capitán de Corbeta Sr. Florencio Dublé, el Piloto 2º Sr. Ernesto Caraccioli y el Práctico Sr. Augusto Schwendt, “...se han hecho, en medio del coro de elogios, muchos comentarios respecto del provecho que pueda o deba reportar el salvamento de la nave a las personas indicadas”.

Las personas letradas se abstuvieron en avanzar un juicio por no conocer el asunto con toda claridad para fundamentarlo legalmente. Pero algunas personas respetables, con intereses vinculados a Compañías Navieras, y que consultadas por los periodistas, indicaban:

“Que habiendo sido abandonado dos veces por la tripulación y su Capitán, constituyendo, en la última, un verdadero peligro para los demás barcos, pertenecía de hecho a sus

salvadores, tanto como un ave que volando libremente fuera cogida por una persona”.

Los Oficiales de la Gobernación Marítima, involucrados en la maniobra de salvar la barca Steinbek, comentaron que sólo cumplieron con su deber y nada pretendían.

Se recibieron felicitaciones escritas para el Gobernador Marítimo y los oficiales que lo secundaron en el salvamento de la barca Steinbek, de parte del Intendente, Comandante General de Marina, del Director del Territorio Marítimo y los elogiosos comentarios de la prensa, de los Capitanes de los buques extranjeros y nacionales fondeados en la bahía y de las Compañías Navieras.

La Steinbek era una barca de tres palos, de casco de fierro y fue construida en 1884, con el nombre de Lodestar. En 1897 fue comprada por los señores Knöhr & Burchard, de Hamburgo. Entre 1903 y 1906 el Capitán de la Steinbek fue Herr B. Giertz.

- En Abril de 1907 fue vendido a la empresa Viva de Arendal en Noruega. Cambió el nombre a “Viva”.
- En 1914 en viaje de Islas Pescadores con destino Amberes, recaló en Coquimbo, quedando de para en ese puerto.
- En 1915 fue adquirido por J. Ripamonti de Valparaíso.
- En 1918 fue vendido a L. Belardi de Valparaíso.
- En 1919 la empresa se traslado a Italia.
- En 1920 fue vendido a Alvar González S.A. de Barcelona.
- En 1921 fue vendido a J. Michel de Barcelona.
- En 1925 fue desguazado en Italia.



Comentario final en 2016.

Este trabajo de investigación, fue publicado en el Boletín N°12 de la Academia de Historia Naval y Marítima en el año 2009.

Hace un mes atrás, con la intención de mostrar el monolito que señala el lugar donde murió, en un accidente automovilístico, el Almirante don Luis Gómez Carreño, QEPD, pude, con mucho dolor, ver el estado de conservación de dicho monolito; totalmente descuidado, pintarrajeado, la placa de bronce desaparecida, y nadie de los puestos cercanos sabían el origen de éste.

Espero que alguna autoridad responsable tome las medidas pertinentes.



Estado actual monolito.

Fuentes consultadas.

- Diario la UNIÓN de Valparaíso, 1905.
- Knöhr & Burchard, Fleet list
- Fuenzalida Bade, Rodrigo. Marineros ilustres y destacados del pasado. Spimex.1985
- Museo Marítimo Alemán, Bremerhaven
- Pichner, Bruno. Capitán (R) MM Alemana
- Sepúlveda Ortiz, Jorge. Influencia del Poder Naval en la Guerra Civil Chilena de 1891. Revista de Marina 1967



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



Homenaje de la Liga Marítima a la Armada; Club Naval de Valparaíso

*Almirante Miguel A. Vergara Villalobos
Presidente de Liga Marítima de Chile*



Ahí van los bravos marinos a conquistar la gloria eterna.- Se dirigen al Callo los mejores buques y las más aguerridas dotaciones a combatir contra la Escuadra peruana, atrincherada en su bien guarnecido puerto base.- Esa pudo haber sido la noticia el 16 de mayo, cuando la flota chilena zarpó desde Iquique rumbo al Norte. Pero la historia se escribió de otra manera.

La denominada “Guerra del Pacífico”, enfrentaba en mayo de 1879 un grave inmovilismo. En aquella época, y aún hoy en día, la única vía eficiente y efectiva de transporte masivo era el mar. Pero el mar no era seguro para trasladar las tropas y las vituallas al Teatro de Operaciones, por el riesgo que significaba la Escuadra peruana. Por otra parte, para la gran masa ciudadana la guerra era algo lejano que no les concernía; incluso existía la sospecha de que estaban en juego intereses económicos, lo que, ayer como hoy, se traduce en una mala prensa. En la capital y en las principales ciudades del país se vivía una rutina prácticamente normal. La clase política seguía enfrascada en discusiones que no estaban a la altura de la crisis que se vivía, los empresarios exploraban nuevas posibilidades de negocios y los empleados y obreros concurrían a sus trabajos como lo habían hecho habitualmente. Los únicos verdaderamente compenetrados de la guerra eran las FFAA y sus familiares directos.

En este contexto, para romper el inmovilismo, el Almirante Williams Rebolledo, héroe de Papudo, en la guerra contra España de 1865, y ahora Comandante en Jefe de las fuerzas navales chilenas, decidió bloquear el entonces puerto peruano de Iquique, de modo de generarle un apremio a la Fuerza Naval peruana y obligarla a entablar combate. Lamentablemente para el Almirante, las cosas no ocurrieron como las había planificado. La Escuadra peruana continuó en Callao alistando sus buques, mientras los nuestros se desgastaban en un bloqueo de dudosa efectividad, a varias millas de su puerto base.

La inquietud ante esta aparente pasividad de las fuerzas chilenas fue tal, que la clase política y los medios de comunicación social de entonces empezaron a presionar por alguna acción. Esto llevó a que Williams Rebolledo se viera obligado a cambiar su estrategia. Así, después de más de un mes y medio de un escasamente rentable bloqueo, decidió zarpar a Callao a presentar combate a la Escuadra enemiga, en su propio reducto.- En subsidio, dispuso que la tediosa y desgastadora tarea de mantener el bloqueo de Iquique, continuara a cargo de dos buques que objetivamente, y con razón, apreciaba que no aportarían mucho al épico combate que se esperaba entre las Fuerzas Navales chilenas y

peruanas. Las dotaciones de aquellas viejas naves que mantendrían el bloqueo estaban dentro de una medianía aceptable para los estándares de la Marina de Chile, pero seguramente ninguno de los bravos marinos que iban a conquistar la gloria eterna, los echaría de menos.

A cargo del bloqueo, quedó el Comandante Arturo Prat Chacón, al que tampoco nadie extrañó entre los buques que zarparon al combate. Prat era reconocido como un buen oficial, que se había desempeñado eficientemente en todas las tareas que se le habían encomendado durante su carrera naval, que ya completaba casi 20 años; el Alto Mando sabía también de la delicada y exitosa misión diplomática que hacía pocos meses había cumplido en Montevideo y Buenos Aires, para censar el ambiente belicista antichileno, que en aquella época reinaba en Argentina. Sin embargo, pese a reconocérsele sus méritos, Prat, quizás por su carácter un tanto taciturno, no tenía el brillo ni la prestancia de otros Oficiales con Hojas de Vida más mediocres que la suya. También obraba en contra, su inclinación humanista y el hecho de haberse graduado como abogado, lo que a ojos de muchos lo hacía sospechoso de un bajo compromiso con la carrera Naval.



Volviendo a los hechos de aquel 21 de mayo en Iquique, todo hacía prever que sería un día plano y rutinario, como tantos otros de los dos últimos meses. Pero en la guerra las cosas no siempre resultan como se planifican, pues el azar juega un papel importante. Lo que efectivamente sucedió fue que tan pronto la Escuadra chilena zarpaba al Norte, la peruana hacía lo propio con rumbo al Sur; ahora sí, decidida a romper el bloqueo de Iquique. Ambas flotas se cruzaron en Alta Mar, pero la intensa neblina impidió que se avistaran. Así fue como los bravos marinos destinados a la gloria eterna, se encontraron con un Callao vacío. En cambio, los dos viejos y desvencijados buques, la Esmeralda de Prat y la Covadonga de Carlos Condell, debieron enfrentar al grueso de la Flota peruana, conformada por los blindados Huáscar e Independencia, al mando de Miguel Grau y Juan Guillermo Moore, respectivamente.

Allí empieza el conocido relato de “humos al Norte”, el dantesco y desigual combate entre el Huáscar y la Esmeralda, y el resonante triunfo de la Covadonga sobre el blindado Independencia, que terminó encallado en Punta Gruesa, en las proximidades de Iquique. Así fue como las dotaciones de la Esmeralda y la Covadonga dieron el más resonante triunfo naval en la historia de la Marina de Chile. Una por su valentía y arrojo al hundirse con la bandera al tope, y la otra por su éxito estratégico al inutilizar prácticamente el 50% del poder naval del adversario.

Después de Iquique la guerra tuvo un vuelco, pues se generó un increíble fervor patrio. Por fin se hizo carne en el pueblo chileno. Todos querían imitar a Prat y defender el honor de nuestra bandera. Los regimientos se llenaron de voluntarios que querían enrolarse. Aquel 21 de mayo fue el punto de inflexión de esta larga y sangrienta guerra, que todavía duraría otros largos cuatro años. Arturo Prat entraría al panteón de los héroes y Condell pasaría a ser reconocido como un maestro de la táctica naval.

Con posterioridad al increíble acto de arrojo y liderazgo evidenciado por Prat, surgió un profundo interés por averiguar quién era éste, hasta ahora, apacible y tranquilo oficial de marina con inclinaciones humanistas, que sin buscarlo alcanzó la gloria inmortal, pensada para otros.

Cuanto más se desmenuza su vida, tanto más aumenta la convicción de que su decisión de saltar al abordaje no fue producto de un impulso emocional gatillado al fragor del combate, sino la consecuencia lógica de toda una trayectoria de vida. Ahora sabemos de su profunda fe en Dios, de su integridad personal, de su intachable vida familiar, y de su preocupación por el prójimo, que lo llevó incluso a impartir clases nocturnas de manera gratuita a personas de bajos recursos.

Prat, como todos, debió enfrentar muchas dificultades, injusticias e incomprensiones, que supo asumir y superar en silencio. La larga enfermedad de su padre, las permanentes estrecheces económicas, la muerte de su primera hija, las largas navegaciones que le impedían estar cerca de su amada Carmela. Sin embargo, supo vencerse a sí mismo y superar las tormentas del alma, que son mucho peores que las del mar. Eso forjó su carácter y lo preparó para cumplir con su deber hasta las últimas consecuencias.

Prat tenía el temple propio del héroe, lo que demostró en cada ocasión que las circunstancias se lo permitieron. Además de foguearse, como Oficial subalterno, en los combates de Papudo y Abtao en la guerra contra España, cabe mencionar que en 1861 tuvo un destacado papel en la arriesgada maniobra para controlar, en la bahía de Valparaíso, el incendio del pontón francés “Infernal”, cargado con explosivos y municiones; asimismo, en 1875, siendo 2° Comandante de la Esmeralda, se levantó de su lecho de enfermo y abordó su buque a nado, para evitar que encallara producto de un fuerte temporal.

Estos someros antecedentes de su vida íntima y de sus actos públicos, de los que hemos espigado los más relevantes, nos permiten afirmar que el abordaje inmortal no hizo sino iluminar como un relámpago la impecable coherencia de toda su vida. Aquel 21 de mayo, Prat tomó una decisión para la que siempre estuvo preparado. El mítico salto al abordaje, no hizo más que sacar a la luz pública al héroe que siempre había sido en su vida privada.

Creemos que el ejemplo de Prat, a quien el historiador norteamericano William Satter denomina “santo secular”, antes que motivarnos a ser héroes de una epopeya que probablemente nunca se nos presente, nos llama a ser héroes de nosotros mismos, superando las pequeñeces de la vida diaria, venciendo nuestras pasiones, nuestro egoísmo, nuestra soberbia, nuestra comodidad.- En fin, Prat debería ser el faro que nos oriente para no encallar en una vida sin sentido, sin virtudes, preocupados únicamente de nuestros derechos y bienestar material. En un momento en que el sentido de Patria parece desvanecerse, Prat es un magnífico modelo para los chilenos de hoy, porque su vida estuvo siempre abierta generosamente a los demás: a Dios, a la Patria y a la familia, precisamente los valores que hoy parecen amagados por la idolatría a una libertad sin límites.

Por lo mismo, no puedo dejar de lamentar que el homenaje que se rinde a nuestro máximo héroe naval, en el principal puerto de la República, se vea año a año opacado por la contingencia política que necesariamente conlleva la cuenta Anual del Presidente de la República. Este año, además, estamos advertidos que tendremos una protesta estudiantil, en demanda de nuevos y más derechos.



Esto, en un contexto en que pareciera que hay un esfuerzo sistemático por demoler nuestras tradiciones y todo lo que huele a trascendencia. Incluso, no me extrañaría que hoy, en medio del pragmatismo reinante donde priman nuestros particulares intereses, la muerte heroica de Prat a muchos les parezca un sacrificio inútil. Nos cuesta comprender que haya personas capaces de dar su vida por un ideal superior.

Séneca decía que “el hombre que no pone su meta por encima de sí mismo jamás alcanzará el nivel propiamente humano”. Efectivamente, a los seres humanos no nos satisface una felicidad basada en la posesión de bienes materiales, ni en el inmediatez de buscar el placer y evitar el dolor, sino que por sobre todas las cosas necesitamos darle un sentido a nuestra vida; una razón por la cual estemos dispuestos a sufrir o incluso a morir, en tanto ese sufrimiento o esa muerte tengan un sentido. Por eso, para quienes creemos en Dios y amamos a nuestra Patria, el sacrificio de Prat tuvo todo el sentido del mundo.



He dicho
Valparaíso, 10 de mayo de 2016



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

UNA MAR DULCE QUE AMARGÓ A UN PAÍS

Manuel Maestro López
Presidente del Círculo Letras del Mar
Socio de Liga Marítima de Chile



*Nicaragua, hoy en día,
es el Gibraltar de tierra firme
en la América española.
- Horatio Nelson*

Lo descubrieron los españoles.

El sol estaba a punto de desplomarse, a la velocidad que lo hace en el trópico en el momento del crepúsculo, cuando un grupo de españoles alcanzaron la orilla de una gran extensión de agua, en donde la existencia de oleaje les hizo pensar que se encontraban ante un mar desconocido, hasta que el caballo de su jefe, Gil González Dávila, les sacó de su error, al comenzar a abrevar. Era el 12 de abril de 1523, y acababan de descubrir el lago Cocibolca o lago de Nicaragua, que al no divisar la otra orilla- tiene una extensión de 8.264 kilómetros cuadrados, o sea aproximadamente la de la provincia de Madrid o la isla de Puerto Rico- lo bautizaron como Mar Dulce. En marzo del año siguiente González Dávila informaba al rey del descubrimiento, describiendo la principal característica del territorio nicaragüense, bañado por tres mares, dos de agua salada, que bañan al Este las del Atlántico y al Oeste las del Pacífico, y entre ambos otro de agua dulce: el gran Lago de Nicaragua o Cocibolca que, a través del río Tipitapa, se conecta con otro de menor extensión- unos 1.000 kilómetros cuadrados, que da categoría de puerto lacustre a la capital Managua- conocido por el nombre capitalino y por el indígena Xolotlan. Ambos son los hermanos mayores de otra serie de lagos y lagunas que se extienden a lo largo de la geografía de aquel país, a los que dan sombra multitud de volcanes.

En las aguas del lago Cocibolca abundan, entre otras especies de pescado marino, las sardinas, mojarras, róbalos y tiburones que se han aclimatado al agua dulce, habiendo penetrado por el desaguadero del mismo que da al océano Atlántico formando el río San Juan, navegado en 1525 por Ruy Díaz, quien fracasó en su intento de llegar al mar; pero intuyendo su cometido lo bautizó como el Desaguadero. Catorce años después el capitán Alonso Calero, al mando de 139 hombres, de los que sólo sobrevivieron nueve, realizó una nueva expedición, bautizándolo como San Juan por haber tomado posesión de su territorio el 24 de junio de 1539, en la festividad de San Juan Bautista. Conscientes de lo importante que era este río que conectaba el Atlántico con el lago Cocibolca que, a su vez, en un punto determinado – el istmo de Rivas- distaba sólo

veinte kilómetros del Pacífico, los españoles impusieron su control en el mismo y fundaron San Carlos, con su puerto lacustre a la entrada del desaguadero, fortificándolo. Y, desde allí, iniciaron el comercio entre las posesiones españolas en Costa Rica, Cuba, Cartagena de Indias en la actual Colombia y otros puntos del Caribe. Tanto el lago como el río son navegables para embarcaciones de mediano calado. En el San Juan, salvo en la parte de los raudales y delta, es menester el uso de botes con fuera borda; pero en el siglo XIX los vapores solían llegar hasta el raudal del Castillo – en la mitad del curso- donde los pasajeros transbordaban a un segundo vapor de menor porte, para alcanzar el lago. A partir de 1860, la progresiva sedimentación en el delta redujo el calado para las embarcaciones que pueden ingresar del mar al río. El lago no es muy profundo, tiene apenas una profundidad promedio de 13 metros y máxima de 26 metros.



Idéntica ruta de penetración que los peces, y el comercio hispano siguieron, durante la Colonia y posteriormente en la República independiente, los piratas que saqueaban las poblaciones ribereñas, o navieros que emprendían el tránsito entre las costas atlántica y pacífica de los Estados Unidos, como ruta alternativa a la de Panamá, antes de la construcción de su canal. Lo que ha determinado en enorme medida el devenir histórico de la nación nicaragüense, lo que parece no cesará en el futuro. Un vistazo al mapa de la cintura de América, que es el istmo centroamericano, nos lo hará comprender.

A este respecto merece recordar lo que dijo Horatio Nelson: Me apoderaré del lago de Nicaragua que hoy en día es el Gibraltar de tierra firme en la América española, puesto que domina la única vía de comunicación acuática entre los dos océanos. Una vez en posesión de él, habremos cortado en dos a la América española. Cuando Nelson habló así, era un joven y despierto oficial. Y su comentario se justificó años después, cuando lo intentó, según veremos más adelante.

Para evitar el remonte del río hacia el lago a las invasiones piráticas o militares, que saqueaban y atacaban la ciudad de Granada, enclavada a orillas del mismo, finalizando el siglo XVII sobre las ruinas de una antigua fortaleza de la época del rey Felipe II, se construyó a mitad del curso del río el Castillo de la Inmaculada Concepción. Está enclavado sobre un cerro existente junto a los raudales -o rápidos- más violentos del curso del Río, que los indígenas llamaban Raudal del Diablo, y formaba parte de un sistema de fortificaciones que controlaba la importante vía comercial conocida como Ruta del Desaguadero, lo que permitía al imperio español la defensa y control de una de las vías más importantes del comercio colonial de Centroamérica.

Comenzaron a incordiar Los Mosquitos.

Al norte de la desembocadura del río San Juan, en el Caribe, se encuentra la Costa de los Mosquitos, descubierta por Colón en su cuarto viaje, territorio que los españoles no colonizaron, centrandos sus esfuerzos en la costa del Pacífico. Razón por la que, al igual que casi toda la ribera centroamericana del Atlántico quedó fuera del control español, lo que atrajo a otras potencias a la zona, convirtiéndola en un baluarte, fundamentalmente inglés, para los ataques de piratas y bucaneros al territorio nicaragüense. Los mosquitos, o misquitos, eran indios que habitaban en las costas caribeñas de Nicaragua y Honduras, que se mezclaron con negros traídos de África en

calidad de esclavos, cuyas embarcaciones naufragaron, asentándose especialmente en la zona de Bluefields y Cabo Gracias a Dios; a partir de cuyo momento la raza negra predominó sobre la india, conociéndose a la mezcla como zambos. La abundancia de recursos existentes les dejaba tiempo libre para otras actividades, como los pillajes, captura de bienes valiosos y de prisioneros que llevaban a Jamaica para intercambiarlos por armas, municiones y otras mercaderías. Eran enemigos de otros indígenas y de los españoles. Grandes navegantes, en sus correrías se desplazaban largas distancias, hasta los istmos de Panamá y de Tehuantepec; convirtiendo el área zona en centro de operaciones de piratería, facilitando los ataques al corazón de Nicaragua y a los asentamientos españoles localizados en el área del Pacífico.

En los contactos entre aborígenes e ingleses alcanzaban fácilmente acuerdos, porque lo más importante para ellos era comerciar. En el siglo XVIII, la Costa de los Mosquitos ya contaba con una organización política inglesa. Desde los establecimientos fundados, los británicos lograron incrementar el contrabando y realizar incursiones de saqueo a asentamientos y haciendas en los territorios vecinos, en especial en Nicaragua, Panamá y Costa Rica. Los traficantes ingleses introducían esclavos y manufacturas europeas, y de vuelta iban cargados de productos centroamericanos desviados de las redes del comercio lícito, principalmente oro, plata, añil, tabaco, cacao, zarzaparrilla y maderas preciosas. El contacto con los ingleses y la introducción de elementos llegados desde fuera provocaron transformaciones profundas, y las sociedades nativas, cada vez más alejadas de la mera subsistencia, se tornaron más complejas. Uno de los cambios fundamentales fue el paso del arco y la flecha al mosquete y la pólvora, lo que contribuyó al fortalecimiento de algunos de los jefes y, con ellos, de los cacicazgos y señoríos de la Mosquitia. En 1687 el jefe de los mosquitos visitó en Jamaica al gobernador británico que le entregó una corona, comprometiéndole a socorrer a los naufragos de su nación. Con estos atributos el jefe indígena se erigió en rey por lo que se refería al rey inglés como su hermano. En 1687 murió el rey Oldman de la Mosquitia, y su hijo Jeremy viajó a Jamaica para solicitar al gobernador inglés que su reinado, igual que el de su padre, fuera tomado bajo la protección de Su Majestad, lo que fue aprobado por los británicos. La relación entre la Costa de Mosquitos y los ingleses se vuelve más estrecha al aprobar las autoridades jamaíquinas en 1749 la instauración de una superintendencia en la Costa de los Mosquitos. El reino de la Mosquitia colaboró durante las guerras revolucionarias americanas, atacando colonias españolas, consiguiendo numerosas victorias junto a los británicos. Aún así, tras la firma de la paz en 1783, los británicos tuvieron que ceder a España el control sobre la costa oriental caribeña o atlántica de Nicaragua. Su retirada concluyó a finales de junio de 1787, aunque en alguna medida se siguió manteniendo su protectorado. A partir de mediados del siglo XIX, el interés de los británicos por la región comenzó a languidecer.

Siguieron los piratas.

En el siglo XVII, Granada se convirtió en uno de los más importantes puertos de Centroamérica, comerciando con Cartagena de Indias, Guatemala, El Salvador, Panamá y el Perú. Fundada por Francisco Hernández de Córdoba en 1524 a orillas del lago Cocibolca, fue base de las exploraciones por el río San Juan, y punto principal del que salían las mercancías transportadas por esta ruta fluvial, por lo que las rivalidades existentes entre España con Inglaterra, Holanda y



Francia, hicieron de la ciudad víctima de ataques de piratas que la devastaron en varias ocasiones. Tres ataques sufridos por la Cofradía de los Hermanos de la Costa, tuvieron como objetivo dañar el comercio español. En 1665 y 1670 los piratas ingleses la saquearon, y el francés William Dampier la atacó en 1685, consiguiendo grandes estragos. Para Francis Drake, Granada era la joya más preciada para la corona de Inglaterra, ya que además de su auge comercial, representaba el fiel de la balanza entre los virreinos de México y de Perú, por lo que motivado por un plan de Oliverio Cromwell, con el que se pretendía anexionar a Inglaterra partes del imperio español, Henry Morgan fue inducido a apoderarse de Granada, pero decidió dirigir sus pasos a Panamá.



El primero de los saqueos corrió a cargo de John Davis al frente de una expedición que remontó el río San Juan y atacó Granada el 29 de junio de 1665. Refugiándose después con varios rehenes en la isla lacustre de Ometepe, con un botín de 50 mil pesos y 500 reses. Consecuencia de este ataque, los vecinos decidieron abandonar la ciudad si no se fortificaba la entrada del río San Juan. Por lo que terminó de construirse el Castillo de San Carlos en la confluencia del río Pocosol y el San Juan.

El Castillo de San Carlos no pudo detener la invasión del 26 de agosto de 1670, encabezada por Juan Gallardo Gallardito, indio al servicio de los piratas ingleses que penetró en Granada entrando por el arroyo Zacatiligüe, saqueándola y apresando a unas 200 personas. Reclamó un rescate de 60.000 pesos, y al no obtenerlo degolló a un alto funcionario; el 28 de agosto, al mando de sus 167 hombres, abandonó la ciudad con sus prisioneros.

Aunque, a finales del siglo XVII, el Castillo de la Inmaculada Concepción defendía la entrada al lago, y consecuentemente Granada, existía miedo a las invasiones. Incluso muchos granadinos habían huido, quedando sólo treinta vecinos en la ciudad. Pero los piratas no cejaban en sus ataques. A finales de 1674 apresaron dos fragatas en la boca del río San Juan. Pero conscientes de la existencia del Castillo, decidieron seguir operando en el propio río sin llegar al lago. Así, en 1676, prisioneros pertenecientes a una incursión rechazada por el río costarricense Matina, pretendieron apoderarse de Costa Rica para asegurarse un puerto en el Pacífico, porque el fuerte del río San Juan les cerraba el paso para Nicaragua.

En 1685, el pirata inglés William Dampier, al frente de unos 400 hombres, desembarcó en Escalante, puerto en el Pacífico, a 20 leguas de Granada. Los granadinos advertidos se prepararon para la defensa y construyeron una trinchera cuadrada con 14 cañones y seis pedreros. Soldados de caballería se emboscaron para atacar la retaguardia, y pusieron a buen recaudo las pertenencias de más valor. Los piratas se lanzaron al ataque, y fueron bombardeados; pero pudieron irrumpir en las casas, y al ser una tropa más numerosa lograron tomar el Convento de San Francisco, en donde se habían fortificado los granadinos. Una vez vencedores exigieron a los vecinos entregar sus caudales; a lo que los lugareños se opusieron, por lo que los piratas quemaron la iglesia de San Francisco y 18 casas principales. A causa de estos ataques la ciudad perdió su relativa opulencia que le había conformado el comercio ferial y sus bases agropecuarias.

Continuaron los Británicos.

Como consecuencia de la ayuda española a la independencia de los Estados, Inglaterra le devolvió la moneda atacando a nuestras colonias americanas. El gobernador de Jamaica, John Darlling, ideó en 1779 una expedición que partiera en dos la América española atacando la ciudad nicaragüense de Granada, tras remontar el río San Juan y atravesar el lago Cocibolca, lo que además permitiría a los británicos un acceso fácil al océano Pacífico. Aprobada por la Corona, la expedición partió de Jamaica el 23 de febrero de 1780, al mando de John Polson, mayor del 80 Regimiento Real de América, al que acompañaba, como responsable de las operaciones navales, el joven Teniente de Navío Horatio Nelson, que tenía sólo veintiún años de edad. La expedición, compuesta por el navío Ulisis de cincuenta y cuatro cañones, dos fragatas, otros tantos bergantines y numerosos botes chatos, partió de Jamaica el 8 de marzo 1780, y veinte días después alcanzó la desembocadura del San Juan, que salvo la Hinchinbroock, comandada por Nelson, ninguna otra embarcación se atrevió a traspasar, traspbordando a sus hombres e indios mosquitos que les apoyaban, a los botes. Tras muchos retrasos, la expedición comenzó a subir el río San Juan y, el 9 de abril, Nelson capturó una batería española en la isla fluvial de Bartola. Ocho kilómetros río arriba estaba el Castillo de la Inmaculada Concepción que fue sitiado desde el 13 de abril. Debido a la pésima planificación y la pérdida de suministros, los británicos pronto comenzaron a ver escasear la munición y los alimentos. Los hombres empezaron a enfermar y morir como consecuencia de las enfermedades tropicales, azuzadas por las fuertes lluvias. Nelson fue de los primeros en caer enfermo, y se encontraba en cama el 28 de abril cuando se rindió el fuerte, al no llegar los refuerzos solicitados por los españoles. El 15 de mayo llegaron refuerzos a los británicos. Pero sus dificultades aumentaban: no contaban con la ayuda de los indios y zambos, remeros y prácticos que huían. Los soldados les suplieron en esta labor, a la que no estaban acostumbrados, quedando pronto extenuados por la dureza del trabajo y el ardiente sol tropical, por lo que sólo pudo llegar hasta el lago un bote. El resto no pasó de las inmediaciones del castillo.

Los invasores ingleses tardaron dos meses en remontar el río y apoderarse del fuerte de la Inmaculada Concepción, lo que permitió a los españoles fortificar la boca del río en su salida del lago Cocibolca y recibir refuerzos de otras provincias próximas: mientras, en las fuerzas inglesas comenzó a reinar el desorden. Y, a pesar de los intentos de Darlling en reunir refuerzos, la expedición se retiró a finales de noviembre, dejando atrás un saldo de muertos que constituyó un gran desastre para la Gran Bretaña. Juan de Aysa, defensor de la fortaleza, que fue volada por los ingleses en su retirada, fue ascendido a Teniente Coronel por la valentía con que defendió el castillo, a pesar de haber tenido que rendir la plaza.

Con anterioridad a esta gran expedición, en 1762 hubo otro intento británico para ampliar su zona de influencia, aparte del área de la Costa de los Mosquitos en la que estaban asentados. Debido a sus intereses económicos, en 1740 habían firmado un tratado entre el rey Eduardo I del pueblo mosquito y el rey Jorge II de Gran Bretaña, en virtud del que se establecería un protectorado sobre la Costa de los Mosquitos, por el que los británicos suministrarían armas modernas a los indios y zambos. Al estallar la guerra de los Siete Años, España no se unió a ninguno de los dos bandos, pero avanzado el conflicto sí se preocupó de que las derrotas sufridas por los francesas a



manos de los británicos se convirtieran en una amenaza para los intereses españoles. Por lo que el 15 de agosto de 1761, los reyes Carlos III de España y Luis XV de Francia firmaron el Tercer pacto de Familia, declarándose la guerra anglo-española de 1761-1763.

En 1762, los británicos se apoderaron de La Habana y Manila. Y, a comienzos de ese mismo año, William Lyttelton, gobernador de Jamaica, planeó una expedición a Nicaragua, penetrando por el río San Juan para alcanzar Granada, navegando por el río San Juan. Así, en junio de ese año, una expedición apoyada por un grupo de indios mosquitos atacó el valle costarricense de Matina, al que siguieron varios ataques al territorio nicaragüense, saqueando pueblos y haciendo prisioneros. Posteriormente, unos dos mil soldados ingleses y unos quinientos indios, remontando el río San Juan a bordo de una cincuentena de embarcaciones, se dirigieron al fuerte de la Inmaculada Concepción, que estaba defendido por un centenar de soldados, cuyo jefe, el comandante José de Herrera, acababa de fallecer. Los británicos alcanzaron la fortaleza el 26 de julio de 1762, y tuvieron noticias de que en la misma reinaba el desconcierto alarmados por la masa de atacantes y por la situación dramática que representaba la pérdida de su jefe; por lo que enviaron un emisario para exigir la rendición.

Cuando los ocupantes de la fortaleza, al parecer, tenían baja la moral, intervino la joven hija del comandante Herrera, Rafaela, que se había criado junto con su padre en el ambiente castrense, instando a la tropa a rechazar la rendición. Ante tal postura los británicos se dispusieron al ataque, y Rafaela de Herrera, cual si fuera antecesora de Agustina de Aragón, disparó un cañón, con tal tino que alcanzó de muerte al comandante de las fuerzas invasoras, lo que subió la moral de los españoles. Unido esto al plan de defensa diseñado por el teniente Juan Francisco Aguilar, que había asumido la jefatura del fuerte, redoblando la defensa del castillo, se consiguió la retirada de los ingleses; que, tras bajar el río hasta llegar al mar, establecieron el bloqueo del San Juan durante algún tiempo. El resultado positivo del combate consiguió mantener la soberanía española en la zona durante el resto de la Guerra de los Siete Años.

La gesta de Rafaela de Herrera, considerada en Nicaragua como una heroína nacional, se mantiene entre la realidad histórica y el mito. Era una criolla española, nacida en Cartagena de Indias el 6 de agosto de 1742. Hija del militar español José de Herrera y Sotomayor, y de la mulata cartagenera María Felipa Udiarte. José de Herrera era teniente y capitán del batallón de aquella plaza del virreinato de Nueva Granada, descendía de ilustres militares, su padre fue ingeniero militar y su bisabuelo había sido capitán general y gobernador del Río de la Plata. Cuando su hija contaba con diez años de edad, le encomendaron el mando del Castillo del Río San Juan, por lo que, al ocurrir los hechos narrados, la joven Rafaela tenía sólo diez y nueve años. Estaba educada con un gran espíritu patriótico y poseía buen conocimiento de la vida castrense. Según se narra en muchos textos de historia de Nicaragua: con propiedad y acierto montaba, cargaba, apuntaba y disparaba el cañón.

Pasados los años, Rafaela de Herrera se casó con un vecino de la nicaragüense Granada de origen costarricense. Tras tener cinco hijos quedó viuda, padeciendo muchas penalidades, por lo que se dirigió al rey Carlos III de España en solicitud de ayuda económica, lo que se materializó en



la concesión de una pensión vitalicia, que se le comunicó el 11 de noviembre de 1781, mediante decreto real, en los siguientes términos: El Rey: por cuanto he sido informado del distinguido valor y fidelidad con que vos, doña Rafaela Herrera y Udiarte, viuda que al presente sois, defendisteis el Castillo de la Purísima Concepción de Nicaragua en el Río San Juan, consiguiendo a pesar de las superiores fuerzas del enemigo, hacerle levantar el sitio, y ponerse en vergonzosa fuga, pues superando la debilidad de vuestro sexo, subisteis a la fortaleza, y disparando la artillería por vuestra mano matasteis con el tercer tiro al comandante inglés en su misma tienda: realzando la acción a la corta edad de diecinueve años que contabais, no tener castellano el Castillo, ni comandante ni otra guarnición que la de mulatos y negros, que habían resuelto entregarse cobardemente, con la fortaleza a que os opusisteis con el mayor esfuerzo; en consideración, pues, a tan señalado servicio, he decidido que gocéis de pensión vitalicia... Yo, el Rey.



Igualmente, con anterioridad, el 28 de octubre se había expedido otra real orden por la que se le concedían tierras propiedad de la corona, lo que así ordenaba su cumplimiento el Secretario de Indias: No satisfecho Su Majestad con la remuneración antecedente, y deseando quede a la posteridad de Doña Rafaela Herrera recuerdo de una acción que tiene pocos ejemplares, me manda asimismo prevenir a vuestra señoría le haga merced en su Real nombre y uno o dos sitios de tierras realengas, donde las haya más cercanas a la ciudad de Granada, en que reside la agraciada, posesionándola en ellos para que las goce por juro de heredad a sus hijos y descendientes en memoria de la gloriosa acción que hizo en defensa del citado castillo.

Y remataron los Estadounidenses.

Tras la independencia nicaragüense, alrededor del lago Cocibolca o Gran Lago de Nicaragua surgió un país, cuyos lagos y ríos estrechan su cintura para facilitar el tránsito entre los dos océanos, lo que fue fundamental para la existencia de un paso transistmico que compitió con el panameño desde tiempos de la Conquista; acrecentado cuando en 1848 se descubrió oro en California. Varios empresarios entraron a competir en el transporte de pasajeros entre Nueva York y San Francisco a través de Centroamérica, decantándose muy pronto por Panamá y Nicaragua, como mejores alternativas a la travesía por tierra de los Estados Unidos o el viaje por mar doblando el Cabo de Hornos. Cornelius Vanderbilt consiguió firmar en 1849 un contrato con el Gobierno nicaragüense, para abrir el tránsito a través de aquel país, para lo que mandó la construcción de dos vaporcitos de poco calado, para que pudiesen remontar el río y el lago, así como un vapor oceánico, con lo que el viaje total duraría seis días menos que por Panamá. En 1855 la ruta por Nicaragua ya competía con la panameña. La invasión del país por el filibustero yanqui William Walker dio al traste con la Compañía Accesoría del Tránsito, que acabó definitivamente sus operaciones en 1868. En 1885, Menocal, ingeniero director de la Compañía del Canal de Nicaragua, recibió el encargo de revisar los proyectos existentes a fin de emprender las obras de un canal de 28 pies de profundidad, con un coste de sesenta millones de dólares, para lo que una legión de ingenieros americanos hasta 1892 estuvieron haciendo un proyecto que se caracterizaba por la construcción de dos represas, que harían subir 60 pies la superficie del río San Juan, haciendo refluir sus aguas y las del río San Carlos en los dos valles adyacentes, que quedarían convertidos en lagos, sirviendo así de continuación al mismo lago de Nicaragua; en la entrada atlántica se construirían tres esclusas;

la masa montañosa oriental sería taladrada en una extensión de 3 millas; construyéndose otras tres esclusas en la parte del Pacífico.

Entre tanto, Ferdinand de Lesseps fundó en 1878 la Compagnie Universelle du Canal Interoceanique de Panamá, que consolidó una concesión del Gobierno colombiano; pero, ante el fracaso en el intento, fue liquidada en 1889. Desde el principio de su presidencia, Teodoro Roosevelt, alentado por las teorías estratégicas sobre el poder naval de Alfred Mahan, tuvo la idea de construir un canal por América Central que les permitiese el tránsito del comercio y las escuadras entre las orillas del Pacífico y el Atlántico. Finalmente Panamá, al construirse por su suelo el canal, pasó a las páginas de la Historia y Nicaragua a la trastienda del olvido. A principios del siglo XX, tras expulsar del Caribe a España y controlar el paso entre los dos mares, Estados Unidos sólo le quedaba un fleco para el dominio absoluto del área: Nicaragua. Lo que consiguieron solucionar ese mismo año, volviendo la oración por pasiva, al garantizarse mediante la firma de un tratado entre ambas repúblicas, conocido con el nombre de sus signatarios Chamorro y Bryan, por el que los nicaragüenses otorgaron a Estados Unidos una concesión a perpetuidad para la construcción del canal interoceánico proyectado, a cambio de tres millones de dólares. El objetivo del convenio era bloquear cualquier empresa que pusiese en peligro la inversión llevada a cabo en Panamá. Finalmente, en 1970 con la idea de autorizar al magnate Howard Hughes la construcción de un oleoducto transistmico se derogó el tratado; pero a consecuencia del terremoto que asoló Managua en 1972 y la posterior Revolución Sandinista, la obra no se realizó.

El tratado había supuesto que se izase una bandera, mediante la que se aireó el sentimiento antinorteamericano de una parte del pueblo nicaragüense. Cuyo principal adalid fue Augusto César Sandino que, a través de su manifiesto pronunciado el 1 de julio de 1927, durante su lucha armada con los yankees, la colocó en lo más alto del mástil de sus reivindicaciones. Pasando a formar parte del ideario del movimiento sandinista en su campaña contra la saga de los Somoza, aliados acérrimos de los norteamericanos. En los últimos años, revertido a los panameños su canal, debido al incremento del tráfico marítimo y a las mayores dimensiones de los buques, se ha ampliado el mismo con un nuevo juego de esclusas, lo que ha puesto nuevamente en escena la alternativa nicaragüense. China que camina imparabile como superpotencia es ahora quien tiene la llave, concedida por el actual gobierno de Nicaragua, de un nuevo canal que permita el tránsito de los nuevos gigantes del mar, o, por el contrario, que todo quede en un cuento chino.



DOS ATAQUES ARTEROS

*Germán Bravo Valdivieso
Socio Liga Marítima de Chile*



35

Hundimiento del “Toltén”.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el 13 de marzo de 1942, el vapor nacional “Toltén”, de la Compañía Sudamericana de Vapores, fue hundido por un torpedo en la costa de los Estados Unidos, cuando se dirigía de Baltimore a Nueva York, causando la muerte de veintiocho tripulantes, salvándose, solamente un fogonero, aferrado a una balsa.

El “Toltén” era el ex “Lotta”, uno de cuatro buques daneses que habían quedado inmovilizados en puertos chilenos al declararse el conflicto y que el gobierno había requisado. Antes de zarpar de Baltimore, el capitán de la nave visitó al director del puerto, solicitándole instrucciones para dirigirse a Nueva York, recibiendo como respuesta,

que ellas no eran para buques neutrales, a menos que se comprometiera a cumplirlas, las cuales consideraban que durante la noche debería navegar oscurecido, pero éstas se contraponían a las órdenes de la compañía armadora, que le exigía navegar con sus luces encendidas, haciendo claramente visible el pabellón nacional.

El “Toltén” navegó iluminado, pero a la medianoche del 12 de marzo fue interceptado por un guardacostas norteamericano que lo obligó a apagar las luces.

De acuerdo a la versión del naufrago sobreviviente, unas cinco o seis horas más tarde se sintió un fuerte golpe en el casco, a estribor, seguido de una explosión, hundiéndose el barco con gran rapidez.



Suspicias.

El naufragio despertó suspicias desde el primer momento, pues la situación internacional era bastante delicada y la opinión pública culpó al gobierno norteamericano que buscaba denodadamente obtener que todos los países del continente cortaran sus relaciones diplomáticas con las naciones del Eje.

Después de sufrir los Estados Unidos el ataque a Pearl Harbor, comenzaron a ejercer grandes presiones para que todos las naciones americanas declararan la guerra a sus enemigos, para lo cual se celebró una conferencia en Río de Janeiro, donde sus grandes detractores fueron Chile y Argentina, que hicieron presente que mientras no existiera una “causa directa”, la medida no se justificaba.

Un mes antes del naufragio del “Toltén”, los barcos mercantes brasileños “Buarque” y “Olinda” y el petrolero venezolano “Monagas” habían sido hundidos por submarinos, cuya identidad no fue determinada, pero que se presumieron como alemanes, italianos o japoneses, lo cual fue el motivo invocado para que Brasil y Venezuela se alinearan con los Estados Unidos, por lo que se temía que se estaba empleando la misma estrategia, más aún cuando el “Toltén” había sido hundido en la misma costa norteamericana, la que estaba permanentemente patrullada.

De los sumarios seguidos por la marina norteamericana y las investigaciones llevadas a cabo por los consulados de Chile en Nueva York y Baltimore, se desprende que ni Alemania, ni Italia, ni menos Japón, mantenían submarinos en la zona del naufragio, lo cual fue confirmado por los representantes diplomáticos de esos países al ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, lo que también manifestó la cancillería alemana.

Curiosamente el embajador chileno en Washington, Rodolfo Michels, funcionario que se jugó abiertamente para que nuestro país entrara al conflicto, despachó al canciller chileno Juan Bautista Rosseti la información del naufragio, indicando que, a solicitud del Departamento de Estado, no se le diera a conocer a la prensa, sin avisarle previamente, por lo que los familiares de las víctimas no lo supieron hasta cuatro días más tarde.

La investigación seguida en los Estados Unidos, además de establecer que no existían campos minados en ese sector, atribuye responsabilidad al capitán del “Toltén” por no haber acatado las instrucciones de navegar oscurecido hasta que fue conminado a hacerlo por un patrullero y, por otra parte, el sumario seguido por la Armada de Chile, también le atribuye responsabilidad por haber apagado las luces después de su encuentro con el guardacostas, contraviniendo las instrucciones impartidas de navegar iluminado y mostrando el pabellón. El mismo documento concluye que si hubiera sido hundido por un submarino norteamericano, éste lo habría hecho por error.

Culpable sin pruebas.

Como es sabido, todo el archivo submarino alemán fue requisado y llevado a Washington y en 1966, de acuerdo a los papeles donados por el investigador Clay Blair al American Heritage Center de la Universidad de Wyoming, se asegura que el “Toltén” habría sido hundido por un torpedo del submarino alemán U-404 al mando de Otto von Bullow, pero sin dar mayores antecedentes que lo puedan confirmar.

Esta suposición, que echaría por tierra todo lo que se comentó en la época, de que se trataba de crear la “causa directa” para que nuestro país se alineara con los Estados Unidos y que,



de hecho, fue profusamente utilizada por los políticos que abogaban por ese camino, pero lo cierto es que sin pruebas, es imposible aceptarla, pues es sabido que las acciones más secretas de los servicios de inteligencia en tiempos de guerra, generalmente jamás llegan a conocerse.

Un torpedo contra el “Copiapó”

Viaje con refugiados.

A principios de 1936 la Compañía Sudamericana de Vapores realizó un estudio para construir naves de 17 nudos de velocidad y capacidad suficiente para el cabotaje en la costa Chile y el transporte de fruta a Europa, para lo que contarían con cámaras frigoríficas.

El proyecto tuvo el apoyo de gobierno y el 5 de junio de ese año se firmó un contrato para la construcción de tres buques con el astillero Narskov Skibsvaert de Dinamarca. La elección se debió a las gestiones del ministro de Hacienda del presidente Arturo Alessandri Palma; Gustavo Ross Santa María, quien logró una operación triangular con la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo de Chile, para disponer de coronas danesas provenientes de las exportaciones de nitrato.

Se trataba de motonaves de 5.800 toneladas que fueron bautizadas como “Copiapó”, “Aconcagua” e “Imperial” y su diseño y atrayentes líneas impactaban en todos los puertos y constituían las principales unidades de la compañía naviera cuando comenzó la segunda guerra mundial.

Al iniciarse las hostilidades el, “Copiapó” se encontraba en Hamburgo listo para zarpar de regreso al país, por lo que apuró su salida, pero recibió la orden de recalcar a Amberes para recibir a bordo la mayor cantidad

de pasajeros que pudiera, acomodándolos de cualquier manera, por lo que se habilitaron cubiertas, entrepuentes, pasillos y cualquier otro espacio donde pudiese colocarse un colchón bajo techo.

Con grandes banderas chilenas pintadas a ambos costados de la nave, zarpó de Amberes con el doble o triple cantidad de pasajeros de su capacidad normal, chilenos, peruanos, colombianos y centroamericanos.

Nuestro país logró mantener su neutralidad hasta el 20 de enero de 1943, fecha en que el presidente Ríos, se sintió incapaz de continuar resistiendo las presiones norteamericanas para que se alineara junto a los aliados y, sacando del ministerio de Relaciones Exteriores a don Ernesto Barros Jarpa, quien había liderado la campaña por la neutralidad, cortó relaciones diplomáticas con Alemania, Italia y Japón.

La suerte le sonrío al Copiapó.

Con el hundimiento del “Toltén” y la ruptura de las relaciones diplomáticas con los países del Eje, la Compañía Sudamericana de Vapores decidió cambiar su terminal en Europa por Nueva York y hacer navegar sus buques en los convoyes que se dirigían a ese país.

Para estas formaciones se dividían las naves de mayor velocidad, con el objeto de mantener un andar uniforme de diez nudos, de las más lentas que lo hacía a siete. En ambas iba un Capitán de Navío de la armada norteamericana, con un grupo de otros oficiales que ordenaban y controlaban la navegación, mientras los buques escoltas merodeaban a su alrededor en busca de submarinos.



A mediados de 1943, el “Copiapó” integraba un convoy que se dirigía de la Zona del Canal a Nueva York, navegando en cuatro filas paralelas de cuatro y cinco naves cada una, correspondiéndole el tercer lugar de la fila exterior izquierda. Viajaba con carga y pasaje completos.

Al segundo día de navegación, con cielo despejado y mar relativamente tranquilo, cerca de las 14 horas, mientras la tripulación almorzaba y gran parte de los pasajeros se encontraban en cubierta, uno de ellos dio un grito “un torpedo” y mostró hacia el mar donde

se dibujaba la clásica estela del artefacto que se dirigía directamente al “Copiapó”, que como hemos mencionado; navegaba en la fila exterior del convoy.

No existen antecedentes si el buque aumentó su andar en ese momento o cambió bruscamente su rumbo, pero el hecho es que el torpedo pasó a escasos 3 ó 4 metros por su popa, impactando a un carguero holandés, de 17.000 toneladas, que navegaba en la segunda fila, el cual se clavó de popa hundiéndose en breves minutos.



EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SUS EFECTOS EN LAS COSTAS DE CHILE

(Conferencia dictada con motivo de la celebración de la XXXª Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Asociaciones Marítimas y Navales FIDALMAR, en Cartagena de Indias, Colombia).



*Almirante Miguel A. Vergara Villalobos
Presidente de Liga Marítima de Chile*

Esta presentación la he dividido en tres partes. En la primera se delinea el marco conceptual; en la segunda, se muestran algunos de los efectos del cambio climático en el borde costero de Chile; y se finaliza con unas breves conclusiones.

I.- Aspectos conceptuales.

Primeramente diremos unas palabras sobre la importancia del mar y las principales amenazas a que está expuesto, entre ellas, la pesca ilegal, la contaminación y la acidificación, según fueron analizadas en la conferencia internacional “Nuestro Océano”, realizada en Chile en octubre del año pasado. Enseguida analizaremos el cambio climático y sus consecuencias, producto del calentamiento global que generan los gases de efecto invernadero (GEI); con esta visión panorámica abordaremos los acuerdos alcanzados, a fines del año pasado en la Cumbre del Cambio Climático, realizada en París, tendiente a disminuir las emisiones de tan nocivos gases.

I.1.- Importancia del mar.

Los océanos cubren las $\frac{3}{4}$ partes del planeta, generan más de la mitad del oxígeno que respiramos y constituyen una vital fuente de alimentación. Además, el mar es una vital vía de comunicaciones entre los pueblos, fuente de trabajo para millones de personas, y desde siempre ha sido principio de inspiración para muchos artistas.

Como si todo esto no bastara, las inmensas masas de agua que rodean a los continentes cumplen un importante papel como reguladores del clima, contribuyendo a atenuar el calentamiento de la tierra, entre otras cosas, gracias a que absorben cerca del 30% del dióxido de carbono (CO₂) liberado a la atmósfera.

Sin embargo, a pesar de las bondades que nos ofrece, nos preocupamos poco de este gigantesco motor de vida que es el mar. No hemos tomado conciencia de su creciente nivel de contaminación. Seguramente nos horrorizaríamos si alguien usara la piscina de su casa para acumular la basura, pero es lo que frecuentemente hacemos a mayor escala con los indiscriminados vertimientos al mar.

I.2.- Amenazas.

La urgente necesidad de crear una mayor conciencia por el cuidado de los océanos fue, precisamente, el tema central de la segunda Conferencia Internacional “Nuestro Mar” (Our Ocean) realizada en Chile, en Viña del Mar, entre el 5 y 6 de octubre del año pasado, con la presencia de más de 400 participantes entre políticos, científicos, ambientalistas y filántropos. En dicha reunión se identificaron tres grandes amenazas a los océanos: la pesca ilegal; la contaminación marina, en especial los desechos plásticos; y la acidificación de las aguas, producto de la mayor presencia de CO2 en la atmósfera. Se trata de problemas de carácter global, lo que exige que sean enfrentados en conjunto y coordinadamente por todos los países.

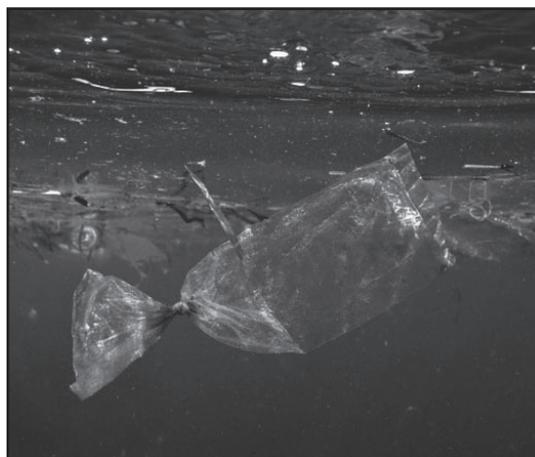
I.2.1.- Pesca ilegal.



La pesca ilegal atenta directamente contra la sustentabilidad de los recursos marinos vivos, que son una importante fuente de trabajo y de alimentación para millones de personas en el mundo. Estimaciones de la FAO indican que anualmente la economía mundial pierde cerca US\$ 20 mil millones por este concepto. Por eso, en esta conferencia se instó a los países a un mayor control para evitar la

creciente y muchas veces impune depredación de los mares. Hoy día existe tecnología de relativo bajo costo, que permite una mayor y mejor fiscalización; por ejemplo, el empleo de drones y la vigilancia satelital que puede ser contratada por horas. No obstante, siempre se requerirá la presencia de buques para actuar in situ contra los depredadores.

I.2.2.- Contaminación.



En cuanto a la contaminación del mar, es justo reconocer que hay una mayor preocupación y fiscalización por los vertimientos de los buques, sea basura o derrames de petróleo y lubricantes. A esto han contribuido las normas impuestas por la OMI para reducir y controlar estos ilícitos.

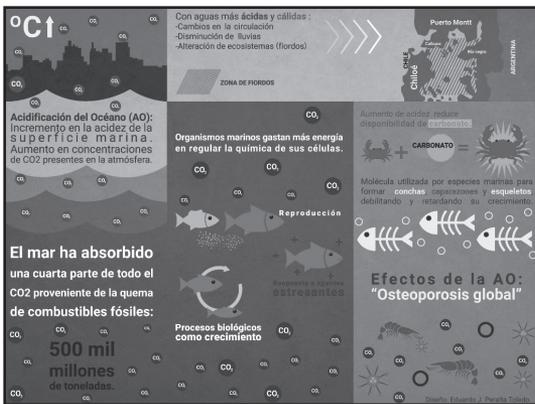
Sin embargo, existe bastante menos conciencia acerca de los nocivos efectos que provocan los desechos plásticos, que desde tierra se arrojan al mar. Dado que el plástico no es biodegradable, los desechos paulatinamente son arrastrados mar adentro por el viento y las corrientes, concentrándose en ciertas áreas, conformando verdaderas islas de residuos plásticos, como envases, bolsas de supermercados y de basura, pañales desechables, redes de pesca, neumáticos en desuso, etc. Estas



islas, semi-sumergidas, tienen actualmente más de 1.000 km² de superficie y varios metros de profundidad; la mayor de ellas se ubica el Pacífico, a unas 700 millas al Norte de Isla de Pascua (Rapa Nui).

El plástico se descompone en pequeñas partículas, lo que afecta gravemente a las especies vivas que ingieren estos nocivos elementos. En enero de este año, 29 cachalotes machos de entre 12 y 18 toneladas vararon en el norte de Europa; 13 lo hicieron en la ciudad de Töning, en el estado de Schleswig-Holstein. Al examinarlos se comprobó que sus estómagos estaban repletos de restos plásticos; incluso en uno de ellos se encontró una red para pescar camarones de 12 metros de largo y 1,2 de ancho.

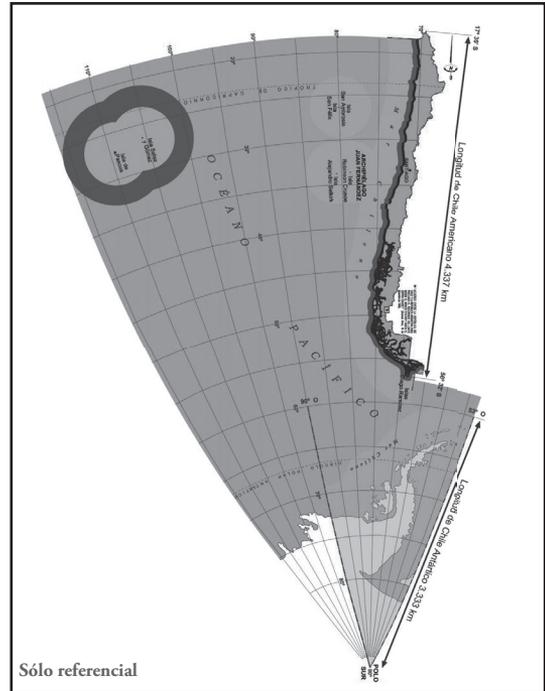
1.2.3.- Acidificación.



La tercera amenaza, la acidificación de los mares, ocurre como consecuencia del aumento de la cantidad de dióxido de carbono (CO₂) en suspensión en la atmósfera, que cuando llueve se precipita al mar, generando una alteración de las propiedades químicas del agua debido a la disminución de su Ph. La acidificación incide en una menor presencia de carbonatos, lo que afecta a la flora y fauna marina, en particular los corales y los mariscos que tienen caparazón o concha; los carbonatos

son un componente importante en la formación de la coraza que los protege. Lo inquietante es que en los últimos 150 años la acidificación de los mares ha aumentado en un 30%.

1.2.4.- Compromiso de Chile.



Para contribuir a neutralizar esta situación, Chile se comprometió a crear tres nuevas áreas marinas protegidas, que en conjunto abarcan poco más de un millón de km². En estas zonas, además de restricciones de pesca para cuidar y recuperar el recurso, se dispondrán medidas para preservar la biodiversidad marina. Así, se creó el parque nacional marino Nazca-Desventuradas, de 297.000 km², frente a las islas Salas y Gómez; una red de áreas protegidas para el archipiélago de Juan Fernández, de 13.000 km²; y un área protegida para Rapa Nui de 720.000 km². De esta manera, Chile tendrá bajo protección el 12,5 % de su territorio marítimo, lo que supera la meta del 10% que se persigue a nivel internacional.



El desafío ahora es la fiscalización de esas extensas áreas. Como bien lo expresó el Secretario de Estado de los EE. UU. de Norteamérica, refiriéndose a todos los países que anunciaron nuevas zonas protegidas: “Debemos asegurarnos que estas áreas no sean sólo líneas en el mapa; el reto es detectar la actividad ilegal en estas áreas marinas protegidas, porque muchas de ellas son bastas y remotas”.



I.3.- Cambio climático.



Decíamos que los océanos son importantes reguladores del clima. Este atributo se debe, entre otros aspectos, a su capacidad de absorber el CO² presente en la atmósfera. Pero esta capacidad no es ilimitada y, en parte, allí radica la crítica situación que estamos viviendo, ya que emitimos más gases de lo que el planeta naturalmente puede procesar.

Los grandes reguladores del ciclo de CO², además de los mares, son las selvas tropicales y los bosques. Ya vimos que los mares están siendo crecientemente contaminados, lo que les resta capacidad de absorción. Por su parte, los cambios de uso de suelo para favorecer la agricultura y el crecimiento de las

grandes urbes, han llevado a deforestar grandes extensiones de selvas y bosques. A esto se suma que, en los últimos decenios, la emisión de CO² ha aumentado exponencialmente, ya que el sistema energético mundial se basa en la quema de combustibles fósiles.

La confluencia de estos tres factores: la contaminación de los mares, la disminución de áreas de selvas y bosques y la indiscriminada emisión de CO², han incidido en un aumento global de la temperatura, ocasionado el cambio climático. En ciertas áreas se constatan prolongados períodos de sequía, lo que ha hecho desaparecer lagos y disminuir el caudal de varios ríos; en otras ha habido un anormal incremento de las precipitaciones que han ocasionado graves inundaciones. También se ha observado un aumento en la frecuencia e intensidad de los huracanes, y recurrentes e intensas marejadas que han afectado al litoral. Por otra parte, el calentamiento de los casquetes polares conlleva un severo impacto en el ecosistema y una potencial amenaza para los asentamientos próximos al borde costero, debido al aumento del nivel de mar. Similar situación de derretimiento de los hielos se verifica en los glaciares de la zona austral de Chile. El cambio climático también es responsable de aguas más calientes, lo que favorece la presencia del fenómeno de “El Niño” más intenso, propicio para la aparición de la denominada “Marea Roja”, como lo explicaremos más adelante.

En el mundo científico el cambio climático es un fenómeno reconocido y ampliamente estudiado. Se sabe que es consecuencia del aumento de la temperatura de la superficie de la tierra, por la acumulación de los denominados “gases de efecto invernadero” (GEI), emitidos principalmente por la actividad industrial del hombre que, como dijimos, se basa en el uso intensivo de

combustibles fósiles. En efecto, entre los GEI el que tiene mayor incidencia es el dióxido de carbono (CO_2), generado por la combustión de los derivados del petróleo y carbón. En menor proporción también afectan el gas metano (CH_4) proveniente de las fecas del ganado vacuno, el óxido nitroso (N_2O) que aportan los fertilizantes, y los clorofluoruros de carbono (CFC) que emiten los aerosoles. La acumulación de estos gases hace que una mayor proporción de la energía solar absorbida por la tierra no pueda escapar a la atmósfera, aumentando así la temperatura del planeta. Este fenómeno es conocido como “efecto invernadero”.

El “efecto invernadero” es el aumento de temperatura que ocurre cuando parte importante de la energía solar absorbida por la tierra no puede atravesar la atmósfera, sino que se refleja debido a la densidad de los gases presentes. A estos gases, que forman una verdadera barrera que dificulta la normal irradiación terrestre, se les llama “gases de efecto invernadero” (GEI) porque, a menor escala, generan el mismo efecto que en un invernadero de plantas, cuya temperatura es mayor que en el exterior. Cabe destacar que la atmósfera siempre refleja de regreso a la tierra una parte de la energía irradiada, si así no fuese la temperatura del planeta sería unos 30° más fría. El problema actual es que por el aumento de los GEI producidos por el hombre, la energía reflejada es mayor de lo usual ocasionado un aumento de la temperatura, que afecta al ecosistema terrestre.

Estos fenómenos asociados al cambio climático, acarrearán problemas sociales, políticos y económicos de la mayor importancia, en particular para los más pobres que dependen fuertemente de los recursos naturales, provenientes principalmente de la pesca y la acuicultura. Ellos no tienen la capacidad

para adaptarse a la dramática disminución de la fertilidad de la tierra que genera una prolongada sequía, ni a la disminución de la pesca por disminución de las especies. El resultado son migraciones masivas desde las regiones afectadas hacia lugares potencialmente más benignos, con los graves problemas sociales que ello significa.

El Consejo Noruego para Refugiados estima que en 2015, más de 19 millones de personas huyeron de desastres ambientales en 113 países; estos desastres desplazan a entre tres y diez veces más personas que los conflictos o las guerras en todo el mundo. Por su parte, la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) pronostica que en el año 2050 habrá 200 millones de migrantes ambientales, ya sea dentro de sus países o en el extranjero, en una situación permanente o temporal.

El camino para detener los efectos de esta espiral del aumento de la temperatura del planeta, pasa por disminuir drásticamente la quema de combustibles fósiles, concretamente el carbón y todos los derivados del petróleo; desde ya, Noruega informó que a contar de 2015 prohibirá la circulación de vehículos que empleen derivados del petróleo. Junto con esto es urgente detener la deforestación del planeta, puesto que la vegetación es el principal agente para convertir el CO_2 en oxígeno, mediante el proceso de fotosíntesis. Un tercer aspecto por considerar es lo que se analizó en la segunda Conferencia “Nuestro Mar”, que comentamos anteriormente, a saber, el cuidado de los mares, responsables nada menos que de la absorción del 30% del CO_2 en suspensión en la atmósfera.



I.4.- Cumbre del Cambio Climático.



La preocupación por los efectos del cambio climático, debido a la mayor temperatura por el aumento del CO₂ en la atmósfera, no es nueva; ya se han realizado 21 Conferencias Internacionales con esta temática. Sin embargo, por primera vez, en la Cumbre del Cambio Climático (COP21) realizada en París, en diciembre del año recién pasado, 195 países, después de dos intensas semanas de negociaciones, se comprometieron a tomar medidas para que la temperatura de la tierra no sobrepase los 2°C, respecto de lo que existía en la era preindustrial (siglo XIX). En aquella época la concentración de CO₂ alcanzaba a cifras del orden de 300 PPM (partes por millón), hoy día supera los 400 PPM y lo más grave es que sigue aumentando de manera exponencial. La intención es ir disminuyendo gradualmente la emisión de gases de efecto invernadero, hasta alcanzar un nivel en que puedan ser absorbidos naturalmente por el planeta; es decir, por la vegetación, por los árboles y por los mares.

El protocolo, que se implementará a contar del año 2020, es superior al logrado en la Cumbre de Kioto de 1997, puesto que entonces las grandes potencias, las más contaminantes, no se incorporaron al acuerdo. Ahora, de nuevo, por intereses de los países

más industrializados, no se logró fijar cuotas de reducción de emisiones de CO₂, con carácter obligatorio e imponiendo sanciones por incumplimiento. Pero al menos se alcanzó el compromiso voluntario de cada país de alcanzar al 2030 la meta de no superar los 2° de temperatura, según las cuotas de reducción de gases que ellos mismos se autoimpusieron. Además, las principales potencias económicas acordaron crear un “fondo verde” de 100 billones de dólares, para apoyar los programas de mitigación de los países más vulnerables, quedando pendiente por definir los criterios de asignación de tales recursos. Un notable avance respecto de Cumbres Climáticas anteriores, además de la cantidad de participantes, es que cada cinco años se medirá y evaluará el grado de satisfacción de las metas autoimpuestas, lo que permitiría al menos una sanción social a quienes no hayan cumplido su compromiso.

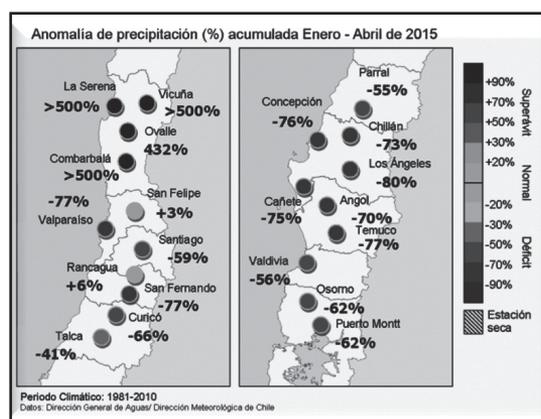
Esta cierta laxitud en los acuerdos en parte se debe a que las potencias más desarrolladas son los principales contaminadores y, consecuentemente, los más afectados; el mayor es EE.UU, seguido por China, Rusia, Japón, Alemania, India, etc. Varios países han entregado ya sus metas voluntarias de contribución a la disminución de gases de efecto invernadero, entre ellos destacan EE.UU. y China. Los integrantes del BRICS (Brasil, Rusia, China y Sudáfrica), junto con reafirmar su compromiso con la lucha contra Cambio Climático, manifestaron que eso no podría hacerse a costa de limitar su propio desarrollo económico, considerando las carencias que todavía presenta parte importante de su población. Por su parte, Chile se comprometió a reducir en un 30% sus emisiones para el año 2030, respecto a los niveles que tenía en 2007; en caso que recibiera un apoyo económico asumiría el compromiso de reducir las emisiones hasta en un 45%.

Con todo, muchos estiman que estos esfuerzos son insuficientes y que, si no se toman medidas más drásticas, la temperatura continuará aumentando por sobre los 3° hacia el 2050, lo que generaría un desastre ecológico. El informe “State of the climate”, elaborado el 2015 por la Agencia de Administración Oceánica y Atmosférica de EE.UU. (NOOA) es más bien sombrío respecto de los efectos del calentamiento global por la presencia de los gases invernadero.

II.- Efectos del calentamiento global en Chile.

Después de este marco general sobre el calentamiento global y el cambio climático, en esta segunda parte me referiré a algunos de los efectos que se han apreciado en Chile. Entre ellos, las precipitaciones, inundaciones y severas sequías, el derretimiento de los hielos, las marejadas en la zona central, y la presencia de la Marea Roja en el Sur. Me extenderé sobre este último aspecto, porque es el que ha tenido mayor repercusión mediática.

II.1.- Precipitaciones y sequías.



Los que tenemos más edad estamos contestes de que la pluviometría es diferente a la época cuando éramos niños; al menos en la zona central del país había un dicho popular

que decía “Abril aguas mil”. Pues bien, si alguna vez eso fue efectivo, desde hace años dejó de ser válido, porque ahora en general el grueso de las precipitaciones ocurre entre los meses entre junio y julio. Al revés, hemos tenido lluvias anormales en zonas tradicionalmente secas como Atacama y Antofagasta.

En efecto, este año acaba de terminar un prolongado período de sequía en la zona norte del país; lamentablemente, las precipitaciones han sido más intensas de lo deseable, provocando serios daños en viviendas y caminos; en cambio, en la zona sur y austral, usualmente lluviosas, este año registra un importante déficit de precipitaciones. Se presume que estos problemas se deben al calentamiento global, aunque los científicos esperan tener una muestra superior a los 50 años para tener una respuesta fehaciente.

II.2.- Derretimiento de los glaciares.



Un efecto indubitable del calentamiento global ha sido el retroceso de los hielos de los glaciares de los fiordos de la zona austral, en algunos casos de varios kilómetros respecto de lo que había hace 50 años. En la última década la razón de retroceso del frente de los glaciares ha aumentado producto de la mayor temperatura



promedio. Esta situación afecta a todo el ecosistema del fiordo, pues varía la salinidad del agua y aumenta la descarga de sedimentos, producto del derretimiento de los hielos. Este fenómeno de la interacción entre la oceanografía y los glaciares recién se está empezando a estudiar con más detalle.

II.3.- Deshielo de la Antártica.



En la misma línea, hay creciente preocupación por el derretimiento de los hielos antárticos, área sometida a un estatus político-jurídico especial. Si este proceso continúa con el mismo ritmo, se producirá un aumento del nivel de los mares en todo el mundo, lo que afectaría gravemente a muchas ciudades costeras. Desde ya, hay mediciones que indican que el nivel del mar ha aumentado en 70 milímetros desde 1993 a la fecha.

El derretimiento es particularmente notorio en el mar de Amudsen, donde se encuentran seis glaciares gigantes. A medida que el agua más templada se desliza debajo del manto flotante de hielo, se va erosionando la base del glaciar haciendo retroceder su línea de asentamiento, donde la base del glaciar toca el suelo submarino. La velocidad de derretimiento en este sector es mayor que en cualquier otra parte de la Antártica.

Si la temperatura en el océano sigue aumentando, estos glaciares continuarán derritiéndose hasta desaparecer. En el caso del glaciar Smith, el hielo que se descarga en el océano ha estado incrementándose persistentemente por más de cuarenta años, estimándose que su frente de unos 35 kilómetros, está retrocediendo a razón de 2 kilómetros por año.

II.4.- Marejadas anormales.



Aunque faltan antecedentes que marquen una tendencia, entre los estudiosos del tema se maneja la hipótesis de que las inusuales marejadas que se han presentado en el último tiempo en la zona central de Chile, particularmente en Valparaíso y Viña del Mar, están relacionadas con el cambio climático. Este fenómeno ha ocurrido incluso durante el período estival. La estadística indica que en el último decenio hubo un promedio de 32 avisos de marejada; pero en el 2015 se aumentó a 45 alertas y hasta junio este año ya íbamos en 33 avisos de marejadas.

Hemos tenido marejadas con olas de más de ocho metros de altura, lo que ha ocasionado pérdida de vidas humanas,



embarcaciones destruidas, playas que prácticamente han desaparecido por la erosión, serios daños al inmueble e inundaciones en los departamentos próximos al borde costero. El costo de los arriendos de estos inmuebles ha bajado en un 30%.

II.5.- El Niño y la Marea roja.



Quizás por su impacto social, el más mediático de los efectos del cambio climático en Chile ha sido el fenómeno de El Niño y su secuela: la Marea Roja. El Niño es un fenómeno climático que se origina por un anormal calentamiento del Pacífico oriental ecuatorial y suroriental, afectando principalmente a la región costera de América del Sur. Su contraparte, el fenómeno de enfriamiento, se denomina La Niña.

El Niño, responsable de la aparición de la denominada Marea Roja, se presentó a fines del primer trimestre del 2015 y persistió por casi 15 meses. Ha sido uno de los más agresivos de los que se tiene registro, tanto que la NASA lo bautizó como “Godzilla”, rememorando el monstruo cinematográfico que ha animado varias películas de ficción. El Niño ocasionó un calentamiento de la superficie del agua más

intenso de lo usual en varias partes del Océano Pacífico, induciendo sequías incluso en sectores de África e India y potenciando los huracanes en el Pacífico.

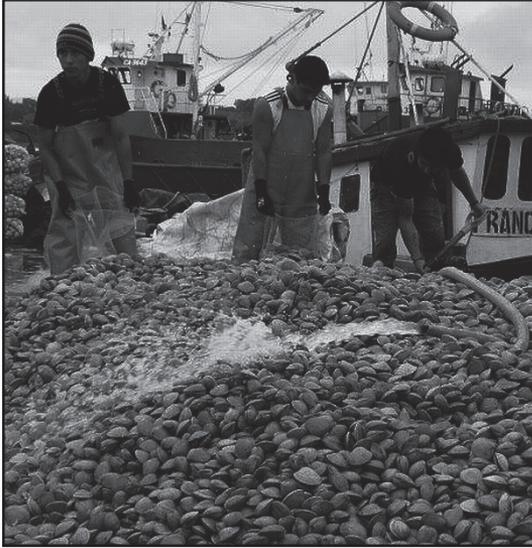
La presencia de El Niño en la costa de Chile tuvo características únicas tanto en su intensidad como en su desarrollo, lo que se tradujo en un aumento de la temperatura superficial del mar de uno a dos grados por sobre un año normal, más una mayor concentración de oxígeno. Esto acrecentó la cantidad de nutrientes en el agua, lo que favoreció el incremento anormal y explosivo de la micro alga llamada *Alexandrium catenella*, responsable de la denominada Marea Roja, debido al color ligeramente rosáceo que adopta el agua.

Estos micro organismos son consumidos por los moluscos, los cuales más tarde transmiten esta toxina a los seres humanos. Principalmente se ven afectados los mariscos bivalvos que se alimentan filtrando grandes cantidades de agua. Entre ellos, las machas, las almejas y los choritos; en cambio, no les afecta a los erizos, los pulpos, las jaibas y los peces en general, exceptuando la anchoveta y la sardina. Esta última es un importante agente contaminador de Marea Roja.

La toxina de la Marea Roja produce una paralización gradual del cuerpo humano y, si no es tratada a tiempo, una persona podría fallecer antes de las 24 horas de haber consumido un marisco contaminado. Los síntomas son: dificultades para respirar, diarrea, hormigueo en los dedos y sensación de mareo y adormecimiento. En Chile desde 1972, en que se tiene registro de esta toxina, han fallecido 23 personas con una clara tendencia decreciente ante la mayor conciencia, capacidad de predicción y tratamiento oportuno.



II.6.- Efectos de la marea roja y/o cambio climático en especies vivas.



Entre el segundo semestre del 2016 y el primero de este año, se registraron anormales varazones de distintas especies a lo largo de la costa entre Alaska y California, aunque no de la intensidad y recurrencia de las acaecidas en Chile. En nuestro país han ocurrido cerca de 20 varazones de sardinas, machas, jibias, camarones, langostinos, etc.- A continuación se indican algunos de estos anormales sucesos:

01-Jun- 2015.- Masiva varazón y muerte de ballenas en las proximidades del Golfo de Penas, en la Región de Aysén. Un total de 337 ballenas aparecieron muertas en la playa del parque nacional Laguna de San Rafael. Esta sorprendente situación despertó interés internacional. Sus causas aún no están claras; se baraja la hipótesis de que se debería a intoxicación por ingerir sardinas contaminadas con Marea Roja.

2-Abril- 2016.- Varazón de cerca de 20.000 toneladas de sardinas en caleta Queule, cerca de Temuco, en la región de la Araucanía. Esto generó una amenaza de contaminación ambiental; la putrefacción obligó a

suspender las clases en el establecimiento educacional ubicado en las cercanías.

25-Abril-2016.- Masiva varazón de machas en una extensión de 5 kilómetros en la playa de Cucao, en la comuna de Chonchi, en la isla Chiloé. Este anormal fenómeno volvió a repetirse el 8 de mayo.

09-mayo-2016.- Inusual varazón de langostinos en playa La Lisera en Arica; la mancha roja se extendía a lo largo de toda la orilla de la playa. Los expertos estiman que se debió a falta de oxígeno en el agua.

12-Mayo-2016.- Varazón de 300 toneladas de sardinas en caleta La Barra de Toltén, ubicada a 12 kilómetros del anterior episodio, en la misma región de la Araucanía.

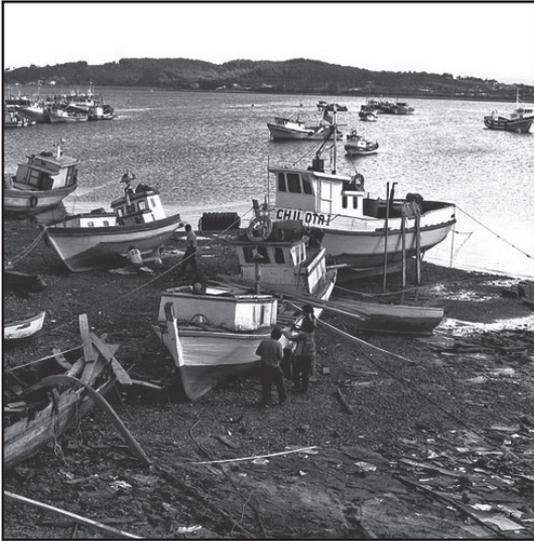
18-Mayo-2016.- Más de 1.300 aves marinas de distintas especies aparecieron muertas en las playas de Hualpén, Ramuntcho y Larga, en la bahía de San Vicente, en la región del Bío Bío. Se presume que ingirieron sardinas contaminadas con Marea Roja.

17- Julio-2016.- Un pescador detectó 124 grandes cetáceos varados en el sector isla Clemente, en el archipiélago de las Guitecas, en la Región de Aysén. Las especies encontradas corresponden a ballenas piloto (*Globicephala*), pariente del delfín. Los restos tenían entre dos y tres meses de descomposición.

II.7.- Marea Roja en Chiloé.

El efecto más mediático de la Marea Roja ocurrió en Chile, en la zona de la isla Chiloé, que se prolongó durante todo el mes de mayo de este año, y continuó afectando a la isla Quemchi hasta fines de agosto. Afortunadamente, no se registraron casos de muerte de personas, pero fue necesario adoptar medidas precautorias. Entre otras, se decidió suspender la extracción de mariscos en una extensa área, dónde la población vive

principalmente de la extracción y venta de este producto. El resultado fue una violenta protesta social con tomas de caminos que dejaron aislada a toda la región de Chiloé. El conflicto que se prolongó por casi dos semanas se solucionó asignando un bono en dinero a cada familia cuya subsistencia dependía de la extracción de mariscos.



El conflicto se vio agravado porque durante el mes de marzo se generó una masiva intoxicación de salmones por una micro-alga, también generada por el aumento de la temperatura del mar, pero distinta a la causante de la Marea Roja. La mortandad de salmones alcanzó a 40.000 toneladas y afectó a 45 empresas dedicadas a este rubro en la zona de Chiloé. Esta inmensa cantidad de salmones muertos obligó a tomar medidas de emergencia para evitar que su putrefacción generara un problema medioambiental. Así fue como se autorizó a verter al mar una parte de los salmones muertos, en un punto ubicado a 130 kilómetros al Oeste de la parte norte de la isla de Chiloé, donde hay una fosa de más de 3.500 metros de profundidad. Este proceso se realizó de acuerdo con las normas del protocolo de Londres sobre vertimientos la mar; sin

embargo, los pescadores a los que en mayo se les prohibió extraer mariscos, culparon de la contaminación no a la Marea Roja, sino a las empresas salmoneras que habían arrojado peces muertos al mar. De este modo, un problema de cambio climático derivó en un enfrentamiento entre empresarios y trabajadores.

Cabe destacar que un acucioso estudio científico realizado con posterioridad, comprobó que el fenómeno de la Marea Roja no tenía nada que ver con el vertimiento de salmones al mar.

III.- Conclusiones.

El cambio climático y sus efectos a nivel planetario es un fenómeno bastante estudiado y reconocido por la comunidad internacional. No obstante, se estima que aún no repercute de manera directa en la vida diaria de las personas, salvo efectos puntuales como la ocurrencia de marejadas más intensas, la presencia de Marea Roja y las variaciones en los períodos de precipitaciones. Pero si no se toman ya ciertas acciones, la situación podría hacerse dramática en las próximas décadas, provocando hambrunas y migraciones masivas.

El desafío es grande, puesto que transitar hacia una economía libre de emisiones de CO₂, conlleva en la práctica terminar con el petróleo y sus derivados como fuente de energía; hacia allá apunta el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático. Esto supone cambios profundos en los estilos de vida, los modelos de producción y de consumo que han regido hasta hoy. Noruega ya anunció que el 2025 se prohibirán los vehículos que empleen combustibles fósiles.

Complementariamente al Acuerdo de París ha surgido una mayor conciencia acerca



del cuidado de los mares, responsables del 30% del oxígeno que respiramos. La segunda conferencia “Nuestro Mar” instó a incrementar la fiscalización de la pesca ilegal, a evitar la contaminación con desechos plásticos que se arrojan al mar, y la creación de áreas marinas protegidas.

En Chile el cambio climático se ha manifestado en la variación de los períodos de precipitaciones en el Norte y Sur del país, en las desusadas marejadas en la zona central y en el derretimiento de los glaciares de la zona austral y de la Antártica. El efecto más importante, que tuvo alta presencia mediática, fue la aparición de una inusualmente intensa Marea Roja en el sector de la isla de Chiloé.

Aunque claramente Chile no está entre los países más contaminantes, ha adherido decididamente tanto a los acuerdos de la Conferencia “Nuestro Mar” como al protocolo del Cambio Climático de París. En el primer caso se comprometió a crear más un millón de km² de zonas marinas protegidas; en el segundo, reducirá su emisión de gases de efecto invernadero en un 30%, con respecto del nivel que existía en el año 2007.

Valparaíso, Chile, septiembre de 2016



HISTORIA DEL CANAL DE PANAMÁ

*Jorge Schaerer Contreras
Socio de Liga Marítima de Chile*



51

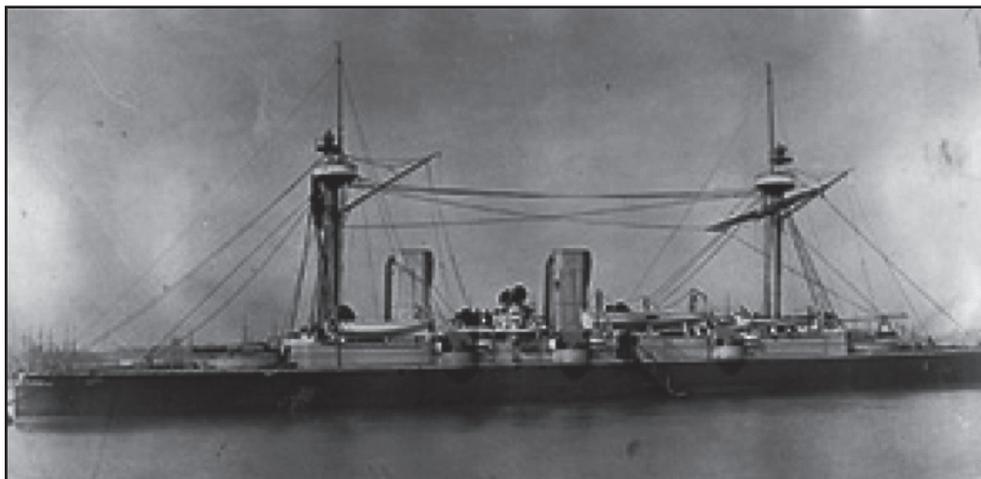
Utilizando una senda abierta por los indígenas, en 1514 Vasco Núñez de Balboa atravesó el istmo de Panamá, y descubrió la Mar del Sur (Océano Pacífico). Más tarde, construyó una senda para acarrear sus buques desde Darién, en la costa Atlántica de Panamá, a la bahía de San Miguel, en el Pacífico. Este camino, de aproximadamente 645 kilómetros, pronto fue abandonado a favor de uno más corto, que cruzaba el istmo pasando por Nombre de Dios. En 1526, Carlos I de España y V de Alemania, ordenó estudiar la construcción de un canal a través del istmo, para facilitar el comercio con el Virreinato del Perú (toda Sudamérica, excepto la costa de Brasil). En 1553 se construyó el Camino Real, entre la Ciudad de Panamá, en el Pacífico, y la desembocadura del río Chagres, en el Caribe. En 1560 se formuló el primer plan de trabajo para construir un canal. El proyecto se abortó, pues el Consejo de Indias consideró que la seguridad del Imperio en América se vería expuesta por esa vía bioceánica.

A comienzos del siglo XIX, el científico alemán Alexander von Humboldt reimpulsó la idea de construir un canal a través de Centroamérica. Dada la dificultad de hacerlo con la tecnología entonces disponible, un ferrocarril pareció una excelente solución, pero faltó el capital. En 1846, la presión ejercida por los industriales balleneros estadounidenses sobre su gobierno, en busca de abaratar el costo de transporte del aceite de ballena entre el Pacífico y la costa oriental de Norteamérica, llevó a la firma del Tratado Mallarino-Bidlack. En virtud de éste, los EE.UU. se comprometían a ser neutrales en los asuntos internos de la república de Nueva Granada, actual Colombia, de la que Panamá era una provincia, y a cambio de ello, esta última le garantizaba el derecho de tránsito a través del Istmo. Cabe tener presente que en esa época el aceite de ballena era el principal combustible después de la leña, el único lubricante aparte de la grasa animal, y materia prima esencial para la fabricación de bujías.

Que en 1848 los EE.UU. arrebataran a México los territorios de California del Norte, Utah, Nevada, y Nuevo México, indujo al gobierno y a empresarios de los EE.UU. a financiar la construcción de un ferrocarril a través del istmo. Las obras se iniciaron en 1850, y fue inaugurado en enero de 1855. Sus 76,6 kilómetros de vías unían el puerto de Colón, en el Atlántico, con el de Balboa, situado inmediatamente al norte de la Ciudad de Panamá, en el Pacífico. Su éxito indujo a Ferdinand de Lesseps, quien sin ser ingeniero había dirigido la exitosa realización del Canal de Suez, a construir una vía marítima transcontinental, que redujera aún más el costo de transporte de carga y pasajeros. El transporte fluvial es el más barato, siendo el transporte camionero el más

caro. El transporte ferroviario tiene un costo intermedio. Reduciendo notoriamente la utilización del Estrecho de Magallanes, hasta la apertura del Canal de Panamá había transportado a través del istmo el mayor volumen de carga por unidad de longitud de cualquier ferrocarril en el mundo, lo que fue clave en la selección de Panamá como emplazamiento del canal.

En 1869, de Lesseps convenció a especuladores financieros y pequeños inversionistas de invertir en un canal a través del territorio en que el istmo de Panamá fuera más estrecho. Con ese propósito se creó la Société Internationale du Canal Interocéanique, con un capital de alrededor de 400 millones de dólares, que dos años más tarde obtuvo una concesión del gobierno colombiano para llevar a cabo el proyecto. La obra, construida sobre terreno rocoso, se eleva a una altura de 110 metros sobre el nivel del mar en el punto más bajo de cruce, y en un húmedo clima tropical plagado de enfermedades, la malaria y la fiebre amarilla en particular, difería por completo de la realizada en el istmo de Suez, que básicamente era una zanja excavada a través de un desierto plano y arenoso. El prestigio del proyecto atrajo a los mejores ingenieros franceses, y la construcción se inició el 1 de enero de 1882, y las excavaciones en el Corte Culebra el 22 del mismo mes.



Crucero protegido Esmeralda

En marzo de 1885 Colombia disminuyó su presencia militar en Panamá, haciendo posible una insurrección independentista encabezada por Rafael Aizpuru, que contó con el auspicio de la empresa constructora del Canal. El 7 de abril, el buque estadounidense USS Shenandoah arribó a la Ciudad de Panamá, para proteger a sus ciudadanos e intereses en ese país. Tres días más tarde, otros dos buques de esa bandera recalaron en Colón. El 27 de abril, una fuerza de infantes de marina estadounidenses se acuarteló en la Ciudad de Panamá. Al día siguiente, Colombia concentró tropas en el cercano puerto de Buenaventura.

Chile veía con preocupación la interrupción de su comercio y comunicaciones a través del istmo de Panamá. Durante el conflicto con Perú y Bolivia, los EE.UU. simpatizaban con la causa de esos países, por lo que Chile rehusó sus intentos de mediación. En 1881, el gobierno provisional peruano de Francisco García Calderón, intentó ceder una base naval a los EE.UU. en la bahía de Chimbote, que fue bloqueado cuándo Chile envió su infantería de marina a ocupar ese puerto.

En respuesta a la intervención estadounidense, el 10 de abril zarpó desde Valparaíso el crucero blindado Esmeralda, que luego de reabastecerse en el puerto peruano de Callao, arribó a Panamá el 28 de abril de 1885. Las órdenes dadas a su capitán, Juan López Lermanda, fueron detener, por cualquier medio, una eventual anexión de Panamá por parte de los Estados Unidos.

Para cuando el Esmeralda arribó a Ciudad de Panamá, la situación ya había sido resuelta, por lo que se dice que la presencia del buque chileno no tuvo ninguna incidencia en la decisión norteamericana de abandonar el istmo. Ese buque era considerado el más poderoso en la costa del Pacífico, y Chile era la sexta potencia naval del mundo. En consecuencia, la decisión de enviarlo al sitio de los hechos debe haber sido tomada en cuenta por los EE.UU. Prueba de ello son los comentarios de la prensa de la época, y del historiador estadounidense William Sater, quien, en un libro que lleva el sugestivo título “Chile y Estados Unidos. Imperios en Conflicto”, se ha referido extensamente a las relaciones entre su país y el nuestro. En el capítulo correspondiente al período que nos interesa, dice: “Chile emergió de la Guerra del Pacífico como una potencial amenaza para los Estados Unidos”. En el congreso de ese país, se decía periódicamente que los tres blindados chilenos, Blanco, Cochrane y Huáscar, podían hundir con facilidad a los buques con casco de madera de la Armada estadounidense. Terminada la guerra, se había sumado a ellos el crucero protegido Esmeralda, de buena potencia de fuego e impresionante velocidad, que por ello era considerado el más poderoso en la costa del Pacífico. Una publicación estadounidense, citada por Sater, decía en Agosto de 1885, poco después de los sucesos de Panamá, “este último puede destruir nuestra Armada completa, buque por buque, y no ser tocado nunca”.

En 1888, la empresa de De Lesseps quebró en medio de acusaciones de fraude, y la obra fue finalmente suspendida el 15 de mayo de 1889. Contaba con alrededor de 20.000 trabajadores, y se estimó que la cantidad total de muertos desde 1881, principalmente por la malaria y la fiebre amarilla, fue de más de 22.000. En ocho años de trabajo se habían completado dos-quintos de la obra. Según diversas investigaciones, 104 legisladores franceses estuvieron envueltos en actos de corrupción relacionados con la empresa de De Lesseps.

En 1890, la publicación del libro *La Influencia del Poder Marítimo en la Historia, 1660-1783*, del capitán de la armada estadounidense Alfred Thayer Mahan, cambió por completo el escenario internacional. Después de la situación que en 1885 había creado la presencia del crucero Esmeralda en Panamá, este había convencido al gobierno de los EE.UU. de la necesidad de dotarse con una flota moderna y poderosa, superada sólo por la Marina Real británica. Esa situación acrecentó el interés estadounidense en el Canal de Panamá.

La única forma de salvar algo para los accionistas, era continuar con el proyecto. Cuando se obtuvo una nueva concesión del gobierno de Colombia, y en 1894 se creó la Nueva Compañía del Canal de Panamá, un ingeniero militar francés, Philippe Jean Bunau-Varilla, que entre 1886 y 1889 hizo fortuna en Panamá, gestionando su propia compañía de servicios a los constructores del Canal (Artigue y Sonderegger), adquirió una gran cantidad de acciones y se embarcó de regreso a Francia. La nueva empresa pronto abandonó los esfuerzos para construir el canal. Interesada en mantener su principal activo, la concesión, en 1896 contaba con sólo 3.600 trabajadores,



empleados principalmente en conservar la excavación y el equipo existente en una condición vendible. Para entonces había empezado a buscar un comprador por \$109.000.000 de dólares. Los franceses habían excavado en total 59.747.638 m³ de material, de los cuales 14.255.890 m³ fueron sacados del Corte Culebra, y habían gastado cerca de \$235 millones de dólares.

El presidente Grover Cleveland, eludió la cuestión del canal, y en cierto modo también lo hizo su sucesor Benjamín Harrison. Todo cambió con la elección de Mc Kinley. El 16 de junio de 1897, anexionó el Reino de Hawái a los EE.UU., y con la excusa de asegurar los intereses de los residentes estadounidenses en Cuba, el 25 de enero del año siguiente, el antiguo acorazado USS Maine entró sin aviso previo en el puerto de La Habana. Era una maniobra destinada claramente a intimidar y provocar a España, que se negaba a venderle Cuba y Puerto Rico. Hacía tres meses el gobierno de los EE.UU. había decretado el bloqueo de la isla, sin que mediara declaración de guerra alguna, y había ordenado a su flota del Pacífico que se dirigiera a Hong Kong. Allí debía hacer ejercicios de tiro, hasta que recibiera la orden de dirigirse a las Filipinas y a la isla de Guam, colonias españolas en Asia. A las 21:40 del 15 de febrero de 1898, el Maine fue destruido por una explosión. De 355 tripulantes, murieron 254 hombres y dos oficiales. El resto de la oficialidad disfrutaba a esas horas, de un baile dado en su honor por las autoridades españolas.

Sin esperar el resultado de una investigación, la prensa sensacionalista de William Randolph Hearst publicaba al día siguiente este titular: «El barco de guerra Maine partido por la mitad por un artefacto infernal secreto del enemigo». Una comisión investigadora estadounidense sostuvo que la explosión había sido provocada, y externa. La conclusión española fue que la explosión era debida a causas internas. En 1975, el Almirante de los Estados Unidos Hyman G. Rickover, al frente de un equipo de investigadores, reunió todos los documentos e informes de las comisiones encargadas de la investigación en 1898, las de 1912, cuando se extrajeron los restos del buque, y cuantas declaraciones, publicaciones y fotografías pudo obtener. Después de un exhaustivo análisis de todo el material dictaminó, sin lugar a dudas, “que una fuente interna fue la causa de la explosión del Maine”.

Después de su derrota en la batalla naval de Cavite (Filipinas), el 01 de mayo de 1898, y en la batalla naval de Santiago de Cuba el 03 de julio de 1898, el gobierno español pidió la paz. En los acuerdos de París (Diciembre 10, 1898), tuvo que aceptar la independencia de Cuba bajo tutela estadounidense, y ceder a los Estados Unidos Filipinas, Puerto Rico, y Guam. McKinley envió 110.000 soldados a su nueva colonia, desatando el llamado Genocidio Filipino. En pocos años murieron más de un millón de civiles, principalmente en el Sur, donde los EE.UU. ocuparon el Sultanato de Solo, y lo anexaron a su colonia filipina.

En 1901 el presidente William McKinley fue asesinado, y lo sucedió Theodor Roosevelt, de 42 años de edad, el presidente más joven de la historia de los Estados Unidos. En Harvard había estudiado Historia Naval y Estrategia, lo que dio origen a su libro La Marina de los EE.UU. en la guerra de 1812, publicado en 1882. Más tarde, como subsecretario de Marina (1897-98), Roosevelt hizo suya la afirmación de Mahan, según la cual sólo un país con una poderosa flota que dominara los mares del mundo, podía alcanzar íntegramente sus objetivos diplomáticos, y defender sus



propias fronteras. Impulsó la construcción de una flota de combate de primera clase, inferior sólo a la del Reino Unido, que dominara el hemisferio occidental. Por tal razón, construir el Canal de Panamá adquirió prioridad por su importancia estratégica vital para los intereses estadounidenses. No sólo abriría el Pacífico al comercio con los puertos de la costa oriental de Norteamérica, sino que además permitiría el rápido desplazamiento de la ahora poderosa flota estadounidense hacia donde fuese necesario, en cualquier parte del mundo, manteniendo el contacto con sus colonias de las Filipinas, el Sultanato de Solo, que anexó a la anterior, Guam, y Samoa, arrebatada a Alemania luego de la Primera Guerra Mundial.

Ante la intención norteamericana de construir un canal a través de Nicaragua, Bunau-Varilla, interesado en hacer un buen negocio con su inversión, llevó a cabo una activa campaña en todo el Noreste, llevando fotografías y sellos de correos de Nicaragua con el volcán Momotombo arrojando ceniza y lava sobre la ruta propuesta. Finalmente, con la ayuda del abogado de Nueva York, William Nelson Cromwell, convenció al Senado de los Estados Unidos a destinar 40 millones de dólares para la Nueva Compañía de Canal de Panamá, a través de la Ley Spooner de 1902. Los fondos estaban supeditados a la negociación de un tratado con Colombia, para que aceptara la construcción del canal. El 22 de enero de 1903 se firmó el Tratado Herrán-Hay. Al ser éste rechazado por el Congreso colombiano, no fue difícil para Bunau-Varilla convencer al presidente Roosevelt de comprar los derechos de la empresa francesa, y propiciar la separación de Panamá de Colombia.

El 6 de noviembre de 1903, un grupo de panameños declaró la independencia. De inmediato, por intermedio del secretario de Estado John Hay, el gobierno estadounidense hizo el reconocimiento de facto de la nueva nación. Dos semanas más tarde, el 18 de Noviembre de 1903, Buneau-Varilla, sin tener representación oficial alguna, firmaría con Hay a nombre de Panamá, un tratado que, a cambio de 10 millones de dólares, concedía a perpetuidad a los EE.UU. la franja de 16 kilómetros de ancho que se extendía desde el Caribe hasta el Pacífico, y sobre la cual se construiría el Canal. Dicho tratado, en el cual no participó ningún panameño, convirtió la llamada Zona del Canal en una colonia estadounidense. Inmediatamente se reanudaron las obras, en las que perduraron las malas condiciones de la época francesa.

En 1905, el ingeniero ferroviario, John Stevens, quedó a cargo del proyecto, y suspendió los trabajos de excavación. Fomentando la vacunación con el suero descubierto por el médico cubano Carlos Finlay, organizó una campaña de salud pública para controlar las epidemias de enfermedades tropicales, como la malaria y la fiebre amarilla. Se procedió al drenaje de extensas zonas pantanosas donde pululaban los mosquitos, se instalaron redes de agua potable y colectores, y se construyeron nuevos pueblos en la zona, para mejorar las condiciones de vida de los trabajadores. Esos pueblos dieron su nombre a las esclusas construidas frente a ellos.

Debido a su importancia estratégica, tanto desde la perspectiva bélica como la comercial, en noviembre de 1906 Roosevelt visitó Panamá, para inspeccionar el progreso del canal. Dirimió el conflicto entre las empresas privadas y los ingenieros militares, resolviendo que trabajarían en conjunto. Designó al mayor George Washington Goethals como el jefe de ingenieros, bajo la dirección de Stevens.



En 1907, con el respaldo de una eficiente infraestructura ferroviaria, también diseñada por Stevens, las obras se reanudaron una vez más, ahora con una plantilla de 24.000 obreros. El trabajo confirmó una vez más su dureza, y un total de 5.000 de ellos perdieron la vida en la etapa estadounidense, la enorme mayoría inmigrantes provenientes de las islas del Caribe. El tramo más difícil lo constituyó el llamado Corte Culebra o Gaillard, la parte más angosta del canal. Para excavar este segmento de aproximadamente 13.7 kilómetros de largo, que atravesando la columna vertebral del continente se extiende desde el extremo norte de las esclusas de Pedro Miguel hasta el extremo sur del lago Gatún, en Gamboa, se removieron 300.000 toneladas de rocas.



Dado que era inviable seguir construyendo el canal al nivel del mar, como lo habían concebido los franceses, Stevens rediseñó el proyecto. Para hacer posible a las naves, el cruce a través de la Cordillera Central de Panamá, el canal contaría con esclusas selladas con gigantes compuertas de acero, perfectamente balanceadas de forma que sólo requirieran un motor de 40 caballos de fuerza para abrirse y cerrarse, que elevarían las naves desde el nivel del mar (ya sea desde el Océano Pacífico o el Atlántico), hasta un gran lago artificial ubicado a 26 metros sobre el nivel medio del mar, en la desembocadura del Río Chagres. Eso permitiría además contar con una fuente de energía hidroeléctrica que abasteciera a todas las instalaciones. Luego de cruzar el lago, al que dio el nombre de Gatún, bajarían las naves hasta el nivel del mar, al otro lado del Istmo.

Hacia el final de la obra, las enormes esclusas comenzaron a tomar forma. En el complejo de esclusas del Pacífico se encuentran las esclusas de Miraflores, con dos cámaras, y la esclusa de Pedro Miguel, con una. Por su parte, en el complejo de esclusas de Gatún, ubicado en el acceso Atlántico al Canal, existe una sola esclusa, con 3 cámaras. En su construcción se empleó un volumen de concreto suficiente para construir una muralla de medio metro de alto, a lo largo de los Estados Unidos.

El 20 de mayo de 1913, dos palas excavadoras se encontraron frente a frente en la mitad del Corte Culebra, y en octubre de ese año, el remolcador Gatún pudo realizar el primer cruce de prueba. A pesar de lo colosal de la obra, la construcción del Canal de Panamá fue concluida antes del tiempo previsto, y costó menos de lo esperado: un total de U\$S 400 millones de la época. Finalmente, el 15 de agosto de 1914, el buque Ancón lo inauguró oficialmente. Sus 82 kilómetros de largo, cuyo cruce insume un promedio de nueve horas, acorta, por ejemplo, en más de 7.000 kilómetros la distancia entre Londres y Tokio. El 7 de septiembre de 1977, después de 96 años de ocupación militar, en un acto de coraje político que influyó en que no fuera reelegido, el Presidente Jimmy Carter, de los EE.UU., y el Jefe de gobierno de Panamá, general Omar Torrijos, firmaron el tratado que devolvió la Zona del Canal a Panamá. Cabe recordar que en Agosto se cumplió el 102 aniversario de su inauguración.



LA BITÁCORA ENCANTADA

*Pedro Barahona de la Fuente
Piloto Marina Mercante
Socio de Liga Marítima de Chile*



En uno de los cerros de Valparaíso, se halla esa casona de grandes ventanales mirando la mar. El arquitecto italiano construyó la casa, desafiando todas las leyes físicas de la arquitectura y desde el plan de ese viejo puerto se observa la antigua casona. Ahí vivió don Giovanni por muchos años y vio crecer la ciudad a mitad del siglo XIX. Don Giovanni era un hombre muy culto y muy conocedor de los misterios místicos de la humanidad. El día que falleció, esa casona pasó a ser la casa de los espíritus y todos los vecinos transitaban por la vereda del frente para mantenerse alejados de la vivienda. Permaneció cerrada por un largo tiempo sin ser habitada. Un día se encontró un interesado, que al parecer no conocía la historia de la casona. La casa se convirtió en un asilo de ancianos y así fueron llegando los abuelitos a pasar los últimos años de su vida. La habitación N°8 tenía grandes ventanales con vista a la mar. Precisamente de esa habitación se enamoró el capitán Espíndola. La soledad fue parte de su vida marinera, siendo el mar, las olas



y las estrellas el contacto directo en su vida social. Orgulloso recibió una medalla por 30 años de embarco, pero fue difícil aceptar el retiro de la marina mercante y más aún incorporarse a la vida cotidiana en tierra. Esto trajo muchos problemas. Su paseo matinal por la bahía del puerto de Valparaíso le daba energía para seguir viviendo. Al regresar a casa lo hacía demarcando cada calle del puerto y el caminar un constante cambio de rumbos. Su soledad interior fue marcada por el largo tiempo que estuvo en la mar y el puente era el centro de su existencia y sin él, la vida no tenía ningún sentido. La habitación N°8 pasó a ser el puente de mando de su vejez. Lo primero que pidió a sus familiares fue su compás magnético. Se trataba de una Bitácora construida en madera de teak. Las grandes esferas de Thomson marcaban la banda de estribor y babor de la casona. El capitán era un hombre de 88 años, de contextura delgada y de una visión muy buena. Usaba un sweater de cuello subido de color azul oscuro. Un hombre muy comunicativo y de una sabiduría enorme acerca de la vida. Los últimos años de marino, estuvo navegando en los canales australes de Chile.

Se escuchan dos golpes en la habitación N°8 y él dice:

Adelante!

Buenos días Capitán Espíndola, soy la enfermera Díaz.

Ha dormido bien? –pregunta ella –

Sin ninguna novedad en la guardia – responde el capitán –

Hoy deseo unos huevos estrellados, café y dos tostadas –responde el capitán –

En la cocina la enfermera Díaz pregunta al cocinero acerca del deseo del capitán, pero nadie conoce el deseo del capitán. Después de muchas llamadas telefónicas se logra descubrir el famoso “huevo estrellado”. Desde el ventanal se aprecia la bahía de Valparaíso y las maniobras de atraque de los buques mercantes. Al caer la noche Valparaíso entra en una metamorfosis y se transforma en un enjambre de luciérnagas que ilumina sus cerros confundiendo con el espacio celeste. Son pequeñas luces que parpadean en cada rincón de sus cerros. Ahí estaba el capitán, junto a su bitácora. Su mirada se centró en la bahía, viendo como la luna iluminaba una sombra dejando una estela en la mar. La habitación estaba a oscuras y todos durmiendo a esa hora. Fue como relámpago y la noche se volvió de día. Él miraba y no podía creer; se hallaba en el puente.

Con voz segura dice el capitán: así como va, timonel.!

A los diez minutos vuelve a decir –el capitán – 5 grados a estribor, timonel.

Una pitada corta se escucha en la bahía y lentamente comienza a caer el buque.

Caña al medio –dice el capitán –

Por la mañana la enfermera lo encuentra junto a su bitácora y pregunta:

Capitán Espíndola usted no ha dormido nada. Descanse un poco y más tarde traigo el desayuno.

El no responde nada y mira sin encontrar palabras.

La enfermera llamó al doctor y explicó que estaba preocupada por el capitán. Al parecer estaba cayendo en un estado de senilidad.

Ese mismo día el capitán llamó a su hijo mayor.

Hijo, no puedo explicarte lo que he vivido, pero la casa está llena de espíritus que navegan en la bahía de Valparaíso.

Papá, por favor, como puedes afirmar eso –responde su hijo –

Yo no tengo demencia y sé muy bien lo que puedo ver.! –responde el capitán -

Los días y meses pasan y cada noche el capitán navega por la costa de Chile.

Se esperaba la estoa para cruzar la angostura Inglesa y el capitán dice a su pilotín:

Cuando pasemos al través del Islote Cleo no se olvide de hacer una reverencia.

Perdone usted capitán –dice el pilotín – por qué deberé hacer una reverencia al islote?

No es al islote, piloto, sino a la Virgen Stella Maris !

Capitán –pregunta el pilotín – que es la Stella Maris?

María es la estrella del Mar, a la que debemos seguir con nuestra fe, mientras demarcamos un rumbo o en una caída peligrosa. Es el amparo de los marinos en la mar y nuestra guía para llegar a puerto en la navegación.

Con mucha cautela el capitán entregaba los rumbos a navegar al timonel experimentado.

Navegando al Rv 211° dice el capitán:

al uno ocho ocho timonel y el timonel responde: uno ocho ocho, capitán

Fue en este Track que el pilotín a través de la banda de Bb observa la pequeña imagen de la virgen.

Los vellos de sus brazos experimentaron la sensación de emoción y él con mucha reverencia inclinó su cabeza.

Tranquilo Piloto García –dice el capitán – Un día usted también explicará a otros pilotos el secreto de la virgen Stella Maris que entrega protección a los marinos.

Los meses pasan y cada vez se torna más difícil comprender el comportamiento del capitán en el albergue de ancianos. Sus relatos parecen inverosímiles y la única respuesta del personal de cuidado, es que el espíritu del arquitecto italiano busca la paz para descansar eternamente. Fue un día por la noche donde el capitán no podía respirar y el médico que lo examinó explicó que él estaba en sus últimas horas. La constelación de la cruz del Sur, demarcó el ventanal del capitán y él en su silencio expresa: así como va timonel!!

La enfermera llamó al médico y le expresa que el capitán Espíndola ha fallecido. La sorpresa fue al quitar el cuerpo de la cama, su ropa estaba toda mojada con agua de mar. En un acto solemne, pero basado en el silencio se despidió a este gran marino que dejó el recuerdo, que la senilidad no es parte de una locura, sino de una navegación que jamás tocará un puerto final.



MUTUAL de SEGUROS de CHILE

SOMOS GENTE DE SEGUROS

Más de 9 décadas

PROTEGIENDO A LA FAMILIA MARÍTIMA

Desde 1919 Mutual de Seguros ha realizado una labor incesante, plena de logros y en crecimiento permanente, reflejado en el compromiso y respaldo entregado a sus más de **500 mil asegurados a lo largo de todo el país**. Su esencia mutualista se ha mantenido intacta gracias a su atractiva oferta de productos.

Esta institución fundada en Valparaíso, ciudad donde mantiene su casa matriz, entrega innovadoras coberturas de aseguramiento, complementadas con beneficios que son un sello único en su rubro. A través de una gestión moderna, eficiente y de excelencia está presente desde **Arica a Punta Arenas, a través de sus 17 sucursales**.



www.mutualdeseguros.cl
600 626 7311

A 150 AÑOS DEL BOMBARDEO DE VALPARAÍSO

Vicente Mesina Hurtado
Magíster en Historia del Arte, Dibujante y Profesor de Historia
Socio Liga Marítima de Chile



*A la memoria de Sara Vial de los Heros,
poetisa, periodista y cronista porteña.*

Durante todo el mes de febrero y marzo de este año 2016 nos dedicamos con mucho empeño a preparar una conferencia para el Seminario de la Conmemoración de los 150 años del Bombardeo de Valparaíso el 31 de marzo de 1866.

Como se recordará, entre noviembre del año pasado y marzo de este año 2016, diversas instituciones locales, vinculadas con la cultura, la historia y la Armada de Chile, entre ellas, nuestra centenaria Liga Marítima, organizaron un ciclo de conferencias acerca de la insólita -por decir lo menos- guerra con España y los acontecimientos que condujeron al célebre bombardeo de esta ciudad, el sábado de Gloria de 1866.

El seminario se realizó en el Museo Marítimo Nacional, precisamente el día jueves 31 de marzo de este año.

En dicha conferencia, aparte fotografías, planos y otras imágenes extraídas de las fuentes y bibliografía, mostramos también cuatro dibujos, que a la postre -a estas alturas nos permitimos admitirlo muy familiarmente- fueron lo más trabajoso de la preparación y nos ocuparon casi todo ese interminable mes de marzo.

Existe poca bibliografía, pero sí un abundante número de fuentes para documentar el bombardeo, partiendo por la más familiar para nosotros: los diarios locales que eran varios (aunque para nuestra investigación utilizamos solamente El Mercurio y La Patria), además de la documentación oficial y otros testimonios como cartas, actas bomberiles, memorias, etc. Hay asimismo un plano publicado el 13 de abril por El Mercurio que describen las evoluciones de los cuatro buques agresores y la distribución de las demás naves presentes en la bahía, además de la distribución de tropas, bomberos, etc. Después del bombardeo, casi en seguida, en el caso de El Mercurio, se publicaron boletines y hubo ediciones especiales, con toda la información oficial y privada disponible.

Pero, se conoce muy poca información gráfica del bombardeo mismo, aparte los consabidos grabados del Correo de Ultramar, basados en testimonios directos, suponemos que de carácter fotográfico, pero que no hemos visto nunca en forma de foto. Existe también la famosa fotografía de Olivier y la pintura de Gibbons donada al Museo Marítimo Nacional en 2006 y no mucho más.

Se supone, también que después del bombardeo se sacaron fotografías y se publicaron álbumes con reproducciones de los incendios de los Almacenes Fiscales y los estragos del incendio en el centro de entonces, que por nuestro eterno trabajo acerca de la arquitectura y el urbanismo del sector original de la ciudad, nos preocupa ahora mucho más. Pero de ellos hemos visto muy poco.



No hemos conocido, como decía, fotos o dibujos de la catástrofe misma. De esa carencia pues, vino en los años 90, la idea de dibujar el cómo pudo ser del bombardeo, a modo de reconstrucción histórica, por decirlo así. Para nosotros, por lo tanto, el Bombardeo de 1866, es un tema viejo. Desde la década de 1990 ya habíamos incursionado en él, publicando de año en año artículos en el diario decano, cuando el estimado socio Gastón Gauchè, era editor del Mercurio -que entonces era de página más grande- y naturalmente, con dibujos. La fallecida Sara Vial solía publicar sobre lo mismo en La Estrella, aunque con una gracia literaria inigualable.

Por otra parte, admitiendo que desde nuestro punto de vista, el estudio de estos hechos nos ha proporcionado ante todo entretenimiento; mucha entretenimiento, esta guerra de 1866, fue un hecho lamentable, hijo de la política americanista de una minoría ruidosa y un gobierno vacilante donde no quedó error por cometer.

Como se recordará el comandante accidental de la Escuadra Española del Pacífico, en 1866 era el Brigadier de Marina Casto Méndez Núñez, al mando de la Numancia. Hombre bastante honorable, a decir verdad, había sucedido al suicida Pareja en noviembre de 1865, como éste al Almirante Pinzón, unos meses antes. No cabe describir aquí el encadenamiento de errores diplomáticos y ofensas mutuas, entre chilenos y españoles previos a la declaración de guerra, que se produjo en septiembre de 1865, quedando desde entonces bloqueado el puerto.

Méndez Núñez había recibido después de los indecisos encuentros del Sur en el verano, con la escuadra combinada chileno peruana, la orden perentoria de bombardear Lota o Valparaíso. Méndez Núñez no era responsable de la Guerra, pero cumpliría sus órdenes sin ningún miramiento, aún a sabiendas de que la opinión pública internacional lo condenaría porque Valparaíso era un puerto desarmado.

Así, el 27 de marzo, el marino español avisó a través del cuerpo diplomático a las autoridades locales, que el sábado 31 bombardearía este puerto. Solicitó poner banderas blancas en iglesias y hospitales.

La opinión pública local se volvió hacia la escuadra norteamericana y británica, presentes en esta bahía y hubo gestiones frenéticas. Los diarios describen como los cónsules se mueven en la bahía en botes, de barco a barco. Pero, los extranjeros no se comprometerían y Méndez Núñez fue inflexible.

Muchos de los habitantes más acomodados evacuaron la ciudad con muebles y otros bienes, a Viña o las ciudades del interior. Los extranjeros quisieron sacar sus mercaderías desde los almacenes, pero una poblada rodeando los Almacenes Fiscales lo hizo imposible. Según el parte oficial, también se perdieron mercaderías en los fuegos del centro de la ciudad. Durante el Seminario, el Profesor Fernando Wilson hizo presente que España estuvo hasta 1930 pagando indemnizaciones por esas pérdidas. Lo que hace el asunto aún más entretenido por las dilatadas consecuencias para el agresor. A fin de cuentas no hubo impunidad completa.

El bombardeo tuvo lugar durante la Semana Santa de 1866. En esa época, en que el Estado y la Iglesia estaban constitucionalmente unidos, por respeto a la celebración religiosa, los edificios públicos se embanderaban a media asta. Eso explica el embanderamiento de la Intendencia y dependencias judiciales o castrenses y naturalmente el asta de la bandera del Cuartel de Artillería que se ubicaba aproximadamente en el sitio del Museo Marítimo. Pero esa mañana, a ellas se unió espontáneamente el embanderamiento de toda la ciudad, probablemente a modo de desafío.

Entendemos que se pensó en instalar una batería en las inmediaciones de la Estación Barón, pero se desistió de ello para agrandar el agravio.

La autoridad también tomó una serie de medidas para atenuar el mal y prevenir un eventual desembarco de tropa española, dividiendo a la población en tres secciones, encargándose su defensa al ejército regular y la guardia nacional y artillería. Se distribuyó a la Guardia Municipal (la policía de seguridad), y los bomberos, que se instalaron en las quebradas y sitios protegidos pero accesibles para correr a apagar eventuales incendios. El día antes llegaron por tren, bomberos voluntarios desde Santiago y tropas auxiliares los que fueron recibidos jubilosamente.

La noche previa debió ser una de las más intensas de la historia de esta ciudad.

El bombardeo.

A través de un cañonazo, a las ocho de la mañana, Méndez Núñez avisó a la población que a partir de la nueve se iniciaría el bombardeo. La población, los que no pudieron irse por carencia de medios y el grupo, muy mencionado en la prensa de los incrédulos, (hubo algunos de éstos que perdieron mercaderías casas y muebles) ganó con desesperanza, las alturas de los cerros. Un dato interesante, la policía de entonces, la Guardia Municipal, distribuyó su tropa cada media cuadra. Cada hombre de tropa y comandantes, vestidos de gala.

Méndez Núñez, según escribió Novo y Colson, de pie en el puente de la Numancia (que durante toda la mañana no volvió a disparar) con la espada desenvainada gritó: “¡En nombre de Isabel II a quien Dios Guarde, romped el fuego!”. Y como escribieron después, acerca de lo mismo, Edwards Bello y Pecchenino: “...comenzó el espectáculo...”.

Los costados de los buques se cubrieron con penachos de humo y vino sobre el puerto más importante del Pacífico Sur, una lluvia de fuego, balas y granadas incendiarias.



Podemos mostrar algunos detalles de la relación publicada por el redactor, testigo de los hechos, en un Suplemento de El Mercurio, esa misma tarde y que consignó los acontecimientos minuto a minuto. Lo dejamos hablar. “A las 9.8 la Blanca rompió fuego con dos cañonazos; poco después la Villa.

El pueblo y la tropa contestaron con la canción nacional y vivas a Chile.

A las 9.25 la Vencedora y la Resolución descargan sus baterías, la primera sobre la Bolsa Comercial y la Intendencia, la segunda sobre la estación del ferrocarril. Desde ese momento el fuego continuó con cortos intervalos, mientras viraban para cambiar de batería.



64

A las 10.33 se declara el incendio en la calle de la Planchada, y a las 11.45 en los almacenes fiscales; pero de manera que sólo se veía salir el humo.

A las 11.55 reventó la llama por el techo de los almacenes, y en el acto el brigadier Méndez Núñez hizo arriar la bandera de la Numancia, esta fue la señal para que los buques suspendieran el fuego...”

Una vez cesados los disparos, los bomberos se abalanzaron sobre los incendios.

Así pues, las cuatro naves de la escuadra española: la fragata Blanca, la fragata Villa de Madrid y la Resolución, alternándose en sus posiciones entre los Almacenes Fiscales y el Barón, impunemente durante casi tres horas, sostuvieron el fuego contra dichos puntos, a una distancia desde la cual no podían fallar.

En los Almacenes Fiscales al mediodía se hacía cenizas una tremenda inversión fiscal, realizada bajo el progresista gobierno de Manuel Montt entre 1851 y 1855 y en el incendio del centro, vale decir, la calle de la Planchada, hoy Serrano, hasta el entorno de la plaza Municipal hoy Echaurren, que era más estrecha entonces, significó la pérdida de numerosos bienes muebles e inmuebles. El fuego alcanzó la calle Blanco de hoy, que recién se configuraba, donde ardieron edificios privados de gran valor, como la casa de la Familia Gallo en la Plaza Municipal, el hotel de la Unión y en fin, los edificios que vieron surgir la calle nueva de Cochrane, desde 1822. La arquitectura de la primera Edad de Oro. Nos detendremos un poco más en este sector de la ciudad, para dar claridad a nuestros dibujos.

La corbeta Vencedora fue responsable del gran incendio del centro, comparable a los de 1843, 1850 y 1858. La corbeta concentró los tiros sobre el centro de la ciudad, entre el Cabo y la plaza Municipal, hoy Echaurren. Leemos en El Mercurio del 16 de abril: “...una fragata situada en frente de la calle de la Planchada (...) ha hecho fuego directamente sobre esa parte de la población a distancia como de ciento cincuenta metros...”

En algún momento la Blanca dirigiéndose desde los Almacenes al Almendral, acertó también algunos tiros en ese punto.

“A las 10.40 a.m. una granada de la Vencedora puso fuego a la casa de baños inmediata al hotel de la Unión; una columna de humo espeso se elevó al cielo y las llamas favorecidas por el bombardeo, se extendieron rápidamente, envolviendo el hotel de la Unión y saltando a la otra acera de las calles de la Planchada y Cochrane.

La negra columna de humo oscurecía el sol y arrojaba sobre esa parte de la ciudad un resplandor siniestro”. (Diario La Patria del 2 de abril de 1866)

Un dato clave para el desarrollo de los acontecimientos; ese día no hubo viento. En un boletín de El Mercurio del 2 de abril, se lee: “Este elemento –el viento- ha brillado por su ausencia. Se mantuvo muy lejos del puerto en los momentos del incendio de la Planchada, suceso providencial que ha impedido que medio Valparaíso hubiera sido devorado por las llamas a pesar de todo esfuerzo e intrepidez de todos los cuerpos de bomberos”.

Pero con viento o sin él, el gran incendio en el centro, tomó proporciones pavorosas. Dice el parte oficial: “El incendio voraz provocado por las granadas incendiarias, arrojadas en la proximidad del hotel de la Unión en la calle de la Planchada, tomó incremento a favor de un vivo fuego de bala que de intento siguieron haciendo las naves españolas sobre el sitio amagado, para hacer imposible la aproximación de los cuerpos de bomberos que se disponían a acudir a su salvación.

Las llamas de este incendio, avivadas con el designio de propagarlas por los últimos ámbitos de la población, se extendieron bien pronto por los edificios contiguos, y han abrasado valiosísimas propiedades en una extensión bien considerable: en la acera del sur de la calle de La Planchada, desde el hotel Lafayette hasta la Plaza Municipal, en la acera del norte de esta misma calle, desde las casas de Edwards hasta las de Subercaseaux; en la calle de Cochrane por ambas aceras una extensión más o menos dilatada que la anterior; en la calle de Blanco acera del Sur, dos casas en la plaza de La Municipalidad, todo el costado del Oriente; en la calle del Clave, dos casas de grandes proporciones; y, finalmente una casa en la subida del cerro Cordillera”. (Diario El Mercurio del 2 de abril de 1866).

También recibieron intenso fuego, los edificios de la Bolsa y de la Intendencia en la plaza homónima y que es hoy Sotomayor. La Bolsa ocupaba en la plaza el lugar que hoy ocupa el Monumento a los Héroes de Iquique y se encontraba en la orilla misma del mar. Pero, el edificio de la Bolsa era de caña de Guayaquil recubierta con madera, de modo que las balas y granadas lo atravesaron sin incendiarlo. Los proyectiles cruzaban la misma plaza de hoy y se incrustaban en el edificio de la Intendencia que ocupaba entonces, hoy, el sitio del edificio de la Primera Zona Naval.

Una bala de la Vencedora dio de lleno en el reloj de la Intendencia. La máquina del reloj había sido desmontada previamente, según cuenta el diario La Patria, para insistir en desvirtuar algunas versiones de que la bala detuvo el reloj a cierta hora determinada.



Una vez que se inició el bombardeo, la bandera del cuartel de Artillería, a media asta por ser Semana Santa, fue izada completamente. La Blanca dirigió sus tiros en contra de él. Algún fragmento de granada o una bala cortó uno de los vientos del asta que se tambaleó en medio del humo pero no cayó. ¿Casualidad o prodigio de puntería?

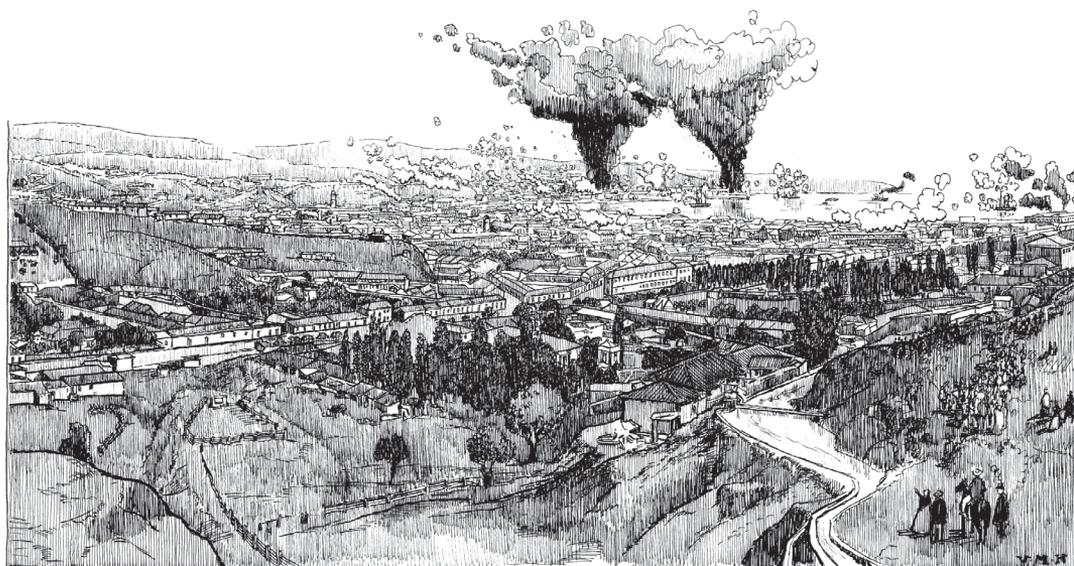
El punto feo de la jornada lo marcó la fragata Resolución, que con mucha resolución y muy poca caballerosidad, comenzó a disparar sobre el Almendral, tocando la Iglesia de los Jesuitas, que lucía su bandera blanca y por altura a los grupos de gente apostados en la meseta del cerro Barón.



Los dibujos.

66

En base a todo lo anterior, más una relectura de las fuentes más cercanas y directas, para la presentación de marzo pasado, como habíamos dicho, alcanzamos a hacer cuatro dibujos:



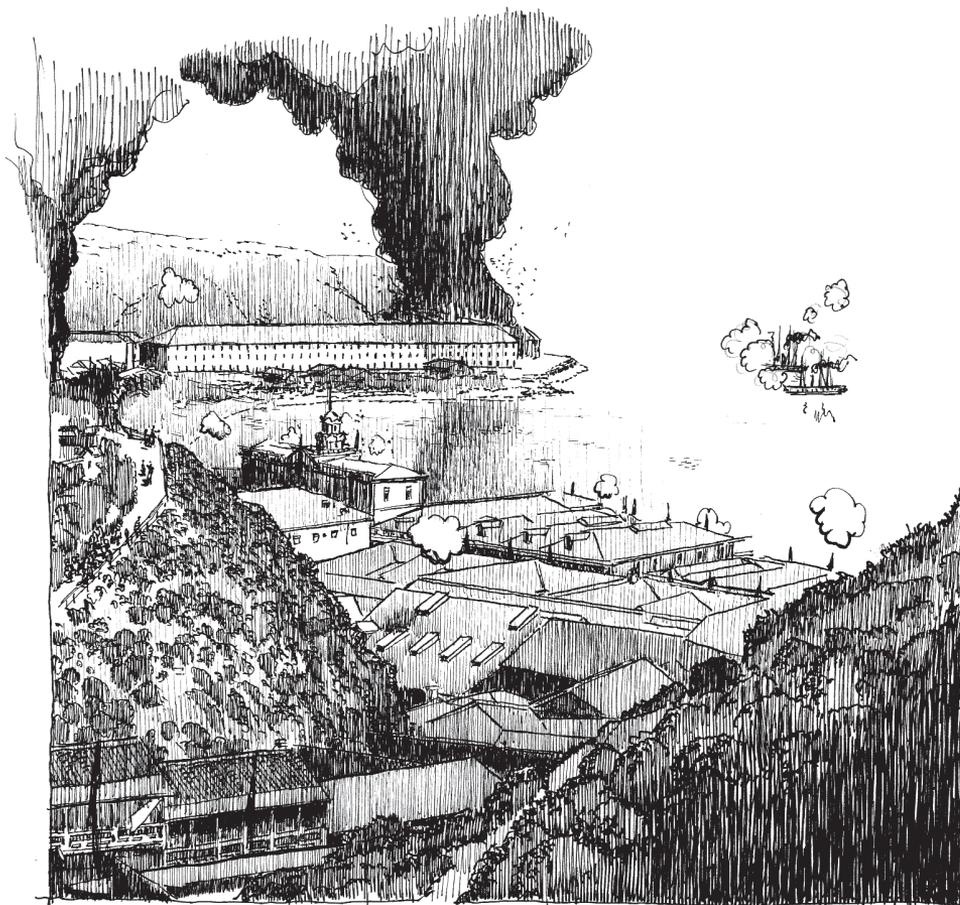
1ª Vista desde el Almendral, una visión conocida, basada en una fotografía de la década de 1860, de alguna manera repite el esquema de los grabados del Correo de Ultramar y la pintura de Gibbons. La vista pasa por encima de la llanura del Almendral, desde el camino a Santiago, hoy Av. Jorge Washington.

Son aproximadamente las 12.00 del día.

Desde allí vemos: a la derecha el cordón de colinas de los cerros Molino, Polanco, Recreo hasta Barón. En el centro del Almendral, apreciamos las torres de la Iglesia de la Merced, más abajo, la estación del Ferrocarril, en el Barón, que recibe disparos de la Resolución.

A la izquierda, vale decir al Poniente, vemos el Hospital, la Plaza de la Victoria, la Calle Esmeralda y más atrás, el puerto donde se ven las grandes columnas de humo, de los Almacenes y la calle de la Planchada. De lejos, podemos distinguir el humo y las naves españolas haciendo fuego.

En medio de la bahía, enhiesta y bruñida, se destaca la linda silueta de la Numancia, entonces el terror del Pacífico. Esta nave no hizo fuego. También mostramos la lancha a vapor de la Numancia que voltejeaba por todo la bahía.

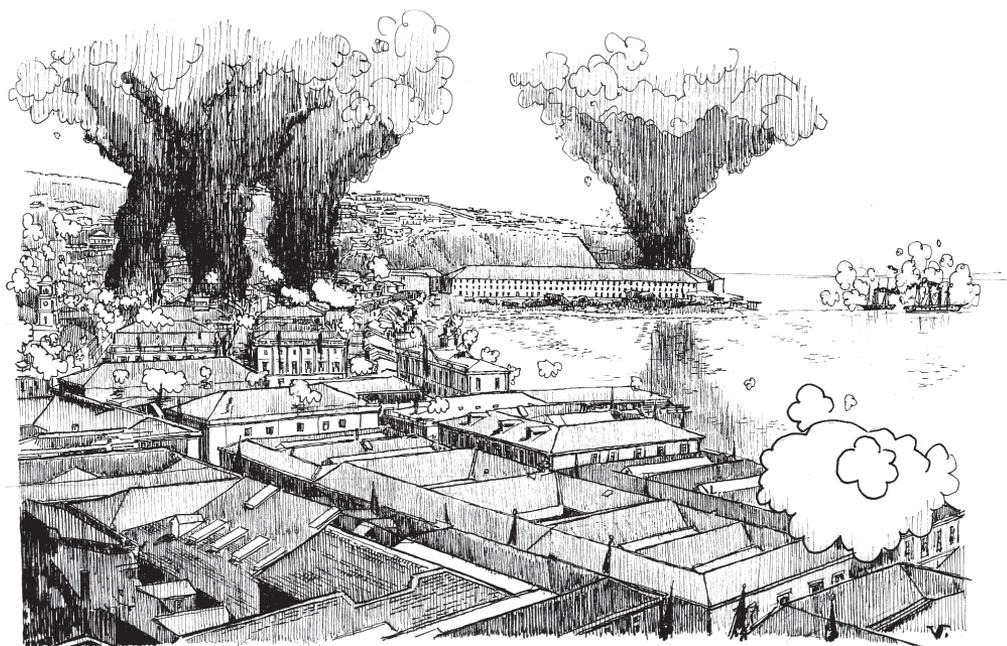


2ª Vista del puerto desde la quebrada del Almendro, hoy Urriola. Situados desde el pasaje Gálvez, del cerro Concepción hacia el Poniente. Basada en una fotografía de William Oliver, 1862. Apenas pasado el mediodía, los fuegos de las naves están a punto de detenerse y la vista del puerto, (aunque incompleta pues la obstruye el cerro Alegre a la izquierda) debía resultar inquietante. Si bien se percibe el humo y el crepitar del incendio de los Almacenes Fiscales.

Divisamos el edificio de la Bolsa y los techos de las calles Aduana hoy Prat y la calle Cochrane. La Calle blanco de hoy, aún no existe.

3ª Vista del centro de Valparaíso desde el cerro Concepción.

Esta es una panorámica mucho más completa del barrio puerto de hoy, por entonces el centro comercial y barrio acomodado de la ciudad.



En primer plano, vemos la calle del Almendro hoy Urriola. Tras la plaza de la Intendencia, hoy Sotomayor, se aprecia la magnitud del drama de esa mañana de sábado de Gloria, de 1866.

Tal como la prensa lo indica, la ausencia completa de viento pasado el mediodía, hace que las columnas de humo se eleven casi verticales hacia el cielo, ensombreciendo el sol.

En el centro arden varias manzanas entre casas particulares, de las familias principales, almacenes, tiendas y hoteles. Y al fondo se distinguen claramente haciendo fuego sobre los almacenes a la Resolución, en su segunda posición y la Villa de Madrid.

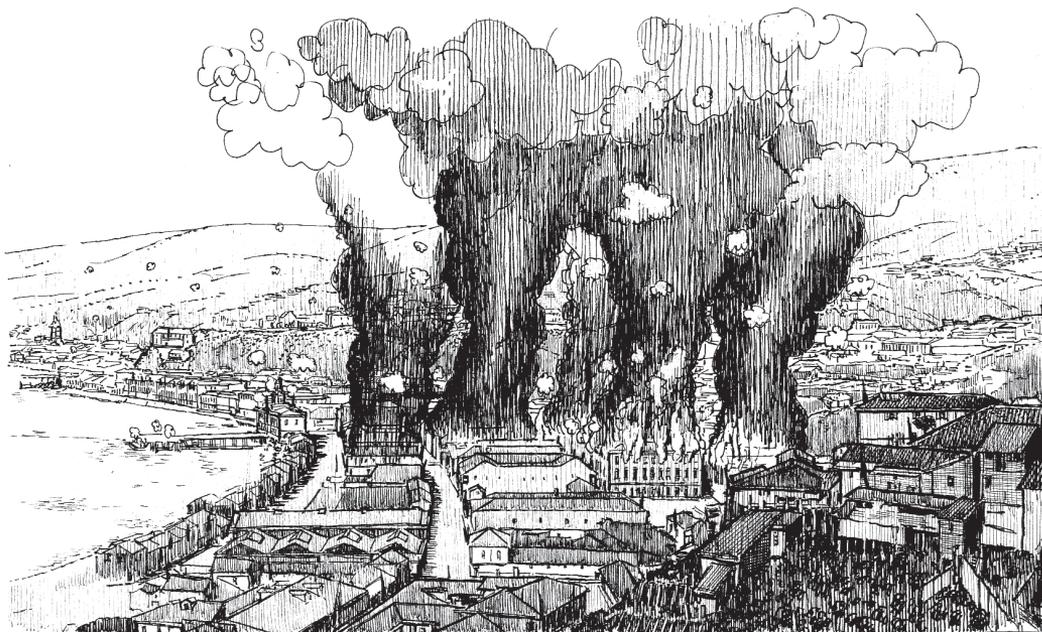
4ª Vista del barrio Puerto desde el Poniente, desde el cerro de San Antonio, hoy Artillería.

Ahora y casi a la misma hora, pero desde otro ángulo, vemos la magnitud del gran incendio del centro, pues nos situamos en el otro costado de la rada, desde el cuartel de Artillería.

Arde el sector comprendido entre la Plaza Municipal, hoy Echaurren, hacia el Poniente. Hasta la calle Blanco y hasta poco antes de la plaza de la Intendencia. Frente a la plaza Municipal se quema la casa de la familia Gallo, de tres pisos. El fuego se extiende a lo ancho de las tres calles, hasta la ladera del cerro.

A modo de conclusión...

Los dibujos deberían funcionar casi como una hipótesis, es decir; sin querer caer en la pedantería de intelectual, una imagen documentada del cómo pudo ser el acontecimiento. Un poco jugando con la idea de haber sido el testigo de vista.



No perdemos las esperanzas de que las redes permitan a alguien, indagar en algún archivo oculto y olvidado en el extranjero, donde aparezcan nuevas fotografías. A falta de ellas nuestros “monos” son solamente una posibilidad documentada de cómo pudo verse el acontecimiento.

Finalmente, admitimos que nos quedaron algunas cosas pendientes.

Oficialmente la prensa dijo unos días después que no hubo muertos a causa del Bombardeo, lo que además del meritorio comportamiento de la población encomiado por los dos diarios y los partes oficiales, le quita un poco de la aureola trágica del hecho. Y por nuestra cuenta, nos quedamos veinte años con esa versión hasta que en este mes marzo último, en sesión de la Academia Naval y Marítima de Chile, el Sr. Sebastiano Milesi, citó un informe donde se hablaba de algunos muertos. Como decíamos es un punto interesante de aclarar, para otra oportunidad.



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



**LA MARINA MERCANTE CHILENA
ES EL PRIMER ESLABÓN DE LA
CADENA LOGÍSTICA NACIONAL**



ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES A.G.

**Fonos 32-2212057 – 2212058
e-mail info@armadores-chile.cl
www.armadores-chile.cl**

CARTA A UN HERMANO

Albert Arce Eberhard
Socio Liga Marítima de Chile

Querido hermano,

He escuchado una vez más tu plañidera voz reclamando mar. Te hablaré del mar pues pareciera que tus lágrimas enturbian tu visión. ¿Qué mar deseas? Porque has de saber que son tantos los mares!

La pregunta surge porque son tantos los mares y mi patria es una sola, hecha de cordillera, llanura y mar. Como un solo todo. Y de pronto se nos aparece el mar como si fuera una parte fuera de la unidad del todo.

Mar territorial, zona contigua, económica exclusiva (habrá alguna otra compartida) plataforma continental (será el fondo del mar), las 200 millas, las 50 leguas, el mar presencial, la línea de las más altas mareas, el patrimonio subacuático. Todos conceptos de tipo jurídico, con objetivos jurisdiccionales, delimitadores de potestades y limitadores de soberanía, mares que se debaten entre ser límites y/o fronteras. Conceptos de origen histórico y de derechos justos y necesarios. Pero hay una realidad que el hombre de mar sabe y silencia por conocida: nadie es dueño del mar. Nadie controla las tormentas, los vientos, las mareas o los tsunamis, al igual que los pájaros y los peces que no saben si son de aquí o de allá, vuelan su hábitat y migran libremente de sur a norte.

Pero el mar acoge al hombre de mar. Para algunos es un amigo, para otro es una mujer. El mar o la mar? Qué más da!

Pero junto a todos los mares jurídicos hay otro mar.

Es el mar que se vive. El mar existencial que sólo lo puede explicar el que lo ha vivido. En la soledad de la noche oscura, en la guardia de cubierta. Elevando la mirada a las estrellas o mirando las noctilucas de la estela. O aguzando el oído en las noches de brumas en los canales del sur. Hay un hombre de mar que navega, cubierto con una manta de castilla, con un brasero en el fondo del bote, mirando al cielo, escuchando el eco del ladrido de su perro, que según las enseñanzas, éste siempre ladra hacia la costa.

Y ese otro mar forma hombres tal como la llanura forma al huaso, o la montaña al minero. Un hombre resignado a convivir con la naturaleza y recuperar lo que de cuando en



cuando le quita el mar. Es tan grande la fuerza telúrica que nace toda una mitología de seres fantasmales de aparecidos, de barcos imaginarios, tan imaginarios que se convierten en reales. Conoces el mar que navega ¿El Caleuche? ¿Quiénes tripulan esa nave fantasma? Los pueblos marítimos crean su propia mitología aquella que no separa la tierra del mar.

El será descendiente de chonos o huilliches? Tal vez heredero de Kawashkar, onas? pero en todo caso forjado telúricamente, y es del mar. Es posible que este hombre de mar pueda vivir y realizarse en la Montaña? Es tan antinatura como pretender que el hombre del altiplano, de las sierras andinas pretendiera resistir los embates del mar. No quiero imaginar al hombre del altiplano enfrentando la furia del mar.



La salida al mar no existe. Al mar no se sale. Al mar se es. Y al mar se entra. Lo demás es no saber lo que es el mar. Uno se hace a la mar. Y para hacerse a la mar no sólo se necesita mar... se necesita ser hombre de mar.

El mar es un CONTINENTE. Y por ello contiene mucho más que agua, peces, flora, fauna, minerales, vida y muerte. Cada vez que mi patria renuncia a un pedazo de mar cercena su propia existencia.

Este mar que es parte del ser de mi patria, es el que forjó una nacionalidad, que trajo al enemigo, que sepultó a nuestros heroes. Es el mar, que se conquistó antes que el desierto y con sangre, al igual que el desierto.

El mar de mi patria y el desierto. Mientras don Pedro de Valdivia recorría el desierto y la montaña, don Juan de Saavedra navegaba el mar a contracorriente a su encuentro sin saber, a ciencia cierta, que su encuentro con don Pedro sería en el ombligo geopolítico de lo que habría de ser mi patria. Ambos iban al sur con la mirada elevada, en las noches de desierto o del mar, hacia el cielo. Las estrellas marcaban el camino. Pero esa historia la desconoces pues en esa época, hermano, aún no nacías. Recuerda que mi patria existía antes de la llegada de los españoles y que tu nombre es en memoria de un español.

Y sin pretenderlo, mi puerto principal se convirtió en el referente de todo navegante, de línea militar, corsario, pirata o libre comerciante. Canciones marineras se escuchan aún en los bares de Marsella "A Valparaíso".

El mar de mi patria no es una parte de mi patria es mi patria. Es larga historia, es muerte, naufragios, esperanzas de mujeres cuyos hombres salen a la mar, que no saben si al amanecer volverán, de hijos que reemplazan a sus padres para ser sostén de la familia.

Un pueblo marítimo no es un grupo de hombres costeros que salen de pesca. No se trata de pesca deportiva ni de bañarse en las playas. Se trata de vida, trabajo y muerte. Los habitantes de mi patria se formaron influenciados por el mar océano que los forjaba temporal tras temporal al igual que los huasos eran los costeros que se refugiaban en el valle central. Tampoco se trata de un

grupo de hombres recolectores a orillas del mar, así arriesguen sus vidas buceando y recorriendo el subsuelo marino. Conocen su mar, del fondo a la superficie, al igual que sus vientos y aires.

Habr  un subsuelo del fondo marino. Un suelo más allá del fondo.

Hay un sobre-mar de aire, atmósfera al cual también habría que ponerle límites y fronteras. El espacio interestelar también caería bajo las normas de límites y fronteras establecidas por tratados y acuerdos internacionales. Pero desarrollar esta lógica parece tan absurda que las potencias prefieren soslayar el tema.

Acceso o Anexi n

Al mar no se accede. Sólo se accede al que no está en mi lugar. Sólo se accede a lo que se es ajeno. Se accede a lo que no me es propio. La accesión es un antiguo modo del derecho romano de lograr la posesión de los bienes inmuebles ajenos. La accesión es el modo, el camino para llegar a usar lo que no es propio. Pero la causa primaria para la accesión es un fenómeno de la naturaleza, tales como un alud, una crecida, un maremoto etc. Pero hay que meditar: la accesión no es anexión. Nuestro vecino que pide acceso a algo que ya usa, quiere además soberanía. Entonces lo que deseas hermano es anexión, es decir hacerlo propio. Quieres quitarme algo.

Envidia?

La hermosura de los pastos y riqueza del predio colindante suele producir la envidia del vecino. No se percata que ello se ha debido a la industria de éste y culpa a las malas artes o a la conjura de los dioses. En lugar de imitar su esfuerzo, pretendes echar tus ovejas a pastar al predio ajeno. La prosperidad de un pueblo causa turbios sentimientos entre los vecinos primitivos y sus dirigentes culpan a la geografía que les ha tocado vivir del fracaso en la conducción política; desconocimiento y falta de desarrollo de sus capacidades. Como el flautista de Hamelin, fascinan a sus pobladores pretendiendo convertir a un pueblo lacustre y de montaña en uno marítimo, destruyendo el ser y la cultura del hombre del altiplano.

El hombre que ama su tierra, que se vincula con su Pacha Mama no quiere dejarla ni emigrar a otros soles o vientos. La zampo a se toca en la montaña mirando desde sus alturas.

Los pueblos engañados por sus caciques con utopías contra su propia natura están condenados a jams perfeccionarse y crecerán cada día más amargados sin saber por qué lo están.  Por qué el grito hermano, en lugar de decir "queremos mar" no es "nuestras montañas nos harán grandes"? Rompe la tierra indio y saca de allí sus tesoros, tal como lo hicieron tus ancestros, Comienza ya! Dicen que tus ancestros rayaron el suelo para que los cielos los vieran. Ama tu cielo con sus estrellas y tu suelo pedregoso y no pretendas el destino del mar que no te ha sido dado.

El mar es duro y no se aprende a vivirlo ni tan sólo en una generación. El mar se lleva a los hombres y tener mar también es naufragar. Tener mar es vivir con el sufrir de las tempestades.



Sabes, hermano, que el mar hace viudas? Que hace huérfanos? Si el destino de un pueblo es ser minero, excavar y enterrarse en la montaña, éste debe ser asumido yendo al vientre de la Pacha Mama y no huyendo a remojarse en el borde de aguas ajenas. Haz como lo hace el pirquinero que recorre las montañas, sólo con su mula y picota tras un filón de oro que le llena la vida de energía y esperanzas.

Hermano, deja de mirar al mar, la solución de vuestras vidas esta en desarrollar sus potencialidades indígenas, tanto en la montaña como en la región olvidada por ustedes: la realidad amazónica.



Hermano, acepta tu realidad, tu ser y descubre tus valores y por sobre todo vive con dignidad comportándote con tus hermanos de igual a igual.

Piensa que mi patria no se amputará jamás un trozo de mar.

Deja de sentarte a la vera del camino, lloriquear a los transeúntes elevando tus ojos al cielo y entonces podrás empezar a caminar.



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

LA CONTROVERTIDA PREDICCIÓN DEL TERREMOTO DE VALPARAÍSO DEL 16 DE AGOSTO DE 1906, POR UN OFICIAL DE LA ARMADA DE CHILE

*Sebastiano Milesi Sebàstian
Socio Liga Marítima de Chile*

Correspondiente de Academia de Historia Naval y Marítima de Chile



75

El pasado domingo 16 de agosto se cumplieron 110 años de la fecha en que un devastador sismo grado 8,39°, escala Richter, dejó en ruinas al puerto de Valparaíso. 1906 fue el año en que la sismología se inscribió en la geología. En enero de ese año un terremoto grado 8,8° afectó territorios de Esmeraldas (frontera de Colombia y de Ecuador); en el mes de abril una erupción del volcán Vesubio devastó al puerto y ciudad de Nápoles; ese mismo mes el puerto californiano de San Francisco fue afectado por el terremoto más devastador de su historia: el jueves 16 de agosto un terremoto acompañado por un tren de olas marinas arrasaron al puerto central de Chile, Valparaíso, y durante ese mismo día se registró un fuerte sismo en Alaska.

La predicción del terremoto.

El C.C. Arturo Middelton jefe de la Sección de Meteorología de la Dirección del Territorio Marítimo de la Armada de Chile pronosticó fenómenos atmosféricos y sísmicos para el jueves 16 de agosto de 1906 basándose en la observación de las posiciones relativas de la Luna, la Tierra, el planeta Neptuno y el Sol, tomando al satélite natural terrestre como el factor principal que, por su influencia y posición, provocaría fenómenos inéditos. Afirmó que si la luna se encontraba en la proximidades del apogeo (luna nueva) o perigeo (luna llena) y verificándose eclipses con otros planetas del Sistema Solar, las variaciones atmosféricas podrían presentar gran intensidad, sobre todo si la luna pudiese adoptar similar grado de declinación, añadiendo que en la conjunción que se observaría del planeta Neptuno con la luna, ésta presentaría una máxima declinación



norte, que por su influencia haría variar en intensidad los distintos fenómenos y que, al interceptarse los círculos de la luna y del sol, se formarían dos puntos críticos que pasarían por Valparaíso y que serían de un enorme peligro para el puerto. Esta predicción fue publicada por el periódico El Mercurio de Valparaíso en su edición del lunes 6 de agosto de 1906.



Conjunción de la Tierra con el Sol y la Luna

El capitán Middelton basó sus afirmaciones utilizando los métodos publicados por el capitán mercante estadounidense Alfred J. Cooper en el ensayo “Las causas del tiempo y los terremotos con cuatro diagramas” (publicado el año 1902) que, a su vez, se basó en las teorías del sacerdote y naturalista austríaco Rudolf Falb quien afirmaba que los terremotos estaban influenciados por fenómenos astronómicos. En la sociedad de científicos chilenos la predicción del capitán Middelton y las teorías de Alfred Cooper fueron muy discutidas tanto por defensores como por detractores. Don Teodoro Meltzer publicó un artículo que apoyaba la posición de la existencia de una relación entre la

luna, la presión atmosférica y los movimientos tectónicos y telúricos; por otro lado, y en oposición, el director del Observatorio Astronómico Nacional (OAN), científico y profesor francés Huber Albert Obrecht, escribió varios ensayos rechazando la relación entre los sismos y las posiciones relativas de los astros y la del sol respecto a la tierra y se negó a comentar sobre el pronóstico del oficial naval. Sin embargo, el capitán Middelton insistió que no necesitaba de instrumentos (como un sismógrafo) para su método de predicción y ensayó una fórmula para calcular los días críticos de posibles sismos.



Profesor Obrecht de la OAN

Existen varias evidencias de predicción de terremotos en Chile que han usado métodos solétricos o solilunares, utilizando como indicador la posición relativa de los astros respecto a la tierra y la atracción que estos cuerpos celestes ejercerían sobre las masas líquidas ubicadas bajo la corteza terrestre.

En el año 1868, el anteriormente mencionado naturalista Rudolf Falb, predijo los terremotos de los puertos de Arica e Iquique basándose en observaciones astronómicas; quien fuera piloto de la marina mercante nacional, Carlos Muñoz Ferrada (estudió Ingeniería y Física en la Universidad de Chile que complementó con estudios en las Sociedades Astronómicas de París y de Milán), a finales del año 1938 predijo el terremoto del 20 de enero del año 1939 que destruyó la ciudad de Chillán y varias ciudades del sur del país, con una desviación de exactitud de cuatro días utilizando los principios de la geodinámica y cálculos sobre la base de explosiones solares, las atracciones de los planetas y las perturbaciones geofísicas. El astrónomo Muñoz Ferrada, también, predijo con un leve margen de error el terremoto del 3 de marzo de 1985 que causó considerables daños a los puertos de Valparaíso y de San Antonio. Los relatos que publicó lady María Graham de su experiencia vivida en Quintero durante el terremoto del 19 de noviembre de 1822 y que basó sus explicaciones del fenómeno terrestre en teorías uniformitas provocaron serias discusiones entre los científicos británicos de la época.

La predicción fue exacta en la fecha y en el lugar.

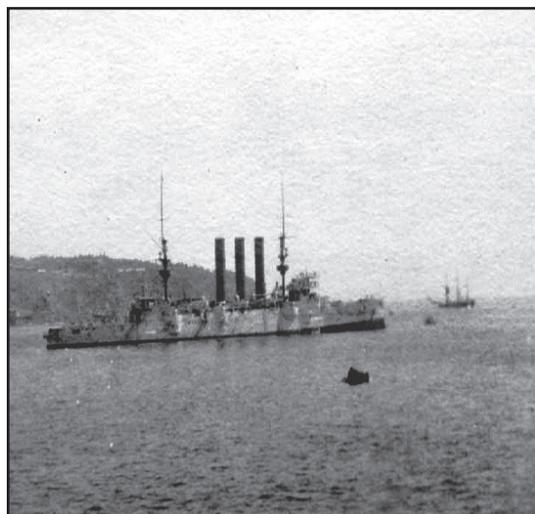
El jueves 16 de agosto de 1906, Valparaíso amaneció con un fuerte viento sur y a media mañana comenzó a caer una suave lluvia. Poco antes de las 20:00:00 hrs. los habitantes percibieron un ruido subterráneo y pasado un breve instante se produjo una primera sacudida de tierra que duró cuatro minutos. Una segunda sacudida se produjo seis minutos después, aunque más corta pero más intensa acompañado con un gran ruido de mar, cuyas olas invadieron los cauces naturales que bajan de los cerros y desembocan en el litoral. Los edificios públicos, iglesias, monumentos, casas y edificios particulares se desplomaron desde el barrio El Puerto, hasta El Almendral (sector donde la destrucción fue total) y el Barón; los buques que estaban fondeados en la bahía sintieron fuertes golpes desde sus quillas hacia sus cubiertas. El mar se retiró cuatro metros y al recuperar su nivel normal el malecón costero impidió la inundación del borde costero de la ciudad. El vapor "Turinguía" sufrió daños en las planchas de la pasarela de la sala de máquinas, el vapor "Varda" estuvo a punto de partirse



*Teatro de la Victoria frente a la plaza homónima,
Teatro de la Victoria, después del terremoto antes del terremoto*

en dos; el vapor británico “Iron”, que había zarpado a las 19:30 horas, sintió un impacto similar a que si hubiese colisionado con una roca. En el muelle se volcó una grúa de 50 T.M. Muchos incendios, especialmente en los cerros de Valparaíso, estallaron de inmediato.

Transcurridos algunos minutos de haber finalizado el segundo sismo y mientras la población de Valparaíso se encontraba en medio de la más grande y espantosa confusión, el Comandante en Jefe de la Escuadra, Capitán de Navío don Basilio Rojas Velázquez, ordenó el desembarco de las tripulaciones disponibles que se encontraban embarcadas a bordo de su buque insignia el crucero y acorazado O’Higgins, las del crucero y acorazado Capitán Prat, del crucero Chacabuco y las de las otras unidades menores, iniciándose de inmediato acciones destinadas a mantener el orden, cooperar en los rescates, apoyar a los bomberos en la extinción de incontables incendios existentes y organizar campamentos para albergar a la población en las plazas, avenidas, cerros y en los buques surtos en la bahía.



*Buque insignia, crucero O’HIGGINS,
fondeado en Valparaíso*



*Capitán de Navío Basilio Rojas V.
(archivo Armada)*

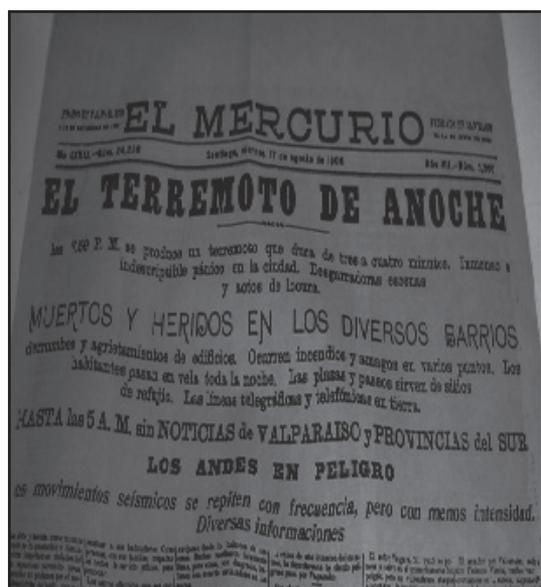
Por solicitud del Intendente de Valparaíso, don Enrique Larraín Alcalde, el Contraalmirante Luis Alberto Goñi Simpson, que comandaba la Dirección del Territorio Marítimo, ordenó el regreso de los cruceros Esmeralda y Blanco Encalada al puerto siniestrado y el zarpe de los transportes a los puertos de Coquimbo y Caldera para embarcar guarniciones de refuerzo destinados a apoyar la labor iniciada por el comandante Rojas. Al declararse Estado de Sitio a la plaza de Valparaíso, el Vicealmirante Luis E. Gómez Carreño fue designado Jefe Militar, quien se instaló en una carpa montada en la Plaza de la Victoria desde donde dirigió la organización y la gestión del puerto siniestrado, con el resguardo del orden y aplicación de represión severa de los delitos. La capacidad y los atributos que demostraron las fuerzas navales, con apoyo del Regimiento de Línea N°2 Maipo y el de los voluntarios de las compañías de bomberos, junto al tacto, la previsión y la prudencia que dominaba el espíritu de las autoridades civiles se pudo enfrentar la emergencia, permitiendo la protección de la propiedad física y de la vida de los habitantes que lograron escapar de

la tragedia. Hubo que lamentar la muerte de varios marinos que entregaron sus vidas en el cumplimiento del deber al perecer intentando dar auxilio a los heridos que se encontraban bajo los escombros.

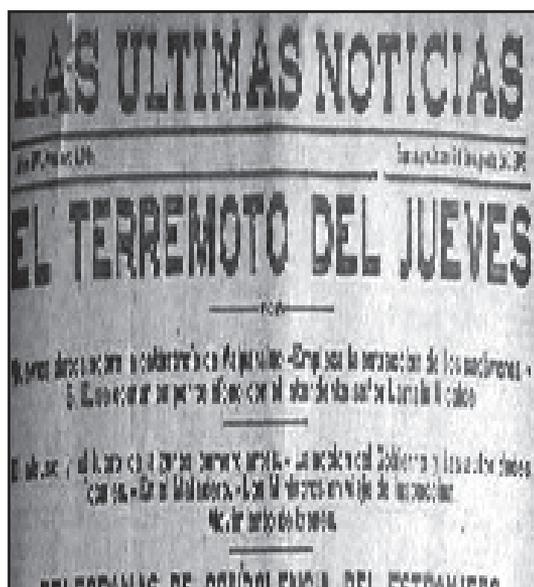
Además de la tres mil víctimas fatales y veinte mil heridos en Valparaíso, también se registraron fallecimientos en las comunas de Viña del Mar que registró 110 víctimas, donde el escritor Augusto D. Halmar describió la invasión de olas en las playas de Con Con; Quilpué que registró veinte muertos; Limache, lugar donde el orfelinato con ciento diez menores internos y una monja fueron sepultados tras los derrumbes; Quillota con cuarenta y nueve fallecidos, etc. En la capital, Santiago, el Palacio La Moneda, el edificio del Congreso y el Teatro Municipal sufrieron graves daños estructurales y se registró la muerte de ciento cuarenta personas. El fenómeno tectónico se sintió, también, en Concepción donde se derrumbaron algunas torres de iglesias y el mar invadió la costa de Penco.

Los porteños y los habitantes de las comunas aledañas vivieron una constante preocupación por los pronósticos que señalaban diferentes réplicas hasta que las autoridades del Observatorio Astronómico Nacional (OAN) publicaron en el periódico El Mercurio que el período de sismos había concluido.

El día domingo 19 visitaron al destruido Valparaíso los Ministros de Interior y de Guerra; el sábado 25 lo hicieron el Presidente de la República (en ejercicio) Germán Riesco y el electo mandatario don Pedro Montt, quienes recorrieron la ciudad a pie y montados en caballos. Las autoridades destinaron fondos monetarios urgentes para levantar nuevamente la ciudad.



Portada de El Mercurio de Santiago del 17 de agosto de 1906



Portada de Las Últimas Noticias de Santiago del 20 de agosto de 1906

Epílogo.

Una crónica de la época preguntó “... ¿tuvo alguien en cuenta en ese día la predicción del capitán Middelton?...” y la misma respondía “... ¡seguramente No!...” porque los anuncios de días críticos asociados con la astronomía, simplemente, no eran aceptados por otras ciencias.

Ese año de 1906 se transformó en un hito que marcó el derrotero que la sismología y la geología iban a tomar, separándose - la primera - de la astronomía y de la meteorología. Ese año el italiano Giuseppe Mercalli creó la escala de medición de sismos que lleva su apellido; Galitzine desarrolló el primer sismógrafo electromagnético; Thomas Oldham, a través de sus investigaciones, sugirió que el centro de la Tierra es líquido; se fundó la Sociedad Sismológica de América, y el sismólogo Fernando Montessus de Ballore publicó “Geografía sismológica” que, dos años después, llegó al país para hacerse cargo del Instituto Sismológico de Chile. Sin embargo, el colectivo social del país seguía impresionado con la predicción de capitán Middelton rechazando las hipótesis que contrargumentaba el cientista Montessus contra el oficial marino

chileno. El año 1912, curiosamente, un astrónomo Alfred Wegener publicó “El origen de los continentes y de los océanos” ensayo que dejó a los movimientos sísmicos bajo el dominio de la geología.

Para finalizar, la férrea unidad de los habitantes del puerto apoyada por el resto de la población nacional permitió sobreponerse a la adversidad y trabajar para recuperar el progreso perdido lo que permitió que cuatro años más tarde, el 18 de septiembre de 1910, celebrar el centenario de las fiestas patrias en el hogar principal y sitio geográfico más importante del desarrollo marítimo de Chile: Valparaíso.

Referencias Bibliográficas.

- MUSEO NAVAL Y MARÍTIMO DE VALPARAÏSO. “Centenario del terremoto de Valparaíso 1906-2006. Crónicas de una catástrofe anunciada” Exposición temporal durante el mes de agosto del 2006. Valparaíso, Chile. 2006.
- RODRÍGUEZ ROZAS, Alfredo y GAJARDO CRUZAT Carlos. “La catástrofe del 16 de agosto en la República de Chile” Imprenta, litografía y encuadernación Barcelona. Santiago, Chile. 1906.
- Sin autor. “Valparaíso, tremblement de terre 16/08/1906” Con 107 fotografías de Valck & Allan. Ed. Litografía F. Leblanc, edición en tres idiomas: inglés, francés e italiano. Santiago de Chili. 1906.
- SUCESOS. Año 4, Revista Nro. 208, edición especial del 1 de septiembre de 1906. Santiago, Chile. 1906



EXPEDICIÓN INTERNACIONAL DE LA FOSA DE ATACAMA ATACAMA TRENCH INTERNATIONAL EXPEDITION (ATIE)

*Hellmuth Sievers Czischke,
M.Sc Oceanógrafo
Socio de Liga Marítima de Chile.*



Durante una visita del Profesor Norberto Della Croce, Director del Instituto di Scienze Ambientali Marine (Instituto de Ciencia Ambiental Marina) de la Universidad de Génova, Italia, al Instituto de Oceanología de la Universidad de Valparaíso (actual Facultad de Ciencias Marinas y de Recursos Naturales) en 1995 me consultó, en mi calidad de Director, sobre la posibilidad de realizar una expedición a la fosa de Atacama para obtener muestras de la fauna abisal mediante el uso de trampas.

Me explicó que en 1991 habían realizado, conjuntamente con instituciones francesas y griegas, recolecciones de fauna profunda (sobre los 4.000 m.) con muy buenos resultados en el mar Mediterráneo mediante el uso de trampas depositadas sobre el fondo marino, por lo que estimaba que habían adquirido suficiente experiencia para intentarlo en aguas más profundas. De allí había surgido la idea de realizar un experimento similar en la fosa de Atacama, que con una profundidad de poco más de 8.000 m. frente a Antofagasta, aparecía como un lugar de especial interés.

El objetivo principal era el de realizar un estudio ecológico y biológico de la fosa, de la cual se contaba con escasa información. La idea era

recolectar muestras de bacterias, protozoos, meio y macrofauna para obtener información de la estructura de las comunidades abisales, mediante la utilización de trampas y un piston corer para sacar muestras de sedimentos de la fosa.

El equipo necesario para realizar el trabajo sería proporcionado por los participantes extranjeros, por lo que el problema era disponer de uno de los dos buques oceanográficos con que contábamos en Chile en esa época: el AGOR “Vidal Gormaz” de la Armada y el BI “Abate Molina” de la Subsecretaría de Pesca. En mi concepto el “Vidal Gormaz” era más apropiado para la operación de las trampas dado la enorme extensión de la cuerda con las que debían ser arriadas y recuperadas desde el fondo.

El Prof. Della Croce, una vez que tomó conocimiento de las capacidades de cada buque, estuvo de acuerdo que para el trabajo planificado no podía ser otro que el “Vidal Gormaz”, por lo que solicitó información adicional sobre costo diario del buque, fecha en que se podría realizar la expedición y otras consultas.

Respecto a una posible fecha le informé que dado que la Armada planificaba las operaciones de sus unidades con uno o dos

años de anticipación lo antes posible podría ser durante 1997 y que si estaba de acuerdo podría iniciar las consultas con la Armada.

El Prof. Della Croce, acompañado por otros dos científicos italianos, viajó a Chile al año siguiente oportunidad en que concertamos una entrevista con el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, Capitán de Navío Sr. Hugo Gorziglia Antolini, a quien informamos en detalle de la expedición que se estaba planificando y solicitamos su apoyo para interceder ante la Armada la autorización correspondiente para el uso del buque. El comandante Gorziglia concordó con el gran interés de realizar un estudio de esta naturaleza y la posibilidad de hacerlo con instituciones extranjeras, principalmente con italianas, comprometiéndose a realizar las gestiones correspondientes para obtener el apoyo de la Institución.

Estimábamos que la mejor época podría ser entre julio y agosto de 1997 y que el ideal sería combinar la fecha con anterioridad o posterioridad a la realización de algún crucero planificado por la Armada o el Comité Oceanográfico Nacional (CONA) a la zona norte, y poder ahorrar así el costo del desplazamiento del "Vidal Gormaz" hasta Antofagasta, ya que todos los instrumentos y materiales para la expedición serían enviados para su embarque a dicho puerto.

A mediados de 1996 el Prof. Della Croce había resuelto el problema de cubrir los gastos de operación del buque considerando siete días de trabajo y solo esperaba la confirmación de la autorización del uso del "Vidal Gormaz" para adquirir los materiales que se requerían para la expedición y su envío a Antofagasta.

Programar un crucero de esta naturaleza a distancia en que ninguno de los investigadores extranjeros conocía el buque y en que nosotros tampoco disponíamos de una información en detalle de los trabajos a realizar significó una nutrida correspondencia con el Prof. Della Croce y otros investigadores italianos, la mayor parte de la cual se hacía vía fax, el sistema más moderno y rápido en aquellos años. Me pregunto ¿cómo lo habríamos hecho si hubiéramos tenido que depender solamente del correo aéreo o del teléfono?

Un primer paso importante fue la firma de un Convenio Marco entre la Universidad de Valparaíso y la Universidad de Génova por sus correspondientes Rectores Prof. Agustín Squella Narducci y Dr. Sandro Pontremoli, respectivamente.

En base a este Convenio Marco, que en su cláusula segunda expresaba la intención de desarrollar acciones académicas mediante acuerdos específicos de trabajo, se firmó un convenio de cooperación para la realización del proyecto de investigación conjunta programado. Unidades ejecutoras fueron nominados el Instituto de Oceanología de la U. de Valparaíso y el Instituto di Scienze Ambientali Marine de la U. de Génova designándose como responsables y supervisores a los Profs. Hellmuth Sievers y Norberto Della Croce, respectivamente.

Otro de los requisitos fundamentales para la ejecución de la expedición era el arrendamiento del AGOR "Vidal Gormaz" para lo cual la U. de Valparaíso debió firmar un contrato con la Armada de Chile, una vez que ésta concedió la autorización correspondiente.

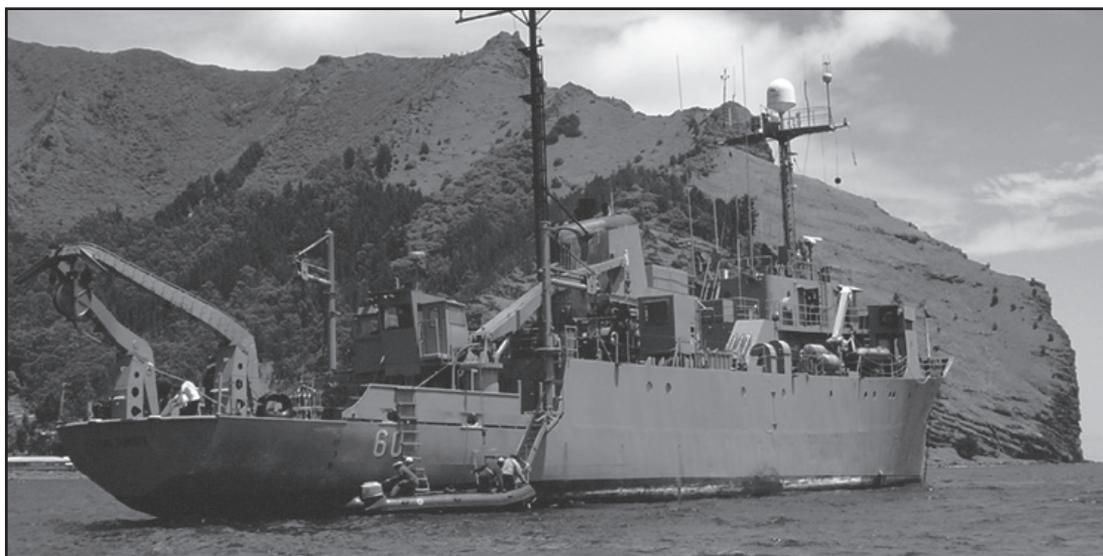


Gran parte de los instrumentos y equipamiento se enviarían desde Italia y otra parte sería proporcionada por las instituciones chilenas participantes. El mayor problema radicaba en obtener una cuerda que permitiera arriar e izar las trampas y el piston corer (sacamuestras de sedimentos) hasta 8.000 m. de profundidad. Esta debía ser de polipropileno de una densidad lo más cercana posible a la del agua de mar para disminuir al máximo su peso. Si bien encontramos cuerdas de este tipo en Chile éstas eran solamente de 200 m., por lo que fue necesario buscar en Europa. Finalmente se adquirieron 11.200 m. de cuerda de polipropileno de 16 mm. de diámetro los que fueron enviados a Chile adujados en 7 carretes cada uno con 1.600 m.

A fines de agosto de 1997 se habían resuelto finalmente todos los problemas; los contenedores con todos los instrumentos y materiales enviados desde Italia estaban listos para embarcar; el AGOR "Vidal Gormaz" se encontraba en Antofagasta y los científicos y técnicos italianos al igual que los chilenos venían en viaje. El instrumental de las instituciones chilenas se había embarcado en Talcahuano y Valparaíso.

Los participantes extranjeros en esta expedición procedían de diversas instituciones y países. De Italia del Istituto Scienze Ambientali Marine de la Universidad de Génova, de la Universidad de Ancona y del Centro de Informazioni Studi ed Esperienze; de Grecia del Institute of Marine Biology of Creta; de Francia de la Station Marine d'Endoume y de Holanda del Netherlands Institute for Sea Research. A su vez de Chile participaron investigadores de las Universidades de Valparaíso y de Concepción, del Museo Nacional de Historia Natural y del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

El 1 de septiembre de 1997 estaba todo listo por lo que el comandante del AGOR "Vidal Gormaz", capitán de fragata Ricardo García Virgilio dispuso el zarpe desde Antofagasta a las 2100 horas, dando así comienzo a la Expedición Internacional de la Fosa de Atacama. La primera tarea era ubicar la máxima profundidad posible para el fondeo del piston corer y las trampas. Si bien el ideal hubiese sido encontrar el punto donde la profundidad es de 8.000 m. nos tuvimos que conformar con una algo menor (7.763 m.), lo cual no hacía mayor diferencia para las especies y muestras de sedimento que se deseaba recolectar.





A las 10:00 de la mañana del día 2, en latitud 23° 15' S y longitud 071°21' W (frente a la península de Mejillones) comenzó la maniobra de arriar el piston corer y seis trampas, cuatro con carnada y dos sin ella, operación que duró casi ocho horas. La maniobra de arriado se hacía a mano, lo cual, como es de suponer, era lenta, además que después de cada 1.600 m. se debía detener para ajustar el siguiente trozo de cuerda. Esto lo hacía con gran dedicación, cuidado y eficiencia el personal de maniobras del buque. Se arriaron en total 11.000 m. de cuerda.

Temprano, a la mañana siguiente, se efectuó una estación oceanográfica utilizando un CTD* y tres botellas Nansen equipadas con tres termómetros de inversión cada una. Se arriaron en total 4.930 m. de cable oceanográfico, prácticamente todo el alambre adujado en el tambor del winche.

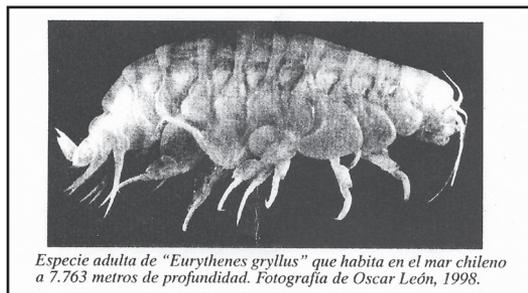
El CTD es un instrumento que mide en forma continua la conductividad del agua para la determinación de la salinidad, la temperatura con una milésima de precisión y la profundidad. El CTD utilizado en esta oportunidad, traído por los italianos, era marca Idronaut, modelo Ocean Seven 316.

Hasta aquí todo bien, pero al momento de izar el winche no respondió y siguió entregando alambre. De inmediato se detuvo la maniobra ya que quedaba muy poco cable en el tambor, tal vez unos 200 m., y se corría el riesgo que se soltara y perder el alambre y el equipo.

Los trabajos para determinar la falla y poder reparar el winche no dieron resultado, concluyéndose que había fallado la bomba hidráulica la que no tenía fuerza suficiente para recuperar el cable oceanográfico. En resumen, el winche Western Gear quedó inoperativo

y tuvimos que cancelar las demás estaciones oceanográficas programadas.

El problema era recoger los casi 5.000 m. de cable y los instrumentos. Este tipo de problemas ya se había presentado en algunas expediciones extranjeras y hubo oportunidades en que fue necesario recogerlo a mano. La perspectiva no era muy halagüeña, pero en el "Vidal Gormaz" contábamos con una buena alternativa, el winche geológico. Éste se había habilitado para recoger la cuerda con las trampas y podía cumplir perfectamente con la recuperación del alambre oceanográfico. Así pues manos a la obra para preparar la maniobra para el cambio de winche, la cual fue dirigida por el 2º comandante Capitán de Corbeta Pablo Lubascher Correa. La tarea de abozar con cadena el alambre oceanográfico para cortarlo y cambiar de winche se cumplió sin problemas, pero en todos los "espectadores" se notaba que observaban la maniobra con gran tensión y preocupación.



Especie adulta de "Eurythenes gryllus" que habita en el mar chileno a 7.763 metros de profundidad. Fotografía de Oscar León, 1998.

Entre pitos y flautas todo el proceso de recuperar el alambre y los instrumentos nos tomó poco más de 12 horas.

Correspondía ahora proceder a la recuperación de las trampas, por lo que navegamos al punto donde éstas se habían fondeado. Las luces, destellos luminosos, de las boyas se detectaron alrededor de las cinco de la mañana y la maniobra de izado se inició a las ocho. En total, las trampas estuvieron 39 horas depositadas sobre el fondo.

A medida que se recuperaba la cuerda, ésta se fue enrollando, a mano, en los mismos carretes en que había sido enviada desde Italia.

La expectación abordo era grande. ¿Habría resultado el experimento? ¿Con que sorpresa nos íbamos a encontrar? Cada uno se hacía conjeturas.

Pasado las dos de la tarde se recuperó la primera jaula, una cilíndrica llena de lodo. Que tranquilidad saber que había estado sobre el fondo fangoso. Poco después se recuperó una segunda, también con lodo, pero el nerviosismo de los presentes fue aumentando pues de las tres hebras de la cuerda una venía cortada. Las dos jaulas siguientes llegaron enredadas. Las dos últimas también aparecieron enredadas entre sí y con el piston corer, pero lo peor era que todo el conjunto colgaba ahora de una sola hebra. En una rápida maniobra dirigida por el teniente 2º Enrique Silva Villagra, oceanógrafo del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, asesorado por el contramaestre Sargento 2º Gabriel Revello y personal del buque se logró pasar una línea secundaria afirmando al piston corer, instrumento que había que tratar de salvar a toda costa.

Fue un gran alivio cuando el piston corer y las seis jaulas descansaban sobre cubierta. Lamentablemente el primero venía vacío, probablemente por llegar al fondo en ángulo por lo que no penetró en los sedimentos.

De inmediato se examinó el contenido de las trampas, las cuales contenían bastantes ejemplares de la fauna abisal.

En total se capturaron 942 especímenes del Orden Anfípodos (Gamáridos) de 13 especies de los cuales 447 correspondían al crustáceo *Eurythenes gryllus* y 441 ejemplares de una especie no descrita del género *Hirondellea*.

Los restantes ejemplares correspondían a otras especies de anfípodos.

El Comandante del “Vidal Gormaz” felicitó a la tripulación del buque por la exitosa maniobra efectuada como también, en italiano, a los científicos participantes.

Concluida esta primera fase de la expedición se continuaron los trabajos de recolección de muestras biológicas y de sedimentos en el talud continental tratando, en lo posible, que éstas fueran en profundidades lo más cercanas posible a la isóbata de 1.000 m.

En total se obtuvieron 24 muestras de sedimentos con un box corer, un artefacto cuadrado con un sistema de escape que se acciona a cierta distancia del fondo para que por gravedad, dado su peso, se entierre en los sedimentos, obteniéndose así muestras, no distorsionadas, de la capa superior de éstos con todos los animales y bacterias contenidos en dichos sedimentos.

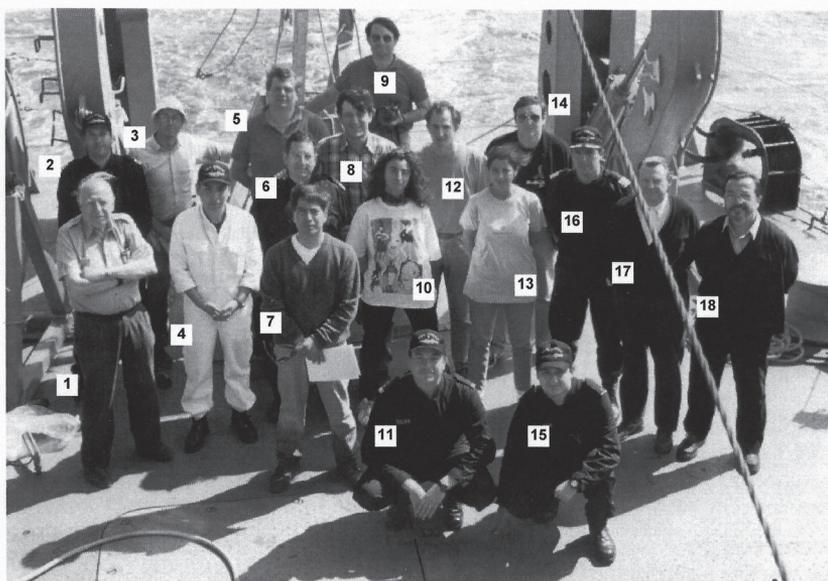
Se dio por finalizada esta expedición internacional a la recalada del AGOR “Vidal Gormaz” en Antofagasta el 6 de septiembre a las 1542 horas.

Los especímenes capturados fueron separados y enviados a especialistas de distintas instituciones europeas y chilenas para su clasificación y descripción. Los trabajos resultantes, en los cuales fueron descritas algunas especies nuevas, fueron publicados en diversas revistas científicas por los distintos autores. Las separatas de estos trabajos, tanto de las especies biológicas como de las características de los sedimentos y la oceanografía fueron recopilados y publicados por la Universidad de Génova.





**LIST OF PARTICIPANTS – ATIE CRUISE
SEPTEMBER 1997**



- | | | | |
|----------|---------------------------------|-----------|--------------------------|
| 1 | Norberto Della Croce | 10 | Daniela Martorano |
| 2 | Pablo Lubascher | 11 | Enrique Silva |
| 3 | Giancarlo Albertelli | 12 | Sergio Ceradini |
| 4 | Andres Fernandez | 13 | Anabella Covazzi |
| 5 | Riccardo Cattaneo-Vietti | 14 | Marco Fasce |
| 6 | Rodrigo Nuñez | 15 | Guillermo Urrutia |
| 7 | Juan Cañete | 16 | Riccardo Garcia |
| 8 | Roberto Danovaro | 17 | Hellmuth Sievers |
| 9 | Mario Petrillo | 18 | Pedro Báez |

Referencias

Armada de Chile. Bitácora de actividades científicas. Crucero ATIE 1997, Expedición Internacional de la Fosa de Atacama, AGOR 60 “Vidal Gormaz”, 2 al 6 de septiembre de 1997, 6 pp., 1997.

Università Di Genova., Istituto Scienze Ambientali Marine. Atacama Trench International Expedition (ATIE). AGOR 60 “Vidal Gormaz” (1-6 September 1997). Second Report, Preliminary Results. Data Report N° 56, 86 pp., 1999.

University of Genova. Institute of Environmental Marine Sciences, Faculty of Mathematics, Physics and Natural Sciences. ATIE, Atacama Trench International Expedition 1997. AGOR 60 “Vidal Gormaz”, 1-6 September 1997. Collected Reprints, 111 pp.

Artículo revisado por CN Enrique Silva Villagra y Prof. Pedro Báez Retamales.



APORTES CHILENOS FUNDAMENTALES PARA LA ALIANZA DEL PACÍFICO

Jorge Garín Jiménez
Socio Liga Marítima de Chile



Finalizada la Guerra Fría, entre las potencias mundiales, extrañamente continuaron e, incluso, iniciaron exigencias fronterizas y marítimas a Chile sus naciones vecinas; incluso con amenazas bélicas y aumento de la cantidad de naves de lejanas potencias las que pescaban frente a nuestras costas sin tener autorización con fundamento de parte del gobierno que finalizó en septiembre de 1973.

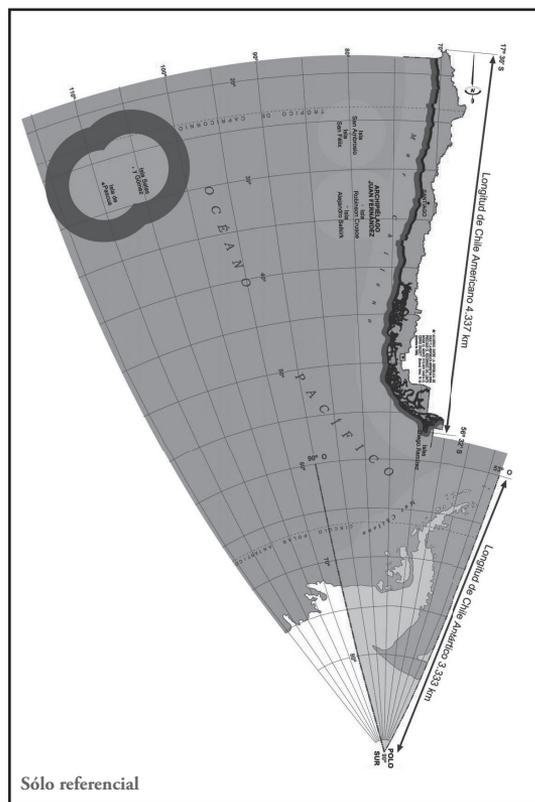
su mejor diplomacia basada en la experiencia de profesores universitarios junto a novedosas creaciones de marinos estudiosos de la ciencia de la Océano-política para utilizarlas y obtener concordancias de paz en vez de ahondar las siempre peligrosas diferencias estratégicas.



Los nuevos gobernantes del Estado primero prepararon la defensa de la nación chilena ante posibles ataques aumentando los contingentes de nuestras Fuerzas Armadas y modernizando sus medios defensivos (NAVES DE GUERRA) y, al mismo tiempo, utilizaron

En el importante esfuerzo nacional en pos de la defensa inteligente de Chile se distinguieron, en este período del siglo XX, personajes valiosos por su patriotismo junto a instituciones que cultivan la sabiduría; en especial, los Presidentes de la República don Pedro Aguirre Cerda al decretar en 1940 la delimitación de nuestro territorio en la Antártida y don Gabriel

González Videla en 1946 reivindicó para los chilenos 200 millas de “zona marítima” incorporando la concepción de “Zona Económica Exclusiva” de 200 millas más en el océano a continuación del “Mar Territorial” de 12 millas y la “Zona Contigua” de 24 millas; más una Zona DE “PLATAFORMAS INSULARES SUBMARINAS” en crestas oceánicas de hasta 350 millas.

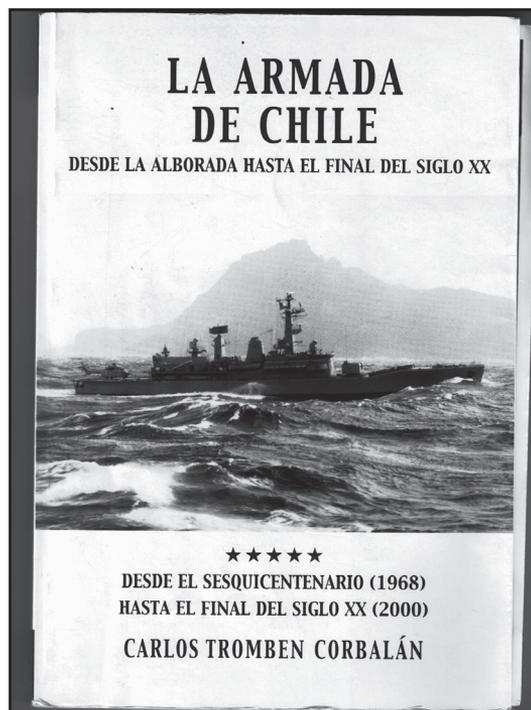
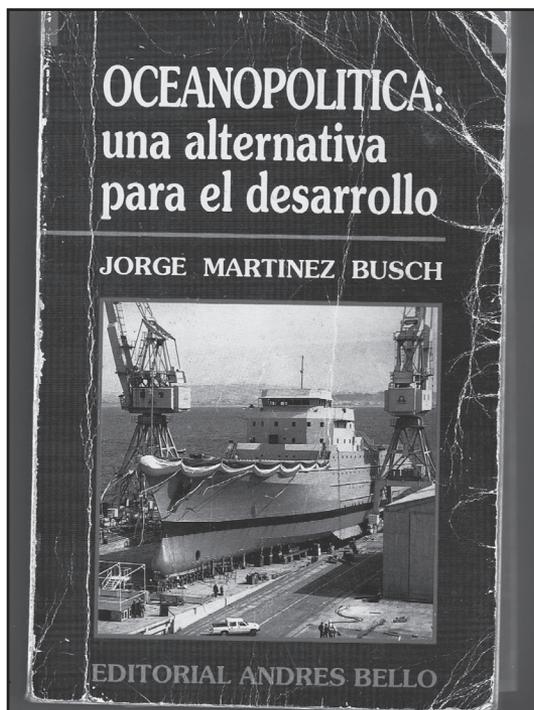


Treinta años después y en el plano académico naval y marítimo los Almirantes don José Toribio Merino Castro (1973 a 1990) y su sucesor don Jorge Martínez Busch (1990 a 1997) utilizaron sus capacidades profesionales para perfeccionar a las Fuerzas Navales y, asimismo, difundir sus excepcionales visiones de la ciencia, llamada “Océano-Política”, a fin de disuadir con modernas armas defensivas y, al mismo tiempo, convencer con la segunda, la siempre necesaria paz para

el indispensable desarrollo de las naciones en Latinoamérica y en todo el océano Pacífico a través de una permanente alianza tanto con naciones ribereñas e insulares: inició este plan internacional el Almirante José Toribio Merino con una primera Conferencia Institucional del “Mes del Mar” dedicada a la nación entera y, luego, lo expuso ya oficialmente durante una conferencia en la Universidad Católica de Valparaíso respecto de que las aguas del mar y las que circundan todos nuestros territorios en tres continentes (Sudamérica, Islas Oceánicas y en el Continente Antártico) pasaban a llamarse “Mar de Chile” y por Decreto Supremo quedó así establecido para siempre nuestra nación en marítima y oceánica.

El Almirante don Jorge Martínez Busch, su sucesor en la Comandancia en Jefe de la Armada, continuó las magnas labores tanto en la Institución como en el país entero con obras de Océano-políticas como fueron las llamadas “OCEANOPOLÍTICA: UNA ALTERNATIVA PARA EL DESARROLLO” y otra, bastante mayor por sus amplios contenidos sobre profundas enseñanzas de las posibilidades de progreso para nuestra nación, “BASES PARA LA FORMULACIÓN DE UNA POLÍTICA OCEÁNICA NACIONAL: UNA CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO”.

No olvidemos que el Almirante fue Académico de su creación institucional en la “Academia de Historia Naval y Marítima de Chile” y, además, integrado en la “Academia Chilena de la Historia”. Con su sabiduría de calidad docente el periodismo se refirió a sus “Clases Magistrales” dadas en sus últimos cinco años de Comandante en Jefe de la Armada, cuando en cada inauguración del “Mes del Mar” se nos ha entregado como tema central un planteamiento básico relevante para que el país conozca con claridad cual es la opinión



de la Armada sobre los desafíos que, en las proximidades debe el país afrontar teniendo en consideración su calidad de ribereño en la cuenca del Pacífico. En especial “La Estrella” destacó “Su espíritu visionario con la propia teoría del Mar Presencial; el concepto de Océano-política como pilar del desarrollo nacional; la valorización de las ciudades puerto; la defensa de la Soberanía Nacional; su disposición a solucionar los problemas de transporte a Juan Fernández e Isla de Pascua y sus destacadas clases magistrales desde que asumió en 1990”.

Ante tantos antecedentes, en 1996 el Almirante Jorge Martínez Busch fue incorporado a la Academia Chilena de la Historia por su Presidente don Fernando Campos Harriet quien expresó:

“El nuevo académico con su acervo de cultura histórica, poseedor de grados académicos, cargado de condecoraciones

nacionales y extranjeras, no se queda en la cómoda postura del historiador contemplando serenamente el pasado; mira hacia el futuro audazmente al siglo XXI. Se extasia y proyecta estímulos para abrirse camino en ese gran “Mare Nostrum del Pacífico” al cual Chile se inserta con su larga faja territorial y donde se está gestando el porvenir del mundo”.

Fue conmovedor recordar el adiós a un marino y académico integral que nos enseñó que el destino de nuestro país está en el mar; así lo manifestó el Comandante en Jefe de la Armada don Edmundo González Robles en su sepelio: “El Almirante Jorge Martínez Busch fue un hombre público ejemplar, de dilatada trayectoria naval, académica y política. Extenderme en los hitos que marcan su vida constituye un deber necesario, toda vez que son testimonios de vocación de servicio, entrega desinteresada, profunda fe en Dios y acendrado acervo cultural...”

Dice quien escribe estas líneas: ¡Estas palabras expresaron exactamente el sentimiento de un país entero ante un hombre inconmensurablemente superior en el servicio de Chile entero!

¡Y había otros chilenos también estudiosos a alto nivel sobre los destinos marítimos y oceánicos de nuestro país!: Trabajaba ya en la misma ruta creativa de Patria el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile que publicó en 1979 el Volumen I de la obra de su Director don Francisco Orrego Vicuña llamada “LA COMUNIDAD DEL PACÍFICO EN PERSPECTIVA” que, en su Introducción, nos comunica que a partir de 1978 los estudios relativos al desarrollo de la Cuenca del Pacífico forman parte de una tradición de este Instituto en cuanto a las realizaciones de diversos seminarios internacionales y varias obras publicadas sobre la materia constituyen expresiones de esta continua preocupación.

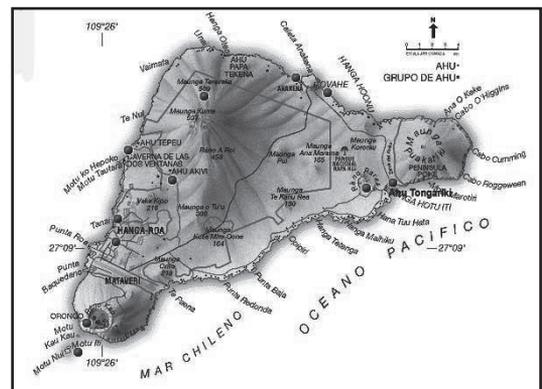
A partir de 1978, esta actividad comenzó a sistematizarse mediante diversos programas del Instituto. El primero de ellos consistió en la organización de un grupo de estudios sobre las relaciones entre América Latina y la región de Asia y del Pacífico, programa que contó con el auspicio de la Tinker Foundation, New York. En ese grupo participaron distinguidos especialistas de varios países de la Cuenca, cuyas contribuciones permitieron precisar importantes antecedentes históricos, situaciones del presente y tendencias del futuro.

El segundo programa, organizado conjuntamente con el Instituto Chileno de Estudios Humanísticos, tuvo por objeto convocar a un Seminario sobre el tema de la “Comunidad del Pacífico: Hacia un rol para

América Latina”, que tuvo lugar en la isla de Pascua entre el 18 y el 23 de octubre de 1979. Este Seminario contó con el auspicio de la Fundación Tinker, de la Fundación Konrad Adenauer, de la Universidad de Chile y del Banco Español Chile.

Este Seminario contó con la asistencia de un importante número de personalidades de los países de la Cuenca del Pacífico, representantes de gobiernos, sector privado, universidades, organismos internacionales y otras entidades preocupadas de analizar la Comunidad del Pacífico en perspectiva. Los estudios presentados a este Seminario igualmente se reúnen en la presente obra.

El conjunto de 3 puntos de vista así logrados, representan un completo panorama de los problemas y perspectivas de la Comunidad del Pacífico en sus dimensiones histórica, política, económica y cultural, con particular referencia al rol de cada una de las regiones que componen esta vasta comunidad. Especialmente se destaca la importante función que pueden cumplir los países en desarrollo dentro de esa comunidad, agrupados en las regiones de ASEAN, el Pacífico Sur y América Latina, cuyos similares problemas y necesidades permiten el establecimiento de un marco de cooperación transpacífico que coordine su acción para las tareas que deben emprender dentro de esa comunidad.



Mediante la publicación de esta obra, el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile espera haber podido contribuir a enriquecer el diálogo intelectual transpacífico que es la base esencial para la construcción de una Comunidad del Pacífico.

En la publicación del quinto Tomo "La ARMADA DE CHILE. DESDE LA ALBORADA HASTA EL FINAL DEL SIGLO XX" escrita por el Jefe de la Oficina de Estudios Históricos de la Armada de Chile Capitán de Navío (R) Carlos Tromben Corvalán y publicada por la Revista de Marina en el año 2001; en variadas páginas se muestra claramente que defender el "Mar del Chile" Tricontinental era primordial para los Comandantes en Jefe de la Armada, tanto en la guerra como en la paz: en la primera que no acaeció frente a varios notorios peligros ya que nuestra nación se armó para la defensa; asimismo, en la paz acudió tanto a la diplomacia como a los estudios océano-políticos al más alto nivel académico para fundamentar la proyección de Chile cuyo vértice es la isla de Pascua.

"Durante la gestión realizada por el almirante Martínez se hizo énfasis en la proyección de la Armada hacia el Pacífico. Dentro de esta orientación deben considerarse los esfuerzos realizados en la Isla de Pascua o Rapa Nui. Ya hemos tratado en un capítulo anterior el viaje de unidades de la Escuadra a la celebración en 1988 del centenario de la incorporación de ese territorio a la soberanía nacional.

En agosto de 1991, la Armada desarrolló el Seminario "Realidad actual de la Isla de Pascua. Incidencia en el Desarrollo Nacional" en el Centro de Eventos de la Armada, al que asistió el Presidente de la República don Patricio Aylwin Azócar. Al clausurar este evento, el almirante Martínez expresó: "La ocupación y

presencia efectiva en el Mar Presencial de Chile, privilegiando las pesquerías oceánicas para nuestro país, constituirá una respuesta adecuada para salir del subdesarrollo pesquero costero y artesanal. Para lograr este objetivo, será vital la capacitación de dotaciones en los diferentes tipos de nuevos buques y medios, los cuales serán cada vez más tecnificados. Representará un gran progreso, pero también una cadena de cambios significativos para los intereses marítimos nacionales. En suma, la construcción de un puerto marítimo para la isla es fundamental para el desarrollo de esta posesión. El empleo coordinado de éste con el aeropuerto deberá producir el crecimiento definitivo de la ínsula. El puerto permitirá afianzar y estructurar nuestra influencia en el Mar Presencial, real fuente de recursos para el país. Al mismo tiempo consolidar nuestros derechos soberanos en dicha posición insular. La isla es el punto de apoyo ideal de que dispone el país para vincularse con los Estados polinésicos y fortalecer nuestro ordenamiento espacial oceánico. Y, consecuentemente, Excelentísimo Sr. Presidente, deseo hacerle entrega de un "Proyecto de Desarrollo Oceánico Integrado para la Isla de Pascua, que la Armada de Chile en coordinación con las Universidades, se permite poner en sus manos, como un aporte para orientar el esfuerzo nacional del inmediato futuro, en el convencimiento que enfrentar una empresa de esta magnitud, debiera constituirse en el megaproyecto de un Chile grande para el próximo siglo". (En Armada de Chile."Realidad actual de la Isla de Pascua. Incidencia en el desarrollo nacional" Valparaíso. Agosto 1991,P.21.)

En esos mismos años, visitaron la Isla diversas unidades de la Escuadra para conmemorar el aniversario de la toma de posesión. El submarino Thompson lo hizo en 1995. El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada desarrolló actividades de su

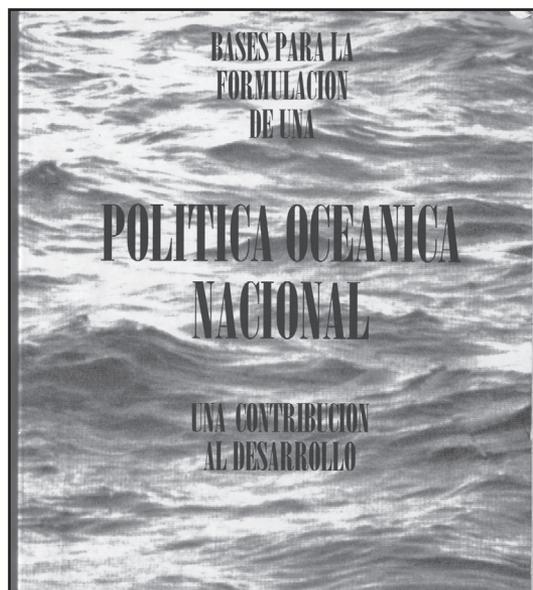


especialidad en Hanga Piko y caleta Hanga Roa. Otra contribución importante fueron los cruceros científicos a las Islas chilenas del Pacífico llevados a la práctica por el transporte “Aguiles”. En ellos viajaron científicos de las universidades para desarrollar sus proyectos de investigación.

El propósito de los cruceros científicos era promover la investigación en los territorios insulares mediante el trabajo multidisciplinario; contribuir al desarrollo de Chile como nación marítima; apoyar las investigaciones en ciencias de mar y otras disciplinas como las Ciencias Sociales, con el propósito de vincular dichos territorios con el continente y generar una base de conocimientos con el fin de iniciar futuras investigaciones. La idea final era estimular la creación de un Centro de Investigación del Pacífico Suroriental en la Isla de Pascua.

Otras de las actividades de la proyección de nuestro país en el Pacífico fue el apoyo prestado por el Buque Escuela “Esmeralda” a una iniciativa diplomática emprendida en 1997. Ese año se conmemoró el centenario del Tratado de Amistad y Comercio de nuestro país con Japón. Para ello viajó a Tokio el Presidente de la república don Eduardo Frei Ruiz-Tagle, quien pudo recibir a los dignatarios de ese país en territorio chileno a bordo del bergantín goleta que se encontraba en ese puerto, habiendo coordinado su itinerario con el propósito de prestar este servicio a los esfuerzos diplomáticos por marcar una presencia en un país muy importante para el comercio internacional chileno.

En este mismo contexto pueden mencionarse los ejercicios realizados en aguas chilenas e internacionales con unidades de Japón, Corea y la República Popular China y las visitas de la “Esmeralda” a puertos del Pacífico, entre ellos de Australia y Nueva Zelanda, países con los cuales hay un activo intercambio comercial.



Esta iniciativa del almirante Martínez dio lugar a la ley 10.300 del 9 de enero de 1994 que incorpora a nuestro ordenamiento jurídico el concepto del Mar Presencial cuya definición la hizo el mismo almirante como: “El espacio oceánico comprendido entre el límite de nuestra Zona Económica Exclusiva y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo de Arica (Hito N°1) hasta el Polo Sur, con la salvedad de las zonas económicas exclusivas que general las islas chilenas al interior de dicho espacio marítimo. El concepto de mar Presencial conlleva la idea y la voluntad de estar presente en esa parte del la Alta Mar. Observando y participando en las mismas actividades que en ella desarrollan otros Estados. Señala, por otra parte, que actuando dentro de la normativa establecida por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, deberíamos realizar aquellas actividades económicas y científicas que contribuyan al desarrollo del país, las que al mismo tiempo, nos permitan cautelar los intereses nacionales y contrarrestar intereses ajenos, directos e indirectos, que pueden afectar nuestro patrimonio marítimo y, por lo tanto, a nuestra seguridad”.





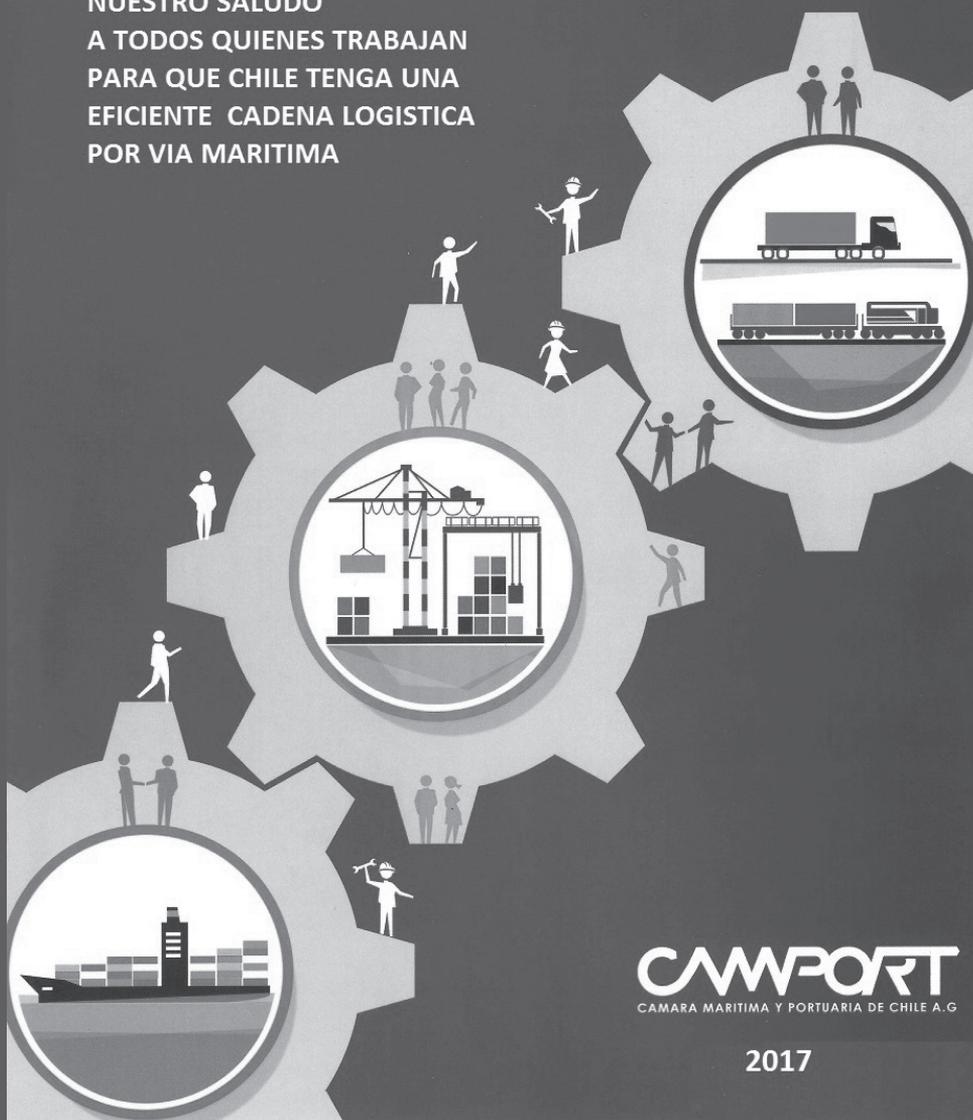
Finalmente, quien escribe este análisis histórico participó en EL PROGRAMA OCEANOPOLÍTICO INTEGRADO, una de las actividades desarrolladas entre 1990-1993 bastante extensa y representando al Museo Marítimo Nacional junto con su Conservador don Walter Ghromann Borchers, el Asesor Histórico Jorge Garín Jiménez y el Profesor Guía Marco Antonio Fernández A., que también demostró ser excelente investigador en el Archivo y Biblioteca Nacional dirigida por el Conservador del Archivo y, asimismo, Presidente de la Academia Chilena de la Historia don Javier González Echeñique, muy recordado profesor mío en el Pedagógico de la Universidad Católica de Chile; quien nos abrió salas de investigación

más otras dependencias especializadas como salas de grabación y gabinetes fotográficos, etc., día tras día.

Al primer documento que informa nuestra planificación con visión profesional para iniciar el trabajo que nos encargó el Contraalmirante don Germán Goddard Dufeu, Director de Educación de la Armada; entregado al propio Almirante don Jorge Martínez Busch, quien nos visitaba personalmente en nuestra destinación en el salón de investigadores donde revisábamos volúmenes de fondos especializados donde están todos los antecedentes irrefutables de la real Historia de nuestra nación, en documentación señera que primero pusimos en fotocopias y, pronto, en microfilmes... Son tantos recuerdos en un gratisimo trabajo intelectual y creativo; que, cuando conversamos actualmente con mi gran amigo Fernández en el Museo; nos llega la emoción y el orgullo de haber colaborado directamente con valiosos Mandos de la Armada que nos llamaron a cooperar con el fortalecer cultural, geográfico y diplomático de nuestra patria: Por de pronto, iniciamos bien nuestra acción planificando un sesudo plan que satisfizo al Director de Educación de la Armada, un muy estudioso Oficial Superior que luego informó al Comandante en Jefe de la Armada con el siguiente texto: Adjunto elevo a consideración de Ud. el primer informe de supervisión técnica del Proyecto de Investigación Histórico Cultural sobre “Las decisiones marítimas en el desarrollo de Chile como nación” y que se prevé completar a fines del próximo año de acuerdo a la metodología escogida”.



NUESTRO SALUDO
A TODOS QUIENES TRABAJAN
PARA QUE CHILE TENGA UNA
EFICIENTE CADENA LOGISTICA
POR VIA MARITIMA



CAMPORT
CAMARA MARITIMA Y PORTUARIA DE CHILE A.G

2017

Poemas Marineros

Luis Ossa Gajardo

Una nueva aurora

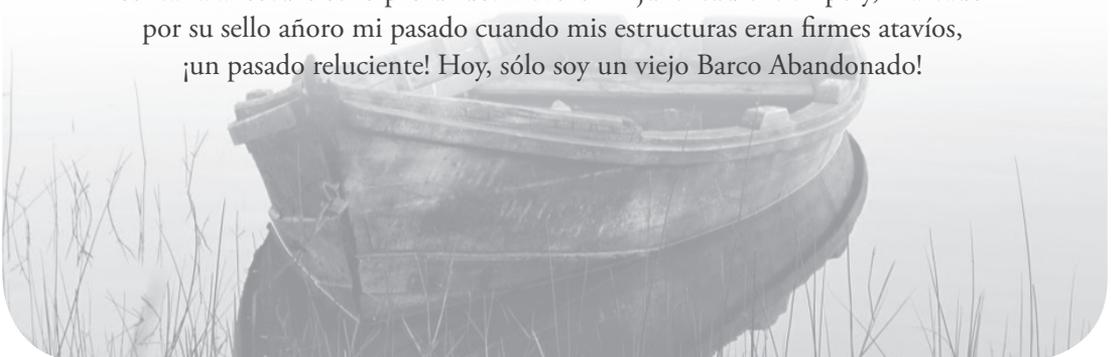
Una clara campanada
anuncia lo que he sido, Capitán de la palabra azul en su navío.
Savia nueva y lejana mi corazón sostiene; la savia del ayer es el fruto
de hoy, la sangre del mañana...

 Mi lira pulsé como un loco en un mundo de envidias
 mil, de sombras y desvaríos. Estrellas rojas fueron el
 timón de mis desvelos, el yugo de mi destino en las sombras
 del desaliento, en la túnica del olvido. En las noches de las
 almas turbias, -espíritus vacíos - esperé al ruiseñor de la mañana.

Bajo la llama fecunda de mis sentidos, en las fronteras del sueño labro la cálida
miel de mis anhelos. Para mis hondos campanarios, el sueño que en mi surco brota,
una aurora nueva espero,...un sol glorioso para mi corazón sombrío.

Barco abandonado

Recogerá el mar con sus frutos profundos todo el peso de mi nostalgia,
y este salado latido. Soy como un viejo lobo que muere desdibujado, con
el pulso antes azul, hoy amarillo. Mis rumbos, sin gloria, en estos días, son de sombras
y fríos. Sin embargo, mis últimas fuerzas, bañadas con pleamar las escribo.
Recogerá el mar más allá de su horizontal sentido la palabra de mi desvelo puro,
y el ancho mar azul llevará mis cenizas, como una sombra
solitaria al oscuro seno profundo. Devoró mi juventud el tiempo y, marcado
por su sello añoro mi pasado cuando mis estructuras eran firmes atavíos,
¡un pasado reluciente! Hoy, sólo soy un viejo Barco Abandonado!



Ancla

Luis Ossa Gajardo

*De "Barco Abandonado" 1977.

“Lejos de mi viejo
barco abandonado
yazgo de adorno
en este florido jardín.
En ansiado puerto
desde su fondo
fui soberano,
porque ese fue mi destino
desde mi infancia;
besar la tierra de sombras submarinas.

De ilusión sin palabras,
aquellos fondos comprendieron
mi anhelo
y el duro murmullo
de mis curvadas manos.

Místico, con la cruz
negra de mis fierros,
en capullos de peces,
desde el fondo
del gran foso,
de humedad mis plegarias
también elevé al cielo.

Y aquí estoy,
dolorido
en esta perfumada tumba
de azules jacintos y frescos lirios,
inclinando mi costado
sobre un cálido sueño.

Lejos de mi viejo barco,
en el hálito fresco de estas flores.
Te envío, a ti Mar
de mis anhelos,
envuelto en verdes frondas
mi final delirio.

*“Barco Abandonado” Publicado por Ediciones Rondas – Colección Divulgadora de
La Poesía Hispanoamericana - en Barcelona, España.*



La XXXª Asamblea General Ordinaria de FIDALMAR Cartagena de Indias - Colombia, 2016

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



97

Entre el 12 al 16 de septiembre de 2015, tuvo lugar la XXXª Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR en Cartagena de Indias, Colombia.

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

La delegación de Chile estuvo integrada por el Presidente de Liga Marítima, Almirante don Miguel Á. Vergara V., el director don Christian De Bonnafo G., los socios don Enrique Trucco D. y don Gustavo Miranda E. y el suscrito, todos acompañados de sus respectivas cónyuges.

Esta asamblea fue presidida por el Presidente Pro Tempore de FIDALMAR, delegado de Brasil, don Marcos Rosauero de Almeida.



La liga Marítima de Colombia elaboró un nutrido programa de actividades que se inició el lunes 12 de octubre, a contar de las 17:00 horas, con la entrega de credenciales, bienvenida protocolar y coctel de bienvenida.

El martes 13 de octubre por la mañana las delegaciones se trasladaron a la Escuela Naval de cadetes “Almirante Padilla”, donde visitaron las instalaciones y recibieron los saludos de su Director, quien además hizo una completa exposición sobre su organización y la contribución en la formación del talento humano, militar y académico de los futuros oficiales de la armada colombiana.



Al final de la mañana y parte importante de la tarde, se dió inicio al ciclo de conferencias en el auditorio del señalado establecimiento educacional naval, comenzando con la exposición del Presidente de la Liga Naval Argentina, Prefecto General don Pedro A. Cuesta y el tema “La ampliación de la plataforma continental Argentina”, seguidamente lo hizo el delegado de Brasil, Sr. Marcos Rosau de Almeida, con la biografía “Alberto Gonçalves Rosau de Almeida”. A continuación expuso el Presidente de la Liga Marítima de Chile, Almirante don Miguel A. Vergara Villalobos y el tema “El cambio climático y sus efectos en las costas de Chile”. Curaçao a través de su Presidenta, la Sra. Lourdes Ezechiëls M., expuso “Velas Latinoamericana Curaçao 2018”, para dar paso a la delegación de España, donde el Vicepresidente de la Real Liga Naval Española (RLNE), Capitán de Navío ° Sr. Marcelino González Fernández, expuso “Blas de Lezo, la historia del medio hombre”, don Manuel Maestro López, Presidente de la Asociación Letras del Mar, el tema “Ruisenior de los mares – El mar en la obra de Rubén Darío” y don Jose de Lara Rey, Vicepresidente 1º del Clúster Marítimo Español, el tema “Clúster Azul, Ecosistema innovador para el impulso por la competitividad de las industrias marítimas”. Posteriormente, el Capitán de Navío, don Jorge Guerrero Lang, Presidente de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú, expuso el tema “El Rol de la marina de guerra del Perú y su apoyo a la mitigación de efectos por ocurrencias de desastres naturales y acciones de ayuda humanitaria” y por último, Colombia, a

través del Arquitecto don Jorge Sandoval, Miembro de la Academia de Historia de Cartagena, quien expuso sobre “Fortificaciones de Cartagena”. Al término de las exposiciones, el Presidente de Liga Marítima de Chile, Almirante don Miguel A. Vergara Villalobos, hizo entrega de un presente recordatorio a cada Jefe de Delegación participante.



El 14 de septiembre las delegaciones visitaron las instalaciones de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR), creada en el año 2000, en asociación con Universidades del sector público y privado, con miras al desarrollo de los intereses marítimos de la nación, como fuente para la generación de riqueza, bienestar y desarrollo.

El jueves 15 las delegaciones efectuaron una visita guiada a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.



La XXXª Asamblea General Ordinaria de FIDALMAR fue clausurada con una cena en el Club Naval de Cartagena de Indias, oportunidad en que se entregaron reconocimientos y distinciones a las delegaciones presentes. El Presidente Pro Tempore de FIDALMAR, Presidente de la Liga Marítima de Brasil, don Marcos Rosauro de Almeida, destacó la excelente organización de esta Asamblea por parte del país anfitrión, Colombia. En esta oportunidad fue galardonado el socio don Enrique Trucco Delépine por su sobresaliente labor por largos 18 años como Director Ejecutivo de la Liga Marítima de Chile.





El plenario de delegados de FIDALMAR, reunidos el día viernes 16 de septiembre de 2016, en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia, acordó realizar la XXXIª Asamblea General Ordinaria de FIDALMAR en el país de República Dominicana, ciudad de Santo Domingo, en el mes de octubre de 2017, ocasión en que la delegación de Brasil entregará a la delegación de Chile la Presidencia Pro Tempore de FIDALMAR por los próximos dos años.



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

LAS CLAVES DE LIGAMAR

Recobrar su protagonismo y reencantar a los jóvenes con el mar

Tras 18 años como Director Ejecutivo de la Corporación, el Comandante Enrique Trucco Delépine proyecta su visión del futuro institucional y recuerda el intenso quehacer que ejecutó con gran entusiasmo y determinación durante dicho período.



“Fue fácil tener cariño a la Liga –señala- y volcarse con gran entusiasmo a las variadas tareas y misiones que desarrolla”.

Una gris tarde de invierno, el joven Enrique Trucco se dirigía al sector de Playa Ancha con su impecable uniforme azul de Oficial de Marina, y observó con agudeza el edificio en avenida Errázuriz, frente al cual innumerables veces había pasado. En el pétreo frontis sobresalía la leyenda “Liga Marítima de Chile”.

Surgieron interrogantes en su mente sobre el propósito de esa, para él, casi desconocida institución. Hoy, después de desempeñarse por 18 años como Director Ejecutivo de Ligamar, tiene muchas respuestas sobre el quehacer de la Corporación en pro de su objetivo de lograr que los chilenos valoren el patrimonio que representa el generoso mar que tenemos “al frente”.

No fue hasta cuando se hizo socio de la corporación, ya retirado de la Armada en 1997, que comprendió su quehacer. Se sorprendió, al igual que muchos, por su rica historia y el papel fundamental que jugó en el desarrollo de las instituciones marítimas nacionales durante el siglo XX.



De esos años, el Comandante Trucco recuerda con emoción que, en el primer piso, del edificio institucional estaban las oficinas de la Compañía Italiana de Navegación ITALMAR y, en una de sus vitrinas se podía admirar la imponente maqueta de uno de los buques de pasajeros que recalaban en Valparaíso, el Verdi, el Rossini o quizás el Donizetti. Esto lo hizo creer equivocadamente que la Liga era sólo una agencia de naves más.

Al año siguiente, en 1998, se le ofreció ocupar el cargo de Director Ejecutivo de Ligamar. “Fue fácil tener cariño a la institución –señala- y volcarse con gran entusiasmo a las variadas tareas y misiones que desarrolla. Sin embargo, precisa, es un objetivo gigantesco crear conciencia sobre nuestro mar entre los chilenos, considerando que somos un país “orillero”, como decía un destacado profesor; enfrentamos un mar hostil, con pocas aguas abrigadas, con temperatura baja, y no somos marítimos”.

El Comandante Trucco no perdió demasiado tiempo en ese tipo de disquisiciones y se enfocó de lleno en ejecutar tareas de gran relieve, como participar en la organización de las Asambleas de FIDALMAR, labor que le deparó grandes satisfacciones como establecer contacto con la Liga Naval de Nueva Zelanda, cuyo presidente resultó ser tan entusiasta que, a través del contacto con Ligamar, solicitó su incorporación a Fidalmar. Otro tanto sucedió con la presidenta de la Navy League, de Estados Unidos, que tiene 74 mil socios, la cual fue invitada para concurrir a una asamblea en Chile por un par de días, y permaneció una semana entusiasmada por el nivel de organización y el cúmulo de actividades que se realizaron.



También evoca como un recuerdo anecdótico de su quehacer en la institución las jornadas que pasó en la Biblioteca Nacional para digitalizar los primeros números de la Revista Mar, y así completar la colección que existe en los archivos de la Liga. “Me di la tarea de escanear casi página por página la publicación hasta completar todos los números”.

Sobre el futuro, afirma categórico: “creo que la visión e impronta del nuevo equipo que encabeza el Almirante Miguel Ángel Vergara y el Comandante Renato Casas-Cordero podrá recobrar para la Liga el protagonismo anterior que se fue diluyendo por el surgimiento de muchas instituciones que hoy abordan aspectos específicos del vasto medio marítimo, algunas de las cuales incluso nacieron a nuestro amparo”.



El Comandante Trucco es tajante al afirmar que el futuro de la Liga Marítima de Chile está íntimamente vinculado al desarrollo de un esfuerzo comunicacional planificado que proyecte la institución y la posiciona como un líder en asuntos marítimos y, en particular, que desde esa perspectiva logre encantar a los jóvenes. “Es una tarea de largo aliento, no obstante, es la ruta para prolongar una historia rica en realizaciones. “Ahí están las claves para lograrlo”, afirma, con el mismo entusiasmo y convicción que lo motivaron durante sus 18 años como Director Ejecutivo de Ligamar.





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

DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ANUALES DE LIGA MARÍTIMA

Durante el año 2016, Liga Marítima de Chile realizó las siguientes actividades:

Entrega de distinción a voluntario del bote salvavidas de Valparaíso.

En el marco de la celebración del nonagésimo primero aniversario de la fundación del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso, el viernes 15 de Abril, Liga Marítima de Chile distinguió al voluntario Sr. Luis Robles Vásquez por su destacado espíritu marinerero, con un diploma grabado en metal de la corporación. La distinción le fue entregada por el Director Ejecutivo de la corporación, Capitán de Navío Sr. Enrique Trucco Delépine.



Coloquios Marítimos.

El martes 12 de Abril se realizó, en la sede de la corporación, el coloquio marítimo “Cuatrocientos años del descubrimiento del Cabo de Hornos” a cargo del doctor en historia, Capitán de Navío, Sr. Carlos Tromben Corbalán y, el miércoles 18 de Mayo, la Subdirectora de Acuicultura del SERNAPESCA, Sra. Alicia Gallardo Lagno expuso el tema “Experiencias en el manejo de la contingencia ambiental en la acuicultura”.





Asamblea ordinaria de socios.

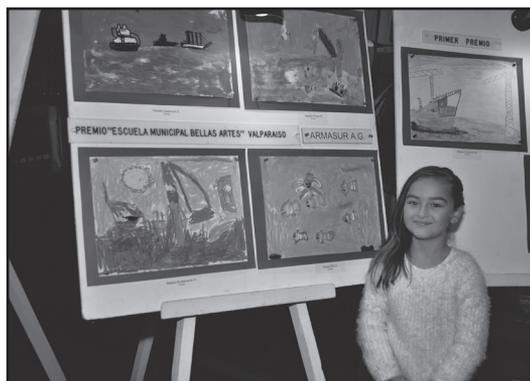
El jueves 28 de Abril se realizó, en el Salón de Honor de la corporación, la Asamblea Ordinaria de Socios, la que fue dirigida por su Presidente, Almirante Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos. Se leyó la Memoria Anual y el Balance correspondiente al año 2015, siendo aprobados por la unanimidad de los socios presentes. De acuerdo con la modificación introducida en el artículo N° 27 de los Estatutos, según se aprobó en la Asamblea Extraordinaria de Socios celebrada el jueves 7 de Abril de 2016, correspondió elegir doce Directores para el período 2016 – 2020, para lo cual se facultó al Presidente para proponerlos por única vez.

En consecuencia, resultaron elegidos los siguientes socios para el periodo 2016 – 2020: Sr. Patricio Brand Capdeville, Sr. Christian De Bonnafos Gándara, Sr. Juan Carlos Galdámez Naranjo (Secretario), Sr. Marcos Gallardo Pastore, Sr. Rodolfo García Sánchez, Sr. Pablo Gimeno Baras, Sr. Luis Hernán Holley De La Maza, Sr. Santiago Lorca González, Sr. Patricio Reynolds Aguirre (Vicepresidente), Sr. Ricardo Tejada Curti, Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos (Presidente) y Sr. Carlos Vidal Stuardo (Tesorero). Como se dijo, el año 2018 se deberá renovar a tres Directores.



Trigésimo séptimo concurso de pintura infantil “el mar”.

El domingo 8 de Mayo se efectuó el 37º Concurso de Pintura Infantil “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 la joven Javiera Navarro Pérez, de 14 años de edad, alumna del Liceo Juana Ross de Edwards de Valparaíso. En la realización de esta actividad, debe destacarse la permanente colaboración de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, empresa naviera que desde el inicio de estos concursos, financia parte importante de los premios otorgados.



Segundo concurso fotográfico “el mar visto desde un celular”.

Se presentaron 45 fotografías y el primer lugar lo obtuvo la joven Colomba Bacigalupo Vásquez, de 17 años de edad, alumna del Colegio Escuela Italiana “Arturo Dell ‘Oro” de Viña del Mar.

Homenaje a las Glorias Navales.

El martes 10 de Mayo, Liga Marítima rindió homenaje a las Glorias Navales con ocasión de celebrarse el centésimo trigésimo séptimo aniversario del Combate Naval de Iquique.



Coloquios Marítimos.

El 22 de junio, el socio Capitán de Navío ® Sr. Adolfo CRUZ Labarthe. El tema expuesto fue “Ruta marítima mediante la apertura del istmo de Ofqui”. Se contabilizaron 43 asistentes.



El 21 de julio, nuestro Director y Gerente General de la Asociación Nacional de Armadores, Sr. Ricardo TEJADA Curti. El tema expuesto fue “Ampliación del Canal de Panamá”. Se contabilizaron 55 asistentes.



El 20 de octubre, el Coordinador General del Programa de Desarrollo y Logística del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile, Sr. Alexis MICHEA Acevedo. El tema expuesto fue “Puertos y Logística: Avances y Desafíos”. Se contabilizaron 67 asistentes.



El 1 de diciembre, el Gerente General de la Empresa Portuaria Valparaíso, Sr. Gonzalo DAVAGNINO Vergara. El tema expuesto fue “Desarrollo del Puerto de Valparaíso en el mediano y largo plazo”. Se contabilizaron 45 asistentes.





Charlas a profesores.

El 28 de julio, se efectuó una jornada de charlas sobre intereses marítimos dirigida a profesores de Enseñanza Básica y Media dependientes de la Corporación Municipal de Valparaíso, culminando con una visita a las dependencias del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) y al Buque Científico AGS-61 “Cabo de Hornos”. Se agradece la colaboración de panelistas que voluntariamente expusieron temas vinculados al mar, como asimismo a la Directora del Área de Educación de la Corporación de Educación Municipal de Valparaíso, Sra. Cecilia Pinochet Silva. A este evento asistieron 54 profesores.



Curso de acercamiento al mar.

El 10 de agosto, se dio inicio al Curso de Acercamiento al Mar año 2016, en su cuadragésima quinta versión con una asistencia de 117 alumnos de colegios de la región, graduándose 53 de ellos. El socio Sr. Enrique MALDONADO Roi, reasumió como Coordinador del Curso de Acercamiento al Mar. Está considerado para el año 2017 implementarlo con algunas modificaciones para hacerlo más atractivo y concitar mayor interés por parte de los alumnos, aumentando las actividades en terreno como son las visitas profesionales y práctica de deportes náuticos, entre otras, la navegación en botes neumáticos y prácticas de salvamento, con apoyo entre otros, del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso. El Coordinador del curso tiene al Sr. Ricardo ALLENDES Ardiles, como Asistente e Instructor de Maniobras y Artes Náuticas.





Seminario “100 Años de la Hazaña del Piloto Pardo”.

Este Seminario se realizó el jueves 25 de agosto, entre las 17:45 y 21:30 hrs., en el Salón Auditorio de la Armada de Chile, edificio “Luis URIBE Orrego”. Esta actividad finalizó con un coctel. El tema se centró en la conmemoración de los cien años de la hazaña del Piloto Pardo. En esta oportunidad se contó con los expositores socios Sres. Juan Carlos TOLEDO De la Maza, Carlos TROMBEN Corbalán y el Ex Embajador Sr. Ricardo Luis Fernando PARDO Huerta. Actuó como Moderador el académico Sr. Fernando WILSON Lazo. Este Seminario se hizo en conjunto con la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante. Se contabilizaron 157 asistentes.

Asamblea de FIDALMAR.

La XXXª Asamblea General de FIDALMAR se hizo en la ciudad de Cartagena de Indias, país Colombia, entre el 12 y el 16 de septiembre de 2016. Asistieron por derecho propio el Presidente y el Director Ejecutivo. Acompañaron los socios Sres. De Bonnafos, Miranda y Trucco. Se acordó que la próxima Asamblea de FIDALMAR será en la ciudad de Santo Domingo, país República Dominicana, a mediados de octubre, ocasión en que la delegación de Chile recibirá el cargo de Presidente Pro Tempore de FIDALMAR por el período 2017 – 2018. Participaron 8 países.



Regata “Liga Marítima de Chile”.

Actividad calendarizada para el mes de octubre de 2016 por el Yacht Club de Chile de Recreo, debiendo ser reprogramada para noviembre del mismo año por razones de programación del Campeonato Nacional Oceánico y finalmente abortada su ejecución por cambios de fechas en las Regatas Off Valparaíso y Armada de Chile Exponaval.

Clásico “Liga Marítima de Chile.

Actividad desarrollada el 26 de octubre en el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar. Asistieron junto a sus respectivas esposas el Presidente, Past President, Directores De Bonnafos y Gimeno, Director Ejecutivo y el socio Sr. Trucco. Acompañaron los Directores Sres. Brand, Holley y Reynolds. Participaron además de la actividad el Periodista de la corporación y el Secretario Ejecutivo con su señora. Participaron 19 personas.



Lanzamiento del Libro “La Liga Marítima de Chile. Cien Años Creando Conciencia Marítima Nacional”.

Lanzamiento desarrollado el 24 de noviembre de 2016 en el Salón Auditorio de la Armada de Chile. La presentación estuvo a cargo del Escritor y Profesor Universitario Sr. Roberto AMPUERO Espinoza y del Magister en Ciencia política y Profesor investigador Sr. Fernando WILSON Lazo. Se contó con la presencia del Sr. CJA, Alto mando Naval, socios, invitados especiales y otros. Se contabilizaron 78 asistentes.



Publicación Revista Mar.

Se invita a nuestros Directores y socios a colaborar con artículos sobre temas marítimos de interés para la edición del próximo año.

Sesión de directorio de cierre de actividades del año.

El día viernes 2 de Diciembre, se efectuó la Sesión de Directorio de clausura de las actividades realizadas durante el presente año en dependencias de esta Corporación. Quedó programada para el viernes 17 de marzo de 2017 la próxima Sesión de Directorio.



Cena Aniversario.

Este año, la cena de aniversario organizada para celebrar los 102 años de la corporación, se llevó a cabo el día viernes 18 de Noviembre entre las 20:30 y 00:30 horas en los salones Esmeralda y Covadonga, 6º piso, del Club Naval de Valparaíso. La asistencia fue por adhesión con un valor único de \$ 15.000 por matrimonio, solo o acompañado. La concurrencia de socios e invitados especiales se contabilizó en 99 asistentes.



En la oportunidad se entregaron las siguientes distinciones especiales:

a) Distinción “Medalla Liga Marítima de Chile”.

La Liga Marítima de Chile, a contar del presente año, instauró el reconocimiento “Medalla Liga Marítima de Chile”, objeto distinguir al socio, que en el desarrollo de sus actividades profesionales, se destacara por su constante participación en las actividades propias de la corporación y en su permanente contribución a crear conciencia sobre la importancia del mar en nuestro desarrollo y bienestar. En esta oportunidad fueron homenajeados, los siguientes socios:

- Don Santiago LORCA González
- Don Enrique MALDONADO Roi
- Don Patricio REYNLODS Aguirre



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

Con ocasión de la Trigésima Asamblea General Ordinaria celebrada en la ciudad de Cartagena de Indias – país Colombia, en septiembre de 2016, FIDALMAR, en mérito de la permanente colaboración a favor del fortalecimiento de los intereses marítimos nacionales e internacionales, dispuso otorgar la medalla en la categoría “Con Ancla de Plata” al Capitán de Navío LT don Rodrigo VATTUONE Garcés.



c) Distinción “Destacado Empresario Marítimo - 2016”.

El miércoles 7 de septiembre de 2016, se reunió el jurado, conformado por el Gerente de Operaciones de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, don Carlos Rivera Heavey, el Gerente General de la Asociación Nacional de Armadores, don Ricardo Tejada Curti y el representante de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Capitán de Navío, Sr. Gonzalo Codina Díaz. Se propuso otorgar la distinción “Destacado Empresario Marítimo – Año 2016” a los socios fundadores del Consorcio Marítimo Portuario, Pesquero y de Salvataje Marítimo “OXXEAN”, los hermanos don Jorge e Ivar PACHECO Alvarado, lo que fue aprobado por el Presidente de la Liga Marítima. El premio consiste en una Medalla de Plata Oxidada Plata – Liga Marítima de Chile con Ancla de Plata, más un Diploma, para cada uno de los hermanos.



Otras vistas de nuestra cena de Aniversario











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°203, correspondiente al año 2017. 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 2 de diciembre de 2016, se estableció el valor de la Cuota de Incorporación en \$30.000 y la Cuota Social correspondiente al año 2017, 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 2017, inclusive.

Revista Mar

Órgano de difusión oficial de la Liga Marítima de Chile

Director

Capitán de Navío IM (R)
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.*