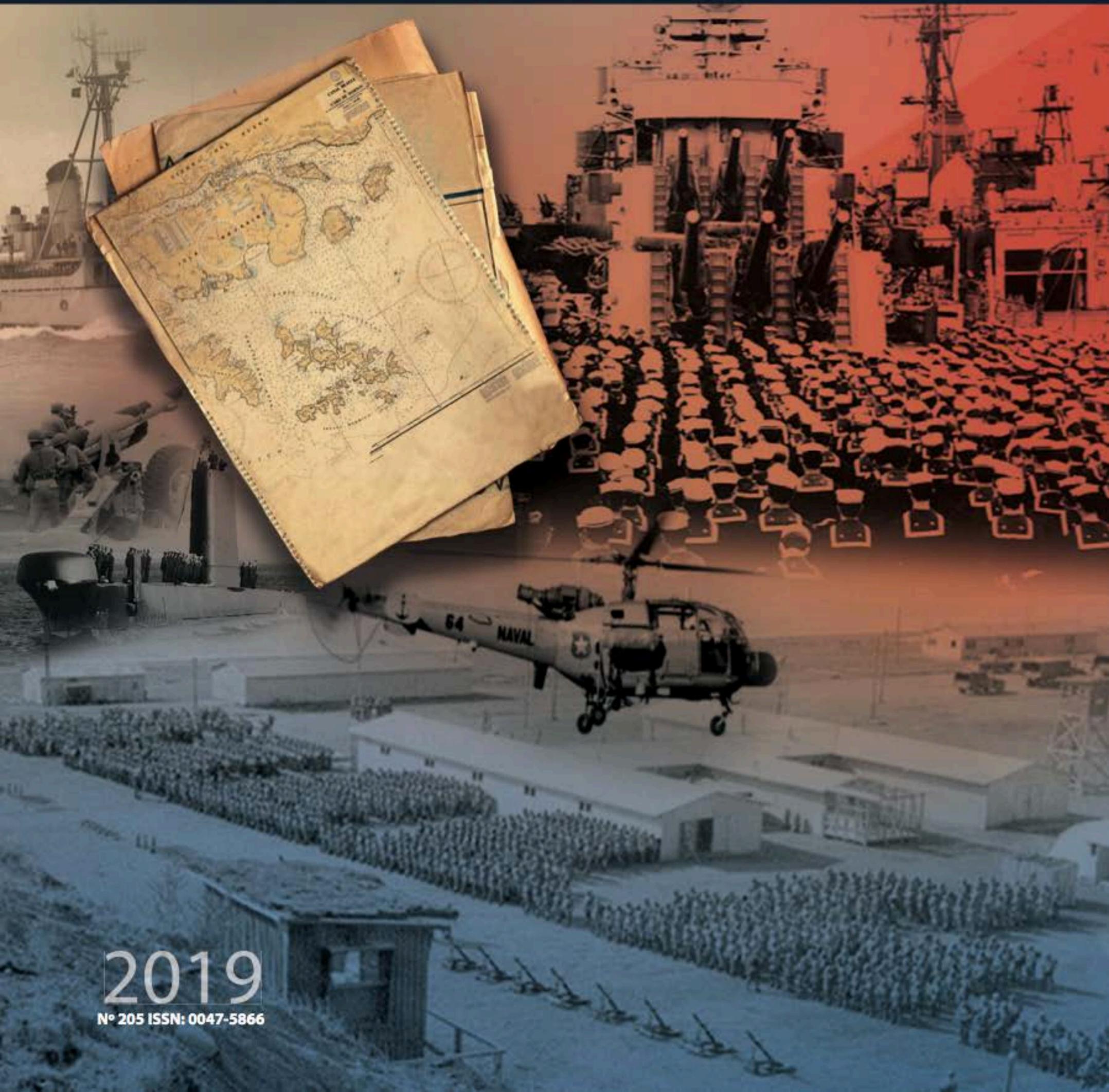




*Fundada el 14 de octubre de 1944
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

Revista MAR

Órgano de difusión Oficial de la Liga Marítima de Chile



2019

Nº 205 ISSN: 0047-5866



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

MAR *Revista*

Órgano oficial de difusión de la Liga Marítima de Chile

N° 205 ISSN: 0047-5866

Órgano oficial de difusión de la Liga Marítima de Chile
N°205 – año 2019 – teléfonos 32 2255179 – 32 2235280
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

Directorio

2019 - 2023

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
Sra. Denia GÓMEZ González
Sr. Luis Hernán HOLLEY de la Maza
Sr. Gustavo JORDÁN Astaburuaga
Sr. Richard KOUYOUMDJIAN Inglis
Sr. Santiago LORCA González

Director Ejecutivo

Sr. Renato CASAS-CORDERO Oddó

ÍNDICE

Sumario	5
La guerra antes de la guerra	9
1978: La guerra que no fue. Un análisis 40 años después	19
Conflicto con Argentina 1978: Proceso Político y Diplomático	29
Desafíos del Cuerpo de Infantería de Marina ante la crisis del Beagle de 1978	41
Día de la Familia Naval en el monumento a la “Mujer del Hombre de Mar” de Valparaíso	45
Algunos comentarios sobre el calentamiento oceánico	49
El Conde Félix Von Lückner y el Velero Seeadler	55
Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)	59
El naufragio de la Medusa	67
Chile y el bombardeo de Tokio del 18 de abril de 1942	73
Algo sobre la historia de los faluchos maulinos	79
Crónicas de viaje: El sol no nace en Japón	85
Concurso Literario(primeros lugares)	93
Desarrollo Actividades Anuales Liga Marítima de Chile	106
XXXIII Asamblea General Ordinaria Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales - FIDALMAR	114
Informaciones a los Socios	119



ASMAR

ASTILLEROS Y MAESTRANZAS DE LA ARMADA

SERVICIO INTEGRAL

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

MANTENIMIENTO - REPARACIÓN - MODERNIZACIÓN
CONSTRUCCIÓN NAVAL - BOTES PUMAR®



VALPARAÍSO • TALCAHUANO • MAGALLANES

WWW.ASMAR.CL

SUMARIO



La edición N° 205 de nuestra Revista Mar abarca tres grandes ejes temáticos: el conflicto chileno-argentino de 1978, la protección y promoción del ambiente marítimo y –por último- hechos relevantes de la historia naval.

En efecto, la Liga Marítima de Chile no quiso que los 40 años del conflicto con Argentina (1978-2018) pasara inadvertido y organizó un Coloquio ad hoc, cuyo propósito fue analizar la cuestión limítrofe: “1978: La guerra que no fue. Un análisis 40 años después”, como una forma de recordar lo importante que son las decisiones y las políticas que el Estado promueva, desarrolle y mantenga en materia de defensa.

La ponencia La guerra antes de la guerra, vertida en esta edición, y cuya autoría es del Capitán de Navío(R) Sergio Ostornol, expone el rol que el Astillero y Maestranza de la Armada (ASMAR), de Talcahuano, jugó en el Conflicto del Beagle y que comienza con una visita del Almirante Merino, en la primavera de 1976, a la planta industrial del Astillero. El artículo expone la forma en que nuestra Armada tuvo que alistarse para un conflicto que se hacía inminente. Lo extraordinario es constatar que –pese a lo adverso de las condiciones que nuestra Defensa tenía, consecuencia de la Enmienda Kennedy- la Armada fue capaz de reacondicionar naves que estaban dadas de baja. En este proceso, quedó en evidencia la brillantez y compromiso de personas como el Capitán de Corbeta don Roberto De Bonnafo a quien se le ocurrió contactar a personal que había estado embarcado en esas unidades por más de 25 años y que como parte de su formación profesional habían tenido que dibujar los sistemas de ingeniería y armamento hasta el último detalle. Se esperaba que algunos de ellos mantuvieran aún alguna copia de esos documentos. Esto permitiría rearmar las naves que estaban de baja. Además del valiosísimo aporte de la gente de mar, la industria nacional también adhirió a esta magna obra, desarrollando toda una cultura en la manufactura de piezas con especificaciones militares. Mérito similar reconoce el expositor a la Escuela de Artesanos Navales, que brindó capacitación a personal de la Armada y del astillero. Refiere luego, los casos de los cruceros Latorre, O’Higgins y de las plataformas de vuelo, desafíos todos sorteados con éxito, hasta llegar al término de tan extensas e intensas reparaciones, en septiembre de 1978. Al finalizar, destaca el esfuerzo humano y compromiso personal de tantos marinos y civiles que pusieron todo de sí y que estuvieron en una verdadera guerra contra el tiempo: la guerra antes de la guerra.

El Vicealmirante don Ronald Mc Intyre – 1978: La guerra que no fue. Un análisis 40 años después- analiza las causas y desarrollo del conflicto. La tesis central es que los conflictos por la zona austral se remontaban al siglo XIX y que 1978 solo representó el punto más álgido de sucesivas desavenencias, favorecido por la serie de circunstancias políticas que Chile atravesaba y que lo

hacían más vulnerable en materia de defensa. Aborda el desarrollo del conflicto y describe los hechos, en secuencia cronológica. Concluye con varias consideraciones, entre las más relevantes, que Chile fue poco previsor en cuanto a la amenaza latente, que existía una clara disparidad de fuerzas que nos dejaba en desventaja, que la férrea voluntad al apego del Derecho Internacional nos favoreció y -la más relevante- que el Estado tiene la responsabilidad de contar con un poder militar disuasivo per se y con la decidida voluntad de utilizarlo, si fuera necesario.

En Conflicto con Argentina. 1978: Proceso político y diplomático, desarrollado por el abogado y periodista, don Cristián Zegers A., aborda el conflicto desde la perspectiva de las relaciones diplomáticas. Coincide con el Vicealmirante Mc Intyre en que el conflicto del '78 fue consecuencia de una serie de pretensiones, al decir del expositor, no atendidas oportunamente por parte de nuestro país. Una retahíla de encuentros y desencuentros abrieron la posibilidad de una mediación que -finalmente- fue entregada a ambos países el 12 de diciembre de 1980. Juan Pablo II exhortaba a los gobiernos a apostar por la paz. En definitiva, el balance final que hace Zegers es que una guerra con Argentina habría provocado un daño irreparable que se habría extendido por décadas, que habría alcanzado a otros países del continente y que, además, el desnivel de equipamiento militar con Argentina “fue una incitación al conflicto”, pues “la capacidad militar disuasoria y la economía robusta, son las únicas bases estables de paz”. Más allá de lo que significó en la política exterior, este conflicto permitió alcanzar un profundo nivel de entendimiento y unidad nacional, cuyo mérito fundamental recayó en el canciller Hernán Cubillos, quien tuvo la visión y capacidad de dar confianza a todos los sectores políticos de nuestro país. El proceso de mediación fue una lección en materia de relaciones exteriores, pero -lo más relevante- es que se logró mantener las paz y concordia entre dos países vecinos.

Cierra este primer eje, un somero pero interesante análisis del rol que la Infantería de Marina jugó en este conflicto. Así, en Desafíos del Cuerpo de Infantería Marina ante la crisis del Beagle de 1978 queda en evidencia cómo su participación fue clave en la protección y defensa del territorio nacional, toda vez que se abocó a desarrollar y fortalecer los medios defensivos existentes para mejorar la seguridad y aumentar la potencia de fuego del armamento instalado en las islas. Movilizó a sus tropas y marcó -a lo largo de esta crisis- la impronta que los ha caracterizado a lo largo de toda su historia: fortis atque fidelis.

El segundo eje de esta publicación comprende los artículos de H. Sievers y G. Aimone. El primero -Algunos comentarios sobre el calentamiento oceánico- sostiene que el calentamiento global es un hecho y que, dado que la atmósfera y el océano se influyen recíprocamente, lo mismo estaría sucediendo con este. Analiza, en términos generales, los fenómenos naturales que ejercen influjo sobre los océanos y las causas antropogénicas que inciden en el aumento de la temperatura global. También aborda la formación de grandes masas de agua y su comportamiento. Releva la importancia del océano Austral por su capacidad de absorber gran parte del exceso de calor, como consecuencia de su excepcional patrón de circulación y de su capacidad de formar aguas marinas más densas. En definitiva, sostiene el autor, un mejor conocimiento del océano es imprescindible para comprender y dar respuesta a muchas interrogantes relativas a los fenómenos climáticos.

Por su parte, el artículo de G. Aimone - Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)- analiza el origen, finalidad y quehacer de esta. Plantea los desafíos más importantes en vistas a la protección de los Andes Azules, entre otros: promover la conservación de los recursos vivos en la zona marítima de los estados parte, fomentar la conciencia marítima en la región e impulsar



el desarrollo del Derecho del Mar, entre otros. Si bien cada país componente de la CPPS tiene sus propios marcos regulatorios para sus espacios marítimos, todos ellos convergen en propósitos comunes: resguardo del medio ambiente marino, de sus recursos y productividad y la promoción de la ciencia, cultura y educación en torno al mar. Destaca el aporte de Chile a través de la promulgación de su Política Oceánica Nacional (PON, 2018) y la creación de importantes parques marinos, todo lo cual ha contribuido a disminuir el impacto que ha provocado la depredación de los Andes Azules llevada a cabo por naves ajenas a la región. Aborda también las alternativas de trabajo de la CPPS con las armadas de los cuatro países parte, pues estas se relacionan activamente con la Comisión. Detalla las iniciativas y la acción vinculada a cada una de ellas. Por último, concluye reafirmando la importancia y aporte de la CPPS, pues ha jugado un rol preponderante en la promoción y defensa de los intereses de la región del Pacífico Sudeste.

El tercer eje engloba temáticas propiamente históricas. Primero, el interesante relato de Jorge Schaerer –Naufragio de La Medusa- en que narra las circunstancias en que este se desencadenó y los errores en que incurrió su comandante, desde su desembarco hasta su penoso final. Los detalles relativos al naufragio y la sucesión de torpes hechos que llevaron a la muerte de casi todos los naufragos. El comandante a cargo de la fragata, Duroy de Chaumareys, fue juzgado y condenado a la degradación militar y a tres años de prisión por su responsabilidad en este hecho.

Luego, G. Bravo Valdivieso en Chile y el Bombardeo de Tokyo del 18 de abril de 1942, relata ágilmente la forma en que dicho conflicto se relacionó con nuestro país. Introduce el artículo la alusión al ataque a Pearl Harbour y cómo este provocó el ingreso de Estados Unidos a la Segunda Guerra. En efecto, este ordenó un bombardeo que “destruyera el corazón mismo del imperio japonés”, lo que solo era posible de hacer desde el océano Pacífico. Para tal propósito debieron adaptar aviones y entrenar tripulaciones en tiempo muy breve. A partir de ello, el autor establece tres hitos que vincularon a Chile con ese hecho: el primero, a través del crucero USS Nashville que sirvió de escolta al USS Hornet y al USS Enterprise en medio del conflicto con Japón, y que fue adquirido por Chile en 1950 con fondos de la Ley de Cruceros, reactivado en Philadelphia y transferido a Chile el 4 de enero de 1951. El segundo, el nombramiento de Ted Lawson -comandante del vuelo N° 7 y autor del libro “30 segundos sobre Tokyo”- como oficial de la misión aérea norteamericana en Santiago, entre mayo de 1943 y abril de 1944. Por último, J. Doolittle (piloto jefe de la misión del bombardeo) quien vino a Chile como representante de la Curtiss Aeroplane Exporting Co., para promover el avión caza Halcón Curtiss P-1.

Jorge Sepúlveda O. en un interesante relato -Algo sobre la historia de los faluchos maulinosa cuenta del origen de estos y de las costumbres desarrolladas en torno a su construcción y uso, situándolos específicamente en Constitución. Los describe como naves simples y construidas con el roble de la zona (llamado hualo), factor en que radicaba su fortaleza. Cuenta -también- en qué consistía su botadura, todo un acontecimiento social que se demoraba alrededor de un día completo y con el que comenzaba el único gran viaje que harían en su vida, pues su destino era quedarse fondeados en el puerto de destino, sirviendo como depósito flotante. Solo podían navegar en dirección al norte, con viento de popa, aprovechando la corriente de Humboldt. Rememora la construcción de la réplica del Santiaguillo y su viaje hasta Valparaíso, lugar en que termina muriendo víctima del abandono y -al decir del autor- de la desidia, en 2012, cuando fue desguazado. Por último, el autor alude a la debilitada relación del hombre con el mar, que antes existía a través de la vida en las embarcaciones, y cómo ello lleva inexorablemente a la pérdida de valiosas tradiciones.



Se reproduce en esta edición un escrito de Manuel Maestro, presidente del Círculo Español de Letras del Mar, Crónicas de Viaje: el sol no nace en Japón, quien relata en primera persona su viaje a ese país, a bordo del Diamond Princess y cuya duración se prolongó durante dos semanas, a través del océano Pacífico, el Mar de la China Oriental y el Mar de Japón. Su objetivo -nos dice- fue corroborar cómo un país que otrora fuera eminentemente belicista transformó a la paz en su principal lema. Avanza relatando las diferentes recaladas y la belleza inefable de paisajes que se ofrecen para su contemplación. Entrelaza la descripción de parajes con hechos de la historia reciente que marcaron el alma del imperio, para terminar, comparando -casi en un ejercicio de paradoja- el gigante avión en que retorna a Madrid (un Airbus A380-800 capaz de alcanzar 1000 km/h) con los B25 del Raid Doolittle (de solo 17 mts. de longitud y de velocidad máxima de 370 km/h) que bombardearon Japón y cuyo despegue fue hecho desde la cubierta del portaaviones Hornet.



8

Cierra este tercer eje la publicación de los primeros lugares de los concursos literarios - Cuentos inspirados en el Mar de Chile y 200 años de la Marina Mercante chilena, actividad que Liga Marítima de Chile realizó con el propósito de contribuir a afianzar la conciencia marítima de nuestro país y en el contexto de las celebraciones del bicentenario que ocurrieron el año 2018, homenajeando a la marina mercante chilena, como una forma de rendir tributo a quienes han contribuido a vincular a Chile con el mundo, desde los albores de su independencia, y que hoy tripulan los buques que materializan el comercio internacional de Chile.

Fuera de estas tres grandes áreas temáticas -pero guardando una especial significado y alcance- se encuentra el discurso con que el Almirante Miguel Ángel Vergara, presidente de la Liga Marítima, conmemorara el día de la Familia Naval (5 de mayo, día en que contrajeron matrimonio Arturo Prat y doña Carmela Carvajal), en la plazoleta homónima a ella. En su discurso -Día de la Familia Naval en el Monumento a la Mujer del Hombre de Mar- aborda cuatro tópicos intrínsecamente vinculados: la familia, el matrimonio, el amor y la educación de los hijos. A través del análisis de cada uno de esos temas exhorta a todos quienes componen la Armada de Chile a reivindicar el valor de la familia, a promover su cuidado y protección pues de su integridad y fortaleza depende -de manera primordial- la integridad misma de la sociedad política. Si la familia enferma, la sociedad también.



Fundada el 14 de Octubre de 1914
100 años de Comercio Marítimo

LA GUERRA ANTES DE LA GUERRA

Sergio Ostornol Varela
Capitán de Navío
Socio Liga Marítima de Chile



INTRODUCCIÓN

Casi dos y medio años antes de la tensión generada entre Argentina y Chile por cuestiones de límites en 1978, la Armada y, en particular el Astillero y Maestranza de la Armada de Chile (ASMAR) Talcahuano, fueron protagonistas del alistamiento de las unidades de la Escuadra para enfrentar dicha crisis. Se conoce como Conflicto del Beagle al desacuerdo surgido entre la República Argentina y la República de Chile sobre la determinación de la traza de la boca oriental del Canal Beagle, que afectaba la soberanía de las islas ubicadas dentro y al Sur del canal, y al Este del meridiano del Cabo de Hornos y sus espacios marítimos colindantes.

La Corona Británica hizo público el Laudo Arbitral para resolver la disputa limítrofe argentino-chilena el 2 de mayo de 1977. Esta otorgó derechos de navegación en el canal a ambos países, quedando Chile con la mayor parte de las islas y los derechos oceánicos. El gobierno argentino declaró el fallo “*insalvablemente nulo*”, ordenando el movimiento de tropas a la zona en conflicto. Chile por su parte hizo lo propio para defender su soberanía. El desconocimiento del fallo arbitral, por cierto, era sabido por las altas autoridades con bastante anticipación a lo formalmente enunciado.

Los Estados Unidos de Norteamérica habían impuesto algunas medidas restrictivas contra Chile, en oposición al gobierno militar, dentro de las cuales estaba la prohibición de ventas militares al país, justo cuando más lo necesitaba. Esta iniciativa, aprobada por el Congreso de los Estados Unidos se conoce como Enmienda Kennedy auspiciada por el entonces senador Edward Kennedy. La Marina de Chile se vio seriamente afectada por esta disposición que, además, involucraba a la industria de defensa de terceros países proveedores de equipamiento militar. Desconozco el análisis efectuado por el gobierno de la época, pero el relato que sigue a continuación es mi propia experiencia y, desde mi posición, como jefe del departamento de Ingeniería Naval de la planta de ASMAR Talcahuano.

REUNIÓN CON EL ALMIRANTE MERINO

Sorpresivamente, una mañana de la primavera de 1976 fui citado a la oficina del administrador de la planta, capitán de navío Óscar Paredes, quien me instruyó de recibir y acompañar al Comandante en Jefe de la Armada, almirante José Toribio Merino, quien llegaría al astillero

alrededor de las 10.30 hrs., proveniente del aeropuerto Carriel Sur, trasladándose de inmediato a la planta, en un automóvil asignado por la Segunda Zona Naval.

En el intertanto, se había dispuesto instalar algún sistema provisorio de iluminación a bordo del crucero O'Higgins, el cual yacía como parte de la Escuadra del Óxido (buques en espera de ser enajenados), luego de la avería sufrida algunos años antes, consecuencia de lo cual tenía extensos daños en su casco, en los sistemas de ingeniería y sistemas de armas, pero que, además durante todo este tiempo había sido desmantelado en beneficio de su similar, el crucero Prat.

Al arribo del almirante Merino, subimos abordó y pidió casco, un mazo, una linterna y guantes de seguridad. El buque estaba totalmente a oscuras, por lo que fue necesario ingresar a tientas para recorrer su interior. El almirante se jactaba de haber sido el primer oficial de la Marina de Chile formado en control de averías, en la Marina Norteamericana. Bajamos a los salones de máquinas y calderas y al departamento del servomotor, donde cada cierto trecho el almirante golpeaba los mamparos, haciéndonos notar que a su juicio el material de acero aún estaba en buenas condiciones. Al término de la inspección superficial, salimos a toldilla, nos quedamos solos e inquire mi opinión sobre si creía que el buque era reparable, a lo cual respondí afirmativamente, aunque me parecía de muy alto costo. Desde ahí, mirando a otros buques que yacían a la espera de ser enajenados, me dijo "me vas a tener que recuperar todas estas unidades porque nadie nos vende nada que tenga valor militar, producto de la Enmienda Kennedy. Tendremos que comprarnos nuestros propios buques para enfrentar a los argentinos".



Buque madre submarino BMS-42 Almirante Merino

Acompañé al almirante Merino a descender del buque a través del largo portalón que lo unía a tierra, se subió al automóvil que lo estaba esperando y nos despedimos con un apretón de manos y sin honores, abandonando la planta industrial para regresar de inmediato al aeropuerto Carriel Sur. En mi fuero interior pensé que la idea del almirante me parecía una locura y lo comenté al regresar a la cámara de oficiales, porque ya era hora de almuerzo. Algunos oficiales e ingenieros que aún estaban en la cámara escucharon mi relato y opinaron lo mismo que yo.

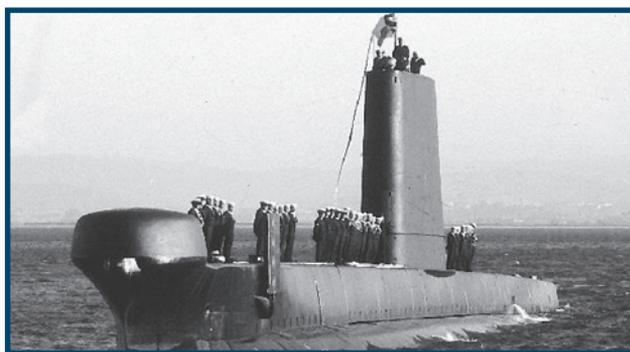
El lunes siguiente, a primera hora, llegó un escueto mensaje de la Dirección General de los Servicios asignando fondos especiales para recuperar todos los buques que se encontraban fuera de servicio y nombrando una Comisión Especial integrada por el capitán de navío Arturo Niño de Zepeda, el capitán de navío Edmundo Smith, el capitán de fragata Fernando Medina, el capitán de corbeta Roberto De Bonnafos y el suscrito, entre otros.

Entre los años 1971 a 1977, la Marina se encontraba disminuida. Algunas unidades como los destructores Williams y Riveros, estaban en reparación en Inglaterra. Nuevas unidades, como los submarinos Thomson y Simpson y las fragatas Condell y Lynch, se hallaban en construcción. Selectas tripulaciones se encontraban viviendo fuera del país. ASMAR, por su parte, mantenía a un significativo grupo de oficiales y técnicos en entrenamiento en el Reino Unido, capacitándose como parte de la transferencia de conocimiento para superar la dependencia técnica extranjera que existía para mantener y modernizar sus buques.

Súmese a ese contexto, el que en la Base Naval de Talcahuano se desarrollaban tres o cuatro grandes proyectos de modernización: la implementación y construcción del Taller de Armamentos, más conocido como proyecto Mapocho, a cargo del capitán de fragata Óscar Bull; del Taller de Armas Submarinas, liderado por el entonces capitán de corbeta Gabriel Lafuente; el Depósito de Misile, liderado por el capitán de corbeta Raúl Zamorano y el Desarrollo del Astillero de Construcción Naval, a cargo sucesivamente de los capitanes Jaime Letelier y Nelson Ferrada.

Debido a que en 1972, la Empresa Nacional de Petróleos (ENAP) había firmado un contrato con la empresa holandesa RDM, para explorar y explotar los yacimientos petrolíferos existentes bajo el mar, en el Estrecho de Magallanes, la Armada había comprometido su apoyo a través de ASMAR, construyéndole las barcazas Simpayo y Manantiales y la plataforma autoelevatriz Diamond Magallanes, por lo que una significativa parte de sus recursos estaban destinados a ello.

Así, la capacidad de la Marina estaba reducida y ASMAR distraído al momento de tener que recuperar las unidades en desguace próximos a ser enajenados, como el crucero O'Higgins, los submarinos tipo Fleet Thomson y Simpson, los destructores tipo Fletcher Blanco y Cochrane y el APD Uribe, entre otros. También lo estaba el crucero Latorre, este último gravemente afectado por una falla detectada en sus tuberías de vapor, que hacía de alto riesgo su operación, razón por la que, la Armada determinó dejarlo fuera de servicio.



Submarino chileno clase Oberon

Por lo anterior, dentro del programa anual de reparaciones de los buques había que agregar ahora uno especial para la recuperación de las unidades obsoletas, en un esfuerzo conjunto Armada-ASMAR en el que la Marina debía hacerse cargo de la adquisición de equipos, partes y repuestos, además del entrenamiento de su personal y el astillero, por su parte, tendría más que duplicar sus capacidades para atender todos los nuevos requerimientos.



Las unidades a recuperar habían sido progresivamente desmanetladas, esto es, sus piezas y partes usadas como repuesto de otros equipos similares de unidades aún en servicio, Pero ese no era el mayor problema. Por un lado, se tuvo que fabricar aquellos repuestos cuyas fuentes normales de suministro estaban bloqueadas por las disposiciones de la Enmienda Kennedy. El departamento de ingeniería de ASMAR Talcahuano tuvo que asumir la misión de convertirse en el nexo entre las direcciones técnicas de la Armada, los talleres de ASMAR y las empresas externas y sus contratistas, dibujando o escribiendo una gran cantidad de documentos, planos y especificaciones técnicas para definir los trabajos a realizar.

Fue el capitán de corbeta Roberto De Bonnafos, designado jefe del departamento de Ingeniería del crucero O'Higgins, quien en una amena charla vespertina me propuso una genial idea: dado que los buques transferidos en la década de los años 50 por la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, los habían ido a buscar personal que luego estuvo embarcado en ellos por más de 25 años, siendo en esa época grumetes o marineros y sus superiores suboficiales o sargentos, les habían hecho dibujar los sistemas de ingeniería y armamento, hasta el último detalle, como parte de su aprendizaje, por lo tanto, era probable que algunos aún tuvieran copia de la documentación técnica.

Juntos nos dirigimos a la Dirección del Personal. En el Departamento A 2 se encontraba el Suboficial escribiente Loayza, a quien habíamos conocido en la Escuela de Ingeniería Naval, mientras cursábamos especialidad de ingeniería eléctrica, pensando que él sabría dónde y cómo ubicar a algunos de estos suboficiales de diversas especialidades, ya retirados, que hubiesen estado embarcados por largo tiempo en las unidades a reconstruir.

Loayza nos pidió unas dos semanas de plazo para la búsqueda de los mejores candidatos necesarios que deberían trabajar como soporte de los ingenieros, técnicos y dibujantes del departamento de ingeniería naval de ASMAR Talcahuano, y que tendrían la responsabilidad de asesorar la restitución de la documentación faltante.

Efectivamente, dos semanas más tarde nos llamó el suboficial Loayza para avisarnos que ya contaba con una primera lista de candidatos (nótese que en aquellos años no había computadores).

Loayza nos entregó el listado de nombres y presuntas direcciones de residencia y con Roberto nos distribuimos el trabajo de ir a visitar a cada uno de los candidatos a su casa. Fue una sorpresa increíble constatar que, efectivamente, los entrevistados conservaban sus cuadernos de memoria y estos contenían la información que se necesitaba o, al menos, parte de ella (nótese que en aquellos años no había escáner, fotocopidora ni máquina fotográfica). De los casi cincuenta nombres seleccionamos unos veinte especialistas entre mecánicos de máquinas, caldereros, electricistas, electrónicos, radaristas, navegantes, artilleros y torpedistas, a quienes ofrecimos incorporarse a la Armada para trabajar en ASMAR. Todos ellos, sin excepción se suscribieron positivamente y contamos con su participación hasta el final del proyecto. De hecho, algunos se embarcaron en las unidades una vez recuperadas, como parte de la garantía de servicio del astillero reparador y zarparon al Teatro de Operaciones Austral. (Lamento no haber conservado sus nombres por cuanto hoy serían propuestos como héroes merecedores, al menos, de una medalla por los servicios prestados).

Al lado de cada ingeniero asignamos a uno de estos colaboradores asesores, para redibujar los sistemas de las unidades en recuperación y asesorar en las adquisiciones. Más adelante, su función fue de inspección técnica de obra, acompañando a los diversos talleres del astillero o a la empresa contratista y acompañar en la implementación y pruebas de taller o final.



EL VALIOSO APORTE DE LA INDUSTRIA NACIONAL

Debido a la Enmienda Kennedy, uno de los beneficios fue neutralizar la exención de impuestos de importación que, por ley tenían las Fuerzas Armadas, haciendo económicamente viable las compras a nivel nacional. El departamento de ingeniería naval de ASMAR Talcahuano se convirtió en el soporte, no sólo para la producción propia del astillero, sino también para reeducar a varias empresas en el cumplimiento de especificaciones militares propias de la Armada y que debían ser cumplidas a la hora de producir los bienes requeridos. Entre ellas, estuvieron las maestranzas Edyce, Cerrillos y Sigu; la empresa Sigdo Koppers, Compañía de Aceros del Pacífico Huachipato, INDURA, COCESA, COMPAC; Vapores Industriales, OPPICCI; Vidrios Lirquén; SINEL, SISDEF, ESEVAL, Adolfo Stierling, Rhona, Phillips, ASMAR Valparaíso, Comercial Limache, Aislapol, FAMAE, UTFSM, Universidad de Concepción, ABSTECH, DNV, Lloyd, etc.



Destructor escolta APD-29 Uribe

El departamento de ingeniería naval llegó a ocupar dos pisos del edificio de la administración de ASMAR Talcahuano, para acomodar a cerca de 200 profesionales que trabajaron en este megaproyecto.

Al esfuerzo realizado por diversos organismos de la Armada adhirieron entidades externas tales como ASIMET, SOFOFA, el Colegio de Ingenieros, la Asociación Nacional de Armadores, etc., quienes sin duda entendían la gravedad de la situación generada ante la restricción impuesta por Estados Unidos.

LA RELEVANCIA DE LOS CENTROS DE FORMACIÓN TÉCNICA

Importante fue el silencioso aporte de los centros de formación técnica como la Escuela de Artesanos Navales, bajo la dirección del capitán de fragata Marcelo Mahuzier, quien nos permitió organizar conjuntamente algunos cursos de capacitación aplicada, tanto para personal de la Armada como del astillero, especialmente en el momento en que había tantos proyectos mayores en ejecución y cuando era necesario contar con personal calificado, competente y capacitado.

EL CASO CRUCERO LATORRE

La Dirección de Ingeniería de la Armada había firmado un contrato de servicio con la firma Combustion Engineering, de Connetiticut, norteamericana que tenía por propósito desarrollar los planos de fabricación y suministrar secciones de tuberías y válvulas para reparar el sistema de vapor de alta presión del buque. La entrega del suministro se produjo poco después que la Enmienda Kennedy entrara en aplicación. Es por ello que, para materializarla, viajó un solo ingeniero norteamericano, quien llegó a Talcahuano en forma muy reservada, tanto así que estuvo solo una noche alojado en el hotel Araucano de Concepción.



Crucero CL-04 Almirante Latorre

A primera hora del día siguiente, tuvimos una breve reunión presidida por el Jefe de Producción de ASMAR (T) en que el ingeniero hizo una breve declaración, advirtiendo que estaba infringiendo la ley norteamericana y por tanto no podía entregarnos los planos y la documentación técnica elaborada por la oficina de ingeniería de la firma norteamericana.

Como yo ocupaba la posición de jefe del departamento de ingeniería naval de ASMAR Talcahuano y había administrado en parte el contrato, luego de su breve introducción y, ante la mirada incrédula de los presentes, se despidió de los asistentes y me pidió lo acompañara al vehículo que lo llevaría al aeropuerto. En el trayecto me solicitó que le indicara el lugar donde hubiese un basurero, botó el paquete que traía en su maletín y me pidió los abriese solo una vez que él dejara el astillero. Así lo hice y tragándome la dignidad por la Patria, recogí los planos y documentos descartados, regresando a la sala de reuniones para informar lo sucedido.

Los planos contenían toda la información requerida para hacer el trabajo de instalación y montaje, así como las instrucciones de trabajo y protocolos de pruebas que debían ser realizados, una vez armada la tubería.

EL CASO CRUCERO O'HIGGINS

Si bien la avería que sufrió el crucero O'Higgins fue en su casco, el mayor daño fue en los componentes eléctricos, generadores, motores, tableros, interruptores, protecciones y cables de alta, media y baja tensión, por lo que la reparación consistió en el reacondicionamiento total de estos últimos. Un trabajo largo y complejo, porque previamente había que remover los cables originales, luego tender los cables nuevos y sellar las pasadas de mamparos para restituir la estanqueidad.



Crucero ligero clase Brooklyn CL-02 O'Higgins

Después de todo, me parecía que haber recuperado el crucero, de alguna manera, era el mínimo precio por la pérdida de mi gran amigo, el teniente Guillermo Arriagada, quien diera su vida durante la operación de salvataje que procedió a la varada del crucero O'Higgins, ocurrida el 12 de agosto de 1974.

LAS PLATAFORMAS DE VUELO

A medio camino, recibimos un nuevo requerimiento de la Armada, consistente en dotar de cubierta para helicóptero a todos los buques donde fuese factible, en particular, los destructores Portales y Zenteno, recientemente llegados al país, para operar con helicópteros Alouette III. Este tema generó una amplia discusión técnica respecto de las normas a seguir.



Helicóptero Aerospatiale SA-319B Alouette III



Destructor clase Fletcher



Destructor clase Summer

Finalmente, tanto la Dirección de Ingeniería como la Dirección de Armamentos optaron por “no innovar” y ceñirse a lo establecido en las normas de la Marina Norteamericana, y que definen que la plataforma debía ser capaz de recibir un helicóptero en todo tiempo. Por la antigüedad de los buques no nos permitieron utilizar normas más modernas ya desarrolladas por la industria petrolera *offshore* y, en consecuencia, las plataformas resultaron mucho más pesadas, solo por el no uso de materiales modernos que había desarrollado la industria naval.

LA IMPLEMENTACIÓN DE SEÑUELOS

Alguien tuvo la idea de instalar algunos señuelos, en ciertos buques de superficie, tales como lanzadores de misiles hechos de madera o antenas de radar y comunicación hechos de alambre. La gente estaba tan empoderada que todos los días se recibían sugerencias sobre nuevos elementos que pudiesen engañar o desorientar a un observador a primera vista.

LA PREMURA Y EL SOBRE ENTUSIASMO

El deseo natural de terminar luego el ciclo de reparaciones, así como el exceso de entusiasmo del personal del astillero, terminaron siendo un factor negativo porque se cometían muchos errores al intentar ahorro de tiempo y la omisión de algunos pasos y controles.

TÉRMINO DE REPARACIONES EXTENSAS

Debo reconocer que reparaciones extensas o reconstrucciones de esta magnitud, son muchísimo más difíciles y costosas que una nueva construcción naval.

Al terminar las mismas, no hubo celebraciones, discursos ni champañazos como en una botadura y, por ello, la gente se quedó con un sabor amargo.

A fines de septiembre de 1978, a los jefes de departamentos de ASMAR Talcahuano, se nos pidió una relación de personal recomendado para ser transferido a la Armada, advirtiendo que no solo pusiésemos aquellos que podrían estar el Lista 3, sino todas las calificaciones. Pero, a pocos días de la Navidad, cuando las Escuadras de Argentina y Chile se encontraban en la zona Austral,

tuvimos que informar al personal seleccionado que debían irse de vacaciones y que su contrato terminaba el 31 de diciembre de 1978, basado en razones de costo por la baja carga de trabajo que ahora debía enfrentar el astillero.

Notificar a cada uno de los despedidos fue una dura experiencia. La gente no lo podía creer ni menos comprender, luego del esfuerzo realizado.

Entre algunos participantes en esta guerra estuvieron Guillermo García, Luis Urbina, René Bazán, Carlos Agüero, Sergio García, Lionel Doren, Michael Gubbins, Eduardo Barruel, Manuel Burgos, Arturo Partarrieu, Arturo Medina, Leonardo Cid, Sergio Balocchi, Damir Mandakovic, Roberto Rivera, Luis Iribarra, Reinaldo Roepke, Juanita Santos, Janet Peñailillo, Doris López, Alejandro Quezada, César de la Fuente, etc. No me cabe duda de que hay cientos de nombres de marinos y civiles que compartieron esta guerra de más de dos años y cuyos nombres, me temo, han caído en el olvido con el transcurso del tiempo.

No puedo terminar sin referirme a las esposas de estos héroes anónimos. Ellas tuvieron un destacado rol al asumir la noble función de reemplazar a los padres ausentes, toda vez que el trabajo era la primera prioridad. Ellas tuvieron que contener a los niños en oportunidades de periódicos ejercicios de oscurecimiento que interrumpían la labor cotidiana justo a la hora de hacer sus tareas escolares.

Cruceros, destructores y submarinos integraron la mayor flota que alguna vez haya tenido la Marina de Chile para apoyar las gestiones diplomáticas en curso. Al anochecer del 21 de diciembre de 1978, se encontraron las Escuadras de Argentina y Chile, en la zona Austral y estuvieron próximas a entrar en combate. Para quienes participamos de la preparación de nuestros buques, era la Guerra por la Paz. Nuestros únicos enemigos fueron el tiempo cronológico para cumplir una apretada agenda en preparar los buques de la Escuadra y el lluvioso tiempo meteorológico de la zona en dos crudos inviernos consecutivos.

¡Ambos fueron ampliamente derrotados!



Fundada el 13 de Diciembre de 1818
179 años de Comandancia en Jefe



SECTOR LABORAL PORTUARIO CHILENO

Daniel Fernández K.

Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT)

Cuando se intenta caracterizar la situación laboral del sector portuario chileno se emplean calificativos como “incertidumbre laboral”, “precariedad” o “inestabilidad”, especialmente para referirse a los trabajadores eventuales.

Durante estos últimos meses, CAMPORT y sus empresas socias han hecho un esfuerzo para construir una base de información que permita caracterizar al grupo de trabajadores que laboran en nuestros puertos e identificar los asuntos que afectan a la industria en este ámbito.

Los trabajadores portuarios se identifican en función de los distintos contratos: renta fija, renta variable y los aplicables a los trabajadores eventuales. Dentro de este último grupo se encuentra la modalidad conocida como CPPT (Contrato de Provisión de Puestos de Trabajo), que consiste en un convenio entre el empleador y un grupo de trabajadores mediante el cual se asegura un número mínimo de turnos que cubren el ingreso mínimo legal.

En el grupo de eventuales “puros” (sin CPPT) están los trabajadores *ocasionales* y *estacionales*, que representan el 14,6% a nivel nacional. Ambos tienen en la actividad portuaria un complemento de su ingreso principal y, trabajan en el sector pocos turnos por mes (ocasionales) o pocos meses del año (estacionales). El resto de los trabajadores eventuales se agrupan en *esporádicos* (que realizan entre 42 y 78 turnos al año y representan al 9,8% a nivel nacional) y *regulares* (que realizan entre 108 y 288 turnos al año y corresponden al 4,0% del total).

El informe de la Cámara muestra que los niveles de renta y beneficios de los trabajadores portuarios, incluso para los eventuales, son muy superiores a los de la mayoría de las actividades económicas del país.

El 31,7% de los trabajadores, que corresponde a los contratados bajo la modalidad de renta fija o renta variable, tiene ingresos promedio de \$1.166.565/mes; el 32,7%, que son los contratados bajo la modalidad CPPT, tiene ingresos promedio de \$918.000/mes; el 4,0% que corresponde a los denominados regulares (categoría de trabajador eventual), tiene ingresos promedio de \$649.058/mes; y un 7,3%, que corresponde a trabajadores contratados por empresas no socias de CAMPORT, tiene ingresos promedio de \$499.500/mes.

Estos grupos, sumados a los ocasionales y estacionales, representan el 90,2% de los trabajadores portuarios de Chile. El 9,8% restante (esporádicos) recibe un ingreso promedio equivalente a dos tercios del ingreso mínimo, dados los turnos que realizan. El sistema laboral portuario, que funciona de forma similar en distintos puertos del mundo, debido a la variabilidad del arribo de naves y del nivel de actividad, está lejos de ser precario, y resulta poco razonable impulsar acciones para intentar terminar el régimen de contratos eventuales, como se ha planteado.

La iniciativa de limitar la eventualidad no sólo resulta inadecuada para un funcionamiento eficiente de la industria marítimo-portuaria, sino que incluso podría tener efectos contraproducentes para muchos trabajadores del sector, al limitarse sus posibilidades de ajustar la cantidad de turnos que realizan de modo de hacerlos compatibles con otras actividades laborales que muchos desarrollan.



1978: LA GUERRA QUE NO FUE. UN ANÁLISIS 40 AÑOS DESPUÉS

Ronald McIntyre Astorga
Vicealmirante



19

Exposición realizada en el marco del coloquio marítimo realizado por la Liga Marítima de Chile el 21 de marzo de 2019, con ocasión de cumplirse cuarenta años del diferendo marítimo austral entre Chile y Argentina.

INTRODUCCIÓN

El 22 de diciembre de 1978, a las 22:00 horas, Chile estuvo a punto de entrar en un conflicto armado con Argentina que habría marcado a ambos países por mucho tiempo, quizás para siempre. Este fue un momento muy crítico en las relaciones entre Chile y Argentina, tal vez el más delicado en toda su historia, pero no el único.

Durante los últimos años, se ha tratado de instalar la idea de que lo que sucedió en diciembre de 1978 fue una situación anormal, atípica dentro de un continuo de armonía y de buen entendimiento: una situación de crisis creada por dos gobiernos militares preocupados, más por la situación interna de sus respectivos países para mantenerse en el poder, que de la estabilidad de la región.

En efecto, las diferencias entre Chile y Argentina con respecto a la delimitación en la zona austral eran antiguas, con gobiernos democráticos o militares. Se remontaban al siglo XIX, se profundizaron durante el siglo XX y podemos señalar que el diferendo por la limitación en el área del Canal Beagle originó una crisis prolongada que se inició con el incidente en el islote Snipe en mayo de 1958 y que finalizó en noviembre de 1984 con la firma del Tratado de Paz y Amistad, que requirió su aprobación en Argentina, a través de un plebiscito.

Durante 28 años se sucedieron numerosos incidentes fronterizos, violaciones de límites, movimiento de tropas, cierre de fronteras, expulsión de ciudadanos chilenos, protestas diplomáticas, desconocimiento de fallos y situaciones complejas en el área austral y fuera de ella, que llevaron a que durante el año 1978 se llegara al momento más crítico de las relaciones entre Chile y Argentina que casi nos llevó a un conflicto armado. Ese año, además se había tornado políticamente complejo para el Gobierno de Chile: el General Leigh, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, había salido de la Junta de Gobierno, la presión de EE.UU. sobre materias relacionadas con derechos humanos se había intensificado, la AFL/CIO, la mayor organización sindical norteamericana preparaba un boicot a todas las exportaciones chilenas y la prohibición de venta de armamentos por parte de EE.UU. y Europa, dificultaban el alistamiento de las fuerzas armadas chilenas.

Una vez que se aprobaron las Actas de Montevideo en enero de 1979, donde ambos países solicitaron la mediación de la Santa Sede y renunciaron a recurrir a la fuerza para reclamar sus respectivos planteamientos, (Argentina quiso dejar esta parte del acuerdo como secreto) se dio inicio a un largo proceso de negociaciones.

Durante 1982, las conversaciones entre Chile y Argentina se encontraban absolutamente estancadas. El 2 de abril de ese año, el gobierno argentino decidió invadir las islas Malvinas. En esos años, las relaciones entre ambos países no eran promisorias.

Ese mismo día, el presidente argentino Teniente General Leopoldo Fortunato Galtieri, improvisó un discurso desde los balcones de la Casa Rosada, ante miles de argentinos que se habían congregado en la Plaza de Mayo. En un momento del discurso, desde la multitud le gritaron: “el Canal del Beagle ahora”, Galtieri se detuvo, pensó y continuó: “Hoy 2 de abril, recién hemos comenzado con nuestra actitud”, la multitud de inmediato empezó a saltar, casi hipnotizada, e inició el cántico: “tero, tero, tero: hoy le toca a los ingleses y mañana a los chilenos”. Galtieri, haciendo señas para calmar a la masa prosiguió: “Hoy 2 de abril, recién hemos comenzado con la actitud de recuperar las Malvinas y toda su zona de influencia y ya flamea la bandera argentina en nuestras islas. Que la comunidad internacional, y nuestros adversarios circunstanciales de hoy (UK y Chile) comprendan cual es la voluntad argentina. Aceptaremos el diálogo después de esta acción de fuerza, pero en el convencimiento que la dignidad y el orgullo nacional, ha de mantenerse a toda costa y a cualquier precio”.

Las autoridades chilenas analizaron alarmadas el discurso de Galtieri.

El informe “Rattenbach” encargado por el gobierno argentino para analizar la derrota en el conflicto de Malvinas desde el punto de vista estratégico, señala textualmente en el capítulo VI titulado “El Planeamiento Contribuyente”, párrafo 578, lo siguiente: “En el planeamiento nacional y militar, se hallaba contemplada la hipótesis de guerra con Chile. Todos los componentes del Poder Militar, tenían previsiones adaptadas al cumplimiento de las Directivas Estratégicas Nacional y Militar y planes contribuyentes para el caso de que la hipótesis de guerra, adquiriese una manifestación concreta”. En el párrafo 579 señala: “Dada la gravedad que implicaba el abrir un segundo frente de conflicto, al recuperar los archipiélagos australes (no habla de la Islas Malvinas), la Junta Militar, por medio de la Comisión de Trabajo, adoptó algunas previsiones”.

A buen entendedor, pocas palabras: esto era el inicio de una operación militar, que intentaría nuevamente, ocupar las islas chilenas en el Beagle.

Nuevamente vientos de guerra soplarían en el área austral y solamente amainaron con la derrota de Argentina por parte de Gran Bretaña. Este momento, delicadísimo en las relaciones chileno-argentinas solamente puede compararse en gravedad, con la declaración, en enero de 1978, por parte del gobierno argentino, que el Laudo Arbitral era “insalvablemente nulo” y misteriosamente ha pasado al olvido.

EL TEATRO DE OPERACIONES

A.- Geografía e Hidrografía: el Teatro de Operaciones Austral (TOA) es insular y marítimo con cientos de islas, fiordos y canales que van conformando un escenario geográficamente complejo que dificulta el acceso hacia aguas interiores y que conduce y condiciona la salida hacia aguas oceánicas, restringiendo las operaciones militares. Las costas son rocosas, escarpadas, cubiertas de vegetación enmarañada, llena de matorrales y turba y de muy difícil acceso. Hay pocas playas



aptas para efectuar desembarcos anfibios, no obstante se logró preparar la defensa de las islas con antelación y eficiencia. Están compuestas de piedra laja, que dificulta su acceso con embarcaciones de casco blando. Las aguas son profundas a corta distancia de la costa, lo que permitió preparar buenos fondeaderos y atracaderos de guerra.

La navegación por los canales australes necesita apoyo hidrográfico, conocimientos y procedimientos especiales. El uso de sensores-radares, M.A.E., telecomunicaciones y armamento requiere entrenamiento específico que demanda tiempo, dedicación y doctrina.

El conocimiento del teatro de operaciones le otorgó a Chile una clara ventaja por sobre el adversario, lo que permitió su aprovechamiento en toda su dimensión.

B.- Meteorología: si desde el punto de vista geográfico e hidrográfico, el teatro de operaciones era en extremo difícil, desde el punto de vista de la meteorología, era aún más dificultoso. En el área reina, casi en forma continuada, el mal tiempo. La lluvia es una constante y la nubosidad, permanente, casi siempre en un nivel bajo, lo que limita sustancialmente las operaciones aéreas. El viento sopla muy fuerte, más aún en el área oceánica, lo que produce normalmente vientos de fuerza 6 para arriba, en la escala de Beaufort (olas de 4,0 mts.). Esta situación afecta las operaciones aéreas embarcadas. Las cubiertas de vuelo presentan movimientos muy pronunciados, lo que impide operar aeronaves desde los buques, incluso desde portaaviones.

Los frentes de mal tiempo, sobre todo durante la primavera, se suceden con gran frecuencia, por lo que la constante en la zona Austral, es una condición de mal tiempo.

La temperatura es baja durante gran parte del año, lo que dificulta las operaciones en tierra, sobre todo el movimiento de tropas, ya sea de infantería o motorizada.

Otra variable a considerar era el escaso apoyo meteorológico de la época. Sus capacidades eran mínimas sobre todo en cuanto a imágenes satelitales, por lo que la predicción de las condiciones meteorológicas eran bastante gruesas para apoyar las operaciones militares.

LAS FUERZAS CHILENAS

ESCUADRA: El año 1978, la Escuadra estaba compuesta por las siguientes unidades:

- **Cruceros “O’Higgins”, “Prat” y “Latorre”:** los dos primeros eran cruceros ligeros fabricados en U.S.A. en 1937 y modernizados en 1957. Tenían cinco torres triples con cañones de 6”/47, con un alcance máximo de 24.000 yardas, una batería secundaria de ocho cañones de 5”/25 con un alcance de 14.000 yardas y baterías antiaéreas de 40 y 20 mms. Tenían cubierta de vuelo y operaban helicópteros SH-9 Alouette III. El Crucero “Latorre” era un crucero ligero de la clase “Tre Kronor” de origen sueco, construido en 1947. Tenía dos torres dobles y una triple, de carga automática con siete cañones de 6”/53, con un alcance máximo de 30.000 yardas, cuatro cañones antiaéreos de 57/60 mm y una batería antiaérea de 40/70 mms.
- **Destructores “Williams” y “Riveros”:** fabricados en Inglaterra en 1960 y modernizados en 1971. Tenían cuatro lanzadores de misiles Exocet MM38, con alcance de 21,7 millas náuticas, cuatro montajes simples de 4”, con un alcance de 18.000 yardas, dos lanzadores cuádruples de misiles antiaéreos Sea Cat con un alcance máximo de 5.000 yardas, cuatro montajes antiaéreos de 40/70 mm. y dos lanzadores de morteros antisubmarinos SQUID.



- **Destructores “Portales” y “Zenteno” de la clase “Allen M. Sumner”:** construidos en Estados Unidos en 1944. Tenían tres torres doble de 5”/ 38, con un alcance de 14.000 yardas. Baterías antiaéreas de 40 mm. y 20 mm. Operaban el helicóptero SH-9 Alouette III.
- **Destructores “Cochrane” y “Blanco Encalada” de la clase “Fletcher”:** construidos en U.S.A. en 1943. Tenían cuatro torres simples de 5”/38, con un alcance de 14.000 yardas., baterías antiaéreas de 40 mm. y 20 mm. y armamento antisubmarino.
- **Fragatas “Condell” y “Lynch” de la clase “Leander”:** construidas en 1969, en el Reino Unido. Tenían cuatro lanzadores de misiles Exocet MM38, una torre doble de 4.5”/45, con un alcance de 18.000 yardas, dos lanzadores cuádruples de misiles antiaéreos Sea Cat y dos lanzadores de torpedos antisubmarinos. Operaban el helicóptero SH-9 Alouette III.
- **Buques auxiliares:** remolcador de altamar “Aldea” y petrolero “Araucano”.

FUERZA DE SUBMARINOS: integrada por el submarino “Simpson”, clase Balao, construido en EE.UU. en 1942, armado con torpedos de superficie de carrera recta y antisubmarinos MK 26. y los submarinos “Hyatt” y “O’Brien”, clase “Oberon”, construidos en el Reino Unido.

AVIACIÓN NAVAL: estaba compuesta por los siguientes escuadrones: VP-1: tres aviones de EAM, P-111, armamento: SBAT 70 mm., VC-1: cuatro CASA 212, tres C-95, un Dakota C-47 y un Cessna 337. Transporte y enlace: HS-2, helicópteros Alouette III embarcados en la Escuadra y HU-1: helicópteros Jet Ranger para transporte y enlace.

INFANTERÍA DE MARINA: Estaba compuesta por: Comando Brigada I.M., Comando y E.M. B.I.M., Compañía Cuartel General, Tropas de Reconocimiento, Sección de Reconocimiento Anfibio números 020, 021 y 023 (mecanizada) y Compañía de Comandos I.M. N° 025.

Unidades de Combate:

- **Batallón I.M. N° 21:** Compañía de Plana Mayor y Servicios N° 210, Compañía de Fusileros I.M. números 211, 212, 213 y 214.
- **Batallón I.M. N° 41:** Compañía de Plana Mayor y Servicios N° 410, Compañía de Fusileros I.M. números 411, 412, 413, 414, 415 y 416.

Unidades de Apoyo de Combate:

- **Agrupación de Artillería de Campaña N° 01:** Comando de la Agrupación, Batería Cañones 155/38 mm. 010, Batería LCAP 81 mm 012 y Batería A/A ILA 20mm 013.
- **Batallón Logístico IM N° 05:** Compañía de Plana Mayor N° 050, Compañía de Ingenieros I.M. N° 051, Compañía de Carros de Asalto Anfibio N° 052, Compañía de Servicios de Campaña N° 053 y Compañía de Sanidad de Campaña N° 054.

Esta fuerza contaba con un total de 200 Oficiales y 4.000 GG.MM. I.M. y Naval.

FUERZAS ESPECIALES: Formadas por la Agrupación de Buzos Tácticos y la Agrupación de Comandos I.M.

LAS FUERZAS ARGENTINAS

FLOMAR: El año 1978, la FLOMAR estaba compuesta por las siguientes unidades:

- **Portaaviones liviano “25 de Mayo” clase “Colosus”,** construido en 1943 en Inglaterra.
- **Crucero “General Belgrano” de la clase “Brooklyn”,** construido en Estados Unidos en 1938, dotado de cinco torres triples con cañones de 6”/47, con un alcance de 24.000 yardas, ocho cañones de 5”/25 con un alcance de 14.000 yardas y dos lanzadores cuádruples de misiles antiaéreos Sea Cat. Tenía cubierta de vuelo.
- **Destructores “Hércules” y “Santísima Trinidad” de la clase 42,** construido en el Reino Unido en 1976. Tenían una torre simple de 4.5”/55 con un alcance de 20.000 yardas, sistema antiaéreo Sea Dart con un alcance 40 millas náuticas y capacidad anti superficie limitada 10 a 15 millas náuticas y dos tubos lanza torpedos antisubmarinos. Tenía cubierta de vuelo.
- **Destructores “Bouchard”, “Segui” y “Piedrabuena” de la clase “Sumner”,** construidos en U.S.A. en 1944. Armados con cuatro lanzadores de misiles Exocet MM-38, tres torres dobles de 5”/38, con un alcance de 14.000 yardas y dos tubos lanza torpedos antisubmarinos.
- **Destructor “Comodoro Py” de la clase “Gearing FRAM II”:** construido en U.S.A. en 1945, tenía cuatro lanzadores de Exocet MM-38, tres torres doble de 5”/ 38, con un alcance de 14.000 yardas, dos tubos lanza torpedos antisubmarinos.
- **Destructores “Rosales”, “Storni” y “Domecq García” de la clase “Fletcher”** norteamericanos, construidos en 1943. Tenían 4 torres simples de 5”/ 38, con un alcance máximo de 14.000 yardas, baterías antiaéreas de 40 y 20 mms. y armamento antisubmarino.
- **Corbetas “Drummond” y “Guerrico”** de origen francés. Tenían cuatro lanzadores de misiles Exocet MM-38, una torre simple de 100 mms. con un alcance de 17.000 metros, baterías antiaéreas de 40/70 y 20 mms. y dos tubos lanza torpedos.
- **Unidades anfibas “Cándido de Lasala” y “Cabo San Antonio” y petrolero “Punta Medanos”.**

FUERZA DE SUBMARINOS: compuesta por los submarinos “Santiago del Estero” y “Santa Fe” de la clase Guppy (Fleet modificado con capacidad de snorkel), fabricados en U.S.A. en 1942 (torpedos carrera recta) y los modernos “Salta” y “San Luis”, tipo 209, de fabricación alemana, construidos en 1973 (torpedos filo guiados SST-4).

AVIACIÓN NAVAL: compuesta por los siguientes medios:

- **Grupo Aéreo Embarcado:** diez Douglas Skyhawk A4Q. (bombas, rockets, misiles A/A y cañones de 20mm.) dotados de alguna capacidad de ataque nocturno bastante limitado, tres Grumman Tracker EAM y A/S., tres helicópteros Sea King A/S y un helicóptero Alouette de rescate.
- **Aviación Naval no embarcada:** diez y nueve aviones Aermacchi MB-326, aviones de entrenamiento T-38 y Mentor, helicópteros “Sea King” de transporte y Alouette III.



INFANTERÍA DE MARINA: una brigada compuesta por seis batallones basados en la isla grande de Tierra del Fuego. Su fuerza efectiva era cercana a los 14.000 hombres.

ALISTAMIENTO Y MOVIMIENTOS CHILENOS

En abril de 1977, antes de conocerse la sentencia del Laudo, se inician incursiones navales y aéreas argentinas en el área austral y, para prevenir un eventual intento de ocupación de las islas en litigio, la Tercera Zona Naval conforma un Grupo de Tarea Anfibio, integrado por las barcasas “Orompello” y “Elicura”, los transportes “Pardo” y “Aquiles”, embarcando un destacamento reforzado de Infantería de Marina.

En mayo de ese año, Argentina intensifica las incursiones navales en aguas territoriales y violaciones del espacio aéreo austral, junto con aumentar la agresividad de las transmisiones de radio y televisión desde Ushuaia. La Junta Militar dispone la ocupación de Picton, Nueva y Lennox, con personal de Carabineros.

En junio, el patrullero argentino “Somellera” instala una baliza en isla Barnevelt, en el mismo momento en que una delegación naval argentina, liderada por el jefe de la Base Naval de Ushuaia visita a su contraparte en Puerto Williams y le regala una réplica del faro que habían instalado. Se destaca, en forma reservada, al destructor “Zenteno” al área de Nassau, para reforzar las fuerzas presentes en el sector. El 30 de junio, un avión argentino sobrevuela al “Zenteno” y este rompe el fuego con las baterías desfasadas, el avión escapa.

El Comandante en Jefe de la Armada dispone instalar una baliza en isla Evout.

En julio, se incorporan al grupo de tarea anfibio el destructor “Serrano”, el remolcador “Colo Colo” y otras unidades I.M., desplegándose en el área Nassau. Se inicia la construcción de posiciones defensivas en las islas en disputa. El personal de Carabineros es reemplazado por personal de Infantería de Marina.

En octubre, la Escuadra se desplaza al TOA para reconocer canales, atracaderos y fondeaderos reservados. El 19 de enero de 1978 se efectúa la reunión Pinochet/Videla en Plumerillo, Mendoza sin resultados concretos.

El 25 de enero Argentina declara el Laudo “insalvablemente nulo”. Ese mismo mes asume como Comandante en Jefe de la Escuadra, el vicealmirante Raúl López Silva quien tenía mucha experiencia operativa, conocía muy bien el área y era un gran líder. Era “the right man, in the right place”. Se abocó al alistamiento logístico y entrenamiento operativo de la escuadra. Se congelaron los trasbordos y se conformaron las dotaciones de guerra.

El 20 de febrero se realiza una nueva reunión Pinochet/Videla en Puerto Montt dando inicio al funcionamiento de comisiones mixtas, comenzando las negociaciones.

En marzo la Escuadra realizó, de manera encubierta, el primer desplazamiento al TOA para reconocer canales, atracaderos y fondeaderos secretos, verificando además el apoyo logístico que se podía entregar desde ellos, como también las condiciones para uso del poder aéreo y evacuar mensajes. Se entrenó la capacidad de efectuar exploración aerotáctica con los helicópteros Alouette III, de regresó a Valparaíso en abril.

Se efectuó entrenamiento con el simulador táctico analógico REDIFON, precursor de los simuladores digitales actuales que permitió diseñar planes que fueron ensayados y contrastados con las probabilidades del enemigo.



De abril a octubre, la Escuadra continuó con su entrenamiento en la zona Central y Norte. Durante este período, se diseñaron y practicaron los procedimientos de operación a bordo de los helicópteros Allouette, como también la adecuación de las instalaciones de los buques, para poder operar en forma segura con estos aparatos. Se cancela la participación de Chile en los ejercicios UNITAS y la Escuadra regresa a Valparaíso para iniciar su apresto.

No hubo resultados concretos con las comisiones mixtas y las tensiones se intensificaron debido a declaraciones amenazantes, por parte de altos oficiales argentinos.

El 30 de octubre, la Escuadra zarpó nuevamente hacia el TOA, con la orden de no sobrepasar la latitud del golfo de Penas. Este fue un desplazamiento abierto y se recaló en los puertos de Talcahuano, Puerto Montt, Castro y Chacabuco. La idea era mostrar la bandera y darle tranquilidad a la población.

El 7 de noviembre, estando la Escuadra fondeada en San Quintín (área golfo de Penas), ante el rechazo de Argentina de acudir a La Haya y la amenaza de que si Chile lo hacía en forma unilateral, sería tomado como “Casus Belli”, zarpó en tres agrupaciones hacia a Guarello, Alert y Puerto Edén. Después, los buques se desplazaron a sus respectivos puertos y fondeaderos de guerra, más al sur. Además, se le ordenó al submarino “Simpson” dirigirse al TOA.

Ante la continuación de las conversaciones de las comisiones mixtas, se autorizó a las unidades para efectuar períodos de descanso en Punta Arenas y, el 23 de noviembre, ante una distensión de la situación general, la Escuadra retornó a Valparaíso el 2 de diciembre.

El 12 de ese mes se realizó la reunión entre los ministros Cubillos y Pastor, fracasando el intento de nombrar a un mediador. Ese día, la Escuadra zarpó nuevamente al sur. Existía información de inteligencia que la FLOMAR ya navegaba hacia el área austral. La Escuadra navegó a doscientas millas de costa para no evidenciarse y hacer el desplazamiento más rápido.

Desde el 14 de diciembre, los aviones EAM P-111, iniciaron el ploteo de la FLOMAR, enviando información cada cuatro horas. Esta información fue vital para la Escuadra, ya que pudo posicionarse oportunamente para interponerse a cualquier intento de desembarco argentino. Se sometió a las dotaciones de vuelo a un alto ritmo operacional y a un alto riesgo. También se emplearon aviones CASA 212, para mantener el traqueo en forma permanente.

El 17 de diciembre la Escuadra recaló a sus respectivos puertos de despliegue dividida en dos agrupaciones: la Agrupación “Alfa” compuesta por el crucero “Prat”, los destructores “Williams” y “Riveros” y las fragatas “Condell” y “Lynch” y la Agrupación “Bravo” compuesta por el crucero “Latorre” y los destructores “Portales”, “Zenteno”, “Cochrane” y “Blanco”.

El 19 de diciembre, ante el rápido desarrollo de la crisis, el CJA ordenó el zarpe de la Escuadra para apoyar las operaciones que realizaría la Tercera Zona Naval en el área de Nassau. El CJE recibió la orden de prepararse para iniciar acciones de guerra al amanecer por agresión inminente. Esta se complementó con la orden de atacar y destruir cualquier buque enemigo que se encuentre en aguas territoriales chilenas.

A las 08:00 hrs. del 20 de diciembre, ambas fuerzas se encontraban a 350 millas náuticas, la distancia más cercana en toda la crisis, lo que significa que, de haberse efectuado la aproximación al combate, el encuentro se habría producido aproximadamente a las 16:20 hrs. De ese día, con el lanzamiento de las primeras salvas de misiles Exocet MM-38. Media hora más tarde, la Escuadra recibió la información de que la FLOMAR había retro marchado, por lo que se replegó a sus fondeaderos. Este fue el punto más crítico y el de mayor tensión durante la crisis.



Los días 19, 20, 21 y 22, el área se vio afectada por mal tiempo extremo, afectando la intención de la FLOMAR de iniciar sus operaciones.

El 23 de diciembre de madrugada, ante movimientos sospechosos de la FLOMAR, el C.J.A. ordenó nuevamente el zarpe de la Escuadra. Ahí se verificó que la FLOMAR, después de navegar un tiempo hacia el sur, cambió de rumbo hacia el noroeste. Se recibe la noticia que Argentina había aceptado la mediación del Papa, ordenándose el regreso de la Escuadra a bahía Océano donde se fondeó a las 18:00 hrs.

La Infantería de Marina en 1978

La Brigada de Infantería de Marina de Chile se encontraba desplegada en el área Austral desde mayo de 1978, a cargo del Capitán de Navío (I.M.), Pablo Wunderlich P. con la misión de defender las posiciones defensivas establecidas en cada isla, “hasta el último hombre”. La Fuerza ascendía a 4.200 hombres. La Brigada fue desplegada en isla Dawson, desde donde se reforzaron las guarniciones que defenderían las islas en el área Beagle – Nassa, y se prepararon las posiciones defensivas., minándose las islas Picton, Nueva, Hornos, Deceit y Freycinet.



ALISTAMIENTO Y MOVIMIENTOS ARGENTINOS

Operación “Soberanía” y Operativo “Tronador”: de lo investigado, al parecer, “Soberanía” fue el nombre dado con posterioridad al Plan Militar Argentino para invadir las islas del Beagle. De la misma forma, “Tronador” era, probablemente, el nombre real de la Operación u Operativo como le llaman los argentinos. Todo esto es una conclusión personal, de acuerdo a lo estudiado en fuentes abiertas.

Concepto Operacional: día “D”: 22 de diciembre, hora “H”: 04:30 hrs. , el teatro de operaciones IGTF era un teatro naval con dos áreas de operaciones: una Norte, a cargo del C.A. Oscar Abriata y otra Sur, el Comando de la Zona Insular (COZI) a cargo del C.A. Juan Carlos Malugani.

Se iniciaba con una ofensiva en la parte Norte, con toda la Brigada I.M. salvo el B.I.M. 4., que estaba segregado al COZI. La idea era capturar el sector de primera angostura (asegurar una cabeza de playa en caso que la IGTF fuera aislada) y bloquear las fuerzas chilenas que se encontraban en Porvenir. También esta fuerza tenía tareas defensivas, destinadas a impedir una invasión chilena, a la parte argentina de la IGTF.

El COZI como F.T. 42, tenía asignado el grupo naval GT 42.1 (lanchas rápidas), la agrupación IM GT 42.2 BIM 4 + 1 COY Ejército Argentino “Leopardo” (mandada por hijos de generales en servicio activo), la Aviación Naval no embarcada G.T. 42.3 y la Agrupación de Defensa de Ushuaia.

El plan consistía en iniciar la ofensiva con una operación helitransportada a la hora “H-4”, helicópteros grandes y medianos de la Armada, Ejército y FAA transportarían al B.I.M. 4 y ocuparían las islas Evout, Hornos, Barnevelt y Deceit. A la hora H-2, fuerzas de desembarco, embarcadas a bordo de buques anfibios, se tomarían las islas Picton, Nueva y Lenox.

La FLOMAR para cumplir esta misión, estaba conformada por tres grupos de tareas: el G.T. 1 compuesto por el PAL “25 de Mayo”, el DDG “Hércules” y las dos corbetas “A-69”. Su misión era apoyar el desembarco en las islas, ubicándose en cercanía de la boca oriental del canal Beagle,

para posteriormente iniciar una ofensiva aérea en apoyo de la maniobra estratégica. El G.T. 2 estaba compuesto por el CL “Belgrano” y los destructores “Rosales”, “Bouchard” y “Piedra Buena” y los transportes “Cándido de Lasala” y “Cabo San Antonio”. Su misión era cubrir a los buques de desembarco, mientras se realizaba la Operación Anfibia y el G.T. 3 integrado por los destructores “Py”, “Segui”, “Storni” y “Domecq García”. Su misión era interponerse a la escuadra chilena, si intentaba atacar a la fuerza de desembarco.

Efecto Político Estratégico: La idea era iniciar una ofensiva fulminante, capturando el máximo de islas en disputa en un corto tiempo, para tener una posición ventajosa en la negociación, una vez que interviniera Naciones Unidas (muy similar a lo que se trató de hacer en la guerra de Malvinas). También la intención era escalar el conflicto, si Chile resistía la invasión.



DISTENSIÓN

La distensión se produjo el día 23 de diciembre, cuando ambas flotas adoptaron rumbos opuestos. Ese mismo día, la Escuadra recaló en bahía Océano, a las 18:00 horas. La FLOMAR arribó a Puerto Belgrano, para Navidad.

El 25 de diciembre se dispuso que la Escuadra se mantuviera en el área (se aprendió la lección), permitiendo que las unidades recalaran a Punta Arenas para refresco y, el 30 de diciembre, recibió la orden de retornar a Valparaíso, donde recaló el 4 de enero de 1979, ante la vista de miles de veraneantes que se extrañaban de ver a los buques pintados en forma tan rara, yo me incluyo (era cadete de segundo año de la Escuela Naval y fui testigo de esta recalada). Las fuerzas de Infantería de Marina se mantuvieron en el área un tiempo más y posteriormente fueron relevadas secuencialmente.

CONCLUSIONES

La crisis fue generada por un gobierno militar argentino desquiciado, que no midió las consecuencias de sus actos. Lo que sucedió posteriormente en 1982, fue producto de la frustración de estos líderes, de mentalidad inestable que, afortunadamente para Chile, resultó en un completo desastre, cambiando la fisonomía socio-política de Argentina para siempre. Como señaló el ex -canciller Hernán Cubillos “era una prensa loca y un gobierno loco”.

Hubo poca previsión de las autoridades políticas chilenas, con respecto a la amenaza que se venía evidenciando desde finales de la década de los sesenta contra el país (hipótesis B.3)y, cuando la amenaza se hizo evidente, ya era muy tarde. El bloqueo a la compra de armamentos de Chile por parte de EE.UU. y gran parte de Europa, puso en peligro la supervivencia de la nación chilena.

La comparación de fuerzas con Argentina, además de la falta de profundidad estratégica de Chile, dejaba a nuestro país en una clara desventaja. Chile hizo grandes esfuerzos para aminorar las vulnerabilidades estratégicas que existían con Argentina. Algunas de esas medidas se pudieron emplear durante la crisis, otras fueron empleadas con posterioridad.

Sin duda, la firme voluntad manifestada por el gobierno de Chile, de no titubear ante Argentina en el férreo apego al Derecho Internacional, aunó el esfuerzo de todos los campos de acción nacionales, logrando obtener un resultado favorable, al final de la crisis.

La necesidad de contar con un poder militar creíble, además de la voluntad decidida a emplearlo en caso de que sea necesario, es una responsabilidad de Estado.

¿Por qué el Comité Militar Argentino tomó la decisión de no iniciar las operaciones contra Chile? para mí es un gran misterio. El 12 de diciembre, Argentina sabía perfectamente que Chile estaba de acuerdo con que el mediador fuera el Papa. El Santo Padre no apareció milagrosamente el día 22 de diciembre a la hora “H”.

La fatiga del personal argentino embarcado, las malas condiciones climáticas imperantes en el área de operaciones, las amenazas de EE.UU. de condenar la invasión y la disuasión decidida del Estado de Chile, estimo que fueron razones suficientes para que los líderes argentinos, volvieran a entrar en razón. Tal como lo señalara el Contraalmirante (I.M.) Pablo Wunderlich, el enfrentamiento entre fuerzas chilenas y argentinas en el área austral, habría sido una carnicería.

Muchas gracias.



*Fundada el 14 de Octubre de 1911
"Liga de Comercio Marítimo y Comercio Marítimo"*

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



ASONAVE Y LAS EMPRESAS ASOCIADAS AL SERVICIO DE LA LIBRECOMPETENCIA

ASOCIACIÓN NACIONAL DE AGENTES DE NAVES DE CHILE
ASONAVE A.G.

FONOS: 32-2219511 - 32-2256644
info@asonave.cl / www.asonave.cl



CONFLICTO CON ARGENTINA 1978: PROCESO POLÍTICO Y DIPLOMÁTICO

Cristián Zegers Ariztía

Exposición realizada en el marco del coloquio marítimo organizado por la Liga Marítima de Chile, el 21 de marzo de 2019, con ocasión de cumplirse cuarenta años del diferendo marítimo austral entre Chile y Argentina.



29

Muchas gracias al Almirante Vergara por esta invitación y el sentido de este acto. Ningún ámbito más propio que el de la Liga Marítima, incansable defensora de nuestros intereses marítimos, para la evocación de años muy difíciles en que vivimos la inminencia de una guerra y la eventual mutilación de la proyección histórica del mar chileno.

Recuerdo mi emoción en el acto en que se difundió el Laudo arbitral sobre el Beagle, en mayo de 1977. Sentíamos una mezcla de triunfo y alivio; era inimaginable un conflicto y una amenaza bélica. Mientras escuchábamos las proyecciones que, puntero en mano, entregaba el agente chileno José Miguel Barros en los salones de la Cancillería, emplazada por esos años en el ala sur de La Moneda, solo veíamos que Picton, Nueva y Lennox dejaban de estar en controversia y se removía por fin un antiguo y peligroso ingrediente de la situación vecinal.

Paradójicamente, una vez que Chile cedió sus derechos en la Patagonia, la paz con Argentina, en las décadas finales del siglo XIX, se mantuvo en tensión y al costo de una carrera armamentista agobiante. Ambos países llegaron a tener dos de las ocho flotas de guerra más poderosas del orbe en términos absolutos y dos de las tres mayores, en proporción al número de habitantes, después Inglaterra. En 1894, Chile hizo el primer contrato con la casa Krupp para armamento del Ejército y, al año siguiente, aumentó su dotación. La riqueza salitrera sustentó el inmenso desembolso de las arcas fiscales.

El abrazo en el Estrecho de los presidentes Roca y Errázuriz en 1899 y el posterior arreglo de la Puna de Atacama, abrieron un paréntesis de entendimiento, pero solo en 1902, los Pactos de Mayo establecieron un método de solución jurídica, el arbitraje de común acuerdo y, lo que era esencial para Chile, también de un modo unilateral.

Mediante una propuesta para definir el eje más profundo del canal Beagle, a la que nuestra Cancillería no dio importancia, Argentina levantó primero una disputa sobre Picton y Nueva y, en 1915, sobre Lennox. Al reinterpretar el curso natural de esas aguas para disputar el dominio de las tierras situadas al sur, pasó por alto los antecedentes coetáneos a la firma del Tratado de 1881, el mapa de su propio Canciller Irigoyen y las concesiones nunca antes reclamadas, otorgadas por el gobernador de Punta Arenas.

La debilidad de su pretensión, sin embargo, le desaconsejó el arbitraje y, por ello, trató de imponerla en negociaciones directas. En 1967, Chile se vio forzado a invocarlo. Solo en 1971, el gobierno militar trasandino accedió a proceder de común acuerdo, pero con la designación de cinco jueces de la Corte Internacional que debían funcionar en Ginebra y no en Londres, para que S.M. británica se limitara a ratificar o rechazar sus conclusiones, evitando así cualquiera acusación de sesgo inglés, dado el conflicto pendiente por las Falkland-Malvinas.

Hasta entonces, siempre Argentina había acatado fallos arbitrales adversos, -por ejemplo, con Paraguay y Brasil-, y también la resolución del Palena. Con tranquilidad, el gobierno chileno decretó las líneas de base recta, mientras el país perdedor ya exteriorizaba la intención de hacer caso omiso del Laudo, lo que formalmente ocurrió ocho meses después. Bajo el argumento de que el ente resolutor se había excedido, al atribuir a Chile soberanía en islas ubicadas en el Atlántico, la Junta Militar argentina lo declaró insanablemente nulo, expresión máxima de voluntarismo.

Transcurridos más de cuarenta años, aún nos parece difícil de comprender. ¿Cómo un adefesio jurídico -la nulidad unilateral- no suscitó críticas ni disidencias en el país vecino? Por de pronto, el Laudo se presentó distorsionadamente como si fuera un fallo británico, azuzando su rechazo. Académicos de la historia respaldaron desconocerlo, no sólo por el gobierno militar, sino también por gran parte de la clase política opositora a él: De La Rúa, y Alfonsín, entre los caudillos radicales, más el peronismo. En cursos especiales, centenares de profesores de educación media fueron enfilados a la inaceptabilidad del Laudo. El Ministerio de Educación instauró como texto oficial lo más extremo en la materia: “La cuestión del Beagle y de las islas argentinas de la zona austral usurpadas por Chile”, con la autoría del más que conocido Almirante Isaac F. Rojas. Y, para cerrar la cuasi unanimidad, el medio empresario hizo sucesivos llamamientos en igual sentido.

La declaración de nulidad, más que una pataleta circunstancial ante un fallo adverso, reflejó un pensamiento geopolítico largamente arraigado respecto del predominio argentino en ambos océanos: “el cono sur de América es argentino por obra de la naturaleza”, había dicho ya en 1948 el almirante Clement, en Bahía Blanca.

El rechazo del Laudo no solo desorbitó lo zanjado en él, sino que extendió el conflicto desde las islas al sur del canal Beagle a las situadas al este del meridiano del Cabo de Hornos, lo que Argentina ya había intentado hacer en 1959, en una nota diplomática que Chile obtuvo entonces que fuera retirada. Y entre otras pretensiones infundadas, además, se nos exigió derechos de navegación libre en los canales y reconocimiento de país co-riberaño del Estrecho de Magallanes.

En 1978, -que después sería bautizado como el año “en que vivimos en peligro”-, el gobierno argentino acentuó la presión para una negociación directa y hacer valer su mayor peso militar. No solo estimó inaplicable la vía arbitral obligatoria del tratado de 1972, sino que declaró que, si Chile ejercía su derecho a recurrir al arbitraje, ello sería un “casus belli”, motivo de guerra. El gobierno chileno puntualizó que jamás las negociaciones podrían versar sobre cuestiones ya resueltas por el Laudo y que continuaría ejerciendo soberanía de acuerdo con los tratados vigentes. La Corte de Arbitraje verificó por su parte que el Laudo se encontraba “cabal y materialmente cumplido” (Chile tenía el dominio de las islas) y declaró que el rechazo unilateral argentino, “era inadmisibles e inválido en sí mismo”.

Las incidencias de ese año culminaron en diciembre, lo sabemos, con una cuasi guerra que, solo no estalló por un temporal providencial, lo que abrió una ventana de unas pocas horas a la intervención del Papa Juan Pablo II.

REFLEXIONES PREVIAS

Inicialmente relevante fue la tensión interna de los equipos diplomáticos chilenos, que resintieron la decisión del general Pinochet de abrir una suerte de diplomacia militar, paralela al manejo de la Cancillería, sin conocimiento de ésta. Hasta tal punto discurrieron las cosas, que, en un mismo avión a Buenos Aires, el azar reunió a Manuel Contreras, que viajaba por encargo de Pinochet a entrevistarse con el presidente-general Videla y al embajador chileno, René Rojas, que igualmente portaba, por instrucción presidencial, la invitación al Canciller argentino Montes para recurrir ambos países a la Corte.

Si bien la diplomacia militar consiguió reunir a los mandatarios en Mendoza, una vez disipado el impacto de esta cita, jamás Chile volvió a incurrir en esta práctica de diplomacias paralelas y la defensa chilena profesional, gozó en adelante del respaldo del presidente y de la Junta de Gobierno, una rectificación que sería decisiva en el tormentoso periodo que se avecinaba.

La reunión de Mendoza se caracterizó por riesgos y pormenores insólitos. El presidente argentino exigió delegaciones integradas solo por militares; expresamente quería evitar la presencia de abogados. A última hora, sin embargo, embarcó en el avión chileno el jurista Hellmuth Brunner, en quién recaería la redacción final del acta de la cita y cuya participación evitó expresiones inadecuadas en ella. En cuanto a riesgos, Pinochet y Videla conversaron en soledad y dibujaron y firmaron un croquis con una eventual línea demarcadora de solución del conflicto. En el rudimentario papel, tres circunferencias representaban a las islas Picton, Nueva y Lennox. La línea partía correctamente en el punto XX, el mismo del Laudo y de allí, con intermitencias, no tocaba la isla Evout, pero sí Barnevelt. Como era obvio, la muy libre conversación en torno a tan densa materia generó elementos imprecisos y potencialmente muy dañinos. Cada presidente transmitió lo conversado a su respectiva delegación, para hacer un borrador del acta.

Quién recogió la versión de Pinochet, para trabajarla luego con Brunner, fue el entonces comandante Ernesto Videla Cifuentes, quién le representó al presidente que si se tocaba una isla chilena, ello envolvería una grave modificación del tratado de 1881. A partir de entonces y no obstante su juventud y relativamente baja graduación militar, Videla tomaría la responsabilidad mayor de la conducción de la defensa chilena, desde la Dirección de Planificación de la Cancillería.

Desde un punto de vista formal, el encuentro de los mandatarios sin duda aflojó la tensión, principal objetivo de Pinochet, consciente éste de una muy probable invasión a las islas y la consiguiente guerra. Pero en las cuestiones de fondo y apenas reunidas ambas delegaciones para aprobar el acta, afloraron diferencias insalvables.

Uno de los miembros argentinos, el almirante Fracassi, exigió el inmediato retiro de los efectivos chilenos de las islas para equilibrar la posición de las partes. Pinochet calificó tal pretensión de insolencia al violar nuestra soberanía. El impasse significó suspender transitoriamente la reunión, hasta que la delegación argentina retiró esa mención. A su vez Chile, al consignar en el acta la delimitación de jurisdicciones, aceptó eliminar que solo se trataba de la marítima, punto salvado por otra mención de que los eventuales instrumentos resultantes de la negociación, en nada afectarían los tratados. El acuerdo de establecer tres comisiones negociadoras con objetos específicos, fue visto como un ánimo de ganar tiempo, dado el cariz cada vez más extremo de las diferencias.



Por fortuna, el croquis de los presidentes, que podría haber sido un elemento fundante de la negociación, perdió su dinámica a poco andar. En carta a su colega Videla, Pinochet lo desestimó y lo propio hizo el mandatario argentino, inquieto a su vez porque el dibujo, al iniciar la delimitación en el límite oriental del canal Beagle, implícitamente reconocía el fallo de la Reina y parecía enterrar el tan mentado principio bioceánico, su propia pretensión. Solo en 1998 fue públicamente conocido, en la obra "El Delirio Armado" del argentino Bruno Passarelli. La copia chilena no pudo encontrarse cuando se le solicitó a Pinochet durante la mediación.

Un hecho favorable fue que, en el tiempo que precedió a la mediación, Chile puso fin a confusiones y criterios poco claros en su frente interno y configuró la línea que mantendría en todo el conflicto. En la complejidad de variantes y amenazas que se sucedieron, esta posición homogénea nos brindó una ventaja respecto de las posiciones argentinas, a veces muy disímiles, fruto obligado de su mando político disgregado.

Como era de esperar, los avances en las tres comisiones negociadoras sucesivas, fueron casi irrelevantes. En la segunda, por ejemplo, encabezada la delegación chilena por Francisco Orrego, Chile hizo intentos para dar facilidades de navegación en los canales, pero encontró una posición argentina circunscrita a presionar por soberanía de tierras, la dificultad más insalvable en los siguientes años de conflicto.

Discutir sobre tierras resultaba inaceptable para Chile, como lo clarificó Helmuth Brunner. En efecto, por lo resuelto en el tratado de 1881, todas las islas al sur del Beagle eran chilenas y, por tanto, Chile estaba situado, de hecho y de derecho, en el océano Atlántico. ¿Cómo podía ello conciliarse con una negociación bajo los parámetros del supuesto principio divisorio Atlántico-Pacífico? No solo se afectarían nuestros derechos frente a Argentina, sino que, sentado el precedente, habríamos puesto también en riesgo otros derechos soberanos establecidos en los tratados vigentes con Perú y Bolivia.

En el tiempo que duraron las negociaciones, nunca cesaron las provocaciones fronterizas. Solo seis días después de la primera reunión, el ejército argentino hizo maniobras en Río Gallegos, destinadas a comprobar "la capacidad de reacción ante una hipotética y sorpresiva situación de guerra".

Tan insalvables eran las diferencias, que casi de nada podía dejarse constancia en actas, con precisión suficiente para no deteriorar más el clima. Años después del conflicto, un análisis del argentino Moncayo, admite que en el acta de la reunión de Puerto Montt -a la que también concurrieron los presidentes-, fue necesario usar conceptos de alcance ambiguo: delimitación de jurisdicciones, pero sin determinar si se trataba de las terrestres, marítimas o aéreas. Una vez iniciada la mediación, hablar de "diferendo austral" permitió a la Santa Sede mantener una cierta denominación común, con un Chile que sostenía la validez del Laudo y una Argentina que se aferraba a su nulidad.

La idea de una mediación que nos asistiera en el logro de una solución, comenzó a insinuarse a mediados de 1978. Inicialmente, Argentina pareció clausurar esta posibilidad, ya que planteó la neutralización de las islas y un régimen para explotar en común la zona marítima de las 200 millas, lo que Chile no podía aceptar estando en dominio soberano de ellas. Entre octubre y diciembre de 1978, la tensión marcó un ascenso vertiginoso y, a la vez, una gran diferencia en la actitud de los gobiernos.



La Junta argentina, no solo desplegó miles de efectivos a lo largo de la frontera, sino que estimuló percepciones alarmistas, como factor intimidatorio para que Chile conviniera un acuerdo favorable a sus pretensiones. Los medios de comunicación argentinos dan cuenta esos días de la adquisición extraordinaria de alimentos, del alza del dólar, la posibilidad de bombardeo a Buenos Aires, traslado de ataúdes y muchos otros acicates de pánico, que obviamente no podían afectar solo a la población chilena, sino que comenzaron a deteriorar el ánimo de sus propias poblaciones, lo cual además se entremezcló con incidentes graves. El 10 de noviembre, por ejemplo, una patrulla argentina cruzó la frontera en el hito 16 y se internó en territorio chileno, disparando sobre nuestros efectivos que, con disciplina ejemplar y en cumplimiento de órdenes precisas de evitar provocaciones, no repelieron la agresión. Felizmente no hubo bajas.

En Chile, en tanto, tuvo lugar una vasta pero discreta movilización de los efectivos militares y de carabineros, -además de los infantes de marina ya instalados en las islas-, trasladados a Magallanes en vuelos nocturnos desde Santiago; se contó con una admirable colaboración de la población y las instituciones regionales organizadas para su apoyo logístico. Gradualmente, el reforzamiento fronterizo terrestre abarcó la mayoría de los pasos cordilleranos del sur y del centro. Patrullas chilenas y argentinas quedaron así apostadas a algunos pocos cientos de metros y a veces hasta con contacto visual, como se describe en varios libros de memorias de reciente publicación.

Una especulación reciente que, creemos muy infundada, sostiene que esta disposición tan diferente tuvo que ver con la restricción de información. Según esta tesis, el gobierno militar chileno habría mantenido a nuestra población ignorante del peligro, pero a Chile, en verdad, solo le tocaba defenderse. Su equipamiento militar era notoriamente inferior al argentino. Además de trasladar su flota aérea de combate a Punta Arenas, poco más pudo hacer. Los escasos blindados existentes debieron continuar guareciendo el frente norte -amenazado en esos años, recordémoslo, por el gobierno peruano del general Juan Velasco Alvarado, en la antesala del centenario de la guerra del Pacífico- y, en consecuencia, estimular el pánico y la histeria en la población chilena, -sin agregar una gota de disuasión militar- era justamente lo que más podía debilitarnos.

¿Pudo estar desinformada la población en Punta Arenas, Porvenir o Natales, cuando participaba activamente de nuestro apresto? En la zona Central mucho menos: bastaba leer en los diarios de la época, la casi permanente alerta acerca de la gravedad del momento y la nutrida información de los desplazamientos militares trasandinos. Para un botón de muestra: el eximio dibujante porteño Lukas mantuvo la crisis como tema casi único de su diaria caricatura periodística. La del día de Navidad de 1978, muestra genialmente a un guardia durmiendo en la isla Picton con un ojo cerrado y otro abierto.

Lo que sí existió, fue una disposición chilena de seguir las actividades ordinarias, incluyendo, en esta actitud a las más altas autoridades. Recuerdo haber asistido a una recepción diplomática en la residencia del Canciller Hernán Cubillos, casi en la víspera de la noche crucial del 21 de diciembre, en que, separadamente al acto protocolar, se recibía en otra sala-escritorio, información de último minuto y se cambiaban, sin fatalismo, impresiones de lo que podía acontecer. Nadie discutía la extrema gravedad del momento.

La tensión bilateral golpeó fuertemente en los principales centros de decisión mundial. Desde Buenos Aires había vuelto el Canciller Cubillos, donde se le intentó condicionar la eventual mediación a una previa delimitación de las islas. Las directivas de los episcopados de ambos países,



reunidas en Mendoza, cablegrafiaron al Papa un angustioso llamado y, el 15 diciembre el presidente Carter, de EE.UU., envió una carta al presidente Pinochet en que atribuía igual responsabilidad en el escalamiento de la tensión a los dos países; Chile lo invitó de inmediato a enviar observadores a la frontera. Sin nada más que hacer, el gobierno chileno tomó la resolución de recurrir a la Corte y al TIAR -encarando el *casus bellis* argentino-, aunque la intuición de Pinochet retrasó de día en día la adopción de esta medida, lo que resultó providencial.

Argentina ya reunía 15 mil soldados en Río Gallegos y se calcula que tenía unos 60 mil apostados cerca de la frontera. Una vez que, por el temporal, la escuadra argentina inició el regreso a sus bases, el Papa reunió de emergencia al Colegio cardenalicio y manifestó su “profundo dolor e íntima preocupación” por el peligro para el mantenimiento de la paz en el extremo sur de América. Ya había resuelto mandar a un emisario personal, el cardenal Samoré, para interponer sus buenos oficios. Varias gestiones diplomáticas confluyeron exitosamente para que así sucediera.

Una misión secreta de Enrique Bernstein y Patricio Pozo, llevó todos los antecedentes al Canciller brasileño, país determinante para mover a EE.UU. Fue asimismo clave el contacto casi diario del embajador norteamericano en Santiago, George Landau, con el Canciller Cubillos. El consejero norteamericano de seguridad, Robert Pastor, ligado a Brzezinsky, habló al Cardenal Casaroli, Secretario de Estado, con acuerdo del presidente Carter. El embajador Pedro Daza, por su parte, sensibilizó al Consejo de la OEA.

Los testimonios de lo cerca que estuvimos de la guerra son numerosos, más allá de la propia confesión del presidente argentino Videla. El ex presidente argentino Menem, que en esos días se encontraba en prisión política, escribió de esos días: “había un ambiente bélico total...solo se hablaba de los simulacros, apagones y de las tropas en la cordillera...Si el Papa no interviene, la guerra es inevitable”. El entonces embajador argentino en Brasil, Oscar Camilión, relata que un telegrama secreto le ordenaba informar a la Cancillería brasileña de la situación de guerra, una vez configurado el breve plazo para el desplazamiento de la flota argentina a la zona de las islas.

¿Fue el Papa el único mediador posible?, no. Se buscaron otras alternativas. El ex-canciller Gabriel Valdés, exploró la del Rey de España, desestimada por el hecho de que el monarca se había negado a venir a Chile. De otro lado, EE.UU. resultaba inadmisibles para el gobierno militar argentino, pero también se hizo presente una consideración obvia: si no se acató el fallo de la Reina y de la Corte, ¿qué garantías podían darse de que las partes fueran persuadidas por un mediador? El único dotado de ascendiente moral respecto de un país católico como Argentina era Juan Pablo II.

En la aceptación de la mediación se libró un sutil juego diplomático. Aunque Argentina no deseaba quedar bajo la tutela del Papa, proceso en que estaría refrenada de hacer valer su mayor poder militar, sus autoridades se convencieron, equivocadamente, de que el gobierno militar chileno, dadas sus difíciles relaciones con las jerarquías de la Iglesia local, en ningún caso aceptaría la intervención papal. Por tal razón, al subir el conflicto a su peor temperatura, ofertó la mediación a Chile y, para su sorpresa, nuestro país la aceptó ya que el general Pinochet había instruido de ello al Canciller Cubillos.

Un lapso muy complejo se extendió entre el 25 de diciembre, inicio de los buenos oficios, y la firma del acuerdo de Montevideo, que selló la mediación quince días después. Por las posiciones casi insalvables que encontró el Cardenal Samoré, de hecho, nunca se descartó el fracaso de la gestión pontificia. Para el diario “La Nación” de Buenos Aires, fueron “quince días de vértigo”, en



los que el cardenal amenazaba con volver derrotado a Roma, con todo lo grave que habría sido desestimar la mediación -última posibilidad de paz- y para la Santa Sede, aparecer involucrada en un grave fracaso.

La mediación tuvo las peculiaridades de un proceso que es diplomático y político, y no necesariamente jurídico ni formal. El cardenal Samoré, en efecto, rara vez trabajó en forma conjunta con las partes, sino que decantó cada posición, tratando de avizorar un acuerdo posible y dejó de lado los temas más complejos, como los referentes al Estrecho de Magallanes y la Antártica. En las formas, se esforzó siempre por guardar estricta neutralidad. No hubo más procedimiento que el que se configuraba a medida de las circunstancias, como lo describe Monseñor Faustino Sainz, principal ayudante del cardenal. Y un dato no menor: los delegados del Papa no habían trabajado juntos antes, y prácticamente no se conocían. Pequeño milagro del proceso fue el afiatamiento del pequeño equipo vaticano al que después se integraría monseñor Montalvo.

Establecida la mediación, se confirmó que Argentina solo se interesaba por negociación política, en tanto que Chile quería impregnarle mayor formalidad y mejores antecedentes jurídicos e históricos. De hecho, el primer acto chileno fue entregar nuestra posición por escrito, 183 páginas, acompañada de 4 tomos de anexos empastados. Antes de viajar a la zona, Samoré había sondeado al embajador Riesle sobre la posibilidad que Chile aceptara una base tipo Guantánamo en las islas. Con muy diversas formulaciones, este tipo de compensaciones para Argentina frente al dominio de las islas por Chile, siempre estuvo en la mente del cardenal que, digamos de paso, interpretando el sentir del Papa, indicó que no era un super árbitro “y que no estaba por sobre los estados”.

La diplomacia vaticana impuso a veces ritmos acelerados de actividad, y luego lapsos de aparente inacción, usados para ablandar las posturas de cada país, lo que obligaba a idas y vueltas y consultas en Santiago y en Buenos Aires. Baste decir que el jefe de la delegación chilena, Ernesto Videla, realizó sesenta viajes a Roma, varios de ellos por 48 horas. Muchas veces, en las horas difíciles, el Cardenal recordó a Enrique Bernstein el sabio consejo de San Alfonso para vivir en paz: “una copa de ciencia, un barril de prudencia, un tonel de conciencia...y un mar de paciencia”.

La propuesta que el Papa se había comprometido a entregar, debía conciliar los intereses profundos de las partes, en el bosque de alegatos esgrimidos. Para Chile, lo eran su integridad territorial sobre todas las islas; para Argentina, el dominio marítimo para atajar la supuesta expansión chilena hacia el Atlántico. Un mes antes de entregarla, Juan Pablo II se involucró personalmente, y quiso escuchar directamente a cada delegación. A esas alturas, y con pocos avances, habían transcurrido doce rondas de conversaciones, además de las decenas de reuniones menos solemnes. Dado que el mediador no comunicaba lo que conversaba con Argentina, los delegados chilenos tenían que imaginarse todas las hipótesis a partir de las consultas del cardenal u otros datos fragmentarios, como los papeles de trabajo que él solicitaba. Pero, de verdad, estaban a ciegas en cómo sería la propuesta.

Evoco la solemne entrega de este documento, a la que asistí como periodista el 12 de diciembre de 1980 en la gran sala del Consistorio, convocados los cancilleres, las delegaciones, el cardenal Casaroli y gran número de informadores europeos y norteamericanos. Un suspenso increíble impregnaba el acto, ya que, aunque la propuesta sería secreta para el público hasta su eventual aceptación por ambos gobiernos, todos los allí presentes sabíamos que la solución final no podría apartarse demasiado de lo delineado en ella. Antes de entregar los sobres cerrados a cada



delegación, Juan Pablo II recordó su propio gesto audaz de aceptar la mediación y encareció a los gobiernos que lo replicaran con una apuesta a la paz, accediendo a la propuesta. Expectantes, luego de la ceremonia, acompañamos a la delegación chilena hasta las cercanas oficinas de la embajada en el Vaticano, situadas en un cuarto piso de la plaza del Risorgimento, donde el sobre papal fue abierto con reserva total.

Al cabo de varias horas, pudimos percibir el ánimo de la delegación chilena. Ernesto Videla nos la sintetizó como una “alegría contenida”: lo principal estaba salvado, no obstante, había muchos puntos de incertidumbre. De hecho, la propuesta permaneció sin conocimiento público hasta el 22 de agosto de 1981, cuando la filtró el diario argentino “La Nación”, primero sin una página y luego, completa.

El complejo documento respetaba el Laudo y el estatus territorial del tratado de 1881, ya que la delimitación marítima partía del punto XX. Establecía una zona de actividades comunes o concertadas, distintas facilidades de navegación para cada país y un centro de control aéreo en la isla Nueva atendido por ambos países. Consultaba un mar territorial de tres millas entre las partes, desde la isla Hornos y la isla de los Estados; una delimitación marítima que correría a doce millas de las islas chilenas; un tratado de amistad perenne con solución de controversias y un acuerdo de cooperación e integración. Para Chile implicaba, ciertamente, sacrificar un importante espacio de mar, suelo y subsuelo, pero ello aparecía en parte compensado con la explotación de una amplia zona de actividades comunes y concertadas.

Ciertamente, la Santa Sede había procurado equilibrar con “presencias” argentinas el dominio terrestre reconocido a Chile. Hasta tal punto se habían explorado este tipo de presencias -las que desaparecerían en el arreglo final, gérmenes como eran de futuros conflictos- que fue el abogado chileno Helmuth Brunner quién propuso al cardenal Samoré un hospicio para náufragos y peregrinos en el Cabo de Hornos, bajo jurisdicción chilena y tuición de las jerarquías eclesiásticas australes, chilenas y argentinas. Ello fue solo un modo de hacer ver el cariz irrealizable de algunas de estas ideas, conocido el clima infernal de la isla de Hornos, con vientos de más de cien kilómetros por hora y la dificultad extrema de cualquier asentamiento en la tundra de su superficie, como bien lo sabían los infantes de marina allá apostados y también Julio Philippi y Ernesto Videla que pasaron una noche con ellos. Para gran sorpresa de Brunner, su idea del hospicio fue acogida casi literalmente por la propuesta pontificia.

Con las reservas que el documento suscitaba y numerosos puntos sin clarificar, porque el cardenal advirtió que con “el Papa no se regateaba”, Chile sin embargo la aceptó. El régimen militar argentino no tuvo la unidad de criterios ni para aceptarla ni para rechazarla y el proceso se estancó. Una nota argentina a la Santa Sede de marzo de 1981, eludió pronunciarse sobre el fondo, pero sí expresó descontento por no recibir islas y permitir una profunda presencia chilena en el Atlántico. Chile tardaría dos años en enterarse del contenido de esta nota. En vista de la dilación en la respuesta argentina, el mediador sugirió la fórmula de una aceptación tácita, lo que no era aceptable para Chile.

1981 no fue un año fácil. Sin dar parte al mando político, el ejército argentino detuvo a una supuesta red de espionaje chileno: cuatro funcionarios del Instituto Geográfico Militar que hacían levantamientos en la zona de Laguna del Desierto. El 29 de abril, el general Galtieri cerró la frontera. Chile, en tanto, había detenido a dos espías trasandinos. Este tipo de situaciones absurdas, varias veces reiteradas, dieron origen a complejos procesos diplomáticos ante la Santa



Sede. En este caso, el de mayor tensión, Chile liberó primero a los detenidos y Argentina varios días después, en medio de la incertidumbre provocada en Roma por el atentado al Papa. Solo ese año, nuestra delegación reportó al Vaticano 261 violaciones a la soberanía, desde mínimas a graves, informadas por la Armada y no hablamos aquí de otras situaciones tan ingratas como la expulsión de miles de chilenos residentes en la Patagonia.

1982 no hizo más que subir el nivel de las dificultades y peligros. En enero, Argentina denunció el tratado de 1972 de solución judicial de controversias, dejando en difícil posición a Chile, si no obtenía algún reemplazo del mismo. El cardenal Samoré lo logró en septiembre de ese mismo año, pero solo para el efecto del diferendo austral.

Pero lo más grave, sin duda, fue ver reaparecer una amenaza bélica similar a la de cuatro años antes. Según el plan Rosario, que describe Camilión, Argentina reivindicaría primero las Malvinas y luego las islas chilenas del sur. Todavía podemos recordar el discurso del general Galtieri en abril, desde los balcones de la Casa Rosada ante una multitud delirante, cuando sostuvo que recién se había comenzado a recuperar “toda la zona sur de influencia”. En los hechos, pre-Malvinas Argentina asentó mayores medios militares en la zona que en 1978 y la amenaza para Chile se incrementó.

Solo la guerra con Gran Bretaña por las Falkland-Malvinas invirtió totalmente la situación. La derrota argentina paralizó la posibilidad de agresión a nuestro territorio. Con antelación al estallido de las hostilidades, lo había vaticinado Ernesto Videla ante la Junta de gobierno chilena: si Argentina derrotaba a Gran Bretaña quedaría de todas formas extenuada y si perdiera, no tendría la más mínima posibilidad de dirigirse contra Chile. Cuando en medio del conflicto, en junio, el Papa llegó a Buenos Aires, cuidó de llamar al general Pinochet por teléfono, primera vez que ello ocurría y además recogió del general Galtieri el compromiso de que no habría guerra con nuestro país.

En febrero de 1983, falleció el cardenal Samoré, incansable luchador por la paz, cuyos últimos esfuerzos se dirigieron a que Argentina aceptara la propuesta y se avanzara en la suscripción de un acuerdo de soluciones pacíficas de conflicto. Felizmente, a esas alturas, signos de cambio se hicieron visibles. Un encuentro de los embajadores argentinos Barberis y Litre con el embajador chileno Benadava, dio el primer palpito de un ánimo real de solución, y aunque este primer avance se desestimó por el gobierno argentino, varios “non paper” se siguieron intercambiando entre las delegaciones, y abriendo la posibilidad de desplazar la línea de delimitación hacia el oriente, suprimiendo la zona de actividades comunes o concertadas.

No podemos consignar la cantidad de avances y retrocesos del proceso -mayores, eso sí, los primeros que los segundos-, una vez que el presidente Alfonsín asumió el gobierno democrático en Argentina, en diciembre de 1983. Aunque el clima político allá era otro y hasta la multipartidaria trasandina pidió un acuerdo con Chile, no por ello habían disminuido las vicisitudes.

En vísperas del anuncio de la Santa Sede de “significativas aproximaciones” en la posición de las partes, un viaje secreto de Ernesto Videla a Buenos Aires logró desactivar la letal pretensión argentina de hacer una referencia al principio Atlántico-Pacífico. Él persuadió al embajador Hugo Gobbi, encargado de la mediación por el nuevo gobierno argentino, que no se formularan condiciones inaceptables para las partes, lo que no implicaba que ellas no pudieran darlas a conocer al mediador. A la postre, la llamada “fase conclusiva” del proceso, se inició el 23 de enero de 1984, con una declaración de confianza emitida en Roma por el cardenal Casaroli y los cancilleres de ambos países.



Artífices del acuerdo final fueron Ernesto Videla por Chile y, por Argentina, el embajador Marcelo Delpuch, que alcanzaron un gran nivel de confianza recíproca. Una vez limpia la propuesta de presencias argentinas en las islas y de la zona compartida, la Comisión chilena de la mediación se centró en obtener una delimitación con el máximo de plataforma continental. Fue posible redactar entonces -por Videla y Santiago Benadava- el borrador de tratado, cuya aprobación logró Delpuch del gobierno de Alfonsín. Muchos contenidos del acuerdo ya estaban consensuados en los años anteriores, pero solo la línea de delimitación los hacía operantes.

El 18 de octubre en la Casina de Pio IV, el secretario de Estado, cardenal Casaroli, entregó a las delegaciones el texto del acuerdo. Quién les habla, abordó en Río de Janeiro el avión en que la delegación chilena regresaba, con agotamiento y serenidad por el objetivo conseguido y logró la autorización para preparar en esas horas de vuelo una edición especial del diario "La Segunda" que desplegó el texto y las cartas geográficas pertinentes, más proyecciones e impresiones de los miembros de la delegación. La edición salió a la calle a las 19 horas, a la misma hora en que los poderes públicos iban teniendo en sus manos la información oficial de la buena noticia.

Consciente de las dificultades y de la oposición peronista que, con excepción de Menem, se manifestó en contra del tratado, el gobierno radical de Alfonsín resolvió llamar a una consulta plebiscitaria no vinculante. La ratificación popular fue abrumadora -81,32 % a favor y solo 17,03% en contra- y con alta participación cívica y bajísima abstención. El Tratado también se aprobó en la Cámara de Diputados argentina por amplia mayoría (127 votos a favor y 74 en contra), pero apenas se ganó por un voto en el Senado, confirmando este hecho la fragilidad hasta el final de seis años de peripecias.

Al mediodía del 2 de mayo de 1985, fueron intercambiados los instrumentos de ratificación ante el Papa Juan Pablo II. Apenas terminada la ceremonia, en símbolo no menor, la delegación argentina entregó una nota por la cual retiraba dos notas anteriores de los años del conflicto, la que impugnaba las líneas de base recta y también aquella en que se declaraba "garante y co-riberero" del estrecho de Magallanes.

BALANCE Y PERSPECTIVAS

Lo primero a tener en cuenta acerca del valor de la mediación, es que ella evitó no solo la devastación irreparable de toda guerra moderna, sino un enfrentamiento suicida por muchas décadas más. Como lo afirma el actual embajador argentino en Chile, Octavio Bordon, "cualquier guerra es un crimen, pero una entre Argentina y Chile hubiese sido un crimen irreparable".

Nuestro país habría enfrentado, con desnivel de fuerzas, una oleada de armamento ultra moderno: 170 tanques y caza tanques adquiridos en Israel y Austria; 60 blindados franceses; dos modernísimas corbetas; 26 aviones tipo mirage... A qué seguir. Pero, también, ambos países poseían capacidad para bombardear y destruir instalaciones fabriles y fuentes energéticas claves del adversario y la propagación del conflicto austral como guerra continental, habría sido un evento altamente probable, con participación de otros países sudamericanos, como lo advirtió en 1978 el primado argentino, cardenal Primatesta. Cualquier suspensión de las hostilidades, tampoco habría excluido el surgimiento de guerrillas y operaciones de sabotaje. Chile no habría aceptado una mutilación violenta de su territorio sin combatir incluso más allá del límite de sus fuerzas.



Lección para la historia es que el desnivel del equipamiento militar con Argentina, fue una incitación al conflicto. Las políticas demagógicas tienden a olvidar que la capacidad militar disuasoria y la economía robusta, son las únicas bases estables de paz. La otra valiosa enseñanza de la mediación, se refiere al éxito de los conductores del proceso en Chile, para que éste nunca fuera un motivo de controversia interna sino, al revés, un caso de entendimiento y unidad nacional ejemplar y único en un período de extrema polarización política. El primer Canciller que estuvo a cargo, Hernán Cubillos, marcó esta impronta de dar amplia información y confianza a todos los sectores y a la prensa y, en los años siguientes, Ernesto Videla, siguió estrictamente esta disposición.

El presidente de la conferencia episcopal chilena contó con toda la información, aún la más clasificada, y lo mismo el ex presidente Frei Montalva, la mayor personalidad opositora, que hizo públicamente presente que en este caso estaban “comprometidos los intereses y legítimos derechos de nuestra patria”. Los miembros de la delegación chilena se distribuyeron tareas para informar a los principales sectores nacionales. Solo Francisco Orrego se reunió tres veces en 1978 con la directiva opositora del partido demócratacristiano, explicándoles mapa en mano a qué apuntaba la defensa chilena.

En nuestros días, un caracterizado opositor al gobierno militar, Eugenio Tironi, ha resaltado el “espíritu de diálogo” de Ernesto Videla, que le valió el respeto y el aprecio de quienes fueron sus interlocutores en las negociaciones que le tocó encabezar; pero también “de sus compatriotas de todo el arco ideológico, lo que fue una proeza en tiempos donde reinaban la intransigencia y la polarización”. Para Tironi, Videla fue “un héroe de la paz”.

Por su peculiar manera de llevarse entre nosotros y con la perspectiva del tiempo, es justo pensar ahora que la mediación tuvo una influencia como test previo del clima que se gestó, desde mediados de los años ochenta, para los acuerdos pacíficos y consensuados de la transición democrática chilena. El conocimiento interno de la mediación entregó, al menos, un precedente de confianzas recíprocas.

Mérito ostensible de la mediación es que nunca, en 200 años de historia, las relaciones con Argentina han alcanzado, como en estas últimas décadas, mayor profundidad y un tejido de intereses recíprocos. El Tratado de Paz fue visionario en diseñar instrumentos de integración. Hoy las inversiones chilenas suman US\$ 18 mil millones en el país vecino, la mitad de ello por compra de activos y el resto por inversiones nuevas. Pero igualmente tenemos acuerdo de doble tributación, favorable a las pymes y uno mayor de liberación comercial en gestación. Favorecen a los ciudadanos muchas iniciativas tales como la eliminación del roaming telefónico y el avance -aunque tanto falta por hacer- en la integración física. Igualmente es real la colaboración entre las FFAA. de ambos países, que ha ido por delante, incluso, de los procesos de integración.

La mediación también alecciona sobre la continuidad de equipos que exige la política exterior vecinal. Julio Philippi y Helmuth Brunner, venían prestando asesoría - ad honorem, como siempre lo hicieron-, desde los gobiernos anteriores y, particularmente, en el de Salvador Allende, no obstante ser opositores a él. La Comisión defensora se integró armoniosamente con el mejor conocimiento y destrezas jurídicas que Chile podía disponer, sin considerar militancias políticas. Funcionarios diplomáticos y expertos fueron parte del éxito alcanzado. El peso de sus miembros suscitó la confianza del mando político en ella y permitió un diálogo directo muy franco en los peores momentos de crisis.



La continuidad del mismo equipo chileno marcó una diferencia relevante. En seis años que duró el proceso, Chile debió negociar con seis presidentes argentinos, más de diez comandantes en jefe y cinco Ministros de Relaciones Exteriores. En la delegación del país vecino, solo una integrante permaneció siempre, Susana Ruiz.

Como toda obra humana, el acuerdo de mediación ha recibido críticas. Las más duras de ellas, sin embargo, reconocen hacerlas a partir del logro de la paz. Gabriel Valdés señaló que se perdió bastante entre el arbitraje británico y la mediación papal, pero no dejó de insistir en que “logramos la paz que está por sobre cualquier otra condición”.

Se tiende a olvidar que el acuerdo fue una transacción y así lo define el Tratado. Se pagó en una superficie marítima acotada el pleno reconocimiento a la soberanía terrestre, y a los tratados y al Laudo. Como lo hizo ver Francisco Orrego, la delimitación de éste fue respetada metro a metro por el acuerdo. Argentina fracasó al intentar aplicar su tesis del meridiano del cabo de Hornos. El principio bioceánico desapareció. ¿Que todo es inobjetable para nosotros? Ciertamente, no. En el confín de su extremo sur, la línea demarcatoria no se proyecta idealmente a nuestro dominio antártico.

En todo conflicto internacional de tan largas raíces como éste, es complejo tener toda la razón. Destaca, entonces, el hecho de que el tratado logró el amparo moral de la Santa Sede para su “fidel ejecución”. Así como en el derecho interno el cumplimiento de las obligaciones se garantiza por su ejecución forzada, en el derecho internacional los medios para imponer el “Pacta Sunt Servanda” son muy limitados. En la práctica, el valor moral de la tutela de la Santa Sede puede ser superior a muchos disuasivos de la organización mundial que distan de ser eficaces, como lo presenciamos en la realidad contemporánea.

Cierro estas palabras con el anhelo de un mayor reconocimiento a los artífices de la mediación. Buena parte de sus nombres ya bautizan picachos geográficos en la zona que con tanto valor y determinación defendieron. Es cierto que hemos levantado un monolito en Monte Aymond y que el segundo paso fronterizo en importancia homenajea al cardenal Samoré. Pero, ojala que el sentido de esta evocación, que agradecemos a la Liga Marítima, logre impregnar un mayor conocimiento y valoración de este decisivo proceso diplomático.

Muchas gracias.



DESAFÍOS DEL CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA ANTE LA CRISIS DEL BEAGLE DE 1978

Archivo de la Legión de Infantería de Marina



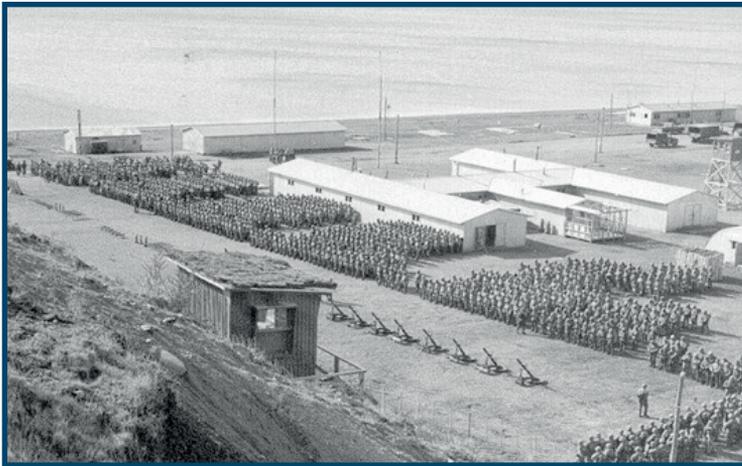
“No hay que protestar contra el destino, hay que vencerlo”

41

A fines del año 1978, Chile y Argentina se enfrascaron en un conflicto, provocado por esta última al poner en marcha la denominada “Operación Soberanía”, destinada a ocupar militarmente las islas Picton, Nueva y Lennox, en el canal Beagle; dicha acción no pudo ser concretada debido a que estas posesiones se encontraban debidamente guarnecidas con unidades de la Infantería de Marina chilena.

¿Cuál era la situación de fuerzas disponibles para enfrentar los desafíos que el escenario planteaba, qué recursos se tenían disponibles y cuál era la comparación con Argentina?

En 1978, Argentina tenía el potencial nacional suficiente para afrontar una guerra con Chile; en cambio, nuestro país, además de lidiar con ellos, debía contrarrestar la eventual amenaza de Perú y Bolivia coaligados, por lo que nuestra posición era evidentemente desventajosa.



Unidades en formación para revista en campamento Río Chico de isla Dawson

Argentina tenía en ese entonces 27,2 millones de habitantes y Chile 10,9 millones y su producto nacional bruto (PNB) era ocho veces mayor al nuestro, ya que nosotros estábamos saliendo del “hoyo” donde nos había dejado el régimen de la Unidad Popular en 1973. La comparación de potenciales entre los dos países, daba una ventaja significativa a favor de Argentina, de dos a uno.

La Brigada de Infantería de Marina chilena disponía de una fuerza efectiva cercana a los 4.200 combatientes (200 Oficiales y 4.000 de Gente de Mar Infantes de Marina). Se movilizaron las fuerzas de Infantería de Marina de la zona Centro y Sur del país, como es el caso del Destacamento IM N° 2 “Miller” ubicado en Viña del Mar y del Destacamento IM N° 3 “Aldea” de Talcahuano. Cada destacamento aportó Unidades de Combate consistentes en cinco compañías de fusileros IM, Unidades de Reconocimiento Anfibio, Compañías de Comandos IM, Unidades de Apoyo de Combate formadas por Baterías de Cañones, Morteros, Lanza Cohetes y Ametralladoras y Unidades de Apoyo de Servicio de Combate, estas últimas integradas por Ingenieros, Sanidad, Carros de Asalto Anfibio y Servicios Generales.



¿Cuál fue el mayor desafío para las fuerzas operativas?

El mayor desafío para las fuerzas operativas fue crear medios defensivos para incrementar la seguridad y la potencia de fuego de las pequeñas unidades que se encontraban custodiando las islas. Con tal propósito, se diseñaron diversos artefactos que fueron utilizados en las áreas sensibles:

- **Mina antipersonal artesanal:** sobre la base de cordones detonantes, detonadores eléctricos, tarros de lata de raciones de combate, circuitos eléctricos múltiples alimentados por varias baterías de camión, logrando exactamente el mismo efecto que las minas de fabricación convencional.
- **Campo minado artesanal:** alimentado por circuitos eléctricos conectados y desconectados a voluntad desde varias posiciones, todos a cubierto del fuego de artillería naval y aérea. Esto permitió dejar los campos desconectados durante el día, para su revisión y reposición de minas que hubieran detonado por aves, al posarse directamente sobre una de ellas; acción imposible de realizar en un campo minado normal.
- **Tarro flamígero:** consistente en un tarro de 200 litros, lleno con petróleo en 2/3 de su capacidad, mezclado con un saco de aserrín de madera. En el fondo del recipiente se ubica una carga de 150 gramos de Trotyl conectada mediante un cordón detonante. Su accionar es eléctrico y a voluntad del combatiente ubicado en la cercanía.
- **Hoyo pedrero:** formados por una red de hoyos cónicos de un metro y medio de profundidad, un radio de diámetro superior de un metro y medio, y un diámetro inferior de un metro. En el fondo se colocan cargas planas de cinco kilos de Trotyl, cordón detonante y cordón eléctrico. Se cubre con piedras redondas de dos kilos de peso. Se acciona eléctricamente a voluntad de combatientes ubicados en diversas ubicaciones.

¿Cuál fue el reto logístico y como se enfrentó?

El proceso de adquisición de armamento, equipo y material de guerra se vio ostensiblemente entorpecido por la llamada “Enmienda Kennedy”, que no permitía adquisiciones de armas y equipo fabricado bajo licencia norteamericana en EE.UU. y en otros países. No obstante, con iniciativa y sagacidad se logró poner órdenes de compra por material bélico fabricados en España, India, Singapur y Corea del Sur.

¿Cuáles fueron las consecuencias o lecciones que tuvo para las Fuerzas Armadas chilenas esa guerra que no fue?

- En esta comprometida situación de inminente guerra que, afortunadamente, no se produjo, pese a no tener una acabada doctrina ni organización conjunta, éstas actuaron absolutamente integradas y coordinadas en su preparación y despliegue tanto, como la mejor formación conjunta.
- Quienes defendían el objetivo (las islas del martillo), territorio en disputa, de la ambición del adversario, donde este último consciente de su capacidad y en buena medida por la combinación de la decidida acción de la Escuadra Nacional, seguida de la tenaz defensa que se esperaba de las posiciones a cargo de la Infantería de Marina de Chile, se estima radicó la eficiencia de la disuasión lograda.
- Desde el siglo XIX las relaciones diplomáticas chileno-argentinas han sufrido momentos de acercamiento y distanciamiento por el eterno tema limítrofe. Este último episodio de “casus belli”, acaecido hace cuarenta años, es un valioso testimonio histórico a considerar para enfrentar en el futuro situaciones similares con nuestros vecinos, teniendo siempre en consideración que la Armada de Chile y su Cuerpo de Infantería de Marina, en sus doscientos años de historia, han jugado un papel indiscutido tanto ante agresiones armadas como en la mantención de la paz.



¿Qué operaciones se alcanzaron a desarrollar?

El 21 de diciembre de 1978, en vista de la agresión inminente, el mando dispuso prepararse a iniciar acciones de guerra al amanecer del día 22 y deseó “buena suerte” a la tropa; de las gargantas de todos los Infantes de Marina, brotó al unísono un fuerte y categórico “¡Viva Chile!”.

Las Unidades de la Brigada de Infantería de Marina se encontraban en alerta máxima, Se infiere que el alto mando ya había descodificado los mensajes radiales de las fuerzas argentinas y las diferentes unidades en la zona habían sido comunicadas del inminente enfrentamiento. Aquellas que se encontraban apostadas en las islas tenían orden “...de resistir hasta el último hombre...”. Era el momento que se esperaba desde hace meses llevando una rígida vida militar en los australes territorios que distaban mucho de parecer a los cuarteles.

A las fuerzas de Infantería de Marina apostadas en las islas se les informó que el ataque sería a las cuatro de la madrugada del 22. Con el propósito que los argentinos escucharan claramente que se les esperaba para darles la “recepción” correspondiente, la información se entregó no codificada. Mientras los integrantes del Batallón 41 desplegados en las islas se aprestaban a defender con su vida el territorio nacional, el Batallón 21 en isla Dawson, al no recibir instrucciones ni orden de operación alguna, había confeccionado su propio curso de acción, enmarcado en una operación denominada “Emmanuel”, cuya ejecución se iniciaría la noche del 20 de diciembre, empleando el material anfibio disponible para realizar un desembarco nocturno escalonado y penetrar en profundidad hacia territorio enemigo. Sin embargo, la aceptación de la mediación papal detuvo esta acción y las partidas de reconocimiento de las diferentes unidades tuvieron que retromarchar.

¿Cuándo y dónde se desplegaron las fuerzas de Infantería de Marina?

El despliegue de las unidades de Infantería de Marina existentes en la zona Austral se inició a mediados de 1978 con la misión de defender el área del Beagle - Nassau y las primeras islas en ser ocupadas fueron Picton, Nueva, Lennox, Colón, Wilfredo, Martial, Copihue y Eliana.

CONSIDERACIONES FINALES

Es un hecho que Argentina iba iniciar la guerra los días previos a la navidad de 1978 en los mares australes. El 21 de diciembre de ese año, la Flota de Mar argentina se dirigía a las islas, pero una fuerte tormenta con ráfagas de viento que superaban los cien kilómetros por hora, hizo imposible operar las barcas de desembarco, los helicópteros de combate y demás armas para lograr sus objetivos. Esto llevó a abortar la misión, ya que, en esas condiciones climáticas, les era imposible ocupar las islas. Sin embargo, esto no mermó la capacidad ofensiva de la Armada chilena. En la madrugada del 22 de diciembre, la Escuadra chilena salió al encuentro de su par enemiga, pero, en esa ocasión, la flota argentina cambió su rumbo por una decisión netamente política y no por mal tiempo: la Junta Militar argentina finalmente accedía a la mediación del Papa Juan Pablo II para mediar en el conflicto.

Casi simultáneamente con el cambio de curso de la flota argentina, nuestro gobierno era informado que la Junta Militar trasandina había decidido aceptar el enviado papal. Horas más tarde el mismo Papa Juan Pablo II daba a conocer en público su intervención, el envío de su emisario, y la aceptación de éste por ambas partes.

El Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino, en conocimiento y concordancia con los acuerdos contraídos por nuestro país en Montevideo y las órdenes dadas por el General Augusto Pinochet, dio las instrucciones para evitar incidentes con Argentina, previendo provocaciones y eventuales reacciones por parte de las de las fuerzas chilenas que pudiesen ser utilizadas como pretexto por el gobierno argentino para no cumplir los acuerdos.

Paulatinamente las unidades que componían la Brigada comienzan a retirarse de la zona, manteniéndose agrupaciones fundamentales; sin embargo, las tensiones en el área subsistieron hasta la firma misma del Tratado.

El Cuerpo de Infantería de Marina llevó a cabo un elaborado plan de defensa, implementado en parte, con materiales de tipo circunstancial, desarrollando elementos de significativa eficiencia y de proyección defensiva, aplicando conocimientos e ingenio.

La elaboración de muchos de los planes de defensa y ataque se prepararon sobre la base de un contraataque por parte de las fuerzas anfibia propias, respondiendo a la necesidad de contar con un arma de defensa, pero, a la vez, de ataque permitiendo, no tan solo establecer una eficiente defensa, sino que proyectar en forma efectiva una fuerza de ataque altamente adaptable a cualquier escenario del litoral, coordinándose estrechamente con las demás fuerzas de la defensa nacional.



DÍA DE LA FAMILIA NAVAL EN EL MONUMENTO A LA “MUJER DEL HOMBRE DE MAR” DE VALPARAÍSO

Viernes 3 de mayo de 2019

*Almirante Miguel Ángel Vergara Villalobos
Presidente de la Liga Marítima de Chile*



45

INTRODUCCIÓN

La Liga Marítima se complace, una vez más, en rendir un homenaje a la Familia Naval, particularmente en estos días en que la familia cristiano-occidental se encuentra asediada por vientos de cambio. Lo hacemos al pie de este monumento que erigió nuestra corporación hace ya casi cinco años, con ocasión de haber cumplido cien años de vida ininterrumpidos, fomentando la conciencia marítima de los chilenos. Lo hacemos en esta plazoleta bautizada como “Carmela Carvajal de Prat” en honor a la esposa de nuestro máximo héroe, el comandante Arturo Prat Chacón.

El día de la Familia Naval fue fijado por la Armada precisamente el 5 de mayo, porque ese día Arturo y Carmela contrajeron matrimonio. Este matrimonio, aunque breve por la prematura muerte del héroe que ofrendó su vida en la rada de Iquique, constituye un ejemplo que debiera iluminar el quehacer de todas las familias relacionadas con la Marina. Por eso, se dispuso en este día hacer un alto para meditar sobre la importancia de la familia.

En esta oportunidad desearía invitarlos a reflexionar sobre cuatro aspectos íntimamente relacionados: la familia, el matrimonio, el amor y la educación de los hijos.

LA FAMILIA

La familia es una comunidad de vida de padres e hijos aunque, en un sentido más amplio, podría comprender a un grupo consanguíneo mayor, incluyendo, por ejemplo,



a los abuelos que viven bajo el mismo techo. Pero en lo esencial, cuando nos referimos a la familia, estamos hablando de un núcleo básico conformado por el padre, la madre y los hijos, todos al amparo del amor. Ese núcleo es la fuente primera de todo el orden social.

En la familia surge la primera sociabilización, que incluye la educación en las virtudes cívicas y políticas. La humanización de la sociedad pasa por la humanización de la familia; es imposible que una sociedad sea mejor que las familias que la componen. Si las familias están mal conformadas, la sociedad estará dividida. Al menos deberíamos ser capaces de traspasar a nuestros hijos lo que recibimos de nuestros padres. Lamentablemente, el matrimonio y la familia, como ya lo planteaba el Concilio Vaticano II a mediados de los años sesenta, es una institución que no brilla en todas partes con el mismo esplendor, pues está oscurecida por la poligamia, el divorcio, el amor libre y otras deformaciones.



EL MATRIMONIO

En cuanto al matrimonio, que es el fundamento de la familia, surge a partir de una sociedad muy particular que conforman un hombre y una mujer cuando deciden casarse. El matrimonio es una alianza, consorcio o compromiso libremente contraído, que tiene características muy particulares: primero, es libre y voluntario; segundo, es entre un hombre y una mujer; tercero, es para toda la vida y, cuarto, tiene por objeto el bien de los cónyuges y la generación y educación de los hijos. Es decir, el matrimonio, fundamento de la familia, es necesario para la perfección del hombre y de la mujer, para tener hijos y para educarlos.

Lamentablemente, esta noble institución está actualmente amenazada por el relativismo que considera la libertad personal como el único bien, desligado de toda responsabilidad hacia el núcleo familiar. Bajo la excusa de la búsqueda de su propia realización, quien rompe el vínculo matrimonial genera un grave daño a la pareja que abandona y, principalmente, a los hijos. Estos requieren un padre y una madre para su integral desarrollo intelectual y afectivo. Sin embargo, pareciera que en los jóvenes existe miedo a adquirir compromisos de manera permanente y asumir su responsabilidad como padres y esposos; muchos prefieren vivir simplemente como parejas, sin formalizar su compromiso.

EL AMOR

El amor, por su parte, es el pilar fundamental del matrimonio, un amor que necesariamente se irradia a toda la familia. La llamada al amor se produce a partir la complementaria diferencia entre varón y mujer. La diferenciación sexual biológica es necesaria para engendrar hijos, que es uno de los fundamentos del matrimonio. Los hijos son el fruto del amor que se profesan los padres. Obviamente, hay casos especiales en que se debe recurrir a la adopción. En definitiva, el amor conyugal no es un amor cualquiera.

En efecto, tradicionalmente se distinguen tres clases de amor. El amor que es propio de la amistad, que muchas veces equivocadamente intentan aplicar los padres con sus hijos, olvidando que su papel principal es educar y eso conlleva corregir y sancionar: un hijo puede tener muchos amigos, pero los padres son únicos e irremplazables. El otro tipo de amor se asocia con el deseo, la pasión y el afán de poseer a la otra persona. Finalmente está el amor que conlleva la apertura

ilimitada al otro, superando nuestras tendencias egoístas: se trata de preocuparse y ocuparse del otro, y no de buscarse a sí mismo. Se ansía el bien del amado, incluso disponiéndose al sacrificio. Este es el amor que debiera imperar en el matrimonio.

LA EDUCACIÓN DE LOS HIJOS

Como decíamos, una de las razones de ser del matrimonio son los hijos. Precisamente, por el hecho de haberles dado la vida, los padres tienen el derecho primario e inalienable de educarlos. Y a hacerlo según sus propias convicciones éticas y religiosas, en tanto favorezcan el bien común y no contravengan la moral y las buenas costumbres.

Los padres tienen el deber de estar particularmente atentos a la educación sexual que se está impartiendo a sus hijos en el colegio. Tienen el derecho a exigir que sus hijos no sean obligados a asistir a cursos sobre temas que contravengan sus convicciones morales y religiosas. Sin duda, el colegio puede apoyar y complementar la educación sexual de los niños y jóvenes, pero no puede ni debe usurpar la responsabilidad de los padres.

Esto es particularmente importante recordarlo hoy en día, cuando en muchos países existen intentos por imponer una educación sexual que, amparada en la tolerancia y la no discriminación, busca cambiar los valores tradicionales de la cultura cristiano occidental. Al respecto, el Papa Francisco decía a los obispos polacos en julio de 2016: “Hoy a los niños en la escuela se les enseña que cada cual puede elegir su sexo. ¿Por qué se les enseña esto? (...). Esto es terrible”. Y porque efectivamente es terrible, los padres no deben despreocuparse de lo que se les está enseñando a sus hijos.

PALABRAS DE CIERRE

En fin, los temas del matrimonio, del amor y de la educación de los hijos siempre han sido complejos y, hoy en día, lo es aún más, por las amenazas muchas veces solapadas que se ciernen sobre la familia. Espero que algunas de estas reflexiones puedan ser de utilidad en el desarrollo de vuestras propias familias o, al menos, sirvan como punto de partida para iniciar una discusión más a fondo.

Finalizo con una hermosa respuesta de una mujer chilena que hace algunos meses celebraba 64 años de matrimonio. Cuando le preguntaron cuál era su secreto para tan largo y feliz vínculo, Angélica, la esposa de 82 años respondió: “El secreto es no olvidar nunca que la vida es como un teclado de piano, con teclas blancas y negras. Pero para hacer una sinfonía uno tiene que tocar las blancas y las negras, y no hay que olvidar que son más las blancas”.

He dicho.



DALE A TU VIDA ESOS *momentos* QUE LA HACEN ÚNICA



Beltec
para tu vida

Te invitamos a conocer todos los proyectos que tenemos en la V región.

CONDOMINIO
Bosque Real VI
Curauma



+56 9 944 156 04
bosquereal@beltec.cl

CONDOMINIO
Cumbres de Reñaca II
Viña del Mar



+56 9 934 697 00
cumbrenaca@beltec.cl

CONDOMINIO
Puerto del Norte V
Villa Alemana



+56 9 953 646 61
edificiopuertodelnorte@beltec.cl

CONDOMINIO
Cumbres de Peñablanca
Peñablanca



+56 9 612 397 67
cumbresdepenablanca@beltec.cl

CONDOMINIO
Las Acacias Poniente
Peñablanca



+56 9 817 420 15
lasacacias@beltec.cl

CONDOMINIO
El Rincón Sur
Peñablanca



+56 9 934 355 51
elricon@beltec.cl

CONDOMINIO
Los Maitenes de La Cruz
La Cruz



+56 9 974 552 50
losmaitenes@beltec.cl

beltec.cl

Tu vida es tan particular como tus gustos
y tu manera de vivirla, encontrar el lugar perfecto
para disfrutarla, planearla y desarrollarla,
es lo que le da el alma a tu hogar.

 **beltec**
Inmobiliaria

Las imágenes e ilustraciones mostradas en este aviso fueron elaboradas con fines ilustrativos, no constituyendo necesariamente una representación exacta de la realidad. Su único objetivo es mostrar una caracterización general de los proyectos y no cada uno de sus detalles. Lo anterior se informa en virtud de lo señalado en la Ley N° 19.472.

ALGUNOS COMENTARIOS SOBRE EL CALENTAMIENTO OCEÁNICO

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



El calentamiento global y, particularmente el del océano, es un tema que está preocupando desde hace ya varios años tanto a científicos como al público general. Al respecto se especula bastante sobre las causas que lo producen y por supuesto no faltan aquellos que niegan que esté ocurriendo. El hecho es que el planeta, en realidad, sí se está calentando y las causas seguramente son varias que actúan en forma simultánea.

Al respecto cabe mencionar que la interacción entre el océano y la atmósfera es permanente. La absorción de la energía solar, que da origen al sistema climático de la tierra y la evaporación del agua superficial está dominada por el océano. Asimismo, los valores medios globales de otros flujos de energía como el calor latente y la radiación de onda larga desde la superficie es el resultado de esta interacción océano-atmósfera.

Es importante considerar, también, la interacción hielo-océano-atmósfera. En este caso debe distinguirse entre el hielo continental (agua dulce congelada) y el hielo marino (agua de mar congelada). El primero corresponde a aquellos que se encuentran capturados en la Antártica, Groenlandia y en los glaciares de las montañas, entre los cuales se cuentan los Campos de Hielo Sur de Chile como uno de los más grandes. Este hielo, al derretirse, agrega agua al mar por lo que va aumentando su volumen elevando en consecuencia, su nivel. El segundo, que se forma en el invierno y mantiene cierto porcentaje de sal entre sus cristales, se derrite en gran parte o totalmente en la época estival. Por tratarse de agua de mar congelada no produce ningún efecto sobre el nivel medio del mar ni al congelarse ni al derretirse.

Tanto la atmósfera como el océano están regidos por un complicado patrón de circulación y su interacción influye sobre la variabilidad climática en escalas de tiempo que fluctúan de algunas horas (ejemplo brisas marinas) a estacionales, anuales, decadales, centenarias y milenarias.

Entre los efectos naturales que influyen se pueden mencionar forzantes externos como cambios orbitales de la tierra alrededor del sol y las consecuentes variaciones en la radiación solar, variaciones en la inclinación del eje de la tierra, alteraciones magnéticas, erupciones volcánicas, aumento de la desertificación y otras. También debe tomarse en consideración la importante función del vapor de agua en el ciclo atmosférico.

Entre las causas antropogénicas (originadas por actividades humanas) hay razones más que justificadas para considerar su influencia en el aumento de la temperatura global, consecuencia del aumento en la atmósfera de los gases conocidos como de invernadero, particularmente dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O) y ozono troposférico (O₃). Debe considerarse también el aumento de aerosoles en la atmósfera, que pueden inhibir la formación de

gotas de agua, y partículas en suspensión que atrapan el calor en la atmósfera como, por ejemplo, humo negro. Este último está produciendo problemas en el Ártico al depositarse sobre el hielo marino disminuyendo su albedo y acelerando su fusión.

El océano es el principal repositorio del exceso de calor absorbiendo más del 90% de éste en los últimos 50 años. El calor es absorbido por el agua como sensible y latente. El primero aumenta la vibración de las moléculas, se detecta con los sentidos, se mide con termómetros y aumenta su volumen. El segundo corresponde a la energía necesaria para romper las uniones de su estructura interna permitiendo al agua pasar de un estado al otro, de hielo a líquido y de líquido a vapor. El calor latente se recupera al revertirse el proceso. Gracias a la circulación oceánica el calor así almacenado por las aguas marinas puede ser irradiado a la atmósfera en diferentes lugares y tiempo por lo que el océano constituye, dado esta propiedad, un gran moderador de los cambios de temperatura del planeta.

Al aumento del nivel del mar por la expansión del agua debe agregarse también el aporte de agua dulce producto de la fusión de los glaciares, ya mencionado. Nerem et al. (2018) han calculado el aumento de nivel a razón de 3 +/- 0,4 milímetros por año desde 1993.

El océano constituye también el mayor depósito de dióxido de carbono (CO₂) con un contenido de 38.100 GtC (gigatonnes de carbón) que aumenta anualmente en 2,4 GtC (Le Quéré et al., 2018). Esto, conforme a los mismos autores, se compara por ejemplo con la atmósfera (760 GtC, + 4,7 GtC anuales); suelo y vegetación (2.410 GtC, + 1,6 GtC anuales) y sedimentos oceánicos (1.750 GtC, + 0,2 GtC anuales). (Ver Tabla 1)

Reservoir	Size, Gigatons Carbon (IPCC)	Rate of Change GtC yr ⁻¹
Ocean	38,100 GtC	+2,4 GtC yr ⁻¹
Soils and Vegetation	2,410 GtC	+1,6 GtC yr ⁻¹
Atmosphere	760 GtC	+4,7 GtC yr ⁻¹
Ocean Sediments	1,750 GtC	+0,2 GtC yr ⁻¹
Permafrost	1,700 GtC	?
Fossil Fuel Reserves	1,940 GtC (max. est.)	+9,4 GtC yr ⁻¹ Fossil + Industry

Tabla 1

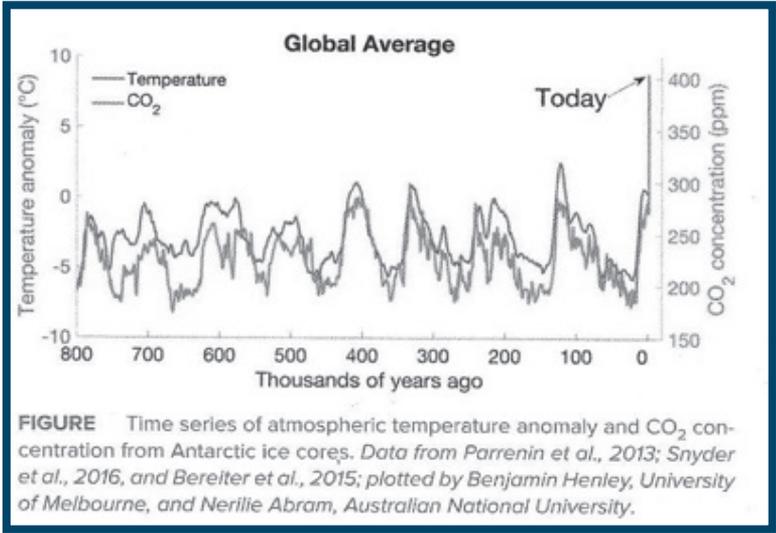


Figura 1



A su vez se estima que el océano absorbe actualmente alrededor del 30% del CO₂ antropogénico y que ha sido el mayor regulador del clima en el pasado (Schmitt, 2018). Lo anterior se ve corroborado en la figura (aquí incluida) preparada por diversos autores y que Schmitt (2018) reproduce en su artículo, en la cual se aprecia la correlación entre la concentración del CO₂ y la temperatura atmosférica. Los datos provienen del estudio de testigos de hielo antártico correspondientes a los últimos 800.000 años (Figura 1).

Otro de los efectos de la absorción del CO₂ que, si bien no tiene influencia directa sobre el clima, afecta a diversas especies marinas al producir una disminución del pH (acidificación) de las capas superiores del océano. Entre estas cabe mencionar a componentes del plancton, mariscos, arrecifes de coral, en general a todas las especies con conchas calcáreas.

Uno de los aspectos más importantes a considerar, cuando se hace referencia al océano, es que se trata de un solo cuerpo de agua. La división en Pacífico, Atlántico, Índico y mares es una convención solo de interés geográfico. Esta enorme masa de agua está interconectada en el hemisferio sur produciéndose el mayor estrechamiento, con algo más de 400 millas marinas, en el paso Drake entre el cabo de Hornos y las islas Shetland del Sur. A través de este, y rodeando completamente la Antártica, circula la mayor corriente oceánica; la corriente circumpolar antártica (Figura 2).

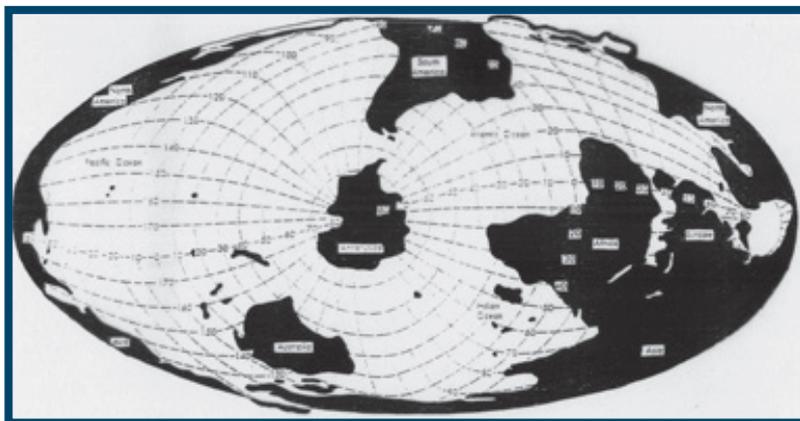


Figura 2

** The Oceanography Society, que edita la Revista Oceanography, ha autorizado al autor para reproducir en este artículo la tabla y figura indicadas*

El área marina que rodea dicho continente es reconocida por los oceanógrafos como un cuerpo de agua que presenta un límite físico en las capas superiores, no geográfico, con los demás océanos y se conoce como océano Austral (Southern Ocean). El límite natural del océano Austral lo forma el frente Subtropical, una región ubicada aproximadamente a 40° S de latitud en la cual se produce una convergencia, es decir un hundimiento de agua proveniente del sur bajo una capa de agua de menor densidad ubicada hacia el norte. Como los geógrafos aún no han incorporado a este océano en la división tradicional del mar se entenderá que al mencionarlo se refiere a las zonas australes de los sectores correspondientes a los océanos Pacífico, Atlántico e Índico.



En el Pacífico se hace, normalmente referencia al sector norte de la corriente Circumpolar Antártica como la Deriva de los Vientos del Oeste o también como la corriente del Pacífico Sur. Esta corriente al aproximarse a la costa de Sudamérica, única masa de agua continental que interrumpe su circulación, se bifurca en dos ramas: una, en dirección norte, la corriente de Humboldt y otra hacia el sur, conocida como corriente del Cabo de Hornos.

Casi todas las grandes masas de agua en el océano se forman en la superficie, donde adquieren sus características de temperatura y salinidad. Si uno o más de los procesos que incrementan la densidad (evaporación, enfriamiento o congelación) son causa de que el agua superficial se torne más pesada (mayor densidad) que aquella ubicada a mayor profundidad, se producirá su hundimiento hasta alcanzar el nivel en que se encuentra agua de similar densidad. Si es suficientemente densa se hundirá bajo las capas de aguas más livianas y alcanzará las capas más profundas del océano y se extenderá sobre el fondo.

Regiones favorables para la formación de grandes masas de aguas profundas y de fondo son por ejemplo el Atlántico Norte y el océano Austral. El primero presenta condiciones favorables, principalmente en invierno, para la formación de grandes cantidades de agua muy densa a tal punto que las aguas profundas de todos los océanos han sido en alguna medida formadas en la superficie del Atlántico Norte. Esto se debe, en gran parte, a que la evaporación en dicha región es muy intensa aumentando la salinidad superficial, existe un relativamente escaso aporte de agua dulce por ríos, aire seco e intenso enfriamiento en invierno.

El océano Austral es muy importante en varios aspectos, entre los que cabe mencionar la capacidad de absorber gran parte del exceso de calor, dado su excepcional patrón de circulación, lo que constituye la conexión principal entre las cuencas oceánicas y entre las capas profundas y superficiales de la circulación global de los océanos. Gran parte de las características físicas y bioquímicas de las aguas oceánicas han sido desarrolladas en el océano Austral, por lo que cualquier cambio puede tener efectos de gran magnitud sobre el océano global y en las condiciones climáticas del planeta en general.

Es en el océano Austral, en las cercanías de la Antártica, donde se forman las aguas marinas más densas debido al enfriamiento y aumento de la concentración de sal que se va liberando a medida que se congela el agua superficial circumpolar. Aguas de alta densidad se generan también en los mares de Ross, Davis y Weddell. La más densa y de mayor importancia es el agua de Fondo Antártica formada precisamente, en el mar de Weddell. Esta agua es menos salina, pero considerablemente más fría y densa que el agua profunda del Atlántico Norte por lo que se ubica bajo esta última dando origen a una delgada capa que sigue los contornos del fondo oceánico desplazándose incluso hasta el hemisferio norte, donde ha sido detectada más allá de la latitud 20° N. Otra masa de agua que se forma en el océano Austral es la Intermedia Antártica, que se encuentra a profundidades intermedias (400–1000 m) en todos los océanos y cuya zona de hundimiento, aproximadamente a 60° S de latitud, constituye el Frente Polar Antártico.

Esta circulación termohalina es lenta, el agua permanece sumergida por periodos prolongados de tiempo y eventualmente, a medida que disminuye su densidad por mezcla con otras masas de agua, puede ascender hasta la superficie en zonas muy alejadas a las de su formación. Esto puede adquirir especial importancia si, en los momentos de formación, se hubiesen producido acontecimientos climáticos u oceanográficos anómalos ya que estos después de decenas o cientos de años, afectarán el clima ya sea a escala regional o mundial. Esta “memoria larga” del océano

explica muchos procesos climáticos e, incluso, meteorológicos que ocurren en ocasiones en forma sorpresiva. Se requiere de un mejor conocimiento del comportamiento del océano para dar respuesta a muchas interrogantes que no han podido ser explicadas satisfactoriamente como por ejemplo el fenómeno aperiódico de El Niño. Es posible que este sea provocado por el océano y no tanto por alteraciones solares o atmosféricas como se ha habido estado considerando durante mucho tiempo.

De lo anterior, se desprende la imperiosa necesidad de continuar y, en lo posible, aumentar considerablemente el estudio del océano realizando permanentemente observaciones y desarrollando modelos cada vez más completos para comprender su funcionamiento, las alteraciones naturales o antropogénicas que lo afectan y las influencias benéficas o catastróficas que de ellos se puedan derivar y que, sin duda, afectan al planeta en su totalidad.



REFERENCIAS

- Schmitt, Raymond W. (2018). The Ocean's Role in Climate. *Oceanography*, Vol. 31, N° 2, junio de 2018: 32-40.
- Le Quéré, C., R.M. Andrew, P. Friedlingstein, S. Sitich, J. Pongratz, A.C. Manning, J.I. Korsbakken, G.P. Peters, J.G. Canadell, R.B. Jakson y otros. (2018). Global carbon budget 2017. *Earth System Science Data* 10(1): 405-448.
- Nerem, R.S., B.D. Beckley, J.T. Fasullo, B.D. Hamlington, D. Masters y G.T. Mitchum. (2018). Climate-change-driven accelerated sea-level rise detected in the altimeter era. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America* 115(9): 2.022-2.025.
- <https://doi.org/10.1073/pnas.1717312115>.



Fundada el 11 de Octubre de 1914
Mes de San Juan Bautista, Patrono de los Marineros

MUTUAL
DE SEGUROS
DE CHILE
100 AÑOS



UNA HISTORIA DE LA QUE TODOS SOMOS PARTE

En Mutual de Seguros de Chile, llevamos 100 años entregando distintas soluciones a más de 500 mil personas a lo largo de nuestro país. ¿Y sabes por qué hacemos esto? Porque nuestra misión es brindarle a nuestros asegurados la tranquilidad que necesitan en su vida y la de su familia al asegurar sus sueños. Y cuando te ayudamos a ahorrar, lo hacemos para que tus metas se transformen en realidad.

Somos gente de seguros, junto a la familia chilena desde 1919, brindándole tranquilidad, protección, fomentando el ahorro y la inversión.

Amplia
Trayectoria

desde
1919

Asegurando
a la familia chilena

Clasificación
de Riesgo

AA+

Solidez financiera
que respalda tu inversión

Cobertura
Nacional

17

Sucursales
a lo largo de Chile

Nuestros
Asegurados

+
500
mil

Personas
confían en nosotros

www.mutualdeseguros.cl

 600 626 7311



EL CONDE FÉLIX VON LÜCKNER Y EL VELERO SEEADLER

Germán Bravo Valdivieso
Socio Liga Marítima de Chile



55

Un nombre bastante desconocido para algunos historiadores navales y para los Capitanes del Cabo de Hornos es el del conde Félix von Lückner, cuyas correrías, durante la Primera Guerra Mundial, llenan las páginas más audaces de la vida de los corsarios.

El imperio del Kaiser Guillermo II no había descuidado su armada y la había potenciado bajo la batuta del almirante Alfred von Tirpitz. El 31 de mayo y 1 de junio de 1916 las flotas de ambos contendores, se enfrentarían en la batalla de Jutlandia y aunque su resultado fue ambiguo, pues ambos bandos se atribuyeron la victoria, uno de los efectos que tuvo es que la flota alemana evitó un encuentro posterior con el grueso de su antagonista, permaneciendo fondeada en Willemshaven.

Corría el segundo año de la Primera Guerra Mundial y el imperio alemán buscaba recurrir a todos los medios a su alcance para tratar de destruir el comercio marítimo de su enemigo en cualquier parte del globo.

EL VELERO SEEADLER

Los alemanes habían logrado capturar un velero que los noruegos habían arrendado a los ingleses, de tres palos y 1.571 toneladas de desplazamiento, llamado Pass of Balmaha que fue dotado de un motor diesel, se le artilló y bautizó como Seeadler, que quería decir águila del mar.

La embarcación fue puesta al mando del conde Félix von Lückner, de familia noble, pero que a los 16 años se había escapado de su casa “porque no le entraba el estudio” y quien se embarcó como pinche de cocina en el velero inglés Pinmore, que viajaba a Caleta Buena en el norte de Chile durante los años de gloria de la carrera del salitre.

Posteriormente, realizó un curso en la escuela náutica de Lübeck para oficiales de la marina mercante e ingresó voluntariamente como oficial de reserva de la armada imperial con el grado de teniente.

Dentro de sus originales ideas, planteó al Kaiser su proyecto de que un corsario velero tenía más posibilidades y generaba menos suspicacias para atraer a sus posibles víctimas, recibiendo el total apoyo del emperador.

Fue designado como comandante del Seeadler, que se dedicaría a la guerra de corso contra los buques mercantes aliados, por sus notables condiciones marineras y, principalmente, por el liderazgo sobre su personal.

Von Lückner eligió personalmente a los 64 tripulantes que compusieron su dotación, todos quienes tenían experiencia en buques a vela y 23 hablaban correctamente noruego. Incluso viajó a Noruega, donde se robó un bitácora de un velero y estudió la vida que se llevaba en ellos.

Pudo darse cuenta de que cuando los capitanes viajaban con su esposa, las revisiones, que por cualquier causa se hicieran al buque durante su navegación, serían menos profundas, pues era sabido que estos evitaban llevarlas cuando desarrollaban actividades ilegales como el contrabando u otras. Entonces seleccionó, entre su tripulación a un marinero de 18 años, barbilampiño que, por sus rasgos podía disfrazarse y hacerse pasar por la esposa del capitán cuando las circunstancias lo requirieran. Compró ropa femenina y una peluca, quedando al azar solamente los zapatos, pues el tripulante tenía los pies bastante grandes.



LA RUTA DEL ATLÁNTICO

El Seeadler se hizo a la mar, desde Alemania, el 21 de diciembre de 1916, simulando ser un buque noruego que llamó Irma, como recuerdo de un viejo amor de Von Lückner.

El 25 de diciembre, a 180 millas al sureste de Irlanda, fue interceptado por el buque británico HMS Avenge que despachó una embarcación para inspeccionarlo.

El conde von Lückner, que se hacía pasar por el capitán Kundsén, daba las órdenes en idioma noruego a sus hombres con mucha calma, para que ayudaran a amarrar la embarcación que los inspeccionaría. Los ingleses solicitaron los documentos y von Lückner amablemente los condujo a su cámara, donde reclinada en un sofá, con los pies tapados por un chal y un pañuelo amarrado alrededor de su cara hinchada, yacía el marinero que se hacía pasar por la esposa del capitán, con una peluca rubia, aquejada de un fuerte dolor de muelas, para lo cual se había puesto en la boca una gran cantidad de algodón.

Los ingleses, caballerosamente, se disculparon por tener que molestarla, ofrecieron enviar un médico, lo que lógicamente no fue aceptado, mientras el segundo de abordaje, el teniente de navío Kling les pasaba unos documentos algo borrosos manchados con agua de mar. Los inspectores quedaron conformes y se retiraron, para luego izar la señal 'prosigan viaje'.

La primera víctima fue el carguero británico Gladys Royale, que había zarpado de Cardiff y navegaba con destino a Buenos Aires. Al avistar a la vieja barca noruega que trataba de comunicarse con él, redujo su andar y, ante la sorpresa de la tripulación británica, el velero izó la bandera de la Marina Imperial Alemana y dejó a la vista un cañón de 105 mm. El Gladys Royale trató de huir, pero al recibir tres tiros disparados a su proa, se rindió, siendo esta la primera víctima del conde von Lückner, que pronto sería bautizado como 'Demonio del Mar'.

La posibilidad de la existencia de un velero armado en la armada alemana, en 1917, aparecía como fantástica. La Gran Guerra era la primera guerra moderna. Los buques de superficie eran a vapor, acorazados provistos de grandes cañones y los submarinos, eran la amenaza de los barcos alrededor del mundo.

Enseguida, durante su travesía del océano Atlántico hundió además a los buques ingleses Lundy Island, Buenos Aires, British Yeoman y al Pinmore; a los franceses Charles Gounod, Antonin (que transportaba salitre chileno a Francia), La Rochefoucauld, Dupleix y Cambronne y a la fragata canadiense Percé.

Dentro de estos once hundimientos, la emoción invadió al Capitán cuando enfrentó al velero de cuatro palos Pinemore, el mismo donde había navegado sus primeras millas como pinche de cocina en el viaje a Chile hacía quince años y, una vez trasbordada la tripulación al buque alemán von Lückner se hizo trasladar al velero, en el que recorrió, melancólicamente todos sus rincones, encontrando su nombre grabado a cortaplumas, en uno de sus palos. Dejando a un lado el sentimentalismo, regresó a su buque, se encerró en su camarote y dio la orden hundir al velero.

Había habilitado en su buque un compartimiento especial para los capitanes y oficiales prisioneros y cuando los despachó a tierra, frente a Río de Janeiro, les ofreció una comida. Al final lo avivaron.

EN EL PACÍFICO

Cruzó el cabo de Hornos y, al acercarse a la isla de Juan Fernández, el 26 de abril de 1917, supo de la presencia del crucero británico HMS. Kent en sus proximidades, por lo que decidió alejarse por la ruta hacia Australia.

Entretanto, Estados Unidos había entrado a la guerra, por lo que entre el 14 de junio y el 8 de julio hundió los buques de esa nacionalidad A.B. Johnson, R.C. Slade y Manila, completando así catorce víctimas.

Mientras daba descanso a su tripulación en la isla francesa Mopelia, del archipiélago de la Sociedad, un maremoto despedazó el buque, azotándolo contra los arrecifes.

Von Lückner decidió partir, con cinco hombres, en una de las embarcaciones menores de su buque, la que equipó con velas, con el objeto de apoderarse de algún barco o goleta, pero fueron tomados prisioneros en las islas Fidji e internados en un campo de prisioneros en Auckland, Nueva Zelanda, desde donde escapó, con otros alemanes, en una lancha, alcanzando a capturar la goleta inglesa Moa, antes de que lo apresara un crucero británico, siendo encerrado en las islas Kermadec, donde lo sorprendió el armisticio.

RAPA NUI

Entretanto, uno de sus oficiales, el teniente de reserva de la marina alemana Alfred Kling, se apoderó en Mopelia, el 5 de septiembre de 1917, de la goleta francesa Lutece que bautizaron como Fortuna, con intenciones de llegar a Alemania, pero debido al mal estado de la nave, decidieron dirigirse a la isla de Pascua.

El 3 de octubre de 1917, tres oficiales y cincuenta y cinco tripulantes del Seeadler y pidieron permiso para permanecer de ocho a catorce días en la isla para reparar la embarcación que había llegado muy maltrecha, pero cuando la trasladaban desde el puerto de La Prouse a Hanga Roa, chocó contra una roca sumergida, por lo que procedieron a vararla al día siguiente, perdiéndose totalmente.

Los tripulantes fueron enviados al continente, por el subdelegado marítimo de la isla, el 13 de febrero de 1818 en la barca Falcon, de la firma Williamson Balfour & Co., que llegó a Talcahuano el 2 de marzo.

El contingente, al mando del teniente Kling, era el mismo que había recalado a Pascua, quedando internados en el vapor alemán Memphis que se hallaba en tal condición, mientras se esperaba la resolución del gobierno acerca de su destino, pues el hecho de que el Fortuna se hubiese hundido en



Hanga Roa a su llegada, les daba a sus tripulantes la categoría de náufragos y no correspondía que fueran internados y así fue solicitado por la Dirección General de la Armada al gobierno.

Algunos rifles y ametralladoras con que viajaron los tripulantes y que se les había permitido conservar confirmaban que no viajaban como prisioneros, armas que fueron depositadas en la gobernación marítima de Talcahuano.

Cinco meses después de su arribo, la tripulación de la Fortuna continuaba internada en el Menphis, lo que llevó al ministro plenipotenciario alemán a insistir ante el ministro de Relaciones Exteriores, Daniel Feliú, que debían ser dejados libres, haciendo presente que el hecho de permanecer en el vapor alemán sin un pronunciamiento de su condición y privados de libertad, tenía para la conducción de la guerra las mismas consecuencias de una internación, puesto que ello imposibilitaba a las fuerzas combatientes retenidas a continuar participando en las operaciones; en consecuencia, de acuerdo a las disposiciones de la segunda Conferencia Internacional de La Haya, estaba el gobierno chileno obligado a cuidar del alojamiento y aprovisionamiento de ello.

Hacía presente el diplomático que como se había tratado de una situación provisoria en espera de resolución, su misión diplomática había conseguido fondos desde la legación de su país en Buenos Aires, pero que como ya había transcurrido tiempo en exceso, no estaba en condición de seguir haciéndolo y el gobierno chileno debía poner en libertad inmediata a los tripulantes o internarlos y correr con los gastos que ello demandare de acuerdo al derecho internacional.

Puesto así “entre la espada y la pared”, el canciller Feliú declaró a los tripulantes como “provisoriamente internados” debiendo el apostadero naval de Talcahuano hacerse cargo de su mantención.

BIBLIOGRAFÍA

- La azarosa historia del conde von Luckner. Ricardo Valenzuela, Revista de Marina 1968/3.
- “La barca Tinto y el Herzogin Cecilie” María Teresa Parker de Bassi. Ediciones Tusitala, 2000.
- Oficio Confidencial N° 65 de fecha 7 de marzo de 1918 del Director General de la Armada al ministro de Marina.
- Oficio Confidencial N° 169 de fecha 19 de agosto de 1918 del Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Marina.
- Oficio Confidencial N° 85 de fecha 4 de marzo de 1918 del Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Talcahuano al Director General de la Armada.
- Nota confidencial N° 1273/18 de fecha 10 de agosto de 1918 del ministro plenipotenciario alemán el Ministro de Relaciones Exteriores.
- “La Primera Guerra Mundial en la Costa de Chile” Germán Bravo Valdivieso. Ediciones altazor, 2005.
- “Las correrías del SMS Seeadler”, Walter Berlinger Landa, Revista de Marina, 1996/3.
- “Ei crucero del Demonio del Mar”. Traducción de Jorge Haderman Valenzuela, Revista de Marina 1985/4.
- “La guerra de corso de los buques mercantes armados (1914-1918). M. Barthe. Revista de Marina 1972/2.



COMISIÓN PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR (CPPS)

Gustavo Aimone Arredondo
Capitán de Navío(R)



59

La Comisión Permanente del Pacífico Sur, a lo largo de su existencia, se ha ido forjando un sitio en el contexto internacional marítimo, al impulsar una serie de iniciativas que le han impuesto una dinámica a la organización y a sus países miembros en torno a la protección de la fauna marina y de todos los recursos existentes en el estanco suramericano occidental, lo que se considera crucial y determinante para la subsistencia de los habitantes de la región junto a la prosperidad de sus economías.

Palabras claves: Protección de los Andes Azules

INTRODUCCIÓN E HISTORIA

Se acaban de cumplir 67 años desde la Declaración sobre Zona Marítima de 200 millas, conocida como la Declaración de Santiago, suscrita en nuestra capital por los gobiernos de Chile, Ecuador y Perú y, a la que Colombia, posteriormente, adhirió el año de 1979. El origen de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) se remonta al año 1952, cuando se firmó el documento fundacional, sellando una aspiración marítima regional a perpetuidad, al elaborar un visionario documento que en su preámbulo señala: "los gobiernos tienen la obligación de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y de procurarles los medios para su desarrollo económico".

Por tanto, la CPPS al ser un acuerdo intergubernamental y al estar ratificado por los cuatro países, posee personalidad jurídica de derecho internacional de conformidad con lo establecido en el Convenio de Paracas, Perú, del 14 de enero de 1966 y, por lo mismo, sus decisiones son el reflejo de lo que sus cuatro gobiernos desean y resuelven sobre sus pretensiones en el Pacífico Sudeste. En 1967 se crearon sus estatutos y se le dio, por primera vez, el nombre de Comisión Permanente del Pacífico Sur. Este organismo regional marítimo, con sede en el puerto de Guayaquil, en Ecuador, constituye una alianza y opción estratégica, política y operativa en el Pacífico Sudeste orientado a consolidar la presencia de los países ribereños en esta importante zona geográfica, así como su proyección efectiva, tanto hacia las zonas aledañas, como a la vinculación con la cuenca de los Andes Azules.

Las decisiones al interior de la CPPS son adoptadas por la asamblea con el acuerdo de los cuatro países miembros y ejecutadas bajo la coordinación de la Secretaría General. Esta última

está integrada por el Secretario General, cuya función se extiende por un lapso de cuatro años; además, cuenta con un Subsecretario, un Director de Asuntos Científicos y un Director de Asuntos Económicos, siendo cubierto estos cargos rotativamente por nacionales de los países miembros.

El enlace y la coordinación permanente entre las instituciones nacionales de cada país que participan en la ejecución de los planes, programas y actividades de la Secretaría General y de los países miembros, se efectúa por medio de las secciones nacionales. La oficina nacional en nuestro país es presidida por el Director de Medio Ambiente y Asuntos Oceánicos del Ministerio de Relaciones Exteriores (DIMA), junto a representantes del Ministerio de Defensa, de la Armada, de la Subsecretaría de Pesca, del Servicio Nacional de Pesca, del Instituto de Fomento Pesquero, del Ministerio de Minería, un ex Secretario General chileno de la CPPS y un representante de la Sociedad Nacional de Pesca. Además, la CPPS es la Secretaria Ejecutiva del Convenio de Lima 1981 para la protección del medio marino y de las áreas costeras del Pacífico Sudeste junto a su respectivo Plan de Acción.



ACTUALIDAD Y DESAFÍOS

El capítulo III de los estatutos de la CPPS le impone a la organización una vigorizante impronta en su actual interacción con los países componentes para el cumplimiento de las funciones, exponiéndose a continuación las más relevantes:

- Promover la conservación de los recursos vivos en la zona marítima de los estados partes de la CPPS.
- Coordinar las Políticas Marítimas con miras a la adopción de posiciones comunes para la formulación de políticas regionales sobre el tema.
- Promover la conciencia marítima en la región y proponer las medidas adecuadas para la protección, defensa y conservación de los recursos.
- Promover estudios e investigaciones de orden científico y técnico sobre los fenómenos biológicos.
- Impulsar el desarrollo progresivo del Derecho del Mar y la consolidación de la normativa regional en la materia.

La CPPS, en todos sus estudios y enfoques para fortalecer su gestión frente a otras regiones del mundo, además de lograr un mayor acercamiento entre los países que la integran, ha respetado siempre el marco jurídico nacional de cada Estado parte, en un permanente esfuerzo por el logro efectivo del resguardo de los espacios marítimos que conforman las aguas de interés del conglomerado.

Es así como en el cuadro inferior se puede apreciar las principales normas internacionales y nacionales que regulan el accionar de los integrantes de la CPPS para hacer frente a las distintas demandas y desafíos que se encuentran enfrentado en las diversas actividades productivas y de conservación del medio ambiente acuático que desarrollan los países ribereños del Pacífico Sudeste.

PAIS	CONVEMAR	PON	AMERP	SPRFMO	NVA. YORK
Colombia		X			
Ecuador	X	X		X	X
Perú			X	X	X
Chile	X	X	X	X	X

Cuadro de acuerdos internacionales o políticas de los países miembros de la CPPS

Relacionadas con el resguardo y preservación en las aguas del Pacífico Sudeste:

CONVEMAR: Convención ONU sobre el Derecho del Mar.

PON: Política Oceánica Nacional.

AMERP: Acuerdo FAO de Medidas del Estado Rector del Puerto.

SPRFMO: Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur.

NVA YORK: Acuerdo ONU, sobre poblaciones de peces transzonales y altamente migratorias (combate a la pesca ilegal).

Como se aprecia, no todos los países de la CPPS se rigen por similares marcos regulatorios para la acción del Estado en sus espacios marítimos pero, en cada una de las normativas nacionales de los cuatro países sobre la materia, convergen conceptos comunes, como el resguardo del medio ambiente marino¹, la ciencia, los recursos del mar y su productividad, unidos ello a la cultura y la educación. Dichos elementos han permitido trazar la hoja de ruta y los lineamientos para definir en el corto y mediano plazo las acciones decisivas para alcanzar los objetivos establecidos al incorporar en su filosofía una nueva orientación estratégica. Esta renovadora energía contempla en su desarrollo, vislumbrar un futuro sustentable para el bienestar de sus pueblos, teniendo la capacidad de comprender el entorno, en su contexto y -además- las oportunidades que de allí se derivan. Generación de espacios proyectada especialmente en su gestión para la protección de sus recursos marinos y la investigación científica relacionada con la preservación del medio ambiente, la capacidad de entregar alerta temprana de tsunamis causados en nuestras costas o de externos que afectarán a la región, como también en lo referente a la protección de la fauna existente en toda la extensa dimensión del océano que baña los Andes Azules.

La CPPS es un organismo que promueve y articula la cooperación entre sus miembros y con otros organismos de la comunidad internacional en asuntos marítimos. Entre sus principales actividades contemporáneas organizadas a través de su Dirección Científica contempla la realización de estudios relativos a programas y proyectos sobre temas marinos relevantes como la conservación de los recursos vivos, tanto en aguas jurisdiccionales como en alta mar, el cambio climático y el Fenómeno del Niño. Con relación a esta extrema anomalía meteorológica, los esfuerzos se encaminan a pronosticar oportunamente este fenómeno y alertar a las poblaciones de los riesgos climáticos asociados a este evento. La iniciativa descrita se está desarrollando mediante la realización de cruceros de investigación científica efectuados con el apoyo de los buques de organizaciones de estudios marinos de los cuatro países miembros, coordinados por la CPPS, constituyendo una acción conjunta, única a nivel internacional.

Chile, por su parte, con la promulgación de su Política Oceánica Nacional (PON) el año 2018, y con la creación de sendos parques marinos durante el último lustro, ha aumentado sus áreas marinas protegidas (AMP) hasta el 42%² de su Zona Económica Exclusiva (Z.E.E.), con 1.469.000 km², lo que ha constituido un estímulo adicional al rumbo adoptado por la CPPS en su *track* de navegación por alcanzar la protección de la biodiversidad marina y mitigar los efectos de la depredación de los Andes Azules, por parte de naves pesqueras foráneas a nuestra región.

1 Exposición del Secretario CPPS en Taller de Política Oceánica Integrada, Medellín, nov. 2017

2 Discurso lanzamiento PON en Palacio La Moneda, 9 marzo 2018.



También, en el mismo ámbito científico se han desplegado otras propuestas como la realización de la XXVI Reunión del Comité Científico Regional (CCR - ERFEN) en la ciudad de Lima – Perú el año 2017, ocasión en la cual fue destacada la importancia de contar con la capacidad subcontinental de pronosticar el comportamiento de la variabilidad climática en el transcurso de los años venideros.

Otra importante actividad de la CPPS en el aspecto de la prevención es la coordinación del sistema regional de alertas de tsunamis en el Pacífico Sudeste, al promover la educación en la población enfocada a tratar de reducir sus riesgos y efectos en los núcleos habitacionales costeros para ayudar así a la adecuada preparación de las instituciones de emergencia en la prevención de este tipo de fenómenos. En este aspecto, destaca la visita del Secretario General de la CPPS efectuada al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada el año 2015, a fin de constatar las reales capacidades tecnológicas de Chile y las dinámicas que se generan con el Centro Sismológico Nacional (CSN) y la Oficina Nacional de Emergencia (ONEMI) al declararse una catástrofe frente a las costas del Pacífico Sudeste. Bajo este contexto, es importante mencionar la unificación de señalética lograda por los países miembros de la CPPS al ratificar lo propuesto por el Grupo Internacional de Coordinación de Alerta de Tsunamis del Pacífico (ICG/PTWS) y por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) el año 2010. Otro avance en este proceso ha sido la distribución de esta señalética y de folletos instructivos a los 6,3 millones de turistas que cruzan diariamente la frontera Sur del Perú y Norte de Chile, a través del Control Integrado Fronterizo Chacalluta – Santa Rosa, de manera de advertirle a los casi 17.000 transeúntes diarios que tomen conciencia de que se encuentran en una zona sensible a este tipo de desastres naturales y que, por lo mismo, conozcan y entiendan las rutas de escape hacia las áreas seguras de tsunamis. Tales señaléticas también fueron emplazadas en las avenidas y sectores próximos al borde mar de todo el litoral chileno, posterior al año terremoto 27/F del año 2010 y, particularmente, en los sectores costeros de los puertos de Arica e Iquique, ciudades que reciben una gran afluencia de turismo de población no costera durante todo el año y especialmente en el periodo estival.

A contar de la década de los años 80, la CPPS estableció un Plan de Acción para la protección del Medio Ambiente Marino y áreas costeras de los Andes Azules, el cual tomó cuerpo a contar del año 2010 durante la IX^a Asamblea Ordinaria, denominándosele Plan de Acción, pensado para cuatro años y que cuenta con un plan operativo bienal. (El Plan de Acción Estratégico de la CPPS es uno de los instrumentos de planificación y control de largo plazo – 10 años de la CPPS que tienen una vigencia desde el año 2013- 2023). El plan de reposicionamiento del organismo ante la comunidad internacional también incluye la participación de Panamá; nació con el apoyo del financiamiento del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y tiene como objetivo proteger y preservar a la región contra todo tipo y fuente de contaminación, reconociendo el valor económico, social y cultural del mar.

También el Plan de Acción lleva a cabo tareas de monitoreo y control de la contaminación marina en cada uno de los países del organismo y dispone de un panorama actualizado del estado de la salud del océano en la región del Pacífico Sudeste.

Además, la CPPS mantiene programas de apoyo a la pesca artesanal promoviendo la capacitación de los pescadores, con el propósito de garantizar una pesca sostenible y evitar la sobreexplotación de los recursos marinos. Esta iniciativa siempre se ha dispuesto en forma adicional a la permanente coordinación con la entidad regional para el ordenamiento de la pesca



y el aprovechamiento sostenible de los recursos vivos marinos, como lo es la Organización de Ordenación Pesquera Regional del Pacífico Sur (SPRFMO). En este mismo contexto, la CPPS apoya la lucha contra la pesca ilegal no declarada, no documentada y no reglamentada (INDNR), actividad que pone en riesgo los recursos de nuestra región y que requiere el esfuerzo coordinado de sus países miembros. Junto con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), ha articulado entre sus Estados miembros el cumplimiento del Acuerdo FAO sobre Medidas del Estado Rector del Puerto del año 2009 (AMERP), destinado a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, colaborando para promover la adopción de sus lineamientos principales en todos los puertos de la región, impidiendo en algunos casos la recalada de buques infractores a las costas del Pacífico Sudeste. En el caso de Chile, por ejemplo, en los últimos años, más de un centenar de solicitudes de ingreso de naves extranjeras a puertos nacionales han sido rechazadas por las autoridades pertinentes, debido a no cumplir con el uso del posicionador satelital, como tampoco por entregar gráficas de la zona de operación, entre otras causas.

El impacto de la pesca INDNR se ha transformado en un tema de primera prioridad para la CPPS, dado el espiral de continuas incursiones de flotas pesqueras asiáticas y de terceras banderas que operan en el borde de las 200 millas frente a las costas de Chile y al resto de los países del organismo. Presencia extranjera que ha tenido un sostenido crecimiento durante la última década, afectando la diversidad de especies marinas que migran a lo largo de la corriente de Humboldt, por lo que esta realidad ha determinado la demanda de estrategias a nivel regional destinadas a aunar las directrices de los cuatro países en la definición de un adecuado monitoreo, control y fiscalización sobre las respectivas áreas marítimas jurisdiccionales.

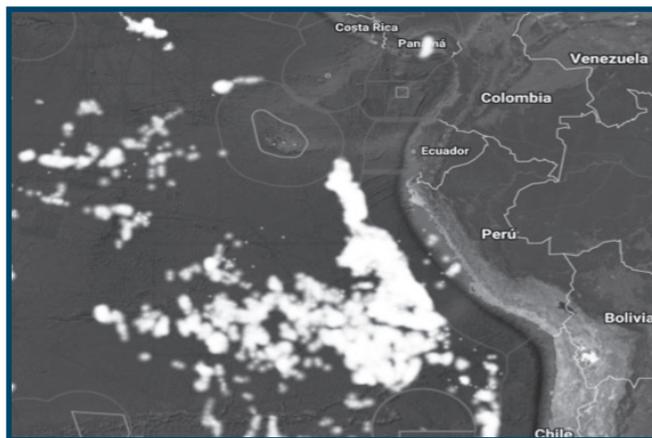


Imagen de flotas pesqueras asiáticas frente a los Andes Azules. Fuente: CPPS, 2017

A raíz de esta nueva amenaza y constante preocupación por la depredación del ecosistema del reservorio marino suramericano occidental y con la finalidad de crear conciencia, junto a una adecuada valoración sobre su importancia económica en provecho de su población, es que en noviembre de 2017 se realizó una reunión extraordinaria de la CCPS en Chile. En ella se analizaron los recientes hechos ocurridos en agosto de ese mismo año en islas Galápagos, situación en que un buque extranjero fue sorprendido pescando especies protegidas, siendo retenido y su tripulación apresada para enfrentar los cargos que les imputaron los tribunales competentes de ese país.





Armada del Ecuador en operación de abordaje y captura de pesquero asiático con pesca ilegal de trecientas toneladas de tiburón martillo en aguas jurisdiccionales de las islas Galápagos

LA CPPS Y SUS ALTERNATIVAS DE TRABAJO CON LAS ARMADAS DE LOS CUATRO PAÍSES

Las secciones nacionales de los países integrantes, las respectivas Armadas locales y sus autoridades marítimas se encuentran de una u otra forma ligadas a la organización y participan con representantes en los distintos seminarios e iniciativas previstas en el PAE.

Las instituciones navales del bloque del Pacífico Sudeste, junto a sus autoridades marítimas dependientes, son los actores preponderantes llamados a cumplir los compromisos internacionales contraídos, sumado al apego al ordenamiento jurídico que demandan las legislaciones nacionales en favor de la preservación de sus fronteras marítimas, además del resguardo de sus ecosistemas y el control de sus espacios marítimos jurisdiccionales. Dado lo descrito, es que existe un sinnúmero de posibilidades de sinergia y trabajo conjunto que puede incrementar el conocimiento mutuo y permitir que, más de 70.000 hombres y mujeres uniformados de las instituciones navales regionales, ostenten un mayor grado de conocimiento y pleno entendimiento de las exigencias internacionales y estatales para la custodia de la biodiversidad marina perteneciente a los cuatro países que conforman el conglomerado.

Esta realidad de intercambio e inyección de conocimientos y difusión de directrices de la CPPS hacia los interlocutores locales (Secciones Nacionales - Armadas) que las deben implementar y hacer cumplir conforme a sus respectivos ordenamientos jurídicos, se podría acrecentar por medio de la coordinación de las iniciativas sugeridas en el cuadro que se describe a continuación:

Iniciativas de Integración entre Armadas del Pacífico Sur y la CPPS, las cuales deberán ser coordinadas a través de las respectivas secciones nacionales:

N	Iniciativa	Acción
1	Contaminación por plástico en los Andes Azules.	Coordinar con las instituciones navales ribereñas de los Andes Azules el incentivo a la dictación de normas con la restricción en el uso de bolsas plásticas para basura.
2	Celebración a nivel Armadas del Pacífico Sudeste del 8 de junio (Día mundial ONU de los océanos).	Coordinar con las autoridades marítimas, el otorgar un realce a este día, disponiendo una limpieza de playas a nivel subcontinental cada día 08 de junio.

3	Participación de la CPPS en Ferias Navales y Marítimas de la región.	Coordinar con autoridades navales la factibilidad de instalar un stand CPPS en las ferias que realizan los países miembros. (Ejemplo Exponaval en Chile y Seminario de Ciencias y Tecnologías del Mar (SENALMAR) en Colombia)
4	Realización de cruceros oceanográficos e hidrográficos en los buques de las Armadas CPPS con científicos regionales.	Coordinar con las autoridades oceanográficas la realización de cruceros de investigación científica con los buques oceanográficos que cuentan las Armadas del Pacífico Sudeste.
5	Visita del Sec. Ejecutivo CPPS a reparticiones oceanográficas de las Armadas regionales.	Coordinar con las autoridades navales la visita a sus servicios oceanográficos y a buques de investigación científica.
6	Exposición del Sec. Ejecutivo del CPPS a las Academias de Guerra de las Armadas (un año por país en paralelo a la iniciativa N°5.)	Coordinar con autoridades navales el desarrollo de una exposición del quehacer y desafíos de la CPPS a oficiales de Estado Mayor de las Academias de Guerra Naval en la región.
7	Exposición de la CPPS a las tripulaciones de los buques que participan en el ejercicio marítimo 'Unitas Litoral', en el Pacífico Sur.	Coordinación con la sección nacional del país sede del Ejercicio 'Unitas Litoral' y la Armada local para la realización de una exposición del quehacer y los desafíos de la CPPS a las tripulaciones de los buques participantes, posterior al término del ejercicio y en forma previa al zarpe a sus respectivos países.



Un factor adicional a lo expuesto, junto a la convergencia de las políticas regionales aportará a dar cuerpo, como una contribución regional y local, el puerto de ideas que se generará durante la cumbre de Naciones Unidas sobre el cambio climático (COP25), que se realizará a fines del presente año en Chile, con la asistencia de 30.000 representantes de 197 países. Lo anterior, dada la función primordial que cumplen los océanos como reguladores de la temperatura del planeta y su negativo efecto sobre el cambio climático es un elemento que será destacado durante el desarrollo de la conferencia, por lo cual incluso se le ha denominado la (Blue) COP azul, incluyéndose la participación de personal de la Armada de Chile y de otros países regionales en todas las exposiciones, presentaciones y grupos de trabajo que tengan injerencia con el medio ambiente insular, marino y costero.

CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES

La CPPS se ha ido abriendo espacio, tanto en el concierto internacional como particularmente al interior del conglomerado, especialmente con la implementación del Plan de Acción Estratégico, a contar del año 2013, lo que se ha transformado en un generador de actividad en el resguardo de la biodiversidad marina en la cuenca del Pacífico Sudeste.

Será importante que la CPPS, en el desarrollo de su Plan de Acción, aplique en todo momento su convenio con la Organización Regional de Ordenación Pesquera Regional del Pacífico Sur

(SPRFMO), particularmente en lo relativo a las políticas dirigidas a combatir la Pesca INDNR, de manera de alcanzar el mayor grado de coordinación para enfrentar de forma conjunta este flagelo que afecta a la costa sudamericana occidental.

El estudio de fenómenos naturales sumado a la presentación de una plataforma virtual de tsunamis en la región, contribuirá al mejoramiento de los mecanismos de prevención, alerta y respuesta frente a un riesgo de impacto de maremoto en las costas de los Andes Azules.

Finalmente, sentenciar que Chile considera que la CPPS, desde su creación ha jugado un rol fundamental en la articulación de los intereses de la región del Pacífico Sudeste en las diversas dimensiones del ámbito marítimo y en la promoción de estos a nivel global. Lo anterior, fortalecido a través de la reciente creación de parques marinos, la eliminación por ley de bolsas y desechos plásticos, como también la promulgación de su Política Oceánica Nacional, reflejando tales iniciativas un claro respaldo de Chile a los cimientos que sustentan la estructura del organismo regional. Energía marítima que ha derivado en la creación de un Programa Oceánico anual en el país, el cual deberá dialogar y ajustarse a la columna vertebral del Plan Operativo bienal a nivel subregional, marcado apoyo que favorecerá el posicionamiento de la CPPS en el entorno internacional.



BIBLIOGRAFÍA

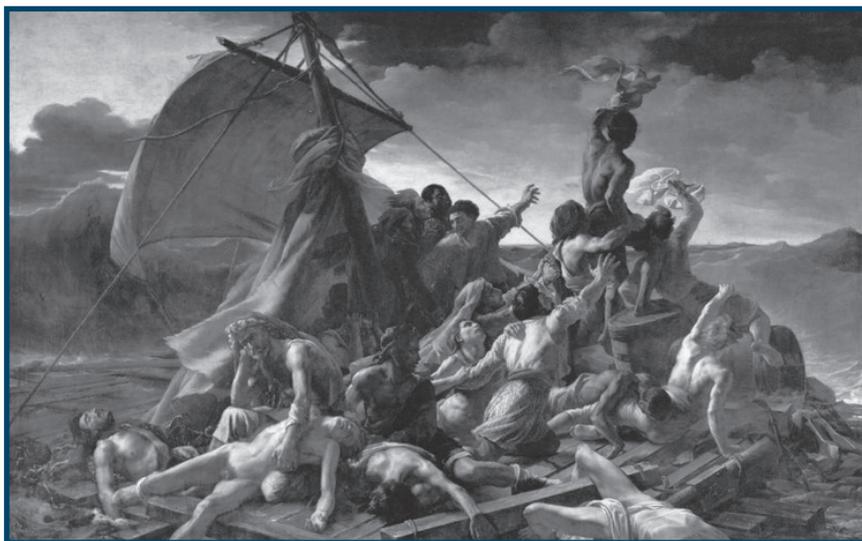
- Política Oceánica Nacional, año 2018.
- Declaración de Santiago de 1952.
- Estatutos de la CPPS.
- Reunión de lanzamiento del Comité Directivo del Proyecto Spincam 3, Ciudad de Panamá, 29-31 de mayo de 2017.
- Página web del Instituto Fomento Pesquero (www.ifop.cl) y de la Subsecretaría de Pesca (www.subpesca.cl).
- Página web del Ministerio de Relaciones Exteriores (www.minrel.cl).
- Taller CPPS de Política Regional Oceánica Integrada sobre manejo de la biodiversidad y de los recursos marinos, Medellín Colombia 25 y 26 de octubre de 2017.
- Taller extraordinario CPPS sobre el fortalecimiento de la coordinación regional para la lucha contra la pesca INDNR, Santiago Chile, 16 al 18 de noviembre de 2017.
- Entrevista al CN Julián Reyna Moreno, Ex Secretario General CPPS.
- Entrevista al CF Víctor Masson Fiallos, integrante Sección Nacional del Ecuador.
- Página web de la Dirección del Territorio Marítimo (www.directemar.cl).
- Página web de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (www.cpps-int.org).
- Revista de Marina N° 6 /2012, Editorial.
- Página web de la Subsecretaría de Pesca. (www.subpesca.cl).



EL NAUFRAGIO DE LA MEDUSA

Jorge Schaerer Contreras
Socio Liga Marítima de Chile

Aunque los naufragios se iniciaron junto con la navegación, hace unos seis mil años, el primero que llamó la atención internacional fue el de La Meduse, en 1816. Hasta hoy estremece a quienes admiran el cuadro *Le Radeau de la Méduse* (La Balsa de la Meduse), pintado por Theodore Géricault en 1818, ícono del romanticismo francés que es exhibido en el museo del Louvre, en París. Para lograr su extraordinario realismo, el pintor se entrevistó con dos sobrevivientes del naufragio: Alexandre Correard, un ingeniero de Artes y Oficios, y con el cirujano Jean-Baptiste Savigny, que más tarde describieron sus experiencias en un libro. También visitó hospitales, para ver el color y la textura de la piel de los moribundos.

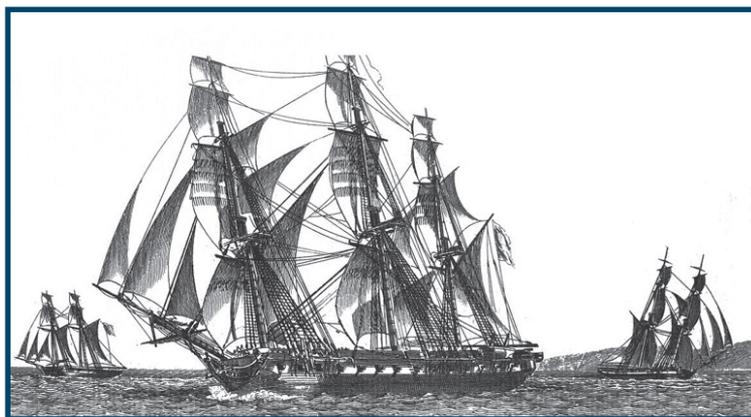


Conforme a los tratados llamados Paz de París (1814 y 1815), Inglaterra devolvió a Francia las colonias en África, que habían ocupado durante la guerra contra Napoleón. Un año después, Francia envió a Senegal una flotilla que llevaba al personal administrativo y a sus familias, así como tropas que debían asegurar la defensa de ese territorio. El convoy estaba compuesto por la fragata La Meduse, la corbeta L'Echo, el brick L'Árgus y la gabarra La Loire.

Entre los pasajeros embarcados en La Meduse se encontraba el gobernador designado para Senegal, el coronel Julien-Desiré Schmalz, acompañado de su esposa Reine y sus hijos (su hijo Louis Schmalz escribió un libro narrando la odisea familiar), así como un batallón de infantes de marina y sus parejas, llamadas entonces « femmes de troupe », mujeres de tropa, como las hubo



en Chile hasta fines de la Guerra del Pacífico. Debido a su mayor andar, al día siguiente de zarpar de Rochefort con rumbo al puerto de Saint Louis, en la costa de Senegal, y en un esfuerzo por acortar la duración del viaje, La Meduse izó todo su velamen y pronto dejó atrás y perdió de vista a las otras naves.

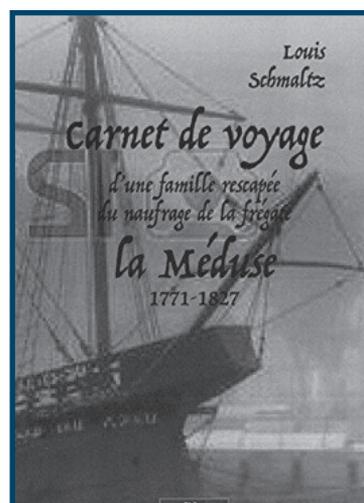


Comandaba la fragata el vizconde Hugues Duroy de Chaumareys, que había conseguido esa misión como resultado de un acto de favoritismo político de la recientemente restaurada monarquía de los Borbones. Siendo guardiamarina, igual que la mayor parte de la oficialidad, especialmente el alto mando, debido a la revolución francesa había emigrado a Inglaterra en 1792, y hacía 25 años que no tenía un mando en el mar. A pesar de ello, desconfiaba de sus oficiales, todos de carrera, porque habían servido durante el reinado de Napoleón. Por tal razón, prefirió hacerse asesorar por un civil de apellido Richefort, que aseguraba conocer la ruta.

El naufragio de la fragata La Meduse ha inspirado a centenares de escritores que, desde entonces y hasta hoy, han hecho correr ríos de tinta. Sin embargo, al igual que yo, no han hecho más que repetir lo escrito o declarado por los sobrevivientes del naufragio y, en especial, por la documentación del juicio a que dio lugar. Algunos no se han dado la molestia de llegar más lejos y, sencillamente, han afirmado que la balsa fue construida *ex profeso* para llevar los náufragos que no cabían en los botes.

Después de una escala en Tenerife la fragata continuó su viaje a Senegal, pero con poca o ninguna experiencia en cálculos de navegación, el capitán de Chaumareys comete un error de un grado (110 kilómetros).

El 1 de julio a las veinte horas, el capitán comete un nuevo error. Richefort le dice haber reconocido el Cabo Blanco al noroeste de Mauritania, aunque este se encontraba aún a 30 kilómetros de distancia más al sur. Creyéndose al sur de su real posición y convencido de haber pasado ya el banco de Arguin, terror de los marinos, situado al suroeste del Cabo Blanco, ordena dejar de sondear la profundidad. Ya no es necesario. En la madrugada del 2 de julio, siempre siguiendo los consejos de Richefort, enfila la proa hacia el sudeste, creyendo dirigirse a la desembocadura del río Senegal.





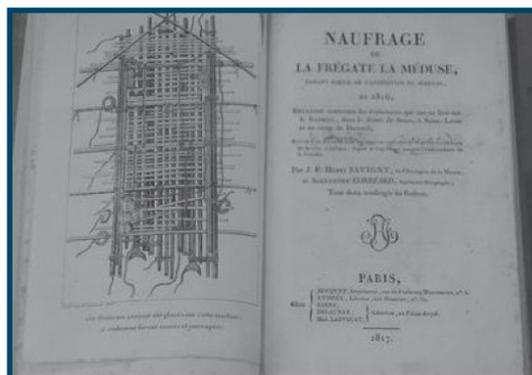
CORREARD A. et H de SAVIGNY TITRE:
Naufrage de la frégate La Méduse 1821



Alrededor de las 15:00 horas, ante la creciente inquietud de la tripulación experimentada, dos oficiales deciden desobedecer las órdenes del capitán y reinician el sondaje. Cantan apenas 18 brazas y luego diez. Alarmado Chaumareys ordena cambiar el rumbo, pero ya es demasiado tarde. Al máximo de su andar la fragata embiste el banco de Arguin.

Naufrage de la frégate la Méduse faisant partie de l'expédition du Sénégal en 1816. Paris, Hocquet, 1817, in-8, 196 pp. Edition original

Plano de La Balsa de la Medusa, según los sobrevivientes del naufragio



Una vez arriadas las velas, y tras intentar infructuosamente que los botes remolcaran el buque para liberarlo, se construyó una improvisada balsa con los medios de a bordo, trozos de mástiles y otras maderas, para transferir a ella parte de la carga y así aligerar el buque.

Un modelo a escala 1/1 de la balsa, expuesto en el patio del Museo de la Marina en Rochefort, con sus 20 metros de eslora por 7 metros de manga y sus 13 toneladas de peso, resulta francamente impresionante. Botada el 12 de julio de 2014, reveló hasta qué punto era poco navegable. Peor aún, su línea de flotación se sitúa bajo el agua, lo que permite comprender cómo, expuesta al oleaje, pronto se convirtió en un infierno para sus tripulantes.

Al anochecer de ese día se desencadenó una tormenta. Las anclas cedieron una tras otra y, al amanecer del 3 de julio, las olas empujaron al buque hasta estrellarlo de popa contra el arrecife. Al hundirse en la arena, el pesado timón actuó como un ariete y se incrustó en el casco abriendo numerosas vías de agua.

Aunque la Medusa llevaba 400 personas, incluida una tripulación de 160 marineros, solo disponía de cuatro botes, una chalupa y una yola, en los que había espacio para no más de 250 personas. El resto debía embarcarse en la balsa, que sería remolcada por las otras embarcaciones hasta las costas de África, distantes 37 millas (60 kilómetros). Esa era, al menos, la promesa solemne hecha a los pasajeros y tripulantes que debían apiñarse en ella.



Reconstrucción de la balsa de La Meduse

El 5 de julio, la lista de quienes ocuparían las siete embarcaciones establecida por Schmalz, Chaumareys y Richefort, es leída por el segundo oficial a los pasajeros y tripulantes reunidos en la cubierta. El gobernador Schmalz exige ser descendido a su bote en un sofá, y su familia tiene derecho al mismo tratamiento. Las seis embarcaciones ocupadas por las personas más importantes: autoridades y oficiales con sus familias, estaban poco cargadas por lo cual, 146 infantes de marina, incluidos algunos oficiales y una mujer que no quiso separarse de su compañero, se vieron obligados a apiñarse arriba de la balsa. De inmediato esta se hundió bajo el peso, hasta que el agua llegó hasta más arriba de las rodillas de sus tripulantes. Diecisiete marineros prefirieron permanecer a bordo de la nave varada.

La fila de embarcaciones, encabezada por la del capitán, comenzó el remolque como se había prometido pero, sobrecargada y semisumergida, la enorme masa ofrecía tal resistencia a la tracción que, al cabo de sólo dos horas, las espías que la unían a los botes se cortaron o, según otros testimonios, fueron largadas intencionalmente, dejando a los tripulantes de la balsa abandonados a su suerte. Nunca se sabrá la verdad. En el juicio realizado en Rochefort, no se llegó a ninguna conclusión al respecto. Cualquiera sea el caso, liberadas del peso de su remolque, las seis embarcaciones restantes se separaron unas de otras y pronto se perdieron en el horizonte, alcanzando la costa sin otros percances. Así, ese naufragio estúpido se convirtió en tragedia y luego, en una macabra odisea que ha quedado indeleblemente impresa en la historia de la navegación.

La situación empeoró rápidamente para los ciento cuarenta y siete naufragos. Sobre la balsa semisumergida estaban tan apretados unos con otros, que no se podían sentar. La primera noche se desencadenó una tempestad que arrojó a algunos al mar y causó que otros sufrieran fracturas en sus piernas aprisionadas entre las piezas de madera mal amarradas. También las olas que la barrían se llevaron la mayor parte de las barricas de agua y de vino que habían sido puestas a bordo. Al día siguiente, se agotó la provisión de galletas de mar que se les había entregado como única comida. Entonces se formaron dos grupos: el de funcionarios y los oficiales, que habían conservado sus armas y ocupaban la parte menos sumergida de la balsa situada al centro, y el de los soldados que ocupaban los extremos a proa y popa, desarmados por precaución antes de abandonar la fragata alegando la necesidad de aminorar el peso.



Ruta seguida por las embarcaciones



Que los oficiales hayan mantenido sus armas y desarmado a la tropa, ha hecho pensar que tal vez ya planeaban deshacerse del exceso de naufragos a bordo de la balsa. Cualquiera sea el caso, según sus declaraciones en el juicio, durante la segunda noche estalló una rebelión que los obligó a emplear sus armas. Al amanecer, se contaron sesenta y nueve cadáveres, todos soldados. Algunos días más tarde, un nuevo motín es resuelto dando muerte a treinta soldados. Otros naufragos habían muerto de sed y sus cadáveres había sido echados al mar. De esta manera, al cabo de una semana sólo quedaban a bordo de la balsa treinta sobrevivientes. Siguiendo una antigua ley del mar, ante la necesidad de comer algo para mantenerse vivos, comenzaron a comer la carne de sus víctimas, primero cruda y después en finas tiras saladas y secadas exponiéndolas al sol colgando de las jarcias del mástil.



Aún eran muchas bocas, y quedaba poco vino para repartir. Se reunió un 'consejo de guerra' que decidió echar por la borda a todos los naufragos que estuvieran muy débiles y que, por ello tenían pocas probabilidades de sobrevivir. Dos días más tarde, el 17 de julio, la corbeta *L'Argus* encuentra en su ruta la balsa, con quince sobrevivientes. Cinco de ellos murieron de agotamiento poco después de su arribo al puerto de Saint Louis de Senegal.

En cuanto a los diecisiete naufragos que permanecieron a bordo de la fragata varada, sólo quedaban tres vivos, verdaderos cadáveres ambulantes, cuando fueron rescatados el 26 de agosto. De la única mujer a bordo de la balsa de La Medusa, nunca se supo si murió asesinada, por causas naturales, o si simplemente se la llevó la mar.

El regreso del brick L'Echo, trayendo a los naufragos de La Meduse, causó una enorme conmoción pública. El Ministro de Marina se vio obligado a renunciar. Igual que algunos oficiales del alto mando de la Armada francesa. Juzgado en consejo de guerra, Duroy de Chaumareys fue condenado a la degradación militar y a tres años de prisión firme en el fuerte de Ham, pena que cumplió desde 1817 a 1820. En el castillo de Lachenaud, en el Limusin, en el que se retiró a vivir hasta su muerte, sufrió 25 años más de expiación, víctima de la hostilidad de los habitantes de la región.



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

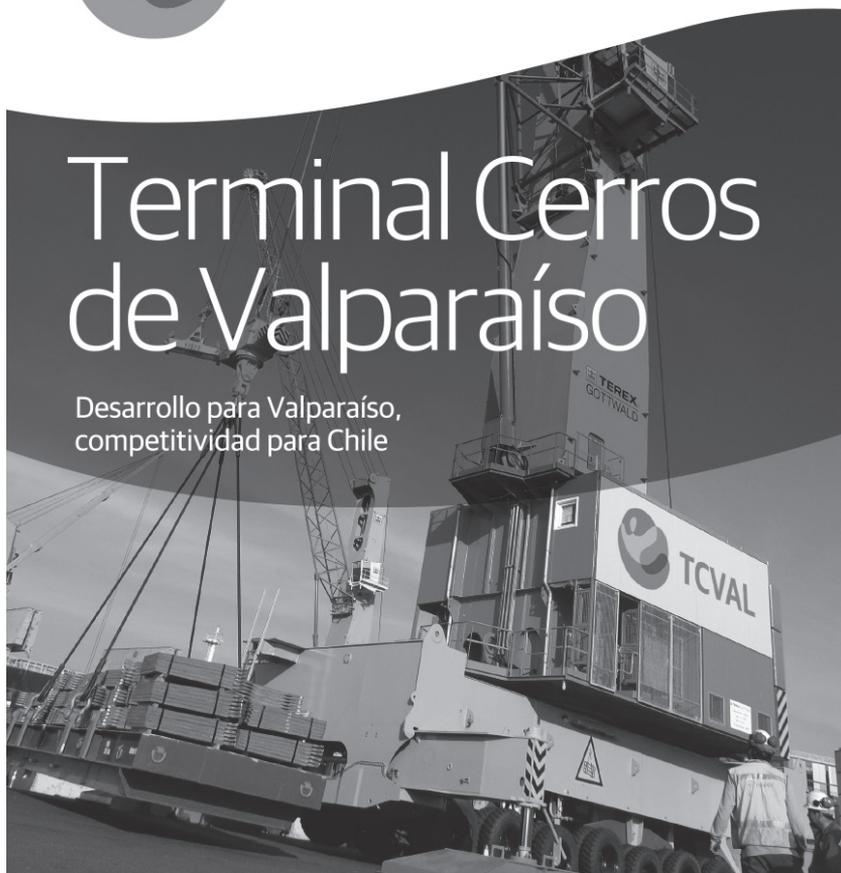


TCVAL

www.tcval.cl

Terminal Cerros de Valparaíso

Desarrollo para Valparaíso,
competitividad para Chile



CHILE Y EL BOMBARDEO DE TOKIO DEL 18 DE ABRIL DE 1942

Germán Bravo Valdivieso
Socio Liga Marítima de Chile



73

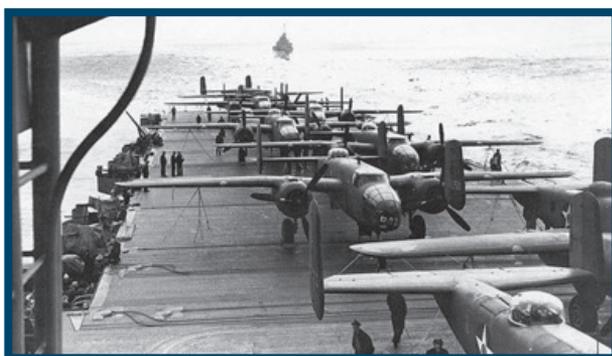
Nada parece relacionar a nuestro país con el bombardeo norteamericano a Tokio el 18 de abril de 1942 durante la Segunda Guerra Mundial, pero por esas curiosidades de la historia, podemos relatar tres hechos que los entrelazan

ALGO DE HISTORIA

El ataque aeronaval japonés a Pearl Harbour, el 7 de diciembre de 1941, activó los esfuerzos que hacía el presidente Franklin D. Roosevelt para que Estados Unidos entrara a la Segunda Guerra Mundial, pero lo hizo en el peor momento de su historia: cuando las fuerzas aliadas retrocedían en casi todos los frentes.

La opinión pública norteamericana solo veía que eran derrotados en todas partes y que una victoria solamente podría ser posible a muy largo plazo e ingentes sacrificios.

Para calmarla, Roosevelt concibió organizar un bombardeo que destruyera el corazón mismo del imperio japonés, lo que solamente sería posible efectuar despegandodesde un portaaviones que pudiera acercarse al enemigo hasta el punto en que sus fuerzas, que avanzaban imparablemente en el océano Pacífico, lo permitieran.



Aviones B 25 a bordo del USS Hornet en ruta al raid contra Japón, Abril de 1942

Los aviones navales podrían quedar en condiciones de alcanzar Japón instalandoles estanques auxiliares de combustible, pero ello implicaría reducir enormemente la capacidad de llevar bombas y el reducido tamaño de ellas no podrían causar gran daño.

En estas circunstancias se concibió una operación conjunta con la rama aérea del ejército y se entrenaron pilotos militares para que pudieran despegar con los grandes bombarderos B-25 desde el portaaviones USS Hornet, para lo cual fue comisionado el eximio piloto James H. Doolittle.

Además del entrenamiento de las tripulaciones, fue preciso equipar los aviones con cantidades extras de gasolina para que alcanzaran a cumplir su objetivo y aterrizaran en China.



El primer bombardero B-25 despegando del portaaviones USS Hornet

El encuentro de la flota con buques de patrulla japoneses los dejó en la incertidumbre, si acaso estos habrían alcanzado a informar su presencia a Tokio, lo que hacía perder el secreto y la sorpresa de la misión, por lo que se decidió hacer despegar los bombarderos 500 millas antes de llegar al punto previsto, lo cual les daba la posibilidad de bombardear la capital nipona y otras ciudades en solamente treinta segundos, el bombardeo más corto de la historia y, enseguida volar para alcanzar la costa china.

De los 16 aviones que participaron, solamente uno quedó indemne, aterrizó en Vladivostok, donde los tripulantes fueron internados por los soviéticos.

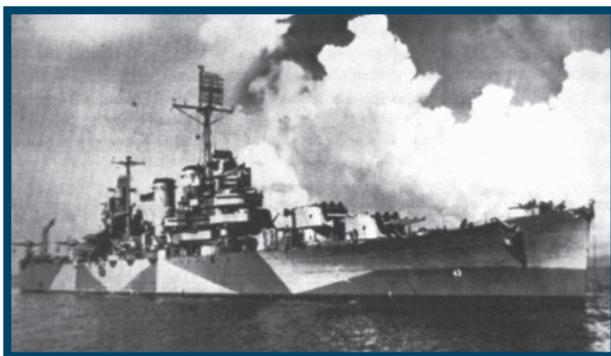
1.- El crucero USS Nashville

La primera relación de este ataque con nuestro país se produce por la participación del crucero norteamericano USS Nashville. Al amanecer del 18 de abril de 1942, mientras navegaba en formación junto a otros tres cruceros y como escolta de los portaaviones USS Hornet y USS Enterprise hacia el punto desde donde el primero debía hacer despegar los aviones, apareció un barco pesquero enemigo en misión de patrulla cuyo camuflaje lo hacía casi invisible. La decisión del almirante William Frederick Halsey al USS Nashville fue instantánea: "hundirlo a todo trance".

Destacándose de la formación, el crucero se dirigió, rápidamente, a 9.000 yardas del buque japonés y a las 07.53 le descargó su artillería de 6", mientras los aviones del USS Enterprise se abalanzaron sobre él, encontrando una leve resistencia de ametralladoras. En definitiva fueron las granadas del crucero las que lo incendiaron y hundieron a las 08.23 horas.

Una nueva nave de patrulla nipona fue avistada a las 14.00 horas siendo destacados, nuevamente, el USS Nashville y el USS Enterprise para dar cuenta de ella. En veinticuatro minutos la artillería del crucero la había hecho desaparecer bajo las aguas, anotándose el segundo hundimiento de su certera artillería y recogiendo cinco tripulantes que se rindieron.



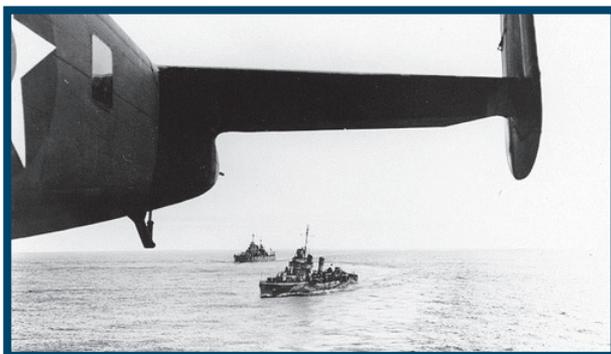


Crucero USS Nashville



Al regresar y poner rumbo para encontrarse con el grueso de la fuerza, el USS Nashville pudo observar que uno de los aviones del USS Enterprise había sido averiado por el fuego antiaéreo durante el combate y se precipitaba al mar, logrando rescatar a los dos pilotos.

La incertidumbre de si los patrulleros japoneses, antes de ser hundidos, habían dado el aviso de la presencia de los portaaviones norteamericanos, obligó al almirante Halsey a hacer despegar los aviones 500 millas antes, lo que les daba apenas treinta segundos para bombardear la capital japonesa y la inseguridad de alcanzar los aeropuertos chinos.



El USS Gwin y el USS Nashville a popa durante el raid Doolittle, abril de 1942

Después de la guerra, los archivos revelaron que el mensaje enviado por el primer patrullero japonés hundido por el USS Nashville había sido recibido y solicitada su confirmación, pero antes de que esta última pudiera transmitirse, el buque desapareció bajo las aguas, por lo que el gobierno nipón ignoraba el mensaje hasta que las bombas comenzaron a caer sobre sus objetivos.

El USS Nashville fue adquirido por Chile con fondos de la ley de cruceros, en 1950, reactivado en el puerto de Philadelphia y transferido a la Armada con fecha 4 de enero de 1951, rebautizándosele Capitán Prat.

Durante treinta años sirvió a la marina chilena, en muchas oportunidades como buque insignia de la escuadra y en su superestructura lucía una placa con la descripción de los buques hundidos en la guerra, entre los que aparecían los dos patrulleros japoneses a que hemos hecho referencia.

2.- Ted Lawson

Una segunda relación que tuvo el bombardeo con nuestro país fue el teniente 1º Ted Lawson, comandante del avión vuelo Nº 7, quien escribió el libro “30 segundos sobre Tokio”, sobre el que se basó la película del mismo título.

Lawson abandonó el USS Hornet con problemas, pues debido a una falla en los flaps, debió despegar sin ellos, por lo cual la pista del portaaviones le quedó corta y descendió peligrosamente sobre el mar; sin embargo, logró acelerar y remontar.

En un sector industrial de Tokio lanzó tres bombas de demolición de 500 libras y una bomba de racimo incendiaria y, posteriormente, voló hacia la costa para dirigirse a China, aterrizando en la playa, golpeando en el agua y hundiéndose. Todos los tripulantes resultaron con heridas de gravedad, con excepción del artillero David Thatcher, quien ayudó al resto para evitar que fueran capturados, consiguió ayuda médica con las fuerzas guerrilleras chinas y los acompañó a un hospital de misioneros ingleses.

El teniente T. R.Doc White, artillero del avión Nº 15 se unió a ellos, lo que fue muy afortunado, pues era el único médico entre los pilotos y se vio forzado a amputarle una pierna a Lawson que era el más grave y que estuvo al borde de la muerte. Incluso le hizo transfusiones de su propia sangre.

Después de regresar a Estados Unidos y dejar el hospital donde fue internado, ya con el grado de mayor, fue nombrado oficial de la misión aérea norteamericana en Santiago, en mayo de 1943, cargo que desempeñó hasta abril de 1944, concediéndosele el retiro por incapacidad física el 2 de febrero de 1945.

3.- Doolittle

La tercera relación con nuestro país la constituyó el piloto jefe de la misión de bombardeo, teniente coronel James H. Doolittle, pero este vínculo tuvo ocasión varios años antes.

A principios de 1926, la Curtiss Aeroplane Exporting Co. solicitó al ejército norteamericano los servicios de Doolittle para realizar un viaje a Sudamérica para demostrar su avión caza Halcón Curtiss P-1 que era su orgullo y satisfacción.

Estos aviones, que eran los favoritos de Doolittle, era necesario venderlos a gobiernos extranjeros, por lo que se habían programado algunos vuelos de prueba para demostrar sus capacidades en operación y probar que era el mejor caza del mundo. Doolittle hablaba algo de castellano y su nombre había sonado frecuentemente en la fábrica, por lo que obtuvieron que se le concediera una licencia de cinco meses sin sueldo.

A fines de abril de 1926 zarpó en un barco desde New York, acompañado del sobresaliente mecánico Boyd Sherman y un Curtiss P-1 en la bodega, hacia Valparaíso, vía canal de Panamá, desde donde el avión fue trasladado a la base aéreo-militar de El Bosque para ser armado.

En Santiago ya se encontraban aviones y pilotos británicos, italianos y alemanes que también venían a mostrar sus productos para venderlos al ejército chileno. A Doolittle no le preocuparon mayormente los modelos italianos y británicos, pero no así el Dornier alemán que era una amenaza y sería volado por Karl von Schoenebeck, uno de los pilotos de la famosa escuadrilla de Manfred von Richtofen durante la Primera Guerra Mundial. Las demostraciones se efectuarían en El Bosque, a fines de junio.



El 23 de mayo de 1926 los pilotos tenían un cocktail en el casino de oficiales de la Escuela de Aviación, en el entonces denominado 'Cantón El Bosque' donde corrió copiosamente el pisco sour. En esos días hacían furor en Chile las películas protagonizadas por Douglas Fairbanks y sus legendarios roles de lanzarse de un balcón, espadachín, bravucón, etc. y sus hazañas fueron el tópico de conversación durante el cocktail, especialmente cuando estaban presentes los norteamericanos.

Cuenta Doolittle que no estaba exactamente conversando en castellano, pero que notaba la admiración que sentían los presentes por el actor, cuando envalentonado, manifestó que esas acciones no eran inusuales en los Estados Unidos y que hasta los niños podían realizarlas, lo cual hizo levantar los ojos a sus amigos pilotos chilenos pidiendo probar lo dicho.

Con más confianza y envalentonado por el pisco sour, Doolittle se paró en la manos y avanzó algunos pasos, mientras los pilotos chilenos lo aplaudían y le gritaban “Bravo” y “Olé”. Uno de ellos dijo que había visto a Fairbanks hacer “la parada en las manos” en la cornisa de una ventaba, lo que le pareció razonable a Doolittle que se dirigió a una ventana abierta gateó fuera de ella hacia la cornisa donde se paró sucesivamente en dos pies, dos manos y en una mano. Los aplausos lo estimularon, pero la ambición de ejecutar una hazaña más lo llevaron a extender sus piernas y el cuerpo paralelo, cuando sintió que la cornisa cedía, y se desplomaba al patio cerca de 15 pies más abajo, aterrizando con fuertes dolores en ambos tobillos¹.

Fue trasladado a un hospital, donde los rayos X confirmaron que los tenía fracturados. En uno era una fractura simple, pero el otro tenía serias complicaciones con varios huesos comprometidos, por lo que fue enyesado, prescribiéndole cama por varios días.

Es de imaginarse la situación en que quedaba, por esa estupidez, cuando se descubriera que había sido llevado para demostrar el avión y no pudiese volar, y mientras sus competidores mostraran sus aviones, él debería permanecer en el hospital.

Nueve días más tarde, cuando llegó a visitarlo Boyd con una sierra, cortó la bota de yeso debajo de la rodilla y se puso las botas de vuelo.

El 24 de junio se dirigió al aeródromo cojeando con muletas y se encaramó en el avión para practicar algunas acrobacias. Algunas requerían una presión más que lo normal sobre los pedales, por lo que se dio cuenta que podía realizarlas hacia un lado, pero al otro le faltaba fuerza en la pierna. El yeso de su pierna derecha quedó todo partido, pero lo dejó así.

Al día siguiente practicó nuevamente tratando de usar más la otra pierna, pero esta vez se partió el yeso de la pierna izquierda.

Al aterrizar se sintió decepcionado y descendió del avión cojeando con sus muletas.

Regresó al hospital para rehacer los yesos, pero los médicos rechazaron seguir atendiendo a este “yanqui loco”.



¹ Un mail recibido del Presidente del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas el 02.02.2012, Sr. Sergio Barriga Kreft al autor, le relata haber conocido a algunos oficiales que participaron de esta fiesta, quienes le contaron que siguiendo una vieja costumbre, cuando los pisco sour ya habían hecho su efecto, empezaban a lanzarse desde la terraza del casino a unos pequeños pinos ornamentales que habían abajo y la gracia era caer sobre ellos y de ahí rebotar al suelo sin mayores daños. Doolittle se rio de aquella muestra de coraje y ahí tomó la decisión de caminar en las manos por la baranda, con tan mala suerte que cayó al vacío y para su desgracia, no sobre los pinos.

Boyd ubicó a un viejo alemán que se dedicaba a hacer prótesis, el cual le ajustó nuevos yesos más resistentes, reforzados con tiras metálicas usadas en los corsets que las mujeres usaban entonces, modelando sus cuerpos como un reloj de arena, pero ello no le permitía caminar sin muletas.

El día de la demostración oficial lo colocaron en el cockpit del avión, mientras el Presidente de la República, sus ministros y altos oficiales del ejército y de la armada esperaban la exhibición. Fue un éxito y nuestro país compró aviones Halcones Curtiss P-1.

Posteriormente, debía volar a Bolivia el 18 y 19 de agosto, enyesado y llevando sus muletas, pero en La Paz fue muy mal recibido con grandes demostraciones antinorteamericanas y antichilenas: “¡mueran los gringos!”, “¡muera Chile!”, “¡viva Bolivia!”, donde lo creyeron espía chileno y fue denunciado en el parlamento boliviano.

Hizo una demostración de los aviones, pero la consigna boliviana era no comprar el mismo tipo de aviones que Chile.

Siempre enyesado, partió de La Paz hacia a Oruro, Antofagasta y Santiago en 9 horas 55 minutos y días más tarde continuó a Buenos Aires, atravesando la cordillera de Los Andes a 18.000 pies de altura, siempre en sus disminuidas condiciones físicas.

UN NUEVO VIAJE A CHILE

En 1928 realizó un nuevo a Sudamérica, enviado por la Curtiss, con dos aviones Curtiss P-1 y un hidroavión biplaza Curtiss O-1, iniciándolo en el Perú, luego a Bolivia, donde esta vez fue bien recibido y donde pensaban adquirir hidroaviones para el lago Titicaca, pero le fue imposible despegar debido a la falta de roce por lo tranquilo de la superficie, la falta de viento y el aire liviano a pesar que carreteó en círculo para producir olas.

Luego siguió a Chile donde se encontró con algunos oficiales británicos como observadores para aquilatar los hidroaviones para la Armada. Voló con uno de ellos, el comandante Bruce Jones, quien se interesó por ellos para la RAF, lo que habría sido una hazaña vendérselo. Dejó despegar al inglés, quien no dominaba la máquina, naufragando y salvándose a nado los tripulantes. Del O-1 nunca más se supo.

BIBLIOGRAFÍA

- “Treinta segundos sobre Tokio”, capitán Ted Lawson.
- “Gran Crónica de la Segunda Guerra Mundial”, Selecciones del Riders Digest.
- Historial del USS Nashville.
- “There are 9 surviving Doolittle Raiders”, Richard O. Joyce (Jr).
- “The First Joint Action”, colonel, USAF Charles R. Greening.
- “I could never be so lucky again”, Autobiography James H. Doolittle.
- “Doolittle’s Tokio Raiders”, Carroll V. Glines.
- “The Magnificent Mitscher”, Theodore Taylor.



ALGO SOBRE LA HISTORIA DE LOS FALUCHOS MAULINOS

Jorge Sepúlveda Ortiz
Socio Liga Marítima de Chile



79

INTRODUCCIÓN

Constitución fue fundada el 18 de Junio de 1794 con el nombre de Villa Nueva Bilbao de Gardoqui con el fin de aprovechar su excelente madera para la construcción de embarcaciones y, una vez consolidada la independencia de Chile, se le cambió el nombre de Nueva Bilbao por Constitución, el 6 de agosto de 1828, concediéndosele el título de Ciudad de Constitución el 29 de diciembre de 1873.

La navegación fluvial fue importante en el río Maule tanto como lo fue en el río Bueno, más al sur, no sólo como medio de transporte de pasajeros, sino que de productos agrícolas locales. No debe sorprender, entonces, que la mayor afluencia de tráfico se verifique en los meses de cosecha.

Por otra parte, la actividad minera en Perú y en el norte chileno fueron factores decisivos en la actividad marítima de la hoy VII^a Región.

LA CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES EN CONSTITUCIÓN, ORIGEN DE LOS FALUCHOS

El objetivo del Gobernador de Chile, don Ambrosio O'Higgins, al contar con un nuevo puerto en esa zona, fue transportar por vía marítima la producción triguera de Talca y de los fundos de la costa de la región, como una forma de facilitar el traslado y abastecer de manera más eficiente al país de este vital elemento. Así fue que, a través del mar, el trigo fue llevado al centro del país, llegando incluso a exportarse a Perú.

Los primeros 500 vecinos levantaron los astilleros que constituyeron más tarde la industria base de Constitución. Se construyeron los famosos lanchones, conocidos como "faluchos maulinos", de madera de roble de la zona, de una eslora de 21 metros aproximadamente y con una altura total hasta la cubierta de cinco metros, siendo impulsados a vela.

Más tarde, el 22 de septiembre de 1817, se incorporó a la flotilla patriota la goleta Fortunata, construida en el astillero de Nueva Bilbao, hoy Constitución, la que fue adquirida y armada por el Gobierno. Se comentaba en la tradición 'maucha' que durante la 'fiebre del oro', que atrajo a mineros y comerciantes de todo el mundo a California, de los casi 30 mil chilenos que acudieron, muchos llegaron en 'lanchones maulinos', tras recorrer toda la costa de América.

La construcción del falucho

Los faluchos maulinos eran embarcaciones simples, construidas con las maderas que se obtenían de los bosques de robles que circundaban el emplazamiento de la ciudad.

El roble llamado hualo (*Nothofagus Glauca*), fue la materia prima esencial en la construcción de los faluchos por su excelente calidad. Durante las primeras tres décadas del siglo pasado se construyeron 6.000 faluchos con madera de los bosques de hualo. Su madera era buscada en la montaña y los entendidos iban plantilla en mano, escogiendo el trozo que corresponda a la exacta forma.

Aquí está el secreto de su reciedumbre, la clave de su larga vida, que alcanza a los cien años. Se le aparejaba con un par de velas cuadradas, su interior carecía de acomodo.

A pesar de la simpleza de la construcción, efectivamente estas embarcaciones poseían una estructura asombrosamente fuerte, existiendo registros sobre travesías desde el puerto de Constitución hasta el Callao en el Perú, y otros recuerdan incluso el haber llevado el nombre de la ciudad hasta la misma California.

Los faluchos de Constitución son embarcaciones de un casco de doble proa, de sesenta a doscientas toneladas de capacidad, a veces con cubierta y escotilla. Su origen es normando, pero sus planos fueron modificados en la ría maulina. Llevaban un bote chico, generalmente de fondo plano (tipo chinchorro), el cual vendían al llegar al puerto de destino.

En cuanto al equipamiento para la vida a bordo, llevaban lona, probablemente proveniente de los encerados de bodegas de buques, que les daba cierta protección del sol y lluvia.

La cocina era a veces un cajón con fondo de piedras, especie de brasero. Para mejorar el rancho (alimentación), solían llevar jivas con unas cuantas gallinas.

La botadura de faluchos

La botadura de faluchos era un gran acontecimiento social, en que todo el pueblo se reunía y la actividad duraba alrededor de dos días. La acción consistía en que mediante una yunta de cuatro bueyes y unos largos cables de acero se arrastraba a las embarcaciones, hasta posarlas en el agua. Los faluchos se apoyaban en un suelo tableado de madera y se deslizaban sobre polines de troncos de eucaliptos de cuarenta centímetros de diámetro, los que permitían ir avanzando por la playa muy lentamente, hasta llegar a la orilla. Normalmente, se demoraba un día entero en meter el falucho al río, en el lugar llamado La Poza, cerca de la desembocadura.



La Poza



Al finalizar la botadura, se celebraba una gran fiesta, donde todos los vecinos del pueblo comían empanadas y bebían vino celebrando el feliz acontecimiento.

En este lugar se ultimaba todo el apresto para el zarpe. La Gobernación Marítima pasaba la inspección de seguridad para autorizar el zarpe y, dada la autorización, el falucho era remolcado por varios botes a remo.

Largaban el remolque cuando estaban seguros de que la vela recibía suficiente viento y ya habían cruzado la barra. El temor era que el falucho, navegando ya por su cuenta, se desviara hacia el norte demasiado pronto y encallara en los bancos arenosos de Quivolgo, frente a Constitución.



Remolque del falucho a altamar

Los faluchos se utilizaban principalmente como navíos de carga, en los que se transportaban los productos que se cosechaban en estas tierras y que se distribuían a todo Chile, siendo el trigo el principal producto que más se solía trasladar vía marítima en estas embarcaciones.

LA NAVEGACIÓN DE LOS FALUCHOS

Era corriente que el patrón del falucho fuese el constructor de la embarcación, acompañado de cuatro hombres de mar como tripulantes, todos ellos miembros del astillero.

La mayoría de las veces viajaban en convoy, para darse apoyo mutuo. Su navegación hacia el norte, navegación que alcanzaba normalmente a los puertos del norte de Chile y del Perú, era sin retorno, como se ha expuesto, pues el falucho era vendido a las empresas portuarias o compañías comerciales navieras, para el traslado de la carga de los buques al puerto y viceversa o, también como pontones.

En el siglo XIX y comienzos del siglo pasado todavía no existía la infraestructura portuaria que permitiese a los buques cargar o descargar directamente del muelle donde estaban atracados.

Esta embarcación hacía un solo viaje largo en su vida, para quedarse fondeada en el puerto de arribo, como depósito flotante: son pontones salitreros. Su destino es navegar siempre hacia el norte, y esto acontece porque puede ir con viento de popa, y empujados por la corriente de Humboldt.





Falucho en navegación

Su instrumental de navegación era sólo un compás magnético y algunos cuarterones de la costa, con algunas indicaciones.

Se acercaban a la costa para reconocerla y establecer su posición en la carta. Deben haber usado vistas de recalada, confeccionadas con anterioridad y adjuntadas a sus propios derroteros.

Es muy probable, porque no he tenido oportunidad de investigar más que, presumiblemente, iniciaban su navegación hacia el norte a fines de otoño o comienzos de primavera, para aprovechar el buen tiempo y el viento predominante del sur y surweste de la época.

Vendidos todos los productos que llegaban como carga y entregado él o los faluchos a los nuevos dueños, regresaban en los vapores chilenos, que cubrían el tráfico de la costa del Pacífico.

Personalmente, cuando era niño, (1940/41), recuerdo haber visto navegando en convoy, con rumbo norte, cuatro faluchos, a la cuadra de Antofagasta.

EL AVE FÉNIX

En 1986 se construyó, en los astilleros de Adolfo Muñoz Díaz de Constitución, con madera de los bosques de roble maulino, una réplica a escala real del Santiaguillo, basada en los estudios del modelista Sergio Leni y el diseñador naval Juan Ciorba Vinz. La embarcación fue botada al lecho del río Maule en septiembre de ese año y navegó hasta Valparaíso, donde fue recibida por la ciudad engalanada para la celebración de sus 450 años, el 12 de octubre.



Astillero Maulino, acuarela de Omar Ortiz Troncoso (1989)

El Santiaguillo II se transformó en un símbolo de Valparaíso y permaneció anclado en la posa de abrigo del puerto donde recibió visitas de turistas y estudiantes. En representación de Chile fue presentado en la Expo-Génova 1992.

Posteriormente se instaló en tierra en la explanada de las lanchas turísticas del muelle Prat, donde el paso de los años, la falta de mantención adecuadas y mayormente desidia de las autoridades llevó a que fuera desguazado en 2012.

REFLEXIONES

Pareciera que en esa época, el hombre de mar era más marino. Vivía una simbiosis con el mar, el viento y el cielo. Vivía con su embarcación, vivía en ella y vivía para ella.

Pasan los años, avanza la tecnología que avasalla; pero no debemos olvidar las tradiciones que son el conjunto de vivencias y experiencias que nos permite avanzar con seguridad.

Un pueblo sin tradiciones se desvanecerá en el tiempo, desapareciendo de la historia, como si nunca hubiese existido.

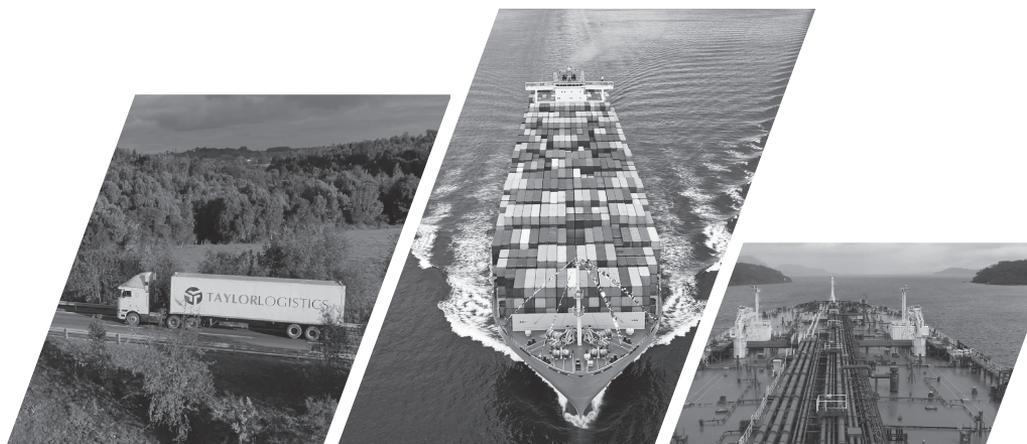


FUENTES CONSULTADAS Y AGRADECIMIENTOS A TESTIMONIOS

- Testimonio de Omar Ortiz-Troncoso PHD, vivencia cerca de uno de los astilleros de Constitución.
- Testimonio del CN (Lt) (R) don Federico BLANCO, sobre tres navegaciones efectuadas en falucho al Perú, cuando era niño, en la década de los cincuenta del siglo pasado.
- Periódico “El Maucho” de Constitución, galerías de fotos.
- Carlos Santelices, Leandro Herrera, Juan Osoreo. Cultivo en vivero del Hualo, Universidad Católica del Maule, Talca.
- Imágenes obtenidas de la WEB.



*Fundada el 11 de Octubre de 1914
Mito de Cruz-Alvar Corrales-Correa-Morales*



Soluciones Logísticas Marítimas integrales

*Empresas Taylor contribuyendo por más de
54 años al desarrollo económico del país.*



Blanco 937, Piso 6 • Valparaíso, Chile • Tel: +56 32 236 1000
www.empresastaylor.com

CRÓNICAS DE VIAJE: EL SOL NO NACE EN JAPÓN

*Manuel Maestro
Presidente del Círculo Español Letras del Mar
Socio de la Liga Marítima de Chile*



Es reproducción de la Revista General de Marina de España

Me encuentro concentrado en mi despacho, a punto de comenzar a relatar mi viaje a Japón y me figuro a Marco Polo prisionero, dictando a su compañero de cautiverio sus memorias que se convertirían en el Libro de las Maravillas, en el que, por primera vez en Europa se tendría noticia de aquel lejano país, del que el veneciano habla solo de oídas en sus relatos: Recibe el nombre de la isla de Cipango. Es de difícil acceso y son varios días de navegación desde Corea por un mar muy picado... El libro se convertiría en una referencia para navegantes, como Cristóbal Colón, que tuvo como principal objetivo de su trascendental viaje, navegar hacia el oeste para alcanzar, lo que no era una isla sino un archipiélago.

El objetivo del mío, independientemente de conocer uno de los países más importantes del mundo, ha sido comprobar el cambio radical de un país eminentemente belicista a otro en el que la paz es su principal lema, donde el mar es la base en la que se asienta y también el telón sobre el que se proyectan los principales hitos de su historia: fundamentalmente desde que, tras siglos de aislamiento, en 1853 las costas del antiguo Nihon contemplasen los cañones del comodoro Perry, exigiendo la apertura de sus fronteras al comercio, lo que también abrió su apetito por dominar esa parte del mundo, desatando guerras como las mantenidas contra China, Corea y Rusia hasta desafiar a los mismísimos Estados Unidos y las potencias europeas, lo que desencadenaría el principal capítulo de la contienda naval de la Segunda Guerra Mundial, cuyo trágico desenlace trajo la tutela estadounidense y la definitiva influencia occidental.

Mi Libro de las Maravillas fue un folleto a todo color en el que me invitaban a realizar un crucero alrededor de las islas más importantes del archipiélago japonés, con una escala en Corea. Mi casa flotante sería, durante casi dos semanas, el Diamond Princess uno de esos rascacielos tumbados que miden 300 metros de eslora, tienen un desplazamiento de 115.000 toneladas y capacidad para alojar 2.670 pasajeros, atendidos por 1.100 tripulantes. Algo más que aquellos antiguos trasatlánticos, auténticos balnearios flotantes. En los actuales se bebe más gin-tonic que agua de Vichy. Las autovías por las que a vuelta de hélice transitaríamos serían, y fueron, el océano Pacífico, el Mar de la China Oriental y el Mar de Japón, más esas rutas secundarias que son los estrechos, como el de Kanmon, que separan, o unen, las distintas islas japonesas.

Cuando finalizando el vuelo, el comandante anuncia el aterrizaje y te asomas a la ventanilla, te sorprende un paisaje increíblemente verde, poblado de montañas y volcanes, rodeado de agua

por todos los costados. Un país con un origen mitológico, donde los japoneses mantuvieron que, del acoplamiento entre Amaterasu, la diosa del Sol y del agresivo Susanoo, descendieron sus emperadores; hasta que MacArthur le hizo reconocer a Hiro Hito que no estaban en lo cierto. Poniendo los pies sobre la tierra tenemos que Japón, con una superficie total de 378.000 km², dista 200 kilómetros del continente asiático, es un archipiélago con 6.852 islas e islotes, de las que destacan las cuatro principales, separadas entre sí por angostos estrechos: Hokaido, Shikoku, Kyushu y Honshu, en donde se encuentra Tokio, donde viven 14 millones de los 127 millones de habitantes de la nación.



Crucero Diamond Princess en Hobart

Mi relación con los japoneses, aunque breve, ha sido intensa, pues de los dos millares y medio de personas que compartimos el crucero, aproximadamente un ochenta por ciento eran nipones. La compañía naviera Princess decidió que el Diamond Princess se construyese en astilleros japoneses y se destinase a realizar cruceros por aquel archipiélago. Como consecuencia, a cada paso que dabas a bordo, eras objeto de una cortesía tan exquisita como abundante en saludos y sonrisas: nada que ver con la imagen que el cine americano nos ha transmitido. Buceando en su historia deduces que pueden ser, a la vez, agresivos y apacibles, insolentes y corteses, valientes y tímidos, pero lo que más llama la atención es su paso, en el devenir de los últimos tiempos, de militaristas furibundos a pacifistas a ultranza. Concluyes que no es una pose, sino que han sabido asumir una derrota y han pasado página sin reconcomerse en el rencor, sin renunciar a las lecciones aprendidas de sus padres sobre el deber, la disciplina, el sacrificio y el amor a las flores.

En mi buceo histórico, y tras navegar visitando sus principales puertos, he comprobado la influencia que tuvo el arribo en 1853 de enormes barcos negros con largos cañones, que rompieron el secular aislamiento de aquél lejano país, en las mismas aguas en donde, un siglo después, el pueblo japonés sintió desgarrado su orgullo, tras haber vivido épocas triunfales en las que dobló a medio mundo, tratando de dominar una parte muy importante del planeta: toda una historia en la que el mar, los barcos y los marinos fueron principales protagonistas.

TOKIO Y SU BAHÍA

En cuanto aterrizas en el aeropuerto de Narita, te das cuenta que has llegado a una de las grandes capitales del mundo, lo que confirmas al penetrar en el centro urbano. Tokio es una ciudad moderna, superpuesta a otras destruidas por terremotos y bombardeos. Sobre los grandes edificios, rodeados de estanques y jardines. Destaca el orden y la limpieza. Atrás quedaron las viviendas de madera con paredes de papel, consumidas por las llamas o los temblores. Quedan algunos rincones del antiguo Nihon, como el Palacio Imperial. Los tokiotas, si haces abstracción de sus ojos rasgados, pasan por ciudadanos europeos o estadounidenses. Su censo creció a pasos agigantados hasta batir el record de habitantes del mundo en 1965. Aquí se encuentra el kilómetro cero del camino que les condujo a las guerras: la Sino-Japonesa, la Ruso- Japonesa y, sobre todo, la Segunda Guerra Mundial, frutos de la escalada del militarismo, el nacionalismo y el deseo de conseguir “las cinco partes del mundo bajo un mismo techo”.

Como prólogo del conflicto mundial, tenemos que a Japón, y especialmente a su Armada, le interesaba tener acceso al petróleo de las Indias Orientales Holandesas, para lo que debían romper la oposición de americanos, británicos, holandeses y chinos, quedando fuera la Unión Soviética que desoyó la invitación japonesa para posicionarse a su lado, aunque ambos firmaron un pacto de neutralidad. También los alemanes trataron de convencer a los nipones de que atacasen Singapur, y así entrar en guerra con los británicos. La contumacia japonesa en ir ganando posiciones en el continente asiático, provocó la reacción aliada que, en 1941, desembocó en un bloqueo casi total de los países de los que los nipones dependían para sus importaciones, fundamentalmente del petróleo, lo que para la armada nipona suponía una tragedia. Esto hizo que los mandos de la marina, que hasta entonces habían sido reacios a una intervención militar, pasasen a ser beligerantes contra Estados Unidos y Gran Bretaña, para acceder al petróleo de las Indias orientales holandesas, si no prosperaban las negociaciones.

El Kokyo, o Palacio Imperial, es una de las visitas obligadas en Tokio. Se encuentra ubicado en pleno centro de la ciudad, y contemplado desde el puente Niju-bashi, donde los turistas tienen establecida una frontera, desde la que pueden contemplarlo a distancia, aparece diminuto, proyectado sobre un telón de fondo pleno del verdor de sus jardines y del azul del cielo. Desde 1868, cuando los emperadores se trasladaron a aquella ciudad desde Kioto, es la residencia de la familia imperial. Parece una casa de muñecas, en la que no es difícil ubicar mentalmente a la diminuta figura de Akihito, e incluso la de su padre Hirohito que se mantuvo en el trono 63 años, desde 1926 hasta 1989, por lo que le tocó vivir los años convulsos de la historia japonesa y, sobre todo, el desencadenante del ataque sorpresa a Pearl Harbor en la mañana del domingo 7 de diciembre de 1941. Operación planeada como acción preventiva, destinada a evitar la intervención de la Flota del Pacífico de los Estados Unidos, en las acciones militares que el Imperio del Japón estaba planeando realizar en el Sureste Asiático contra las posesiones ultramarinas del Reino Unido, Francia, Países Bajos y Estados Unidos, que los japoneses hicieron coincidir con el ataque a las posesiones del Imperio Británico en Hong Kong, Malasia y Singapur: lo que conmocionó profundamente al pueblo americano, llevándole directamente a la entrada de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, tanto en los teatros de guerra de Europa como del Pacífico.





De acuerdo con la concepción tradicional, Hirohito era de carácter reservado y tranquilo, mucho más mesurado que sus generales y almirantes: su carácter de “divinidad” le hacía mantener un distanciamiento de quienes conducían los destinos militares de su país. Sin embargo, a su muerte han salido a la luz documentos sugiriendo que su participación en la Segunda Guerra Mundial fue activa, e incluso que fue él quien condujo a Japón a la guerra. Especialmente duro debió ser para Hirohito ver cómo en agosto de 1945 emergía la figura del general MacArthur, convirtiéndose en la máxima autoridad política de Japón. Tanto él como su gobierno quedaron subordinados al general americano durante el periodo de ocupación, que se prolongó hasta 1952: siete años marcados por desmilitarizar y democratizar Japón. Causó sorpresa la actitud del pueblo japonés que se mostró complaciente y dispuesto a colaborar con las fuerzas de ocupación: acostumbrados a obedecer se sometieron a los nuevos gobernantes. La actitud amistosa de los americanos también contribuyó a las relaciones que caracterizaron el periodo. La reforma política más importante fue la redacción de una nueva constitución en la que la soberanía, que disfrutaba el emperador, pasase al pueblo, y durante la ocupación el gobierno asumió las reformas iniciadas por el comandante supremo, que debió enfrentar el grave problema de la crisis económica desatada tras el conflicto, para lo que contó con la ayuda americana. Pero la Guerra de Corea disparó hacia arriba la economía: impulso aprovechado por los japoneses que, con su laboriosidad lograron que, en la década de los 60, Japón se convirtiese en el país con el PIB per cápita más alto del mundo.

La bahía de Tokio se encuentra en la parte central de la costa pacífica de la gran isla de Honshū, y está limitada por las penínsulas de Boso y Miura. El puente Rainbow la atraviesa por su parte central, y en sus orillas están, entre otros, los puertos de Yokosuka y Yokohama, que albergan bases navales de autodefensa de Japón y de los Estados Unidos. En plena bahía se instaló la isla artificial de Odaiba, lo que según los folletos turísticos justifica la visita al lugar por el número de atracciones que contiene: se construyó para instalar seis fortalezas con baterías de artillería. Lo irónico es que su razón de ser era evitar invasiones extranjeras por mar, y se inauguraron el mismo año de 1853, en el que llegaron los navíos del comodoro Perry. Y es que, entonces, ya no hubo necesidad de defenderse de nada, porque la apertura de Japón y la “invasión” cultural occidental era inexorable. Matthew Perry arribó al puerto de Uruga- hoy parte de Yokosuka- presionando, con la fuerza de sus barcos, para negociar un tratado que permitiera a los Estados Unidos comerciar con Japón, terminando con dos siglos en los que los nipones, prácticamente, solo comerciaban con los holandeses y los chinos. Una de las banderas de los barcos de Perry se izó en la ceremonia del 2 de septiembre de 1945 en la que Japón, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, firmó la rendición, ante el general MacArthur a bordo del acorazado Missouri, fondeado en esta misma bahía que puedes contemplar, en su plenitud de 1.500 kilómetros cuadrados de superficie, desde la noria instalada en la actualidad en la isla de Odaiba.

Sentado en una de las cabinas, a 155 metros de alto, puedes imaginar a los buques de la Armada Imperial Japonesa saliendo por el canal de Uruga. Fue creada en 1869 con ideas defensivas, tomó como modelo a la Royal Navy, a raíz de la llegada de los barcos americanos e incrementó su potencial a medida que evolucionó el militarismo nipón. Durante la Segunda Guerra Mundial, debido a la ingeniería naval japonesa y los grandes recursos invertidos por el Estado, se convirtió en una de las marinas de guerra más poderosas del mundo. Diseñaron: acorazados como el Yamato que se convirtió en el mayor jamás construido; los submarinos más grandes y con mayor autonomía de todos los que combatieron en la Segunda Guerra Mundial; y su arma aérea era una de las más

potentes durante la conflagración. Durante los primeros años de la contienda dominó la mitad asiática del océano Pacífico; pero factores como la aparición del radar, la capacidad industrial de los Estados Unidos y su falta de preparación para una guerra de desgaste, contribuyeron al detrimento de su poderío en el mar. La pérdida de cuatro portaviones en la batalla de Midway marcó el punto de inflexión a favor de los americanos. La derrota nubló los años de gloria que nacieron de la mano de Heihachiro Togo, considerado padre de la Armada Imperial y héroe de la batalla de Tsushima, que venció a los rusos en 1905. Con anterioridad, la Armada Imperial había tenido también sus días de gloria en la Primera Guerra Sino-Japonesa: el 17 de septiembre de 1894 la flota nipona alcanzó el estuario del río Yalú y sorprendió a la marina china, causando una contundente derrota con la pérdida de más de dos tercios de sus buques y efectivos, lo que llevó a la rendición de China en 1895; y, como consecuencia, surgió la independencia de Corea y la entrega como compensación de Taiwán, las islas Pescadores y parte de Manchuria. Disuelta la Armada Imperial en 1947, en 1954 se creó la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón, que en la actualidad cuenta con 154 buques, 346 aeronaves y unos efectivos de 50.000 personas. Está dotada de armamento eminentemente defensivo, con énfasis en la lucha antisubmarina y su principal cometido son las rutas marítimas y la patrulla de las aguas territoriales.

En un extremo de este mar interior que es la bahía de Tokio, se encuentra la capital de la nación. Pero, como las aguas cercanas a Tokio no tienen la profundidad necesaria para un puerto acorde a las necesidades de una gran ciudad, los japoneses establecieron 18 millas más al oeste, en una aldea de pescadores llamada Yokohama, un puerto que se ha convertido en uno de los más importantes del mundo. Ambas ciudades forman parte de la región de Kantō que se hizo tristemente célebre cuando, el 1 de septiembre de 1923, un terrible terremoto, seguido de un tifón y un tsunami la convirtió, al igual que a Tokio, en un auténtico infierno.

DE KOBE A KOBE

Al quinto día de estancia en Japón, tomamos el vulgarmente conocido “tren bala” para viajar hasta del puerto de Kobe, donde embarcamos en el Diamond Princess. A media tarde comenzamos a separarnos de la tierra sin ayuda de los remolcadores, gracias a las hélices auxiliares ubicadas a ambos costados del barco, para ir a encontrarnos lentamente con las aguas del océano Pacífico, mientras podemos comprobar, de forma rotunda, cómo el sol se pierde en el lejano horizonte, y por tanto no nace aquí, como presumen los defensores del Imperio.

Al atracar en el puerto de Hiroshima, nos recibieron en el muelle un grupo de jóvenes ataviados a la usanza tradicional japonesa, portando una gran pancarta que decía: “Welcome to Hiroshima”. Pero la impecable puesta en escena no impidió que, al leer las palabras de bienvenida, tu pensamiento volase alrededor de la muerte: lo que te persigue durante toda la visita a la ciudad, en la que palpas una gran contradicción, por un lado parece que todo quiere borrarse cubriendo la tragedia guerrera con un manto en el que sobresale la palabra PAZ y, por otro, los réditos turísticos que aporta representar a diario el espectáculo desarrollado el 6 de agosto de 1945 por el B29 Enola Gay, al lanzar sobre la ciudad una bomba atómica que causó más de 166.000 víctimas mortales, a las que siguieron, seis días después, otras 80.000 en Nagasaki, lo que obligó a la rendición del Japón y supuso el final de la Segunda Guerra Mundial. Hecho del que quizás solo un español fue testigo: el padre jesuita Pedro Arrupe, que llegó a ser superior general de la Compañía de



Jesús. Arrupe en su libro de memorias *Yo viví la bomba atómica*, cuenta cómo ese 6 de agosto se encontraba en una casa de la Compañía con 35 jóvenes y varios padres jesuitas, cuando a las 8,15 horas vio una luz potentísima como un fogonazo de magnesio, disparado ante nuestros ojos; y, al abrir la puerta del aposento, oímos una explosión formidable, parecida al mugido de un terrible huracán: pero todos los allí presentes salvaron sus vidas. Arrupe, que había estudiado medicina, y el resto de los jesuitas improvisaron un hospital en la casa del noviciado: lo que vino a mi memoria fotografiando la cúpula rota del antiguo Museo Comercial de Hiroshima, que permanece como vestigio y recordatorio del horror, erguida junto al que fue el objetivo para el lanzamiento: el puente Aioi sobre el río Ota, que cuando giré mi cámara para fotografiarlo estaba repleto de escolares, perfectamente uniformados y rigurosamente disciplinados, dirigiéndose al cercano Museo Conmemorativo de la Paz.



La siguiente escala fue Kagoshima, situada en la isla de Kyushu, apodada como Nápoles de Oriente, a lo que nada tengo que objetar, pues nunca estuve en la ruidosa y anárquica ciudad italiana; pero me da la impresión de que no; aunque también tiene su volcán como sucedáneo del Vesubio: el Sakurajima cuya actividad volcánica todavía continúa. El que sí llegó, a la que entonces era la capital del sur de Japón, fue San Francisco Javier, que lo hizo el 15 de agosto de 1549. El santo, pese a las resistencias que hubo de soportar, quedó seducido por la nación nipona. Pero el temor de los dirigentes a que el cristianismo dividiera la lealtad entre la nueva religión y su propio país, cerró las puertas a los misioneros. Hoy día una minoría de un siete por ciento de japoneses es católico y la catedral de Kagoshima, que pudimos visitar, es el baluarte de su fe. Por mi cuenta, en vez de los jardines de Senganen, visité el museo de los Kamikazes que se encuentra en el aeródromo de Chiran: su base durante la batalla de Okinawa. Nada menos que 439 kamikazes de los 1.036 que cayeron abatidos, eran de esta localidad. Entre otras piezas singulares, como maquetas, instrumentos de vuelo, fotografías o documentos personales, tuve la oportunidad de contemplar aviones míticos, como un Mitsubishi Zero recuperado del fondo del mar. Aparato que, en las primeras operaciones, se ganó una reputación legendaria en combate aéreo cerrado, logrando la excepcional proporción de 12 a 1 victorias a su favor.

Desde Kagoshima, emplazada en las orillas del Mar de la China, navegamos con rumbo noroeste en demanda de la península de Corea: codiciada por chinos, rusos y, especialmente por los japoneses que, con el pretexto de liberar a los coreanos de la "tiranía china", les declararon la guerra en 1894, obligándolos a que reconociesen la independencia de Corea, que se anexionaron sin más, en 1902. Al viaje me había llevado la carta náutica de la zona, en la que gracias a un pequeño GPS, localizaba el punto aproximado por el que navegábamos; y tuve especial interés en averiguar el lugar en el que tuvo lugar la batalla de Tsushima, en el estrecho de su nombre, acaecida en los 34°N 130°E. Sin duda, navegamos próximos a los pecios que albergaban los restos de la flota rusa que, al mando del almirante Rozhéstvenski, fue aniquilada por las naves del almirante japonés Togo, durante el combate mantenido entre el 27 y 28 de mayo de 1905; poniendo fin al poderío naval ruso. Único combate naval decisivo de la historia en el que intervinieron flotas compuestas por acorazados modernos y primera batalla naval en la que tuvo un papel crítico el uso de las radiocomunicaciones. Los barcos rusos, en respuesta al ataque japonés a Port Arthur del 10 de agosto de 1904, debieron navegar 18.000 millas desde el Báltico hasta Extremo Oriente rodeando el cabo Buena Esperanza, pues les fue denegado el paso por Suez. A partir de este momento, los japoneses henchidos del mal de la victoria se enfrascaron en potenciar aún más la Armada Imperial.

El puerto de Busan, que ocupa la quinta posición entre los del mundo, fue el punto en el que desembarcamos en Corea. Según vas acercándote a la bocana, la primera impresión que tienes es que arribas a otro destino japonés: grandes edificios resaltan sobre un cielo radiante en el horizonte, miles de contenedores sobre los muelles e idéntico clima; pero la cosa va cambiando según penetras en la que es la puerta por la que entran y salen la mayor parte de las mercancías en Corea del Sur, desde que en 1876 se inaugurara el puerto permitiendo así el comercio internacional a una nación que, igual que su vecina del este, estaba cerrada al mundo. Todo lo contrario que su vecina y hermana, Corea del Norte, que Kim Jong-un mantiene con el cerrojo puesto en el paralelo 38. Aquí no impera el orden y la limpieza japoneses, ni reluce su mismo nivel de vida, y nadie habla inglés: pero la economía es pujante. Tras la Guerra de Corea, las inversiones estadounidenses permitieron un despegue que la situaron en el grupo de cabeza en la industria tecnológica, automovilista y naval. Los astilleros surcoreanos se convirtieron en el látigo que subyugó a sus competidores internacionales: en 2017 volvieron a ocupar el número 1 en nuevos pedidos, seguidos por sus vecinos chinos y japoneses.

Tras una breve escala, que me permite decir que he estado en Corea, zarpamos de Busan en demanda del puerto de Kobe del que partimos. Entramos en un dédalo de canales y estrechos que separan el archipiélago japonés, por los que completamos una singladura; lo que te permite descansar y disfrutar de los entretenimientos que te ofrece el barco, sin bajar a tierra durante veinticuatro horas. El Diamond Princess penetró por el estrecho de Kanmon que se encuentra entre las islas de Honshu y Kyushu, unidas por el puente del mismo nombre: Kanmon. La travesía se convierte en un desfile de barcos en ambas direcciones, lo que da idea del tráfico marítimo existente entre el propio archipiélago y el exterior. Japón tenía, en 2017, una flota mercante de 684 barcos allí abanderados y de otros 3.122 registrados en otras banderas. Pero, en lo que los japoneses son líderes mundiales es en la pesca. De sobra es conocido su gusto por el pescado, y el Mercado Mayorista Central Metropolitano de Tokio, el mayor del mundo, es su mejor muestra. Allí se comercian más de cuatrocientos tipos diferentes de productos marinos que abarcan desde pequeñas sardinas hasta atunes de 300 kg. Las operaciones anuales alcanzan las 700.000 toneladas, con un valor de unos 5.000 millones de euros. Lo que atrae a 42.000 visitantes por día: y yo fui uno de ellos. En el tránsito, la costa nunca ha desaparecido, y el mar ha sesteado, solo agitado por el paso del gigante de los mares, que nos ha tenido engullidos en su gran panza durante una decena de días. Con la llegada al puerto de Kobe, para visitar el triángulo metropolitano formado entre esta ciudad, Kioto y Osaka, en el que viven unos 20.000.000 de habitantes, pusimos fin al nomadismo marítimo. Aquí se acabó el placer de surcar el agua, buscar referencias en la distancia: faros, boyas, barcos.

Tras una breve visita a Kobe me dirigí a Kioto, donde se encuentran los palacios de los antiguos emperadores en los que, hasta trasladarse a Tokio en 1868, vivieron durante siete siglos, sin inmiscuirse en el gobierno de la nación, confiado a los shogunes, para intervenir solo en los asuntos religiosos y protocolarios. Osaka equidista unos 50 kilómetros tanto de Kobe como de Kioto, por lo que, al desembarcar, decidimos albergarnos en uno de sus espléndidos hoteles. La ciudad es conocida, y con razón, como la Venecia japonesa, pues está construida encima de mil novecientos canales, ríos, presas y acequias. Sus avenidas, están plagadas de árboles y rascacielos. La bahía de Osaka es un océano en miniatura por el que transitan barcos de todo porte, cuyas orillas albergan puentes, rascacielos, grúas, grupos de contenedores e, incluso, una noria gigantesca. El cansancio



y los 1.200 kilómetros que la separan de Osaka, me hicieron desistir de viajar hasta Okinawa: escenario del mayor y más sangriento asalto anfibio acaecido en el teatro del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, cuyo objetivo era, tras ir saltando de isla en isla, apoderarse de esta para usarla como base de las operaciones tendientes a invadir el territorio japonés. Finalmente, los bombardeos atómicos sobre Hiroshima y Nagasaki y la entrada soviética en la guerra provocarían la rendición de Japón, tan sólo unas semanas después del fin de los combates en Okinawa.

El viaje se acaba, aunque resta la novedad de viajar hasta Madrid a bordo de un Airbus A380-800: el nuevo gigante de los aires de 73 metros de longitud y una velocidad de crucero de 1.000 Km/hora. Nada que ver con los B25 del Raid Doolittle, primeros aviones, de solo 17 metros de longitud y una velocidad de 370 Km/hora, que bombardearon Japón; y, además, lo hicieron despegando desde la cubierta del portaviones Hornet. Finalmente aterrizamos en Barajas, y al salir del avión, hago una demostración de mis progresos con el idioma japonés, despidiéndome de la azafata con un “sayonara”.



CONCURSO LITERARIO (PRIMEROS LUGARES)

CUENTOS INSPIRADOS EN EL MAR DE CHILE Y 200 AÑOS DE LA MARINA MERCANTE CHILENA



Liga Marítima de Chile

Hace aproximadamente dos años, la Liga Marítima de Chile decidió realizar un concurso literario con el propósito de contribuir a afianzar la conciencia marítima de nuestro país. Nuestra corporación tiene el firme convencimiento de que el mar no solo contribuye a nuestro desarrollo económico, sino que ha sido y seguirá siendo una fuente de inspiración para poetas, escritores, pintores y cualquier persona con inquietudes artísticas.

La poesía relacionada con el mar es abundante y son muchos los Premios Nacionales de Literatura que, entre sus obras, lo han tenido como tema central. Sin embargo, pensamos que la prosa aún tiene un amplio margen de historias que relatar, reales o imaginarias; a través de este concurso, decidimos emprender el desafío de facilitar el desarrollo de las letras en el ámbito marítimo.

Paralelo a esto y en el contexto de las celebraciones del bicentenario que ocurrieron el año 2018, quisimos rendir un homenaje a la marina mercante chilena, como una manera de rendir tributo a quienes han contribuido a vincular a Chile con el mundo, desde los albores de su independencia, y que hoy tripulan los buques que materializan el comercio internacional de Chile.

Bajo este contexto se formuló el concurso “200 años de la Marina Mercante Chilena” orientado a rescatar crónicas que plasmaran parte del rico historial de desarrollo y anécdotas que se dan a bordo de las naves, en los puertos que visita y en las personas que quedan en su estela, generando un rico patrimonio cultural que ha ido forjando el pasado y la tradición que hoy sustenta nuestra marina mercante. Con una respuesta cercana a los 30 trabajos literarios, procedentes de variados lugares de nuestro país, los escritores nos contaron sus vivencias e historias que han ido tejiendo la trama chilena de una institución que, a lo largo de su vida, han permeado la sociedad chilena. Este libro recopila una selección de seis de aquellas obras, que hemos considerado representativas de este concurso, incluyendo las premiadas.

Paralelamente se dio el vamos a la primera versión del concurso “Cuentos Inspirados en el Mar de Chile”. Se tenía en mente abrir un espacio para que los escritores anónimos tuvieran una oportunidad para mostrar su trabajo, generando esta vitrina para ellos. Teníamos dudas sobre la respuesta que tendría nuestro llamado, pues no teníamos mayor información ni referencias que nos pudieran iluminar acerca del número de participantes que acogerían nuestro llamado, pero tuvimos confianza en el resultado. Y no nos equivocamos. Recibimos cerca de 340 trabajos, de un nivel de calidad que nos sorprendió gratamente. Teníamos argumentos para acallar aquellas

voces que claman: ya no se escribe, el mar no le interesa a nadie. Somos conscientes que el uso masivo de Internet y las redes sociales, en gran medida, ha ido coartando la habilidad para escribir y la capacidad para leer y comprender. Sin embargo, nuestra conclusión es que aún hay muchas personas capaces de expresar muy bien sus vivencias reales o ficticias. Aún no es tiempo de retirada ni de la literatura, ni de quienes la escriben.

A los participantes en ambos concursos, les agradecemos por haber respondido a nuestro llamado. Sepan ustedes que estamos en una misma idea y un mismo ideal: incorporar el mar en nuestras vidas para que ojalá algún día los hijos de este país se identifiquen ante el mundo, diciendo: “soy de Chile, el país del mar”.

En estos concursos, hemos percibido como los autores, con gran maestría van describiendo escenas del mundo real adaptado por su imaginación, que nos trasladan mar adentro, nos sitúan en la playa, o bien, nos llevan a ciudades costeras, mostrando una vida con algo de arena, oleaje y salinidad. Historias que hablan de valentía, de amor, de la ausencia, de trabajo, de esperanza y de esa realidad que solo la inmensidad del mar y de las costas que lo rodean son capaces de inspirar.

En fin, la respuesta de los escritores de este país ha sido magnífica. Queremos compartir algunas estadísticas básicas. Del total del universo de participantes un 32% correspondió a mujeres y un 68% a varones. Tuvimos concursantes desde Arica a Punta Arenas, con la representación de más setenta ciudades y comunas de Chile. Y no solo tuvimos respuestas de ciudades o pueblos costeros, sino también de escritores de tierra adentro, como Copiapó, Vicuña, Rancagua, Curicó, La Unión, Chillán, Melipilla, Osorno, San Carlos, San Fernando, Petorca, Linares o San Francisco de Mostazal, por nombrar algunos. Los hubo de lugares alejados, como Arica, Iquique, Coyhaique, Tortel o Punta Arenas. Y, por supuesto, contamos con participantes de las urbes más grandes, como Antofagasta, Valparaíso, Coquimbo y La Serena, Santiago, Concepción, Temuco, Puerto Montt. Incluso, tres autores nos hicieron llegar sus trabajos, desde Venezuela, Estados Unidos y Alemania, aunque las bases, en esta ocasión, explicitaban el requisito de residir en Chile.

La Liga Marítima de Chile se complace en culminar estos dos Concursos Literarios con la edición de un libro, que ha sido posible gracias al generoso aporte de la “Mesa Puerto”, organización conformada por la I. Municipalidad de Valparaíso, la Empresa Portuaria de Valparaíso y el Terminal Cerros de Valparaíso. A ellos, vayan nuestros agradecimientos por haber hecho posible la edición de esta obra. También agradecemos RIL Editores por su buena disposición y paciencia para solucionar nuestras inquietudes.

Finalmente, publicamos en esta revista los primeros lugares de cada concurso - Cuentos inspirados en el Mar de Chile y 200 años de la Marina Mercante chilena.

UNA CENA MEMORABLE

Jack Elkyon

Bitácora del día viernes 12 de mayo de 2017, 23:00 horas.

Nos embarcamos en La Pincoya II al anochecer. Puerto Montt está tranquilo, aunque con algo de viento norte. Nada que nos impida zarpar. La tripulación la conforman el Primer Oficial Julián Bahamondes, Diego Cáceres, buzo profesional; el marinero Hugo López y quien escribe, Marcelino Solís, piloto y capitán de la nave, licencia de mar número 14.587. Añado a esta lista al



nuevo cocinero, un joven alto, delgado y de pelo largo liso, apellidado Zumelzu, según me dijo. Su aspecto es de mochilero. Se empleó sin paga a cambio que lo dejemos en Puerto Chacabuco, Aysén. Lo conocí haciendo “dedo” en el muelle a los pesqueros para que lo llevaran al sur. Le pregunté si sabía cocinar y me respondió que lo básico (espero que cocine bien, los demás somos comensales exigentes). Le ofrecí el empleo, me vi obligado por las circunstancias, ya que el cocinero de siempre no pudo venir por presentar una licencia médica a último momento. No pude conseguir a nadie más.

Nuestra faena será mariscar la mayor cantidad de machas, tacas, choritos y cholgas en los fiordos de Chiloé Continental, guardarlos en las bodegas refrigeradas de la embarcación, para después llevarlos a la planta envasadora de la empresa en Puerto Chacabuco. El viaje deberá demorar máximo cinco días.

Siendo las 22:00 horas salimos del puerto. La tripulación se ve contenta y ganosa, se burlan del cocinero nuevo por su pelo largo, le solicitan “que pague el piso” con una cena memorable.



Bitácora del día sábado 13 de mayo de 2017, 17:00 horas.

Llegamos a mariscar a Caleta Gonzalo a las 9 de la mañana. El viento del norte ha aumentado. La intensidad del oleaje se ha encrespado. La tripulación está de muy mal humor. El cocinero nuevo es un fiasco. Se quejaron conmigo, pero yo me excusé, les dije que él me había dicho que sabía cocinar. Ayer en la noche nos sirvió unos tallarines crudos con salsa azucarada. Confundió la sal con el azúcar. Incomibles. Hoy en la mañana café con leche y tostadas quemadas. El almuerzo un menjunje de arroz apelmazado con salchichas frías, envueltas en restos de su largo cabello. Un asco. Temo que pueda repetirse la decepción en la noche y aumentar el desagrado de mis hombres.

Bitácora del día domingo 14 de mayo de 2017, 10:00 horas.

La situación se está saliendo de control. Hace unos minutos el Primer Oficial Julián Bahamondes se encerró conmigo en la cabina y me dijo que venía mandado por Cáceres y Solís. Exigen que vayamos a Quellón, en la isla de Chiloé, que desembarquemos allí a Zumelzu, porque si no lo van a tirar al mar. Que contratemos en el puerto una persona que sepa de cocina. Me dijo, con razón que ellos trabajan como mulas todo el día, realizando un gran esfuerzo físico, y que lo que pedían a cambio era una alimentación adecuada.

Le respondí que no podíamos ir a Quellón, significaría desviarse de la ruta, importaría un día más de lo presupuestado y se podía dañar la carga. Era un despido seguro para todos. Además, que me habían avisado por radio que empezaba una fuerte tormenta, con viento huracanado y marejadas, ya se sentían caer las primeras gotas de lluvia.

Le recordé que hacía cuatro años la goleta Amorosa, con cinco marineros, había capotado en estas aguas mientras intentaba atravesar el canal a Quellón en medio de una tormenta. Todos habían desaparecido. Que no cometiéramos el mismo error.

Por ahora parece que se resignó con la explicación y se retiró a conferenciar con sus compañeros.

Bitácora del día lunes 15 de mayo de 2017, 16:00 horas.

¡Hemos perdido al marinero Hugo López! La tormenta no da tregua y la nave se bambolea como una cáscara de nuez con el oleaje y el viento. La lluvia cae en forma intensa y podemos observar relámpagos y escuchar el crepitar de los truenos. La tripulación ha tenido que mantenerse encerrada en los camarotes. Con este movimiento nadie ha querido desayunar o almorzar. López

fue a revisar el motor de la nave, al cual se accede por una escotilla en la popa y no volvió. Tiene que haberse caído al mar picado. Era un buen marinero, aunque bastante ebrio. Por horas lo buscamos a babor y estribor, pero sin resultados. Espero que no haya sido porque estaba débil por la falta de comida.

Según el informe meteorológico, el núcleo de la tormenta debería pasar en un par de horas.

Bitácora del día martes 16 de mayo de 2017, 11:00 horas.

¡Milagro! Zumelzu ayer por fin preparó una cena digna. Cuando amainó la tormenta preparó pulpa de cerdo al vino, acompañada de papas cocidas. Dijo que se había esmerado para quitarnos la pena de perder un compañero. Todos repetimos plato pues estábamos con mucha hambre sin probar bocado durante el día. Esto alegró un poco a la tripulación que anda cabizbaja por la muerte de López.

Ya estamos a ocho horas de Puerto Chacabuco donde tendré que dar muchas explicaciones. Espero me comprendan, pues la muerte siempre ronda a los marinos.

He ofrecido a Zumelzu continuar con nosotros en el viaje de vuelta. Se ha negado porque tiene que continuar su viaje al sur.

Bitácora del día miércoles 17 de mayo de 2017, 05, horas.

Siendo las 02,30 horas de la madrugada, fui despertado abruptamente en mi dormitorio de las instalaciones de la compañía por el jefe de operaciones de la fábrica envasadora, don Manuel Almonacid. Con horror, me dijo que se había encontrado un cuerpo humano en el frigorífico del barco. Junto a la policía, que fue llamada al instante, pude reconocer al difunto: se trataba del marinero Hugo López. Murió por desangramiento provocado por un gran corte en el cuello. El asesino utilizó un cuchillo carnicero afilado, de los que se usan en la cocina. Lo más impresionante era que al cadáver le faltaban los glúteos, algo que nadie pudo explicar

EL HUNDIMIENTO DEL TOLTÉN

Claudio Alejandro Vásquez Méndez

Aquel día viernes 5 de febrero de 1942, el día elegido para el zarpe del vapor Toltén en su viaje hacia el puerto de Baltimore en Estados Unidos, un mar perezoso bañaba la icónica bahía de Valparaíso. Las olas parecían aletargadas y dejaban que la bruma porteña les acariciara en el lomo sin crisparse ni encabritarse formando grandes olas. El sol veraniego comenzaba a despuntar desde los cerros manchados de casas coloridas esperando su hora para entibiar aquel día que había despertado algo frío y gris.

Desde la madrugada la tripulación del Toltén, ex Lotta, trabajaba arduamente en el puerto realizando los últimos ajustes y efectuando una revisión general de la nave, esmerándose cada uno de ellos en no dejar nada al azar. Cierta nerviosismo se percibía en la dotación de marinos pues, a pesar de la gran experiencia de muchos de ellos, sabían que la travesía los obligaría a adentrarse en aguas de por sí peligrosas debido a la conocida bravía tanto del océano Pacífico como del Atlántico, los que debían surcar en su viaje. No obstante, el respeto casi sacro que cada marinero profesa al mar, esta vez la preocupación de los hombres del Toltén no se debía únicamente a las veleidades



de las fuerzas naturales, sino también a la posibilidad de encontrarse a lo largo de su travesía en el punto de mira de algunas de las naves de guerra tanto de las potencias aliadas como las del Eje, que se disputaban en aquel momento la hegemonía de los continentes y de los mares en casi cada rincón del mundo. Chile se había declarado neutral hasta ese momento en la II Guerra Mundial y mantenía acuerdos febles de no agresión con los países representantes de ambos bandos. Por esto, a la hora de abandonar las aguas territoriales de la patria, cada tripulante de barcos mercantes chilenos sabía que su suerte se jugaba en los tableros estratégicos de guerra montados por las naciones extranjeras en conflicto.

El fogonero Luis Gárate era uno de los tantos muchachos que se había empleado en labores menores en la marina mercante buscando un trabajo estable que le permitiera tener una existencia digna, a la vez que saciar su sed de aventuras recorriendo el mundo a bordo de un barco carguero. Originario de Valparaíso, su embarque en el vapor Toltén como fogonero había sido una absoluta sorpresa para él y para sus nuevos compañeros. La mañana del zarpe del Toltén desde Valparaíso, uno de los fogoneros previamente contratados para la travesía, Guillermo Vera, no se presentó a revista, debiendo ser reemplazada urgentemente su plaza por alguien dispuesto a zarpar sin previo aviso aquel mismo día. Luis Gárate, que se encontraba aquella mañana en el puerto buscando algún trabajo remunerado que realizar, fue quien se decidió a suplir esa plaza. Los últimos meses habían sido malos en cuanto a trabajo. La guerra había traído inestabilidad económica en todo el mundo. Así que fue un golpe de fortuna encontrar esa plaza de fogonero vacante. Luis Gárate no se lo pensó demasiado y fue a ofrecerse para la labor, la que le fue asignada al no haber otros candidatos disponibles para asumir el rol. Su duro trabajo comenzó en ese mismo instante, debiendo ayudar a los otros fogoneros, Julio Faust y Carlos Olivier, a poner a punto la caldera y monitorear su funcionamiento. Trabajaban codo a codo con los carboneros con la intención de garantizar que el vapor no tendría problemas con el combustible durante la larga travesía.

El vapor Toltén, perteneciente a la flota de la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), zarpó desde el puerto de Valparaíso con dirección a Tocopilla realizando cabotaje por las costas chilenas. Apenas atracó en el puerto de Tocopilla comenzaron las labores de carga del salitre que sería transportado hasta el norte del continente. La dotación de veintinueve hombres, a cargo del capitán Aquiles Ramírez, trabajó sin descanso hasta que estuvieron listos para abandonar su patria y embarcarse en el que sería su último viaje.

El capitán del Toltén, Aquiles Ramírez, de cuarenta años de edad, era considerado un experimentado marino con más de veinticinco años de navegación en distintos tipos de embarcaciones. Había sido llamado especialmente para esta misión por sus jefes de la Compañía Sudamericana de Vapores para hacerse cargo del vapor Toltén, debido principalmente a las dificultades que estaban experimentando las naves chilenas al surcar las aguas internacionales por causa de la intensa beligerancia que ya había hecho víctimas a cientos de barcos cargueros con banderas de diferentes países, tanto de los involucrados en la guerra como de aquellos que se habían declarado neutrales hasta ese momento. En las costas americanas habían sido afondadas cuatro naves brasileñas y una venezolana por la flota de submarinos nazis en el período comprendido entre el 15 de febrero y el 7 de marzo de 1942. “La guerra ya está en América Latina”, era la frase más recurrente que se escuchaba en nuestras calles en ese tiempo. Por eso es que las compañías navieras buscaban tripulantes valientes y experimentados que pudieran hacer frente a cualquier tipo de eventualidad a lo largo del viaje. “Tenemos necesidad de oficiales para navegar en las naves



requisadas”, le habría dicho en una cena informal el mismo vicepresidente de la CSAV, Guillermo Condon, a otro oficial que se embarcaría luego en el Toltén, el piloto 2º Norman Pugh.

El vapor Toltén formaba parte de un grupo de cinco barcos mercantes que habían navegado hasta apenas unos meses antes de la tragedia bajo la bandera de Dinamarca, hasta que estos fueron requisados por el gobierno chileno bajo el argumento de que Dinamarca había sido recientemente invadida por Alemania poniendo en entredicho su antigua neutralidad en el conflicto. Las naves de bandera danesa: Helga, Frida, Leila, Salma y Lotta (posteriormente bautizada Toltén), habían sido obligadas a atracar en Talcahuano, siendo designada por el gobierno la CSAV como el armador a cargo de ellas a partir de ese momento. Los barcos de inmediato volvieron a estar operativos, pero esta vez bajo bandera chilena. Las potencias del Eje no habían reconocido la resolución del gobierno chileno de requisar tales naves por considerarla no ajustada al Derecho Internacional, por lo que se sabía que existía un peligro real de que estas fueran atacadas por cualquiera de los bandos en conflicto. Esto a pesar de que el despliegue de la bandera chilena en cubierta y en los flancos de los barcos les debería haber garantizado la neutralidad y el paso expedito por las zonas de peligro. Esta supuesta garantía fue puesta en duda por A. J. Broom, representante de los armadores de los cinco buques originariamente daneses, cuando declaró al periódico La Unión en marzo de 1942, el mismo mes de la tragedia: “La situación de los barcos ha sido y sigue siendo irregular bajo el punto de vista internacional. La bandera chilena no los protegerá ni los podrá proteger mientras subsista esta anormalidad”.

Bajo estas circunstancias complejas zarpó el vapor Toltén desde el puerto de Tocopilla con su cargamento de salitre que tenía como destino la ciudad de Baltimore en Estados Unidos, a la cual esperaban llegar en aproximadamente tres semanas de viaje. Viajarían rumbo al norte bordeando la costa oeste de América del Sur para luego cruzar el canal de Panamá y finalmente subir por la costa este de EE.UU. hasta llegar a su destino. Su dotación de 29 tripulantes estaba compuesta por: un capitán, tres pilotos, cuatro ingenieros, un telegrafista, un contador, un mayordomo, un conmaestre, seis marineros, un donkero, tres fogoneros, tres carboneros, dos cocineros y dos muchachos dedicados a diferentes tareas de apoyo.

El viaje hasta las costas norteamericanas fue aparentemente tranquilo, según declararía posteriormente el fogonero Julio Faust, único sobreviviente de la tragedia. Por supuesto que los muchachos de la tripulación se hallaban preocupados por la posibilidad de encontrarse en su ruta con submarinos o destructores que podrían atacarlos provocando un desastre. Pero esa seguía siendo una posibilidad poco probable considerando que Chile no se encontraba entre los países beligerantes y el vapor Toltén era un buque mercante que transportaba únicamente salitre a EE.UU., una sustancia que no estaba considerada con un valor altamente estratégico para los países participantes en la II Guerra Mundial, como sí lo era, por ejemplo, el petróleo o el hierro, fundamentales para la construcción de armas y garantizar su funcionamiento, así como también el de las industrias que las producían.

En el cruce del canal de Panamá y en la respectiva parada técnica que deben hacer los barcos que pasan por aquel lugar, sucedió un incidente menor que quizás nos sirva para comprender el pulso de lo que estaba viviendo en ese momento parte de la tripulación del vapor chileno justo antes de comenzar a navegar por las zonas que representaban mayor peligro. Uno de los hombres de la dotación del Toltén, el contador Ramón García-Huidobro, había demostrado un recurrente malestar y pesimismo por el peligro que podía representar este viaje desde el momento mismo del



zarpe. García-Huidobro, estando en Chile, había declinado realizar esta travesía y había solicitado un permiso especial para permanecer en tierra en la ciudad de Valparaíso con la intención de cuidar a su mujer enferma y también porque había sido presa de un pesimismo insistente respecto a ese mismo viaje. Lamentablemente el permiso le fue denegado ante la imposibilidad de encontrar un reemplazante adecuado, lo que obligó a García-Huidobro a embarcarse a pesar de su resistencia inicial a hacerlo. Un presentimiento, una intuición o quizás temor ante los peligros insoslayables que la navegación comercial afrontaba en aquellos años de guerra, hicieron que el contador previera un destino trágico tanto para él como para sus compañeros, lo que le empujó, en un acto bastante peculiar, a enviar por correo a su esposa en Chile toda su documentación personal junto a su correspondencia privada, la póliza de seguro de vida, retratos y artículos de valor, entre otras cosas importantes. Lamentablemente el trágico presentimiento del contador García-Huidobro se cumpliría apenas unos cuantos días después.

El atraque del Toltén en Baltimore para efectuar el descargue del salitre en aquel puerto se realizó diligentemente. La nave quedó detenida por algunos días en el puerto mientras esperaba zarpar nuevamente, pero esta vez sin carga alguna en ruta hacia la ciudad de Nueva York. La tripulación pudo gozar de descanso por esos días. Aprovecharon así los muchachos de conocer la hermosa ciudad del estado de Maryland realizando paseos por la orilla del río Patapsco y de la pintoresca bahía de Chesapeake, además de recorrer el centro de la ciudad y divertirse en sus lugares de esparcimiento. El zarpe no se efectuó hasta el día 11 de marzo de 1942. La dotación de veintinueve hombres del Toltén sufrió una inesperada baja antes de partir desde Baltimore. El marino Guillermo Ortega había decidido no volver a embarcarse en la nave con la intención de buscar alguna oportunidad de trabajo en el país norteamericano. Los oficiales del vapor chileno decidieron no suplir la baja con otro marinero, pues el viaje de regreso, con recalada en Nueva York, suponía ser menos complejo que el viaje desde Chile. La dotación del Toltén pasó a ser entonces de únicamente veintiocho hombres.

Antes del zarpe el capitán Aquiles Ramírez se presentó junto al ingeniero 1º Peter Wright, de origen escocés, ante la Capitanía de Puerto de Baltimore esperando recibir instrucciones o noticias por parte de las autoridades norteamericanas para el siguiente tramo del viaje. Sobre este hecho particular existen versiones contrapuestas que impiden comprender a cabalidad los hechos que posteriormente desencadenarían la tragedia que afectaría a los tripulantes del Toltén. Lamentablemente no se puede contar con la versión del implicado principal, el capitán Ramírez, ni la de su traductor, el ingeniero Wright, por ser estos partes de las víctimas del hundimiento posterior. Por lo que permaneció como la única versión disponible de este encuentro la de la Capitanía de Puerto de Baltimore.

Era bien sabido por todo oficial de marina chileno que las instrucciones generales y aquellas disposiciones especiales en tiempos de guerra para buques mercantes con bandera de nuestro país, les eran transmitidas a los capitanes de las naves por parte de sus superiores y por las autoridades con anterioridad al zarpe. Nada nos debería hacer dudar que también el capitán Ramírez estuviera en conocimiento de estas instrucciones dada su gran experiencia como capitán de naves y que las hubiera cumplido diligentemente mientras él fuera la máxima autoridad para decretarlas, siempre con la intención de mantener la seguridad de la nave y de sus tripulantes. Estas instrucciones eran bastante precisas y claras respecto al rol de nuestras naves respecto a los países en guerra, es decir, insistían en la condición de neutralidad chilena en el conflicto y hacían hincapié en las



disposiciones que cada nave debía seguir para evitar accidentes o malentendidos. Se aconsejaba que: a) Las naves mercantes siguieran las rutas del itinerario normal; b) Navegaran con todas sus luces encendidas; c) No se acogieran a ningún convoy y evitaran su proximidad; d) No aceptaran escolta de buques de países en guerra; e) De noche mantuvieran permanentemente alumbradas las banderas nacionales de los costados y cubiertas.

La versión emitida por la Marina estadounidense, basada en los antecedentes aportados por la Capitanía de Puerto de Baltimore, indican que al presentarse voluntariamente el capitán Ramírez ante el director del puerto de Baltimore, este asumía y se comprometía a cumplir estrictamente todas las instrucciones dadas por el Servicio de Patrullaje de la Marina de Estados Unidos. Según la misma versión americana, la presencia de los buques mercantes pertenecientes a naciones neutrales en el conflicto bélico, no estaban obligadas a presentarse ante las respectivas capitanías de puerto para recibir instrucciones, y que, por lo tanto, el mero hecho de presentarse voluntariamente era comprendido como una intención tácita de cumplir tales instrucciones. Entre estas disposiciones de la Marina estadounidense destacaban las de: a) Proseguir el rumbo lo más cerca posible de la costa; b) Navegar únicamente durante las horas del día y buscar refugio durante la noche; c) Si se considerara necesario alejarse de la costa, se instruye a apagar las luces y navegar completamente a oscuras desde la puesta del sol hasta el amanecer. Esta última instrucción es justamente la más polémica, pues contradice las disposiciones tanto de las autoridades chilenas como las de los países del Eje, quienes habían declarado previamente que no atacarían a barcos mercantes de naciones neutrales, siempre y cuando, estas navegaran por cuenta propia, no en convoy ni escoltadas por naves de guerra. Pero lo más importante, es que exigían que estas se mantuvieran iluminadas de noche para así poder reconocer las banderas del país de origen.

El dilema en que se encontraba el capitán Ramírez; entre seguir las disposiciones de la Marina norteamericana o seguir las instrucciones de las autoridades chilenas, se basaba en que, por una parte, al mantenerse navegando con las luces apagadas de noche podía ser objetivo de las naves de guerra de las potencias del Eje, pero por otra parte, el mantenerse navegando con las luces encendidas en la oscuridad, por disposición de la misma Marina americana, podía ser considerado una embarcación sospechosa o derechamente enemiga y ser hundido por aviones, barcos o submarinos americanos o británicos. Es decir, cualquiera de las dos opciones representaba un gran peligro pues ambas contradecían las instrucciones de alguno de los dos bandos en guerra. Según la declaración posterior del fogonero sobreviviente, Julio Faust, el capitán Ramírez decidió seguir las instrucciones de las autoridades chilenas, es decir, las de navegar con luces encendidas en horas de oscuridad, hasta que fueron obligados a apagarlas por los oficiales de una nave patrullera de la Marina americana, supuestamente el USCG Antietam o el USN Larch (nunca fue aclarado cuál de las dos naves fue la que emitió la orden), que se encontró con el Toltén en su ruta hacia Nueva York, hallándose ambas naves distantes a unas cien millas del cabo Henlopen, desde donde habían comenzado a navegar hacia alta mar.

Un punto importante para destacar, que reafirma la teoría de que el capitán Ramírez no se presentó voluntariamente para recibir instrucciones en la Capitanía de Puerto de Baltimore tal como las autoridades americanas afirmaron, sino que acudió porque esta visita era considerada casi como una obligación, la dieron los capitanes de otros cuatro buques mercantes chilenos: Rapel, Huemul, Aconcagua y Elqui, que también habían recalado anteriormente en puertos americanos. Según las versiones de los capitanes de estos barcos, las autoridades americanas, por medio de



instrucciones dadas directamente a los armadores, obligaban a los capitanes a presentarse ante cualquier autoridad marítima americana o británica cuando se tenía previsto recalar en algunos sus territorios. Si bien, afirmaron los capitanes, no eran obligados a seguir las instrucciones de las autoridades de esos países, sí eran presionados para hacerlo, y que el negarse, significaba que la seguridad de la nave quedaba únicamente bajo la autoridad del capitán de la misma, no haciéndose responsable la autoridad del país de ninguna eventualidad, incluso si esa eventualidad fuera un ataque perpetrado por la misma marina del país hospedante.

En las declaraciones de Julio Faust, este informa que el vapor Toltén ya había sido obligado a apagar sus luces una vez, el día 6 de marzo, cuando surcaba las aguas de la bahía de Chesapeake con dirección a Baltimore. Instrucción que habían seguido tal como se lo habían indicado las autoridades de la Marina estadounidense. La segunda oportunidad en que el capitán Ramírez fue obligado a apagar sus luces fue el día 12 de marzo, aproximadamente entre las 21:30 y 22:00, cuando navegaba 10 millas al sur de Barnegat, apenas unas cinco horas antes de que el Toltén fuera alcanzado por los torpedos lanzados por el submarino alemán U-404 comandado por el Kaplteunant Otto Von Bulow, provocando su hundimiento y la muerte de veintisiete de sus tripulantes.

Aquel último viaje fatídico del Toltén y sus veintiocho tripulantes comenzó con el zarpe desde el puerto de Baltimore el día 11 de marzo de 1942. El vapor de bandera chilena construido en 1938 y con capacidad de carga de 1574 toneladas, inició su viaje hacia la ciudad de Nueva York a las 17:15 aproximadamente. Surcaron el tranquilo canal de Chesapeake-Delaware el día 12 de marzo desde las 8:00 a.m. en dirección a Delaware. El Toltén pasó frente al cabo Henlopen aproximadamente a las 15:00 del mismo día antes de internarse en alta mar. Hasta ese momento ninguno de los tripulantes había percibido el peligro real acechándolos, pero era imposible hacerlo si ese peligro surcaba las aguas profundas en la forma de un submarino. La última vez que el Toltén se cruzó con alguna nave de la Marina americana, según los testimonios de Julio Faust, tanto como de los mismos americanos que luego confirmaron la versión, fue entre las 21:30 y 22:00 de ese mismo día jueves 12 de marzo. Si bien, tal como hemos dicho anteriormente, hasta ahora no ha sido posible aclarar si la nave patrullera que se acercó al vapor chileno para darle instrucciones fue el USCG Antietam o el USN Larch, las instrucciones sí fueron claras e indiscutibles: El vapor Toltén debía apagar sus luces y continuar su navegación a oscuras, o de otro modo, debía fondearse en algún lugar de la costa. El hacer caso omiso de la instrucción de los marinos americanos podía implicar exponerse a un ataque de las fuerzas armadas del país del norte. No nos cabe duda que esta fue la gran encrucijada que tuvo que afrontar el capitán Aquiles Ramírez y sus hombres: apagar las luces y ser posible blanco de los submarinos del Eje o navegar con las luces encendidas y ser posible blanco de las fuerzas aliadas. ¡Vaya, qué dilema! La violencia y la destrucción de la guerra acechando por todos los flancos a esos esforzados marinos mercantes chilenos que únicamente deseaban culminar el trabajo que se les había encargado.

El fogonero Julio Faust testimonió que finalmente el capitán Aquiles Ramírez ordenó a sus hombres apagar completamente las luces del Toltén, al menos hasta que pudieran alejarse lo suficiente de las naves patrulleras americanas que los hostigaban. Lo que no sabía ni el experimentado capitán, ni sus tripulantes ni posiblemente tampoco los marinos americanos, es que justamente en ese mismo momento, en esas aguas semi profundas del Atlántico, uno de los submarinos nazis de la clase VII, el temible U-404, los tenía en punto de mira.





Las horas anteriores al hundimiento fueron tranquilas. Algunos hombres de la dotación dormían desde la medianoche y solo unos pocos se mantenían despiertos a cargo de sus actividades. Entre ellos el telegrafista Reinaldo Poppenberg, oriundo de Valparaíso, quien llevaba más de siete años trabajando en distintas embarcaciones, pero no más de ocho meses en el mismo Toltén. Él era el único telegrafista de la nave, por lo que debía extender sus jornadas de trabajo cada día desde la mañana hasta las 2:00 de la madrugada, siendo relevado solamente en algunas horas de menor actividad. Esa noche, tal como lo hacía cada jornada, se retiró él también a su camarote a esa hora. En ese momento el vapor mercante chileno se hallaba en posición Latitud 39° 50' N y Longitud 73° 40' W. Posiblemente el telegrafista Popper no alcanzó siquiera a conciliar el sueño cuando se sintieron por toda la nave los estruendos de los torpedos haciendo estallar los flancos de babor del Toltén exactamente a las 2:30 de la mañana del fatídico viernes 13 de marzo de 1942.

Los minutos siguientes fueron de caos y descontrol. Los tripulantes intentaron primeramente ver la posibilidad de estabilizar la nave, pero al darse cuenta de la gravedad de los daños, optaron por salvarse. Unos cuantos hombres ya habían muerto por causa de la deflagración y sus consecuencias. Algunos sobrevivientes intentaron lanzarse al mar montándose en los botes de emergencia al ver que la nave comenzaba a hundirse, sin embargo, y según investigaciones posteriores, se determinaría que estos botes se encontraban asegurados a sus calzos de cubierta impidiendo ser utilizados correctamente, lo que, en caso contrario, posiblemente hubiera permitido salvar más vidas. Veintisiete valiosas vidas de hombres valientes y trabajadores se perdieron en cuestión de minutos; El fogonero Vera, que se sentía afortunado de haber encontrado trabajo a último minuto en el Toltén, yacía muerto junto a la caldera; el piloto 2° Norman Pugh, que había desafiado los deseos de su padre al dedicarse a una carrera de marino, también era una víctima mortal; lo mismo que el mayordomo Oreste Castro, quien antes de partir había confesado a su esposa que ese sería su último periplo en el mar; o el carbonero Oscar Amigo, otra víctima que dejaba huérfanas de padre a sus dos hijitos de cinco y un año; también el muchacho Mario Calderón, quien estaba dando sus primeros pasos en la vida de marino mercante; el contador Ramón García-Huidobro, quien al parecer había intuido el destino trágico que les esperaba y el mismo capitán Aquiles Ramírez, quien había tenido que enfrentar una terrible encrucijada y había sido constreñido a elegir desafortunadamente el camino que llevaría a sus muchachos y a él mismo a dejar la vida en las aguas del Atlántico. El capitán Ramírez dejaba así para siempre la compañía de su amada esposa y de sus cuatro hijos, uno de apenas un mes de edad. La vida se ensañó con los veintisiete desafortunados marinos que murieron aquella noche fría y oscura lejos de su tierra. Cada uno con su propia historia, cada uno con sus alegrías y tragedias.

El único sobreviviente del Toltén fue el fogonero Julio Faust, quien salvó su vida lanzándose a las aguas turbulentas del Atlántico desde vapor chileno torpedeado. El mismo testimonió que el barco no se partió en dos pues la explosión del torpedo en una de las bandas no afectó ni a la superestructura ni a la cubierta, sino que el Toltén se volcó sobre el mismo flanco destrozado para luego hundirse velozmente. La nave patrullera USCG Antietam fue la primera en llegar al lugar, rescatando vivo al fogonero chileno junto a otros cinco cadáveres de sus infortunados compañeros. El único cuerpo que fue reconocido con posterioridad fue el del telegrafista Reinaldo Poppenberg. Ningún otro cuerpo fue recuperado.

La noticia del hundimiento del Toltén fue conocida rápidamente por la Marina americana y las autoridades chilenas, pero la información fue ocultada a la prensa nacional durante unos

días dada las consecuencias que podía despertar entre la población chilena la noticia del primer ataque, y a la postre el único, contra intereses chilenos de parte de las naciones en conflicto en la II Guerra Mundial. El elevado número de víctimas, en su gran mayoría de nacionalidad chilena, país que hasta ese momento se había declarado neutral en esa guerra, generó gran pesar en nuestro país. Finalmente, la información se filtró a los diarios de la época que la publicaron en sus portadas creando tristeza e incertidumbre en la población, pero sobre todo entre las familias de los infortunados marinos, quienes en Valparaíso y otras ciudades, recurrían en masa donde las autoridades y la prensa para conocer más información sobre sus esposos, padres, hijos y amigos desaparecidos.

Días después del incidente se supo que el número de víctimas era solamente de veintisiete tripulantes y no veintiocho como se pensaba, pues el marinero Guillermo Ortega se había quedado en tierra en la ciudad de Baltimore, sin que los oficiales del Toltén registraran esa baja inmediatamente. El mismo marino Ortega participó en las exequias fúnebres del infortunado telegrafista Reinaldo Poppenberg realizadas en Nueva York en el mismo mes de marzo.

El dolor de las familias de los tripulantes era indescriptible, según los informes de la prensa de la época. Las honras fúnebres se realizaron ante un público multitudinario el día 23 de marzo en la Iglesia del Espíritu Santo de Valparaíso. Estas fueron oficiadas en conjunto por el capellán de la Armada Ramón Velásquez y por el Obispo de Valparaíso, Monseñor Rafael Lira. Luego de las exequias, se realizó una romería popular en el mar en donde participaron tanto autoridades como familiares de las víctimas y la población porteña en general. Desde las naves que acompañaron este responso se lanzaron coronas de flores al mar para recordar a los hombres caídos en el cumplimiento de su labor. Un disparo de cañón acompañó con su estruendo el llanto y el desconsuelo de los afligidos deudos de los veintisiete marinos desaparecidos.

Con el paso de los días se inició una investigación promovida tanto por las autoridades chilenas como por la misma CSAV, compañía a cargo del Toltén hasta el momento de su hundimiento. Los testimonios de la Marina americana que hemos expuesto a lo largo de esta crónica surgieron a partir de esa investigación que exigió el gobierno de Chile a su par de Estados Unidos, con la intención de aclarar lo ocurrido y determinar las responsabilidades correspondientes. Respecto a las órdenes de apagar las luces, a las que inicialmente el capitán Aquiles Ramírez se habría negado, sabemos por el testimonio de Faust, que horas antes del hundimiento del Toltén, una de las patrulleras de la marina americana habría obligado al capitán a navegar a oscuras, arriesgándose con esta decisión a ser víctima de un ataque de los submarinos del Eje. ¿Pero fue realmente un submarino alemán quien hundió al vapor chileno Toltén?

El gobierno chileno no solo le pidió explicaciones al gobierno americano, sino también a las potencias del Eje: Alemania, Japón e Italia. Mientras los gobiernos de los dos últimos países se desentendieron del asunto, Alemania, en cambio, quizás por no querer perjudicar su relación con Chile, se comprometió a realizar una investigación y resarcir al gobierno chileno si es que esa misma investigación los determinaba como culpables del hundimiento del Toltén. Aquella investigación quedó finalmente en punto muerto debido a los avatares de la guerra que tenían a la Alemania nazi envuelta en diferentes frentes de batallas.

Solo con los años y gracias a la labor de historiadores e investigadores del conflicto en el mar ocurrido en la II Guerra Mundial, el caso del Toltén ha podido esclarecerse en algunos de sus puntos más oscuros. No era un secreto para nadie que los submarinos alemanes de clase IX llevaban





operando en la costa este de Estados Unidos desde inicios de 1942, en una operación que había sido llamada por los alemanes como Paukensschlag o “batido de tambor”. Fueron cinco submarinos los que operaron inicialmente en la zona, los que en menos de dos meses lograron hundir más de veinticinco buques con banderas de diferentes países. A finales de febrero se sumaron once submarinos de clase VII a la campaña nazi contra Estados Unidos. Uno de estos submarinos era el U-404, el que posteriormente lanzaría los torpedos contra el Toltén. En una de las declaraciones del Almirante Donitz, oficial a cargo de la lucha submarina alemana en aquel tiempo, este admite que la utilización de submarinos fue fundamental para minar la capacidad de abastecimiento de Estados Unidos, además de golpear su propia moral gracias las bajas que sus naves habían infringido a la nación del norte. Los submarinos alemanes surcaban el océano Atlántico desde la altura de Nueva York hacia el sur buscando sus objetivos a baja profundidad, entre cuatro y cinco brazas, exponiéndose así a los ataques de los aliados. A pesar de esos peligros, la campaña submarina alemana fue declarada todo un éxito, al menos hasta que el frente oriental de la guerra obligó a cambiar las prioridades.

Quizás el testimonio más importante que confirma la acción bélica alemana contra el Toltén proviene justamente del encargado de lanzar aquella infame agresión, el Kaplteunant Otto Von Bulow, quien fue entrevistado por el historiador americano Clay Blair en 1987. Allí Von Bulow confirma el ataque al Toltén por el submarino que él mismo comandaba: “El buque de carga chileno fue hundido en la 1ª patrulla. El Toltén cuando dejó el puerto, una patrullera del Servicio de Guardacostas de EE.UU. llegó a su costado y le dijo al capitán que se oscureciera: ‘usted está ahora bajo la protección de la Armada N.A.’ Y así lo hizo, y dos horas y media después se me cruzó por mi camino y lo hundimos. Este fue el primer contacto del gobierno chileno con las realidades de la guerra. Y ellos no sabían qué hacer. Pensaban que si los EE.UU. no podían protegerlos tan cerca de América, qué podrían hacer por nuestro país en estos lados. Así que se mantuvieron fuera de la guerra. El gobierno chileno tenía un acuerdo en esa época con el gobierno alemán de que podían transportar cobre a los EE.UU., pero siempre que los buques no navegaran en convoy, y estuviesen iluminados como deben estar los buques neutrales”.

El testimonio del mismo Von Bulow no debería dejar dudas sobre la autoría del ataque. A pesar de eso, hay quienes aún sostienen la posibilidad de que el vapor chileno Toltén, que navegaba libre de carga y en ristre momentos antes del ataque, fuera hundido, no ya por un submarino alemán, sino por alguna nave aliada, posiblemente americana, con la intención de involucrar a Chile en la guerra de parte del bando aliado. Era importante para EE.UU. que todos los países americanos se alinearan con su posición para así ganar fuerza contra el Eje, tanto en diplomacia como en abastecimiento de materias primas. No existen pruebas fehacientes que puedan confirmar esta teoría, y será labor de los historiadores en el futuro intentar dilucidar la veracidad de la misma.

Lo que sí está claro, es que la actitud del gobierno chileno cambió sustancialmente en relación a los países beligerantes luego de aquel infame ataque, el único que había sufrido y sufrirá nuestra nación en la II Guerra Mundial. Si hasta el 21 de mayo de 1942 Chile se había mantenido neutral, considerando el discurso del presidente Juan Antonio Ríos a la nación que lo confirma, esta situación mutaría el año siguiente, pues Chile dejaría su neutralidad para declarar públicamente que rompía relaciones con las tres potencias del Eje: Alemania, Japón e Italia. De este modo Chile y sus habitantes: “ratificaban su adhesión permanente a la causa de la libertad”.

El caso del hundimiento del vapor Toltén, a pesar de su importancia histórica para nuestro país, es un acontecimiento relativamente desconocido para la población chilena en general, salvo para aquellos expertos, historiadores y aficionados a la historia naval chilena que han estudiado el evento. Es fundamental, sin embargo, que hechos como este no queden en el olvido, sino que sean parte de la historia grande de nuestra nación, y nos hagan de este modo reflexionar, entre otras cosas importantes, sobre las consecuencias de las guerras incluso en aquellas naciones que se declaran neutrales en el conflicto. El caso de los veintisiete tripulantes de esta nave caídos en el ejercicio de su labor, ejemplifica el temple del trabajador chileno, quien es capaz de afrontar las más duras condiciones de la guerra y de las fuerzas naturales para honrar su firme compromiso con su tierra, su familia, sus compañeros y su trabajo. No es tarde para continuar la investigación y difusión de este importante acontecimiento. Como nación es importante que conozcamos los aspectos más fundamentales de nuestro periplo histórico y recojamos su experiencia. Así quizás, en el caso triste de tener que afrontar situaciones similares en el futuro, nos hallemos preparados adecuadamente para solucionarlas. Mi esperanza es que lo narrado aquí sirva también de ejemplo para las nuevas generaciones de jóvenes que comienzan su vida laboral y buscan referentes de compromiso y responsabilidad en la historia de nuestra nación. Estos hombres del Toltén caídos en el ejercicio de su labor, son el mejor ejemplo de la dignidad del trabajo y del cumplimiento de las responsabilidades adquiridas, aún en circunstancias sumamente desfavorables. Esta crónica es un humilde homenaje para todos ellos.



*Fundada el 11 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Conociendo Constanza Marítima*

DESARROLLO ACTIVIDADES ANUALES LIGA MARÍTIMA 2019



106

Durante el año 2019, Liga Marítima de Chile realizó las siguientes actividades:

Plan de Mantenimiento Ligamar.

El “Plan de Mantenimiento Ligamar - 2019”, contempló como primera etapa la modernización del soporte informático de nuestra Corporación, cambios que consideraron la adquisición de nuevos computadores, instalación de software acorde con las necesidades vigentes, licencias debidamente autorizadas, antivirus que brindan la seguridad necesaria y una impresora multifuncional. Además, se incorporó un equipo para video-conferencia. Como segunda etapa del Plan de Mantenimiento, contempló el pintado de las fachadas de nuestro edificio.

Ceremonia de ingreso y bienvenida a nuevos socios.

El jueves 28 de marzo se realizó, en los salones del 6° piso del Club Naval de Valparaíso, la ceremonia de ingreso y bienvenida a nuevos socios (9), oportunidad donde también se presentó el Programa de Actividades corporativo correspondiente al año 2019. Asistieron 53 socios.



Coloquios marítimos.

El jueves 21 de marzo se realizó, en la sede de la corporación, el coloquio marítimo “Conflicto con Argentina 1978”, a cargo del Vicealmirante don Ronald McIntyre Astorga y don Cristián Zegers Ariztía. Asistieron 85 personas.

El lunes 29 de abril, el Gerente General de Destination Management Chile S.A. (DMC



Chile), don Claudio Nast Santander, expuso el tema “Volverán los Cruceros a Valparaíso”. Asistieron 60 personas. El martes 25 de junio, el Periodista don Guillermo Parvex Canales, expuso el tema “Quién asesino a Manuel Rodríguez”. Asistieron 89 personas.

El martes 30 de julio, el socio-profesor, don Vicente Mesina Hurtado, expuso el tema “El Entorno, el Inmueble y la Institución Liga Marítima de Chile”. Asistieron 56 personas.

El jueves 5 de septiembre, el Abogado-Minero, Ex Subsecretario de Minería y actual representante de Chile ante la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, don Gastón Fernández Montero, expuso el tema “Minería de los Fondos Marinos”. Asistieron 40 personas.



Entrega de distinción a voluntario del Bote Salvavidas de Valparaíso.

En el marco de la celebración del nonagésimo cuarto aniversario de la fundación del Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, el viernes 26 de abril, Liga Marítima de Chile distinguió al voluntario Sr. Leonardo LATORRE Melin por su destacado “Espíritu Marinero”, con un medallón Liga Marítima de Chile. La distinción le fue entregada por el Secretario Administrativo de la corporación, don Augusto Valdovinos Rodríguez.



Asamblea Ordinaria de Socios.

El miércoles 10 de abril se realizó la Asamblea General Ordinaria de Socios de la corporación, en su sede de avenida Errázuriz. En esa oportunidad se leyó la Memoria anual y el Balance correspondiente al año 2018, siendo aprobados por la unanimidad de los socios presentes.

En la mencionada Asamblea, resultaron elegidos para conformar el Directorio período 2019 – 2023, los siguientes socios: Sr. Patricio Brand Capdeville, Sr. Christian de Bonnafos Gándara, Sr. Juan Carlos Galdámez Naranjo, Sr. Marcos Gallardo Pastore, Sra. Denia Gómez González, Sr. Luis Hernán Holley de la Maza, Sr. Gustavo Jordán Astaburuaga, Sr. Richard Kouyoumdjian Inglis, Sr. Santiago Lorca González, Sr. Patricio Reynolds Aguirre, Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos y Sr. Carlos Vidal Stuardo.



Constitución de la Mesa Directiva.

En la sede de la corporación, el viernes 26 de abril se llevó a cabo la sesión del Directorio de la Liga Marítima de Chile, eligiéndose la Mesa Directiva para el período 2019 -2023.

Efectuado el proceso de elección, de acuerdo a lo establecido en los artículos 33, 36 y Tercero Transitorio de los Estatutos de la Corporación, la Mesa Directiva para el período 2019 – 2023, quedó constituida a contar de esta fecha, como se indica a continuación:

Presidente:	Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos
Vicepresidente:	Sr. Patricio Reynolds Aguirre
Secretario:	Sr. Juan Carlos Galdámez Naranjo
Tesorero:	Sr. Carlos Vidal Stuardo

Se acordó la siguiente modalidad de renovación del Directorio cada dos años, por tercios: Primero voluntarios que por algún motivo no deseen continuar en el Directorio. Si no se alcanzan a llenar los cupos, los postulantes a la reelección se designarán por abecedario sorteando la letra inicial a contar de la cual se iniciará el conteo.

Se aclaró que los socios que deben por sorteo renunciar al Directorio, podrán postular a la reelección en la Asamblea General Ordinaria.

Además, se acordó la aprobación de ingreso del nuevo socio Sr. Ángel Custodio Labbé Soto, quien además asumió la responsabilidad de conducir el curso de Acercamiento al Mar (ACERMAR).

Ceremonia del Día de la Familia Naval.

El lunes 6 de mayo, se realizó una ceremonia en conjunto con la Armada (PRIZONA), al pie del Monumento de la Mujer del Hombre de Mar, con participación de círculos de personal en retiro, masculino y femenino. Participaron 65 personas.

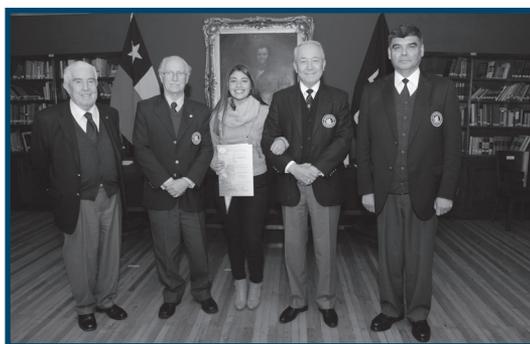


Concurso de pintura “El Mar” y fotográfico “El mar visto desde un celular”.

El domingo 5 de mayo, en el muelle Prat de Valparaíso se realizó el tradicional concurso de pintura “El Mar” y el Concurso Fotográfico “El Mar visto desde un celular”, concitando una participación de estudiantes y público en general. Asistieron 215 personas.

Se presentaron 140 pinturas y los jóvenes que concursaron, participaron en cuatro categorías de acuerdo a su edad (de 3 a 17 años). El premio de honor “Liga Marítima de Chile” lo obtuvo la joven Genesis Carvallo Villagra, de 15 años de edad, alumna del Liceo Eduardo de la Barra de Valparaíso. La Ceremonia de premiación se realizó el día jueves 20 de junio donde participaron 60 personas.

Se presentaron 138 fotografías y el primer lugar lo obtuvo la joven ANTONIA Pérez Torres, de 17 años de edad, alumna del Colegio San Agustín de Concepción.



Se elaboró un Calendario corporativo año 2020, que incorporó las fotografías más destacadas del Concurso de Pintura y Fotográfico Ligamar de este año, el que fue regalado a los matrimonios asistentes a la Cena Aniversario 2019. Además, se obsequió a los estudiantes distinguidos en la premiación, a cada socio con sus cuotas sociales al día y a las personas y entidades regionales, de todos los ámbitos que se relacionan con nuestra Corporación.



Homenaje a las Glorias de la Armada Nacional.

El homenaje a las Glorias de la Armada se realizó en el Club Naval de Valparaíso, el jueves 9 de mayo. Asistieron 71 personas, entre ellas, Oficiales Generales del Alto Mando Naval y la Gobernadora Provincial, Sra. María de los Ángeles De la Paz Riveros. El Vicealmirante don Cristián Ramos Pérez, Director General de los Servicios de la Armada actuó en representación del Sr CJA y el Contraalmirante don Yerko Marcic Conley, Comandante en Jefe de la Escuadra, dio los agradecimientos.



Programa de Formación Marítima I para profesores de enseñanza básica y media.

El primer programa se realizó el jueves 23 de mayo; asistieron 21 profesores de la (DAEM) Dirección de Educación Municipal de Concón.

El segundo programa se realizó el viernes 31 de mayo; asistieron 25 profesores de la (DAEM) Dirección de Educación Municipal de Limache

Ambos grupos manifestaron su satisfacción por la actividad. El programa considero exposiciones en nuestra sede, visitas al SHOA, al Buque Científico Oceanográfico “Cabo de Hornos”, al Monumento y Cripta a los Héroes de Iquique y almuerzos en el Club Naval y Hotel Ibis de Valparaíso.



Ceremonia Premiación Liga Marítima de Chile.

El 20 de junio el Consejo Regional de Valparaíso, en Sesión de Honor, en el Salón Esmeralda de la Intendencia Regional, homenajeo y distinguió con la medalla “Gobierno Regional Costa año 2019” a nuestra corporación, por la contribución y el destacado aporte al desarrollo de la región de Valparaíso. Recibieron este galardón el Sr. presidente y vicepresidente de la Corporación.



Curso de Acercamiento al Mar.

El miércoles 7 de agosto se dio inicio al curso de Acercamiento al Mar por su coordinador, el socio don Ángel Custodio Labbé Soto, quien asumió voluntariamente la responsabilidad de conducir dicho curso y cuyo desarrollo se programó entre los meses de agosto a noviembre.

El curso se implementó con algunas modificaciones para hacerlo más atractivo y concitar mayor interés por parte de los alumnos; entre otros aspectos, se aumentaron las visitas profesionales y la práctica de deportes náuticos.

El curso se inició con 77 alumnos de colegios de la región, graduándose 56 alumnos.



Homenaje a la Dirección General del Territorio Marítimo (DGTM).

El lunes 19 de agosto, Liga Marítima rindió homenaje a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) con ocasión de celebrarse un nuevo aniversario de su creación. Asistieron 65 personas.





Clásico “Liga Marítima de Chile.

El miércoles 16 de octubre se llevó a efecto en el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar el Clásico “Liga Marítima de Chile”, donde nuestra corporación entregó un premio al propietario del caballo ganador, al preparador y al jinete. En esa oportunidad para difundir nuestro quehacer se realizó una breve entrevista televisiva dirigida a quienes asistieron a las carreras del día.

Asamblea de FIDALMAR.

La XXXIIIª Asamblea de FIDALMAR se realizó en la ciudad de La Habana, Cuba, entre el 27 de octubre y el 1 de noviembre. En esta ocasión Liga Marítima de Chile entregó la Presidencia Pro Tempore al país de Colombia. La próxima Asamblea General de FIDALMAR será en septiembre de 2020, en la ciudad de Sevilla, España.



Almuerzo Aniversario.

El almuerzo de aniversario por los 105 años de la corporación, se llevó a cabo el viernes 6 de diciembre, entre las 13:15 y 16:30 horas, en el Club House Golf, del Club Naval de Campo Las Salinas, Viña del Mar. La asistencia fue por adhesión con un valor único de \$ 15.000 por persona. Se entregaron premios especiales y a todos los asistentes, se les obsequio el Calendario corporativo año 2019 y el libro “1891. Historia Naval de la Guerra Civil”, del socio-director, Vicealmirante don Gustavo Jordán Astaburuaga.



En la oportunidad se entregaron las siguientes distinciones especiales:

a) 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 Tercera Asamblea General Ordinaria celebrada en la ciudad de La Habana - Cuba, el 1 de noviembre de 2019, FIDALMAR, en mérito de su probada vocación Marítima, y en reconocimiento a la loable colaboración demostrada que siempre ha servido a los intereses marítimos nacionales e internacionales, dispuso otorgar la medalla en la categoría “Con Ancla de Plata” al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Don Ignacio MARDONES Costa.

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

Con ocasión de la Trigésima Tercera Asamblea General Ordinaria celebrada en la ciudad de La Habana - Cuba, el 1 de noviembre de 2019, FIDALMAR, en mérito de su probada vocación Marítima, y en reconocimiento a la loable colaboración demostrada que siempre ha servido a los intereses marítimos nacionales e internacionales, dispuso otorgar la medalla en la categoría “Con Ancla de Oro” al Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, Contraalmirante (RN) Don Patricio CARRASCO Hellwig.

c) Distinción otorgada por la Liga Marítima de Chile – LIGAMAR.

1) Distinción “Destacado Investigador Científico Marino - 2019”.

Se otorgó la distinción al destacado Investigador Científico Marino, don Sergio PALMA González. El reconocimiento consistió en una Medalla “Al Mérito - Liga Marítima de Chile”, en su categoría “Con Ancla de Plata”, más un Diploma.

2) Distinción “Destacado Empresario Marítimo Año 2019”.

Se otorgó la distinción al destacado Empresario Marítimo, don Héctor ARANCIBIA Sánchez. El reconocimiento consistió en una Medalla “Al Mérito - Liga Marítima de Chile”, en su categoría “Con Ancla de Plata”, más un Diploma.



XXXIIIº ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LIGAS Y ASOCIACIONES MARÍTIMAS Y NAVALES - FIDALMAR

*La Habana, Cuba
Renato Casas-Cordero Oddó
Director Ejecutivo - Liga Marítima de Chile*

La XXXIIIª Asamblea General Ordinaria de FIDALMAR se llevó a efecto, entre los días domingo 27 de octubre y viernes 1 de noviembre de 2019, en La Habana, Cuba, en el marco de las celebraciones de los 500 años de la fundación de la Villa de San Cristóbal de La Habana.

A esta cita asistieron delegaciones de Chile, Colombia, Curazao, España, Perú, República Dominicana, Uruguay y Cuba. Este último actuó como país anfitrión, organizando este evento por primera vez. Además, asistieron en calidad de observadores, representantes de instituciones de Bolivia y México.

No concurrieron a esta reunión representantes de Argentina, Brasil, Estados Unidos y Portugal. Tampoco pudo asistir el Secretario General de FIDALMAR, C.N.®, Sr. Luis Fariña Filgueira por estar recuperándose de una lesión, siendo subrogado por el delegado de Asturias de la Real Liga Naval Española, don Antonio Sabino García-González.

Sede de esta reunión fue el hotel “Parque Central” de la cadena española Iberostar, ubicado en el corazón de la zona colonial de la ciudad puerto.

La apertura del congreso se realizó en el Club Náutico Internacional “Hemingway” de Cuba, institución afiliada a FIDALMAR desde el año 2006. Las palabras de bienvenida a las Delegaciones estuvieron a cargo del presidente de dicha institución náutica, Comodoro, D. José Miguel Díaz Escrich y del Presidente Pro Tempore de FIDALMAR, Almirante, Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos.

El día lunes 28 de octubre se dio inicio al programa oficial de la Asamblea con una visita



protocolar a la Oficina del Historiador de La Habana, Dr. Eusebio Leal Spengler, quién no pudo recibir la medalla de la Federación en categoría “De Oro” y Diploma, en reconocimiento a su importante labor de restauración del puerto de La Habana, por encontrarse en delicado estado de salud.

Posteriormente, se visitó la sede del Gobierno Provincial, siendo recibidos por la vicepresidenta de la Asamblea Provincial del Poder Popular de La Habana, Sra. Tatiana Viera Hernández a quién se le otorgó la medalla de FIDALMAR en categoría “De Oro” y Diploma, representando a la ciudad Villa de San Cristóbal de La Habana.

Se visitó la sede de la Administración Marítima de Cuba, a quién se le otorgó la medalla de FIDALMAR en categoría “De Oro” y Diploma.

Se almorzó en un restaurante típico de la zona, Paladar “La Foresta”. Posteriormente se efectuó una visita a dependencias de la Dirección de Tropas Guarda Fronteras donde se le otorgó la distinción de FIDALMAR en categoría “De Oro” y Diploma al coronel Jorge Samper Muarra.

El martes 29 se dio inicio al programa ponencias con una exposición sobre el quehacer de la Oficina Regional de la UNESCO en Cuba, a cargo de su representante, D. Oscar León González.

A continuación, el presidente de la Liga Naval Dominicana, Vicealmirante, D. Juan de Jesús Jorge Cabrera, expuso el tema “El mar fuente de vida”.

Seguido, el presidente de la Liga Marítima Uruguaya, C.N.(R) Sr. Marcelino Capdevielle Méndez, quien presentó el tema “Tratado de Pesca Uruguay-Argentina: Ley de Pesca Uruguay, Mantenimiento de la existencia ictícola del Río de la Plata Atlántico Sur, Tratado del Río de la Plata”.

Por su parte, el presidente de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú, C. N (R) Sr. Jorge Guerrero Lang, expuso el tema “Conservación y Uso Sostenible del Mar Peruano y sus Recursos”. Fuera de programa, el representante



de la Asociación Pro Marina, filial de la región altioplánica de Puno, Sr. Gustavo Flores Flores expuso el tema “Personajes del Perú que participaron en la Toma de Santiago de Cuba, donde se proclamó la primera república”.

En seguida, el Director Tesorero de la Liga Marítima de Chile, Ingeniero Comercial, Sr. Carlos Vidal Stuardo presentó el tema “Efectos Oceánicos del Calentamiento Global en el marco de la COP25”.

Por parte de Colombia, expuso el Ingeniero Jefe de la Marina Mercante (RA), Sr. Antonio Arango Loboguerrero el tema “Historias de Mar y de Tierra”.

A continuación, se expuso “Programa y acciones a desarrollar para la protección del Ecosistema costero cubano”, impartido por el Dr. Roberto Rafael Núñez Moreira, director del Instituto Cubano de Ciencias del Mar.

Por último, el licenciado, Sr. Iván Ferrat Mancera de Asociados Náuticos de Quintana Roo, México expuso sobre la organización náutica que dirige.

Independientemente de lo inicialmente programado, todas las ponencias se concentraron durante la mañana, finalizando a las 14:00 horas. Se ofreció almuerzo en el Hotel sede.

El miércoles 30 en reemplazo de la “Parada Náutica”, suspendida por malas condiciones de mar, se almorzó en el Club Náutico Internacional “Hemingway”. Posteriormente las Delegaciones efectuaron una visita guiada al Capitolio Nacional de Cuba, edificación emblemática e ícono arquitectónico del puerto de La Habana, sede del parlamento cubano.

El jueves 31 los delegados visitaron la sede del Grupo Empresarial Marítimo Portuario de Cuba – GEMAR integrado por 29 empresas marítimas, donde se le otorgó la medalla de la Federación, en categoría de “Oro” y Diploma a su Director General, Ing. Sr. Alejandro García Corrales por su dilatada y destacada trayectoria en el ámbito marítimo portuario.



A continuación, las Delegaciones visitaron GEOEM, Estudios Marinos, asociación de empresas estatales de Cuba donde se les hizo una completa exposición sobre el quehacer de la empresa. FIDALMAR entregó la distinción Medalla de Plata a su representante, fueron recibidos por su Director General, Ing. Sr. Víctor Aluija Urgell. Se ofreció un tentempié bastante generoso en el mismo lugar.

Junto al borde costero, las Delegaciones posaron para la fotografía oficial de la Asamblea. Se almorzó en el restaurante “Taramar”.

Continuando con las visitas de conocimiento, los delegados concurrieron a la Academia Naval “Granma”, oportunidad en que se le otorgó a la institución, la Medalla de la Federación en categoría “De Plata”. El director de la institución docente cubana de nivel superior efectuó una completa exposición de su funcionamiento y posteriormente las Delegaciones visitaron parte de sus dependencias e instalaciones.



Posteriormente, se rindió tributo a los marinos cubanos caídos durante la Segunda Guerra Mundial, oportunidad en que el presidente de FIDALMAR, Almirante Miguel A. Vergara depositó una ofrenda floral a los pies del monumento erigido en memoria de las víctimas, situado en el casco histórico, frente a la avenida del puerto.



El día viernes 1 de noviembre, las Delegaciones visitaron el santuario de la Virgen de Regla, Patrona y Protectora de la Bahía de La Habana, para asistir a una misa celebrada por el nuevo Cardenal de Cuba y Arzobispo de La Habana, Monseñor Juan de la Caridad García Rodríguez. Posteriormente, el presidente de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú, C.N.°, Sr. Jorge Guerrero Lang condecoró la imagen de la Virgen de Regla con la más alta distinción de la Asociación. El párroco, Padre Roberto Betancourt, ofreció un abundante tentempié a todas las delegaciones en el salón parroquial.



Posteriormente, los Jefes de Delegación sesionaron en el salón Neptuno del hotel sede donde, entre otras materias tratadas, se aprobó el acta de la asamblea anterior, se analizó la situación financiera de la Federación y se acordó que la XXXIVª Asamblea General Ordinaria de FIDALMAR se llevará a efecto en Sevilla, España, durante la tercera semana de septiembre del año 2020.



A continuación, y dando cumplimiento al artículo N°6 de los Estatutos de la Federación, hizo entrega del cargo de la Presidencia Pro Tempore de FIDALMAR, el presidente de la Liga Marítima de Chile, Almirante, D. Miguel Ángel Vergara Villalobos al presidente de la Liga Marítima de Colombia, Vicealmirante °, Sr. Hernán Espejo Segura, quién lo asumió por el período 2019 - 2021. El almuerzo se realizó en el mismo Hotel sede.



La recepción de clausura de la Asamblea y entrega de condecoraciones y reconocimientos se llevó a efecto en dependencias del Club Náutico Internacional “Hemingway” con palabras de despedida y agradecimiento del presidente de dicha institución, Comodoro Sr. José Miguel Díaz Escrich, del Presidente Pro Tempore saliente de FIDALMAR, Almirante, D. Miguel Ángel Vergara V. y del Presidente Pro Tempore, Vicealmirante, Sr. Hernán Espejo Segura.



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° 206, correspondiente al año 2020. La extensión de los artículos no deberá exceder cinco páginas de papel tamaño oficio, a doble espacio. La dirección se reserva el derecho a publicar o no el tema recibido. Los trabajos pueden enviarse grabados en archivos digitales o mediante correo electrónico a ligamarchile@ligamar.cl.

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 Secretaría:

Colleras	\$ 10.000
Corbata	\$ 5.000
Insignia de solapa	\$ 5.000
Insignia de vestón bordada	\$ 25.000
Prendedor de Corbata	\$ 10.000
Medalla de 45 centímetros	\$ 10.000
Medallón de 62 centímetros	\$ 15.000
Porta cartera para señora	\$ 10.000
Pulsera para señora	\$ 15.000

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 y teléfono. Por tal razón, se solicita a los señores socios se sirvan informar los cambios que a este respecto se produzcan, al teléfono de nuestra corporación 32 2255179 - 32 2235280, de lunes a viernes; de 09:00 a 13:00 y 14:00 a 17:00 hrs.

Cuota de Incorporación y Cuota Social año 2020:

Se pone en conocimiento de los señores socios, que en la Sesión de Directorio Nacional efectuada el día viernes 13 de diciembre 2019, se estableció el valor de la Cuota de Incorporación y Cuota Social correspondiente al año 2020, en la suma de \$ 50.000 y \$ 30.000 respectivamente.

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 lunes 20 de enero y viernes 21 de febrero de 2020, ambas fechas inclusive.





Revista Mar

Órgano de difusión oficial de la Liga Marítima de Chile

Director

Renato CASAS-CORDERO Oddó

Representante Legal

Juan Carlos GALDÁMEZ Naranjo

Dirección

Avenida Errázuriz N°471
VALPARAÍSO – CHILE

Teléfonos

32 2255179 – 32 2235280

Casilla postal

1345 - V

Dirección correo electrónico

secretaria@ligamar.cl

Sitio web INTERNET

www.ligamar.cl

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



ARMADA DE CHILE DIRECTEMAR

SITPORT

SITUACIÓN PORTUARIA NACIONAL



NUEVA APP MÓVIL

Información de puertos en tiempo real

Suscripción a una o más bahías

Recibe notificaciones en tu

dispositivo de:

Movimiento de naues

Restricciones de operación

Pronóstico Meteorológico



MARES MÁS 
SEGUROS

MARES MÁS 
LIMPIOS

MARES MÁS 
CONOCIDOS

WWW.DIRECTEMAR.CL