



# El Santiaguillo

Nº 250

Marzo de 2021

AÑO XXIX

Singladura 2021 - 2022

Boletín Oficial de la Nao Santiago - Hermandad de la Costa de Chile  
Fundado en marzo de 1993

## PRÓLOGO

El contenido de los artículos publicados en este boletín es de exclusiva responsabilidad de cada autor.

*Valerosos y fieros Hermanos:*

*En una solemne ceremonia llevada a cabo en la guarida de la Nao Santiago, el Capitán ALGARETE entregó el gobierno de la caña al Capitán EUZKARO, quien asume la singladura 2021 - 2022.*

*Fue un zafarrancho lleno de simbolismo, pues, se trata de traspasar el mando de la Nao más antigua del mundo - la misma que por primera vez gobernó por allá por 1951 el Capitán Alfonso Leng -, para seguir navegando 70 años más.*

*En marzo, hace ya 28 años, se lanzó el primer número de El Santiaguillo, editado en forma manuscrita por el Hermano ME Luis FALCONE DI MARE Verdi. Este aniversario coincide con la edición número 250 del boletín oficial de la Nao Santiago.*

*Agradecemos a los hermanos articulistas que nos ilustran cada mes con temas de gran interés para los tripulantes de esta Nao y de otras en todo el mundo.*

*Esperamos seguir compartiendo las historias, reales o fictas, que nos hablen de experiencias, cultura, deportes, anécdotas o vivencias piratas. Todos somos parte de una historia y ella merece ser contada.*

*Esperamos tu trazado!!!*

*Hasta el próximo número: ORZAA!!!!*



El sábado 06 de marzo tuvo lugar el Zafarrancho de Cambio de Singladura, ocasión en que el Capitán Cristian ALGARETE Sotomayor hizo entrega del gobierno de la caña de la Nao Santiago al Capitán René EUZKARO Olhaberry, quien asume el mandato de sus hermanos por la singladura 2021 - 2022. El Capitán ALGARETE agradeció el total apoyo a su gestión por parte de la Oficialidad y de toda la tripulación, haciendo entrega de galvanos que materializan ese reconocimiento. Por su parte, el Capitán EUZKARO ordenó levar anclas y procedió a dictar su Bando N° 1, en el que nombra a los nuevos Oficiales de la Nao Santiago.



*Jack*

Capitán Nao Santiago: René EUZKARO Olhaberry  
Editor : Manuel JACK Arancibia  
E-mail: [naosantiago@hotmail.cl](mailto:naosantiago@hotmail.cl)  
Web: [www.naosantiago.cl](http://www.naosantiago.cl)

# Noticias de la Nao

## Cambio de Mando Singladura 2021 -2022

Como ya se anunciara en la portada de este boletín, el día sábado 6 de marzo tuvo lugar el Zafarrancho de Cambio de Singladura, en la guarida de la Nao Santiago, haciendo entrega el Capitán Cristian ALGARETE Sotomayor del gobierno de la caña de nuestro bajel al Capitán René EUZKARO Olhaberry, quien asumió el mando en una emotiva y significativa ceremonia, marcada por el recuerdo y respeto por las tradiciones que nos legaron los 7 primeros navegantes de la Nao Santiago, en especial nuestro primer Capitán Alfonso Leng.

En la oportunidad el Capitán ALGARETE agradeció a toda la tripulación y a su oficialidad el apoyo brindado a su gestión de mando, entregando galvanos de reconocimiento por la labor desarrollada.





El Capitán ALGARETE durante su discurso de despedida.



Reconocimiento y entrega de galvano a los hermanos  
Lugarteniente VULCANO y Mayordomo MERCATOR.



Hermanos VULCANO, ALGARETE y MERCATOR.



El Capitán ALGARETE junto al Contraalmirante EL TOSCANO.



Recibe su galvano el Escribano ZALAGARDA.



El Hermano Condestable LULA BARBOSA junto a  
ALGARETE





Entrega al Hermano Consejero EL GERMANO



Recibe el Piloto TANO EL TERRIBLE



Barbero cirujano AVISPÓN VERDE



Entrega al Hermano Comisario GUAITECAS



Archivero y custodio del tesoro L'GASCOGNE



Hermano Lugarteniente ARMERO



Hermano MERCATOR, mayordomo de la Nao



Hermano VULCANO, lugarteniente de la primera singladura del Capitán ALGARETE.



Hermano JACK, editor de El Santiaguillo.



Hermanos EL CORDÉS y AVISPÓN VERDE



Hermanos VULCANO y PINGÜINO CAMANCHACA



Hermanos EL GERMANO y COOK



La Sala de Máquinas presente en la Ceremonia de Cambio de Singladura. En las imágenes, los muchachos ATALAYA, SALGARI, BARRACUDA, DON VITTO y DÁLMATO, bajo la estricta vigilancia del Hermano mayordomo. Sus servicios fueron reconocidos por el Capitán EUZKARO, por la excelente disposición y entrega que demuestran en su desempeño.



# HERMANDAD DE LA COSTA NAO SANTIAGO



A la cuadra de la caleta de Santiago, a 6 días del mes de Marzo del 2021.

## Bando N°1/2021

**VISTOS:** lo resuelto por la Asamblea de Hermanos de la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa de Chile, reunida en Santiago, ciudad Capital del Reino, el pasado miércoles 13 de enero, que mediante votación secreta determinó nominar al Capitán que suscribe como su máxima autoridad para la singladura 2021 - 2022, y

**TENIENDO PRESENTE:** las facultades que me conceden las Ordenanzas y Protocolos para nominar a los Oficiales de la Nao que han de acompañarme durante la singladura, he determinado que los siguientes cargos serán cumplidos por los tripulantes que indico a continuación:

Lugarteniente	Cristián "Algarete" Sotomayor Stewart
Escribano	Sergio "Zalagarda" Rowe Cortez
Comisario	Manuel "Jack" Arancibia Zepeda
Veedor	Mario "Vulcano" Foix León
Contra maestre	Enrique "Toscano" Cintolesi Geerdst
Vigía	Fernando "Cormorán" Loyola Guzmán
Condestable	Patricio "Lula Barboza" Campos Macho
Cirujano Barbero	Luis "Avispón Verde" Muñoz Orellana
Mayordomo	Roberto "Mercator" Shultz Lorca
Piloto	Fulvio "Tano El Terrible" Corcione Conforti
Director E. Náutica	Patricio "Chinchinero" Varas Azolas
Mestre de Cubierta	Luis "Argos" Orellana Caces
Mestre de Jarcias	Martín "Remolcador" Fierro Román
Webmaster	Patricio "Germano" Eberhard Burgos
Editor de El Santiaguillo	Manuel "Jack" Arancibia
Sangrador	Eugenio "Atalaya" López Muñoz
Mestre de Protocolo	Aldo "Pingüino" Palma Castillo
Guardian de la Cofa y	
Dispensero de Raciones	Carlos "Dálmato" Rojas Churkovic

Anótese, regístrese, publíquese, comuníquese y difúndase a los cuatro vientos, para que sean reconocidos como tales, por todos los Capitanes y Tripulaciones de todas las Naos del Litoral.

*Euzkaro*

René "Euzkaro" Olhaberry  
Capitán Nao Santiago

# 28° Aniversario de “El Santiaguillo”

Junto con alcanzar la edición N° 250, en marzo de 2021 El Santiaguillo, boletín oficial de la Nao Santiago, cumple 28 años de vida.

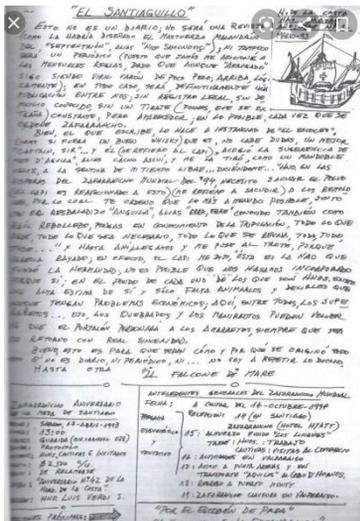
En efecto, “El Santiaguillo” comenzó a circular en marzo de 1993, editado por el hermano Luis FALCONE DI MARE Verdi, quien lo hace en forma manuscrita, insertando en el extremo superior derecho una imagen de la carabela Santiaguillo.

Destaca en su primera edición el sentido del humor que su editor le imprime al pasquín, aclarando que *“esto no es un diario; (no será una revista como la habría diseñado el mastuerzo malandrín del “Septentrión”, alias “Nico Simunovic”) ni tampoco será un periódico (puesto que jamás me aficioné a las mensuales reglas, dado que aunque “arrugado” sigo siendo viril varón de poco pelo; arriba lógicamente); en todo caso, será, definitivamente una publicación entre nos; sin registro legal, sin domicilio conocido, sin un tiraje (puchas que se extraña) constante, pero aparecedor; en lo posible, cada vez que se ordene zafarrancho.”*

Cuando el rigor de la pandemia obligó al confinamiento de los piratas en sus guaridas particulares, surgen en la Nao Santiago, así como en Naos del litoral y de otras latitudes, las cámaras virtuales o reuniones a través de videoconferencias, lo que permitió poner al alcance de un teclado y de una pantalla a hermanos de todo el mundo.

En el caso de nuestra Nao, se dispuso que todos los tripulantes expusieran un minuto marineru, surgiendo interesantes temas culturales, profesionales o personales que enriquecieron a todos, pues se estaba produciendo una instancia de conocimiento mutuo que antes no se masificaba y quedaba en la esfera de confianza de los hermanos más cercanos.

Esta dinámica permitió darle un giro editorial al pasquín, rescatando las historias, conocimientos, anécdotas y experiencias que atesoran los hermanos, para compartirlas a los cuatro vientos y acercarnos mucho más como cófrades. En eso nos encuentra este nuevo aniversario.



El Santiaguillo N° 1, marzo de 1993

Este boletín ha ido registrando la historia de nuestra Nao, que se acumula como el más preciado tesoro, pues se trata de la más antigua del mundo.

## Editores de El Santiaguillo:

Luis FALCONE DI MARE Verdi	1993 – 1994
Patricio AMÉRICO Sapiains	1994 – 2003
Antonio TOÑÓPALO Varas	2003 – 2008
Luis CORSARIO ESCARLATA Oliva	2008 – 2009
Patricio AMÉRICO Sapiains	2009 – 2010
René EUZKARO Olharry	2010 – 2011
Patricio AMÉRICO Sapiains	2011 – 2012
René EUZKARO Olharry	2012
Patricio GERMANO Eberhard	2012 – 2018
Manuel JACK Arancibia	2018 – hoy

Agradecemos a los hermanos que nos colaboran con artículos y a todos nuestros lectores, que nos permitirán seguir celebrando aniversarios.



El Santiaguillo N° 200, junio de 2014

# Saludo del Capitán EUZKARO



A la cuadra de la caleta de Santiago, a 08 días del mes de Marzo del 2021.

La palabra es un signo muy limitado por el espacio y por el tiempo, pues la voz no se oye a larga distancia y dura solamente unos instantes. Tuvo pronto el hombre, por esta causa, necesidad de comunicarse a través de largas distancias y en diferentes épocas con otros hombres, y como la memoria es débil y no todas las personas tienen buena fe, se observó que la tradición oral no bastaba para dar fijeza a la expresión del pensamiento, y se inventó el lenguaje gráfico, invento maravilloso que formó época en la historia de la civilización humana.

A la vez la Escritura es un arte de la palabra, porque sus signos corresponden a los signos orales de las ideas.

La expresión del pensamiento por medio de signos gráficos es, como ya se ha dicho, el fin de la Escritura; pero este fin puede ser considerado como medio para otros fines remotos. En efecto, al escribir, nos proponemos transmitir un conocimiento a personas ausentes o a generaciones venideras, y en este propósito hay siempre un fin educativo. Es, por tanto, la Escritura medio eficaz de educación y de instrucción.

Dentro de este contexto es que nuestro hermano Luis "Falcone di Mare" Verdi, Rol#684 de la Nao Santiago, en el año 1993 editó en forma manuscrita el primer número de El Santiaguillo, para dar a conocer y promover las actividades de la Nao Santiago y la Hermandad de la Costa. Las primeras 20 ediciones se hicieron manuscritas y posteriormente se digitalizó.

Varios hemos sido los Editores que hemos tenido la responsabilidad de la permanencia en el tiempo de este boletín, hasta llegar hoy, en que su actual Editor, nuestro hermano Manuel "Jack" Arancibia Rol#2294, que ha cumplido ya 3 años en esa función, le ha correspondido la responsabilidad de editar el N° 250 de El Santiaguillo.

Felicitaciones al actual Editor y los agradecimientos a todos los Editores anteriores por colaborar en la continuidad de este boletín, que hoy se distribuye en la Hermandad a nivel nacional e internacional. Un especial recuerdo y agradecimiento para su creador, el hermano Falcone di Mare.

¡¡OOORZZZAAA!!

*Euzkaro*

**René Olhaberry G.  
Capitán Nao Santiago**

# Cumpleañeros del mes....

En esta sección dedicamos un saludo quiebra costilla, pleno de mar, a los hermanos que este mes inician una nueva singladura. En esta ocasión, celebramos a los Hermanos Armando L'GASCOGNE Camousseight (3), Julio MECHA CORTA (14) y Fernando CORMORÁN Loyola (22), a quienes deseamos lo mejor de la vida. OOORRRZZZAAAAA!!!!



L'GASCOGNE



MECHA CORTA



CORMORÁN

## MARINA MERCANTE NACIONAL



**Hno. Laureano EL CORDÉS  
Marcelli  
Nao Santiago**

Los primeros actos legislativos de nuestra patria, durante la independencia, da comienzo a la historia de los buques enarbolando el Pabellón Nacional y uno de los actos más importantes de la Junta Provisional de Gobierno durante la Patria Vieja, tuvo que ver con el intercambio comercial y la Marina Mercante.

Siendo la Marina Mercante tan importante para el desarrollo de un país, con un extenso litoral como el nuestro, nunca Chile desarrollo plenamente esta industria y no tuvo una gran flota comercial.

El profesor Claudio Veliz, en su obra “Historia De la Marina Mercante”, la divide en tres etapas:

- 1810 a 1848, cuando impero el ideario proteccionista;
- 1848 a 1866, que se caracteriza por el abandono de la posición proteccionista
- y la tercera etapa, entre 1866 a 1922, donde predomina el dominio de las ideas liberales.

Debido inicialmente a la falta de capitales dispuestos a ser invertidos en operaciones de riesgo, los poseedores de capitales preferían invertir en negocios más seguros y remunerativos, como la agricultura, minería, etc.

No obstante lo anterior, la necesidad de contar con medios de transporte marítimo obligó a los gobernantes y a algunos industriales a desarrollar esta industria, siendo tal la importancia de una flota mercante para un país en libertad, fue preocupación de todos nuestros gobernantes, si quisiéramos hacer una lista de los precursores, benefactores, impulsores o como se les quiera llamar, de la Marina Mercante de Chile, esta tendría que incluir cronológicamente a varios mandatarios antes de llegar a la era Portaliana.

Bernardo O’Higgins, además de creer firmemente en el fomento de la Marina Mercante, tenía tal fe en esta empresa que incluso pensaba en un mundo dominado por las flotas gemelas de Gran Bretaña y Chile, la una controlando el comercio en el viejo mundo y la otra en América

## ESCUELA NAUTICA

Durante la era Portaliana, se le dio mucha importancia a la Marina Mercante y una de las iniciativas del Ministro Portales, fue la de crear una Escuela Náutica para la formación profesional de oficiales y tripulantes. La visión geopolítica del Ministro Portales era de que Chile debe ser el equilibrio de poder en el Pacífico Oriental. Esta política fue aplicada en el gobierno del presidente Bulnes, con la toma de posesión del Estrecho de Magallanes el año 1843.

Logró Portales transformar a Chile en una potencia marítima, que, al igual que en la guerra contra la Confederación Perú Boliviana, triunfó después de muerto.

No se trataba de la primera escuela náutica de Chile sino de la tercera, en años anteriores ya habían existido dos, y ambas, por diversas razones fueron clausuradas después de corta vida. Debido a la falta de recursos solo fueron cursos y academias.

Convencidas las autoridades civiles y militares de la importancia que tiene para Chile, contar con un plantel que formara y dotara a las naves de comercio de Oficiales Chilenos, se dio el paso y fue así que el 20 de agosto de 1890, durante la administración del Presidente José Manuel Balmaceda, fue promulgada la ley que creó la Escuela Náutica de Pilotines en un edificio apropiado y con un buque en la bahía de Ancud.

Lamentablemente, este plantel no tuvo mejor suerte que los anteriores, porque debido a los sucesos de 1891, no alcanzó a funcionar plenamente.

No obstante, al asumir el mando de la nación, el Almirante Jorge Montt dispuso su inmediato funcionamiento a bordo de las Corbeta O’Higgins que

fue anclada en Ancud, como Buque Escuela, y recibió en 1892, su primer curso de pilotines, siendo su primer director el Capitán de Fragata Basilio Rojas Velásquez, y como instructores, pilotos españoles especialmente contratados.



El Comandante Rojas era un distinguido oficial chilote, nacido en Ancud.

Casi la totalidad de los alumnos de este plantel náutico, fueron jóvenes chilotes, además de la situación geográfica, porque el ciudadano de Chiloé, crecido en el bordemar, cuyo único medio de transporte entre las islas, era una embarcación, a temprana edad era ya un marino en potencia. El clima en que se desarrolla, lo prepara para desempeñarse – sin problemas – en la vida marinera.

Esta escuela funcionó ininterrumpidamente durante 40 años consecutivos, hasta el año 1932. Fue cerrada por rigurosa economía de la armada, pero continuó funcionando siempre a flote en diferentes unidades de la armada, a saber. Corbeta O'Higgins, en Ancud, Corbeta Abtao en Coquimbo, Blindado Cochrane en Talcahuano y Crucero Errázuriz en Puerto Montt.

La determinación de cerrar la escuela Náutica de Pilotines el año 1932, trajo serios trastornos a la Marina Mercante Nacional, por lo cual, al cabo de cuatro años de ocurrido, los propios armadores tuvieron que financiar cursos rápidos para poder dotar a sus naves de los oficiales necesarios.

Esta necesidad se solucionó, en parte también, con la creación de una nueva Escuela Náutica, en la Universidad Católica de Valparaíso y más tarde a bordo de la Corbeta General Baquedano, con el nombre de Escuela para Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

El año 1948, siendo director el Capitán de Navío Claudio Vio Valdivieso, se fusionó con la Escuela Naval Arturo Prat.

La importancia que reviste el transporte marítimo a nivel mundial para el eficiente intercambio de productos y mercancías ha obligado a las naciones a crear, fortalecer y hacer crecer sus flotas de comercio.

Chile, por su extenso litoral, enclavado en el cono sur, no podría hacer otra cosa que actuar de acuerdo con esta política, para lo cual se tomaron varias medidas para ayudar a los armadores nacionales, uno de ellos, la promulgación de la ley conocida con el nombre de ley de Fomento de la Marina Mercante.

Actualmente, las Naves chilenas cubren las principales rutas del mundo, Lejano Oriente, U.S.A. Norte Europa, Cono Sur y Cabotaje Nacional.



Las empresas navieras chilenas preferían a la gente del sur entre sus tripulantes y enviaban comisionados a contratarlos para formar las dotaciones de sus naves.

Fueron muchos los pilotos y capitanes chilotes que de una u otra forma, empujados por una innata vocación, abrazaron la carrera del mar y se destacaron en la Marina Mercante Nacional.

Hay que destacar que, antes de la segunda guerra mundial, el gobierno alemán otorgó becas a destacados alumnos de la Escuela de Pilotines de Ancud siendo tres alumnos chilotes quienes fueron comisionados.

También, fueron muchas las tripulaciones, integradas por chilotes las que navegaron en el último conflicto bélico mundial, para abastecer a las democracias europeas.

Se reunían las naves de todas las naciones para formar los convoyes en Cristóbal o Guantánamo y escoltados por las naves de guerra de los países aliados, cruzar al Atlántico Norte.

El único capitán latino, de habla hispana, nombrado comodoro, fue el capitán de alta mar, el chilote Alfredo Barrientos Díaz.

## FISCALÍAS MARÍTIMAS



**Hno. Ignacio ESPADACHÍN Rojas**  
**Vigía Internacional**  
**Nao Punta Arenas**  
**Rol 2429**

### **FISCAL MARÍTIMO, UNA FUNCIÓN POCO CONOCIDA, PERO NO MENOS RELEVANTE EN EL MAR**

#### I.- INTRODUCCIÓN

En estos días lamentables que con asombro escuchamos sobre la mediática muerte de un niño de tan solo tres años en Arauco de nombre Tomás Bravo, quien tras una búsqueda infatigable durante más de 10 días con mucho personal tanto voluntario, lugareños como especialistas en rescate, de las Policías y de las Fuerzas Armadas, manteniendo en vilo al país todos esos días, con una prensa que acaparaba tanto matinales como noticieros y diferentes espacios de redes sociales y prensa, finalmente se pudo hallar el cuerpo sin vida a dos kilómetros del lugar que por última vez fue visto.

Dicho emblemático caso, fue llevado por el fiscal jefe de Arauco, quien habiendo dirigido varias líneas investigativas una vez encontrado el cuerpo, tomó la determinación de imputar al tío abuelo del niño, generando una efervescencia social en contra del imputado que provocó ataque al cuartel donde se encontraba detenido, como diferentes muestras de total repudio al tío abuelo, quien al ser llevado al Juzgado de Garantía de Arauco, el citado Fiscal entre otras medidas solicitó el arresto preventivo.

Sin embargo, con sorpresa, expectación y para muchos incluso frustración, las cámaras que grababan en vivo el procedimiento, escuchan de la jueza que rechazaba la medida de arresto preventivo, situación final que provocó que el Ministerio Público, dispusiera el cambio del Fiscal a cargo de la investigación, nombrando en su reemplazo a la Fiscal Regional de Bio Bio, “debido a

la gravedad y complejidad de la investigación, así como también a nuevos antecedentes incorporados a la causa”.

Bueno Hermanos, todo este preámbulo es porque como somos amantes del mar y nuestras mismas ordenanzas como filosofía de vida en la Hermandad nos ha enseñado que debemos incrementar nuestro conocimiento por aquello que nos vincula con el mar, en esta ocasión no he querido hacer una excepción y me referiré justamente a los Fiscales, pero del Mar, más aun sabiendo que en nuestras bancadas hemos tenido hermanos en tal desempeño, como por nombrar al Hermano Donato “SANGRE PATO” Pérez rol 1940 de la Nao Punta Arenas, al Hermano Jorge “SEXTANTE” Maturana rol 2606 de la Nao Quintero y a quien suscribe.

Primero que todo, en Chile los Fiscales relacionados al Mar, se pueden clasificar en dos, uno que se llama “Fiscal Naval” y el otro “Fiscal Marítimo”, si bien ambos ven las Investigaciones Sumarias Administrativas, el primero se desempeña en todo lo que dice relación con las investigaciones por faltas gravísimas, delitos, negligencias profesionales, siniestros u otras causas siempre ligadas al ámbito de la marina, quienes por lo demás generalmente son Oficiales del Escalafón Justicia, abogados, que entre sus galones portan un fondo verde, a los cuales no me referiré en particular, ya que estos ven las materias específicas en la Armada, pues en esta ocasión me convocan los Fiscales Marítimos, quienes al amparo de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante ejercen sus funciones en todo el litoral del país.



Oficial del Escalafón de Justicia de la Armada

## II.- MARCO NORMATIVO

En cuanto al marco normativo, que fundamenta el actuar de los Fiscales Marítimos, éstos se amparan principalmente en el cumplimiento de sus funciones en los siguientes cuerpos:

Ley Orgánica de la D.G.T.M. y M.M.: Decreto Fuerza de Ley N° 292 del 25 de julio de 1993; que en su artículo 3° letra i) dice: *“Dictaminar en los sumarios administrativos que se substancien sobre accidentes y siniestros marítimos, determinar las responsabilidades que correspondan en ellos y aplicar sanciones.”*

Ley de Navegación: Decreto Ley 2222 del 21 de mayo de 1978; que en el artículo 125 dispone: *“Con el fin de establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que haya lugar, las Autoridades Marítimas de la República serán competentes para instruir las investigaciones sumarias por accidentes o siniestros ocurridos a naves o a personas en aguas sometidas a la jurisdicción nacional y en los canales, lagos o ríos navegables, con el objeto de determinar las causas y los responsables de tales hechos...”*

Asimismo el artículo 127 dice: *“En caso de accidente o siniestro ocurrido a una nave chilena en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en lagos o ríos navegables, será competente para conocer e instruir el sumario el fiscal que designe la Autoridad Marítima en cuya jurisdicción se produjo el hecho, o el fiscal que especialmente designe el Director.”*

Y el artículo 128 dice: *“Si se tratare del desaparecimiento de una nave nacional, será competente para conocer e instruir el sumario la Autoridad Marítima que designe el Director.”*

Reglamento de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas: aprobado por Decreto N° 277 del 9 de abril de 1974, el cual viene a determinar los procedimientos y normas para substanciar las investigaciones, pues no obstante para ajustarlas al ámbito Marítimo es que la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, aprobó por medio de resolución D.G.T.M. y M.M. N° 12600/249 de 23 de mayo de 2003 un *“Manual de Investigaciones Sumarias Administrativas Marítimas”*, el cual viene a servir como un texto guía

y procedimiento de trabajo para los Fiscales a cargo de las Investigaciones Sumarias Marítimas Administrativas (ISAM.).

Cabe hacer presente, que existe muchas otras regulaciones que le asignan determinadas funciones a los Fiscales Marítimos, pero que para estos efectos no se han considerado.

## III.- ORGANIZACIÓN

Los Fiscales Marítimos de Chile actualmente son 8, siendo Oficiales de la Reserva Naval, llamados al Servicio Activo del grado de Capitán de Fragata (5) o Capitán de Navío (3), de la especialidad Litoral por lo general, pero no siempre, porque en ocasiones también hay oficiales navales ejecutivos (cubierta).

Los Fiscales dependen directamente de los respectivos Gobernadores Marítimos de donde tienen asiento las Fiscalías Marítimas Permanentes, las que actualmente se distribuyen geográficamente de la siguiente manera y teniendo la responsabilidad jurisdiccional que se detalla:

- Fiscalía Marítima de Iquique: Regiones de Parinacota y Tarapacá.
- Fiscalía Marítima de Antofagasta: Región de Antofagasta.
- Fiscalía Marítima de Valparaíso: Región de Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Área Metropolitana y del Libertador General Bernardo O’Higgins.
- Fiscalía Marítima de Talcahuano: Regiones del Maule, Bio Bio, Araucanía y Los Ríos.
- Fiscalía Marítima de Puerto Montt: Región de los Lagos, excepto provincia de Chiloé.
- Fiscalía Marítima de Castro: Provincia de Chiloé.
- Fiscalía Marítima de Aysén: Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.
- Fiscalía Marítima de Punta Arenas: Región de Magallanes y la Antártica Chilena.

Indiferentemente de la orgánica antes señalada y de la dependencia militar al Gobernador Marítimo mencionada, también existe una dependencia de carácter técnica administrativa con el Fiscal Nacional Marítimo, quien depende por medio del respectivo Departamento Jurídico del Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, quien tiene su asiento en Valparaíso y constituye la Autoridad Marítima Superior del país.

#### IV.- EL QUEHACER DE UN FISCAL MARÍTIMO

Se basa en llevar adelante los procesos investigativos por medio de un conjunto de actuaciones y diligencias practicadas por un fiscal administrativo marítimo, y un secretario, nombrados por resolución de la Autoridad Marítima competente, con el fin de establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que haya lugar por accidentes o siniestros ocurridos a naves o a personas en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en los canales, lagos o ríos navegables, y que no constituyen delito, con el objeto de determinar las causas, circunstancias y posibles responsables de tales hechos.



MN Aysén varada

Tratándose del hundimiento, varamiento, colisión de embarcaciones, u otro siniestro ocurrido a una nave, la Autoridad Marítima competente ordenará la instrucción de una Investigación Sumaria Administrativa, con el objeto de establecer las causas que hayan originado el siniestro, la identificación de los responsables y de las personas fallecidas, desaparecidas o afectadas y los daños sufridos por éstas, por la nave o por otros elementos, como la contaminación marina pudo generar.

No procederá la Instrucción de Investigaciones Sumarias Administrativas en aquellos casos en que los hechos que podrían originarlas, aparezcan claramente establecidos en los partes o denuncias, si los hechos denunciados han sido observados directamente por la Autoridad Marítima que los suscribe, debiendo, en tal caso, las Autoridades Marítimas, hacer uso de inmediato de sus facultades administrativas y disciplinarias, previo a oír los descargos del inculpado, aun cuando se le haya sorprendido infraganti.-

Los Fiscales Marítimos se pueden inhabilitar en los siguientes casos:

- a) Imposibilidad física certificada por un médico de la Institución,
- b) Tener parentesco en línea recta o colateral, de consanguinidad hasta el tercer grado y de afinidad hasta el segundo, inclusive, o de adopción con alguno de los posibles inculpados o afectados en los hechos que se investiguen.
- c) Existir subordinación, amistad íntima o enemistad manifiesta con los afectados o presuntos inculpados en los hechos investigados.
- d) Tener el Fiscal o secretario interés directo o indirecto en los hechos que se investigan.
- e) Cuando se establezca la configuración de un delito, no ocurrido por causas profesionales o técnicas, sino más bien de índole penal, elevando los antecedentes al Ministerio Público.

#### V.-SANCIONES

Estas son propuestas a la Autoridad Marítima al término o cierre del proceso investigativo, mediante lo que se denomina "Dictamen Fiscal", el que consta de una parte Expositiva, Considerativa y Estimativa, donde determinan las causas, circunstancias y responsables (inculpados), proponiendo sanciones a estos últimos en la parte Estimativa.

Los inculpados o responsables que tienen sanción en el Dictamen Fiscal, pueden emitir sus descargos en casos de no encontrarse conforme, lo que presentan al Gobernador Marítimo el cual emite una Resolución de Fallo, la que puede acoger total o parcialmente tales descargos, como también mantener la sanción propuesta.

Luego los inculpados o responsables, pueden volver a declararse no conforme, presentando ahora un Recurso de Reconsideración, el que nuevamente es evaluado por el Gobernador Marítimo y que de acoger, puede ordenar la reapertura de la Investigación al Fiscal, o en su defecto mantener o modificar parcialmente la sanción, mediante una Resolución que Resuelve el Recurso de Reconsideración.

Estos inculpados al ser notificados, en el caso de no estar conforme pueden elevar su último recurso

que se denomina de Apelación dirigido al Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el cual ya efectúa la última instancia de revisión, sentenciándolo, pero donde el Director General cuenta con la Comisión de Análisis de Investigaciones Sumarias Administrativas (C.A.I.S.A.), como grupo colegiado de asesoría en la revisión del expediente.

Las sanciones se materializan en la práctica, ya sea mediante suspensiones de Licencias o Títulos Marítimos o en su defecto a través de multas las que son en "Pesos Oro", unidad financiera muy antigua y que actualmente tiene una cotización de \$7.386.-



Fiscalía de Chile  
Foto: fiscaliadechile.cl

## VI.- PROLOGO

Hemos dado una mirada hacia una actividad que quizás es poco conocida en el ámbito nacional, pero que quienes desarrollan actividades en el mar, pueden verse algún día involucrados, esperando que ello obviamente nunca suceda, pero es bueno conocer de qué se tratan estos procesos, de manera de incrementar nuestro acervo relacionado al mar.

Hasta una próxima...Ooorza!!

Ignacio ESPADACHÍN Rojas  
Vigía Internacional – Nao Punta Arenas  
Rol 2429

## ESCUELA NÁUTICA Dr. Anselmo Hammer

Comunicamos a los cuatro vientos que la Escuela Náutica de nuestra Nao está impartiendo su Curso de Patrón Deportivo de Bahía N° 58, que se inició el 8 de marzo, con clases teóricas en sistema e-learning y exámenes teóricos y prácticos presenciales, de acuerdo a la normativa sanitaria vigente.



La Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer, de la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa de Chile, fue creada el 4 de noviembre de 1992 con el fin de:

- Organizar y dar lugar a la formación y capacitación de los deportes náuticos
- Difundir las enseñanzas de tales deportes, su fomento y práctica entre las personas, particularmente en la juventud
- Fomentar el espíritu de hermandad, amistad y sana competencia entre los cultores de los deportes náuticos que se forman bajo su amparo.

La Escuela Náutica Dr. Anselmo Hammer está acreditada por la Armada de Chile, desde el Año 1997, para impartir cursos y tomar exámenes teóricos y prácticos conducentes a la obtención de la licencia de Patrón Deportivo de Bahía.



# RECUERDOS DE INSTRUCTOR

## B.E Esmeralda 1988

### (Cuarta Parte)



**Hno. Leonidas LOBO**  
**Valenzuela**  
**Capitán**  
**Nao Valparaíso**

Después de más de 28 años de haber efectuado el XXXIII Crucero de Instrucción del Buque Escuela Esmeralda, el año 1988, y teniendo a la vista diferentes antecedentes, he querido recordar esos inolvidables momentos de una singladura que nos permitió darnos la vuelta al mundo.

### 14.-Tahiti (Puerto: Papeete) continuación

La recalada a Papeete, para algunos Oficiales, fue muy especial pues nos esperaban nuestras esposas que habían viajado a vernos. El C.N Sr. Hernán Couyumbian fue quien las recibió y coordinó el alojamiento de ellas en cabañas de Oficiales de la Marina Francesa en Moorea, por fin después de tantos meses de alejamiento las volvíamos a ver.

Tahiti es una gran isla ubicada en Lat: 17° 38' S y Long: 149° 25 'W del Pacífico Sur. Más o menos a mitad de camino entre California y Australia y también a la misma distancia entre Tokio y Santiago.

La Polinesia Francesa, de hecho, cubre un área aproximadamente del tamaño de Europa (excluyendo a Rusia) con un total de tierra de 1.544 millas cuadradas.

Hay 130 islas y 5 archipiélagos que son: Las Islas de la Sociedad (que incluye Tahiti), Las Marquesas, el archipiélago de las Tuamotu, las Gambier y las Australes, todas estas islas son de origen volcánico o coralífero.

El área de Tahiti son 402 millas cuadradas y toda esa exuberante vegetación que posee es dominada por dos picachos que son: El Orohena ( 7.337 pies) y el Aorai (6.786 pies).

Esa exuberante vegetación comprende 520 especies de las cuales la flor nacional es el Tiare.

Con respecto a la historia, la Polinesia francesa fue varias veces explorada por españoles como por alemanes que fueron los primeros en llegar en los siglos XVI y XVII. Sin embargo, su descubridor fue el Capitán Inglés Samuel Wallis en 1767, Bounganville le siguió en 1768, James Cook en 1769 y el Capitán Bligh en 1788.

Tahiti hasta antes de 1880 fue regida por la dinastía de los Pomare, posteriormente a este año pasó a ser colonia francesa. Tan solo en 1957, la Polinesia francesa pasa a convertirse en territorio francés de ultramar con un Alto Comisionado que los representa en el Parlamento francés. El cuerpo Legislativo tahitiano lo componen la Asamblea territorial que consiste en 30 miembros elegidos por elección popular.

La población esta compuesta por 140.000 habitantes, de los cuales el 50 % vive en Papeete. Papeete, de hecho es la capital del territorio y tiene una población de 30.000 personas de las cuales un 75 % son polinésicos y maoríes, un 10 % de asiáticos y de europeos hay un 15%.

Con respecto a la economía, la primera fuente de ingresos es el turismo y los productos del coco, tales como: la coprah y el aceite de coco refinado. Ya las fuentes arias de ingresos son el cultivo y la explotación de las perlas, el cultivo de la vainilla y el café. En la actualidad, se esta llevando a efecto un plan de promoción del turismo, como así también a la agricultura y las reservas oceánicas.

En los últimos años, Papeete ha llegado a ser una moderna ciudad que cuenta con todos los atractivos que pudiese necesitar, posee: Shoopng center, Bares, Restaurantes, Night Clubs y museo de Tahiti y de sus islas vecinas.

Conscientes de la necesidad de impulsar las comunicaciones con las otras islas, las autoridades locales decidieron incrementar la economía en los archipiélagos más remotos y debido a ello, se han construido aeropuertos, con lo cual se crean nuevas posibilidades de exploración de las riquezas que puedan tener a objeto de mejorar sus estándares de vida.

Además de los aeropuertos, que son las mejores vías de comunicación de Tahiti con el exterior, la isla cuenta con un buen servicio telefónico, con telégrafo y un excelente correo.

Con respecto al clima de la isla, se caracteriza por tener dos estaciones: de diciembre a febrero el clima es templado y las temperaturas fluctúan entre 72° a 90° F; desde marzo a noviembre el clima es más frío y seco con temperaturas que oscilan entre 64° y 72° F. La preponderancia de lluvias es en la estación de clima templado, lamentablemente a nosotros nos tocó llegar en esa fecha y debido a eso nos correspondió bastante lluvia también.

Las fiestas nacionales que se celebran son similares a las nuestras con respecto a la navidad, el Año Nuevo, el 1ro de mayo, el día de todos los Santos; pero además se celebra el: 14 de Julio, Fiestas Patrias y el 11 de Noviembre el día del Armisticio de la Guerra.

Con respecto al 14 de julio (Toma de la Bastilla), se hace una fiesta nacional que generalmente dura toda la semana y en ella participa todo el pueblo tahitiano, se realizan competencias de bailes, carreras de canoas, etc.



Debido a la gran cantidad de gente china y asiática que vive en Papeete, se realizan también otras festividades propias de esos pueblos tales como: el Año nuevo chino, la noche de las guitarras, la Noche de las Mujeres y las Flores, el día del Tiare, etc.

Con respecto al turismo, existe una gran cantidad y variedad de hoteles y restaurantes, los cuales ofrecen comida de distintos países tales como: Italiana, Norteamericana, China, Vietnamita, polinésica y Francesa.

Además de la comida, esta va acompañada por shows en los cuales muestran las danzas y bailes típicos de la isla.



Los hoteles están clasificados por categorías, siendo los mejores: El Kontiki, el Holiday Inn, el tahiti Beach Comber, el Maeva beach, el Tahara y el Royal Tahitien.

Otra de las características particulares de la isla es un medio de locomoción llamado: le truck, que son una especie de micros que recorren toda la ciudad circulando sin ventanas y con un acceso posterior abierto.

Frente a Papeete, se encuentra la idílica isla de Moorea, rodeada de una barrera de coral que impide el acceso de olas demasiado grandes y debido a esto sus bahías son verdaderas piscinas de hermosas y transparentes aguas.

Tahiti cuenta además con el Centro de experimentación Nuclear del pacífico Sur, que pertenece a Francia. Este depende y está subvencionado por el gobierno francés, que financia toda la experimentación que se realiza en el atolón de Mururoa; todo esto bajo el mando del Comandante en Jefe de las FFAA de Tahiti.



Con respecto a la parte física de la isla, ésta cuenta con una extensión 1.042 kms cuadrados. Está formada por dos islas unidas entre sí por el Estrecho de Taravao.

En la península de Tararapu, que es en donde se encuentra el monte Poniu (4,541pies) puede ser captada por radar desde una distancia de 25 millas. Con respecto al puerto de Papeete, su principal entrada es el Paso de Papeete el cual tiene un ancho de unos 580 yardas que se abre entre los corales.

Durante los meses de verano (Noviembre a abril) hay un aumento considerable de mar en el paso.

Con respecto a comunicaciones, hay una radio de navegación que emite boletines de tiempo, contacto de radios y la frecuencia de llamada para la Marina es de 2.716 K Hz.

Aparte de la bahía de Papeete, que es la más abrigada, está la bahía de Taumoa, que se ubica al oeste de Pta. Arakiri.

Se entra desde el mar por el paso de Taumoa y está conectada con la Bahía de Papeete por el canal Taumoa. El paso Taumoa tiene cerca de 30 yardas de ancho pero tiene peligrosos corales. El fondeo en esta bahía es bueno con vientos débiles pero con vientos fuertes del norte es peligroso y el vararse casi imposible.

## 15.-Isla de Pascua

Isla de Pascua siempre me llamó la atención no tan solo por los enigmas arqueológicos que encierra, sino por la alegría de su población. Era segunda vez que la visitaba y muchos cambios no encontré con excepción de un museo .



Isla de Pascua está ubicada en latitud 27° 09' 05'' S y longitud 109° 25'15'' W , enclavada en el Pacífico Sur, a 3.200 kms. de Caldera y a 3.790 kms. de Santiago.

Su colorido, debido a su vegetación, es de un café cálido, salpicado de manchas verdes. Su origen es volcánico y su forma triangular esta compuesta además de tres volcanes colocados en sus vértices. El mayor de ellos alcanza una altura de 500 metros sobre el nivel del mar.

Su superficie es de 170 kms. cuadrados y posee lomajes suaves.

El clima de la isla es subtropical, en un régimen de lluvia errático y una temperatura promedio de 21°C.

En la actualidad cuenta con una población de aproximadamente 2000 habitantes que viven en su mayoría en Hanga Roa. Posee, además del atracadero de Hanga Roa, que es muy abierto y por ende expuesto a las grandes olas, otro muelle: Hanga Piko, que es mucho más cubierto de las marejadas.

Isla de Pascua tiene además una pista de aviones que cruza casi toda la isla a los pies del volcán Rano Kao. A esta pista llegan los aviones de Latam Chile los días Lunes y Jueves y su viaje dura 5 horas desde el continente.

Fue en 1772 cuando el holandés Roggeween, al mando de una flota de tres navíos, descubrió esta isla que bautizó "de Pascua" en homenaje al día que antecedió al de su descubrimiento.

En 1769, el francés De Surville, de la Compañía de Pondichery, al mando del San Juan Bautista arribó probablemente a esta isla.

En 1770, el Virrey del Perú don Manuel de Amat y de Jungent, temiendo el posible establecimiento de franceses en la isla, envió un buque de guerra al mando de Felipe González de Haedo y una fragata, a fin de tomar posesión de la isla.

En 1771 y 1772, otras dos expediciones por el Virrey del Perú permitieron trazar un mapa de tallado de la isla, que fue llamada de San Carlos.

Dos años más tarde, arribó a la isla el Capitán inglés James Cook, quien fue acogido con mucha alegría.

En 1786, el Conde de la Perouse se detuvo 24 horas en la rada de la isla y su hortelano distribuyó semillas, cabras y aves de corral.

En 1804, visita la isla el navío ruso Neva.

En 1805, el trágico arribo del Schooner norteamericano Nancy, que iba a requisar mano de obra para la caza de la foca.

En 1806, debido a esa reciente agresión, el break hawaiano Kaaku Manu no pudo siquiera desembarcar.

En 1811 recalca el buque ballenero norteamericano Pindos, que sólo llevó muerte.

En 1816, recalca el navío ruso Rurick.

En 1862, el velero francés Cassini, comandado por el Capitán Lejeune, hace escala y a su regreso de Valparaíso convence a los padres de Picpus que vayan a evangelizar la Isla.

El 12 de diciembre de 1862, arriba a la bahía de Hanga Roa una flotilla de seis navíos peruanos cuyo objetivo era capturar indígenas para que trabajasen en la guaneras. La misma flotilla trató de repetir su hazaña en rapa, pero uno de sus barcos fue capturado y conducido a Tahiti. Ahí se iniciaron las gestiones para devolver a esa gente a su isla por intermedio del cónsul francés en Lima, Monsieur Lesseps. Al final, los esclavos fueron liberados; más del ochenta por ciento había ya muerto.

El centenar de supervivientes fue repatriado, pero como esto fue sin control sanitario, murió de viruela en el camino.

De mil cautivos, sólo quince volvieron a la isla y en ella se extendió la viruela. Más de la mitad de la población superviviente de la isla, murió al cabo de unos meses. De cinco mil habitantes con que contaba la isla, quedaron unos seiscientos sobrevivientes.

En 1863, la goleta Favorite arriba con el padre Eugene Eyraud y seis repatriados.

En 1868, el navío Topaze acudió para llevarse, con destino al Museo Británico la estatua: La rompedora de olas.

En 1870, llega la corbeta chilena O'Higgins que viene a estudiar a los pascuenses y a hacer un plano de la isla.

En 1871, visita científica del navío ruso Vitias.

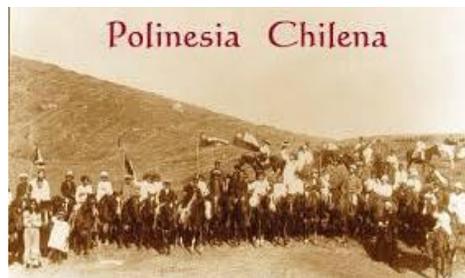
En 1872, llegada de la corbeta francesa Flore, llevando a bordo al famoso escritor Pierre Loti.

En 1875, segundo viaje de la corbeta O'Higgins.

En 1877, Adolphe Pinart acude a realizar estudios de la Isla de Pascua. En 1882, paso del navío alemán Hyaena, llevando a bordo a investigadores que hacen planos de Orongo.

En 1886, a bordo del Mohican, llega el norteamericano Thomson que publica un libro muy completo sobre la isla.

En 1888, el Comandante Policarpo Toro toma posesión de la isla a nombre de la República de Chile.



La leyenda pascuense dice que el Rey Hotu Matua tomó la decisión de abandonar su tierra ancestral a los primeros signos de los terremotos, pero que antes envió siete exploradores, todos hijos del rey, a la búsqueda del Ombligo del mundo, cuya situación le había sido revelada en un sueño con Haumaka. Y sigue: El país del rey Hotu Matua se llamaba maorí en el continente de Hiva. El lugar donde vivía se llamaba Marae-Rena. Al ver que su gente huía al irse hundiéndose la tierra, la embarcó en dos grandes piraguas.

Al llegar a la isla desembarcó en Anakena, porque era el mes de julio.

La isla se pobló con esta gente.

Dice la leyenda que la isla estaba dominada por los Hanau Eepe, los orejas largas. Ellos construyeron los Moais y los Ahu. Los Hanau Momako, los hombres de orejas cortas trabajaban para ellos.



Tras haberlos hecho arrojar al mar todas las piedras de la meseta del Poke, los orejas largas ordenaron a los orejas cortas que hicieran lo mismo en toda la isla, a fin de poder plantar en todas partes.

Los orejas cortas se negaron, diciendo que necesitaban aquellas piedras para cocer sus alimentos.

Ante aquella negativa, los orejas largas se retiraron a Poiké (Orongo) y cavaron una inmensa zanja que llenaron de ramajes, cañas y hierbas, en previsión de un ataque. Prevenidos por una mujer oreja corta, casada con un oreja larga, los orejas cortas decidieron pasar al ataque a una señal convenida. Cuando viesan a Moko Pingei ponerse a trenzar una cesta, deberían de noche, infiltrarse en la meseta de Poike bordeando el acantilado.

Después, otros orejas cortas atacarían frontalmente. Y así se hizo. Los orejas largas le colocaron fuego a la trinchera pero fueron súbitamente atacados por la espalda y solamente pudieron escapar tres de las llamas a las cuales fueron lanzados.

Perseguidos por los orejas cortas, aquellos tres sobrevivientes se refugiaron en una caverna en Anakena. Dos de ellos fueron muertos pero al tercero se le perdonó la vida. Posteriormente se casó con una mujer oreja corta de la cual tuvo numerosa descendencia. Esa fue la llamada Guerra de los Orejas Cortas y los Orejas Largas. Se presume que en ese período fueron derribados los Moais.

El interés arqueológico sobre Isla de Pascua y su pasado, se manifiesta en los numerosos investigadores que la visitan y en la gran cantidad de libros que se han escrito al respecto.

Muchos de estos libros han sido confeccionados por autores y científicos serios, que no buscando fines de lucro, han estado meses en la isla investigando, analizando y formulando diversas teorías al respecto.

Las interrogantes que se plantean son muchas y las respuestas que se dan son muy variadas y distintas. Algunas de las preguntas clásicas son: ¿cómo llegó gente a la isla?, ¿por qué razón erigieron esos gigantes de piedra?, ¿cómo los levantaron?, ¿qué significa el ave Manutara para ellos?, ¿por qué elegían todos los años al Tangata Manu?, ¿qué era el Mana?, etc.



Son muchas las incógnitas que aún no se despejan de esta misteriosa isla; aunque se ha podido descifrar algunos de los signos de su lengua, los símbolos básicos son más de 60. Debido a esto las tablillas parlantes “Rongorongo” son todavía testimonios de una civilización que deja muestras de su cultura y que a pesar de los adelantos de nuestro tiempo son todavía un misterio.



En la actualidad, se ha tomado conciencia de este riquísimo legado y es por ello que la Isla de Pascua cuenta con personal de Guarda Parques que preserva, para las generaciones venideras, estos monumentos colosos.

# HISTORIA DE LA SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA EN CHILE



**Hno. Jorge SEXTANTE Maturana  
Nao Quintero**

Nuestro país se compone de tres territorios; el continental, el insular y el Territorio Chileno Antártico.

El territorio de Chile (continental, oceánico y antártico), suma alrededor de 2 millones de kms<sup>2</sup>, los que son distribuidos en una caprichosa geografía, cuya principal característica es su extensa y desmembrada costa de 4.270 Kms., en la que existen más de 5.900 islas.

Esta configuración geográfica e hidrográfica, con muchísimos canales, fiordos y peligros para la navegación, crearon desde el inicio de la República la necesidad de instalar señales marítimas que ayudaran a los navegantes a orientarse dentro de esta disposición, es así como se erigieron balizas y faros habitados, algunos de los cuales han llegado a ser famosos y conocidos por los navegantes de Chile y el mundo.

Existen documentos históricos que certifican que en el año 1837, el Cabildo de Valparaíso, dispuso construir el primer faro chileno, con el propósito de indicar a las naves la recalada al puerto, ya que sólo existía una luz que guiaba a las naves en las inmediaciones del puerto, lo que consistía en un simple farol que quemaba aceite.

El 13 de Octubre de 1837, se propuso levantar un faro, con fondos de la ciudad, a condición que el gobierno estableciera a su favor un pequeño derecho de tonelaje y se pide un informe.

Con fecha 20 de Octubre del mismo año, se presentó el plano y presupuesto para la construcción del faro y el 17 de Noviembre 1837, por Decreto Supremo N° 109, del 9 de Noviembre de 1837, se aprobó la instalación del faro, nombrándose una comisión para que se determine el lugar de su instalación.

Una vez que ya se contaba con el lugar elegido y el planos para su construcción, el 30 de enero 1838 se aceptó la propuesta de "CLUSEAU Hermanos" por \$ 3.200,00 para la construcción del faro, por lo que el Señor Comandante General de Marina aportó la elección del sitio para su colocación.

La idea inicial fue construir un faro de madera, color blanco, con una pirámide cuadrangular, cuya base es un cuadrado de 23 pies, altura de 60 pies hasta farol, la cornisa de 11 pies en cada frente; el Fanal es de 12 pies de alto y 6 de diámetro de forma cilíndrica y techo de hierro; la luz es fija de color natural y es bastante clara para distinguirse desde una distancia de 30 millas náuticas (unos 55 kms) en tiempo claro.

Debido al muy escaso movimiento de naves en el período de la colonia, no se sintió la necesidad de tener un alumbrado marítimo costero que ayudara a orientar a las naves y darles seguridad en los accesos para recalcar en los nacientes puertos de la nación, también se sumaba el hecho que los armadores restringían los permisos a las naves para viajar a esta parte del mundo, por lo tanto sólo se contaba con el humilde farol mandado a colocar en 1837 en el puerto de Valparaíso.

El gobierno de Chile en el año 1855, se compenetró más en las necesidades del país y del progreso que se venía desarrollando en la navegación comercial, toda vez que surcaban aguas chilenas buques de vela y a vapor. En tal sentido, el Congreso Nacional autorizó los fondos para adquirir en Francia cinco fanales lenticulares de cuarto orden, catadióptricos del sistema "Fresnel" para faros y con mesas giratorias, eligiéndose los puertos de Caldera, Huasco, Valparaíso, Isla Quiriquina (Bahía de Concepción) y Ancud para establecer faros en ellos, y encargándoles su custodia y conservación a las Autoridades Marítimas.

Para financiar el incipiente alumbrado marítimo del país, el Gobierno obtuvo del Congreso Nacional la aprobación de la Ley del 15 de Julio de 1857, que creó el "impuesto por el uso del alumbrado marítimo" en los puertos donde fondeasen buques y hubiere un faros instalado, su cobro y recaudación se efectuaría por las aduanas, haciendo gravitar todo el costo de este servicio sobre el Fisco.

Mientras tanto, ya se trabajaba en la construcción de una nueva torre de faro para albergar el fanal adquirido en Francia, por lo que el 18 de setiembre de 1857, un faro de IV orden catadióptrico de sistema Fresnel para faros, reemplazó al fanal inicial.

El 1° de octubre de 1857, el Gobernador Marítimo de Valparaíso informó que el antiguo faro de Playa Ancha ha sido reemplazado por uno nuevo, en el mismo sitio, con un sistema "Fresnel lenticular", de cuarto orden. Además, indicó que su luz blanca aparece de minuto en minuto y se percibe hasta 20 millas náuticas en buen tiempo. Indicó además, que su altura (sobre el nivel de mar), es de 60 metros, que es una torre redonda pintada de blanco y el techo de la linterna de color verde y que se encuentra funcionando desde la noche del 18 de septiembre del mismo año.



A contar de 1867 en adelante, se publicaron diversos documentos que organizaban y normaban la señalización marítima y por Decreto Supremo del 20 de mayo de 1867, se creó la Oficina Central de Faros, bajo la dependencia General de Marina.

En 1887, se creó la Oficina Central de Faros y Capitanías de Puerto, con el título de dirección y compuesta por dos secciones:

1. Faros, Boyas, Balizas y Semáforos.
2. Oficinas Marítimas; siendo su primer Director el Capitán de Navío Sr. Ramón Vidal Gormaz, generando la primera Propuesta Pública para efectuar obras en faros y tenía por finalidad balizar el Estrecho de Magallanes.

Durante el año 1898, el Congreso Nacional autorizó al Presidente de la República a reorganizar los Servicios de la Marina y la Defensa de Costas, debido a los problemas de cantidad y calidad del personal que conformaba el cuadro permanente.

La oficina de la Sección de Faros y Balizas, con posterioridad a la reorganización, pasó a depender totalmente de la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante, presentando un programa de innovaciones de luces y balizas que, con estudios previos, se conceptúan necesarias para la mejor seguridad de la navegación y en la primera quincena de enero, el Director del Territorio Marítimo, debía presentar al Director General de la Armada el presupuesto que demandaran los nuevos faros y balizas.

Hasta 1899, la dotación que se desempeñaba en faros estuvo formada por personal que había efectuado su aprendizaje prácticamente en los mismos faros. Con fecha 17 de julio de 1899, se inauguró la Escuela de Aspirantes a Empleados de Faros, que entregaba los conocimientos necesarios para operar los equipos existentes.

El 25 de Julio de 1904, por Ley 1.638, se fijan normas y vigencias que modifica la Ley de Impuesto de Faro por Contribución de Faros y Balizas, y en los años siguientes, se continuó con la instalación de faros en todo el territorio.

Fue así como se construyeron los faros Punta Corona (acceso oceánico del Canal Chacao), Evangelistas, San Isidro, Bahía Félix, Isla Guafo, Cerro Dirección, Cerro Cono, Cabo Ráper, Punta Hualpén, islote Fairway, isla San Pedro, Panul (San Antonio) y varios más, especial mención merece Cerro Cono, ya que este fue el primer faro luminoso automático de Chile.

Hasta el año 1935, el servicio de faros fue atendido por Guardianes y luego por Empleados pertenecientes a un escalafón especial dentro de la Armada, este mismo año se incorpora al servicio, en forma regular, personal en servicio activo de la Armada perteneciente al Escalafón de Gente de Mar, con la denominación especial de Personal de Faros y Vigías.

Este personal era preparado en la escuela que funcionaba en las dependencias del faro Punta Ángeles hasta el año 1954 y desde el año 1955 a 1960, los especialistas estudiaban en la Escuela de Artillería y Torpedos.

Desde 1964 hasta el año 1969, los especialistas en faros egresaron desde la Escuela de Electrónica y Telecomunicaciones. Desde el año 1970 a 1986, los fareros egresaban de la Escuela de Abastecimientos y Servicios. En 1987 comenzó a funcionar la Escuela de Litoral y Faros, en las dependencias del faro Punta Ángeles, hasta el año 1999 en que entró en receso la especialidad hasta el año 2006, volviendo a activarse la escuela en Viña del Mar, en la Facultad de Sistemas Anfibios Logísticos y Marítimos, en las dependencias de la antigua Escuela de la Infantería de Marina.



A contar del año 1940 y por Ley, fueron aprobados los presupuestos para mejorar la señalización marítima, por lo que se obtuvo recursos para la construcción e instalación de muchos faros, llegando a tener en esos años (1940 a 1950) lo siguiente: }

• Faros con personal	26
• Faros automáticos sin guardafaros	65
• Boyas luminosas	22
• Boyas luminosas y con silbato	04
• Sirenas de neblina	08
• Radiofaros	04
• Equipos radiotelefónicos en los faros	12

De los 65 faros automáticos sin guardafaros, 03 corresponden a construidos en la Antártica y 2 en pontones de la Armada. Con este resumen podemos demostrar el importante crecimiento que ha tenido la señalización marítima en el país, sin dejar de lado las mejoras que se han podido incorporar a las que ya existían.

En los años 1945 y 1946, se asignaron un total de \$ 8.000.000, para la adquisición de 2 corbetas destinadas al servicio de aprovisionamiento de los faros en la zona sur.

Durante el año 1950 se tramitó la adquisición de 02 equipos de radiofaros para ser instalados en Isla Auchilú y en el Morro Gonzalo (Corral). Con estos 02 radiofaros, más los 04 existentes, más las radio estaciones navales de Guafo y San Pedro, que funcionan como radiofaro (a requerimiento de las naves), se obtuvo un servicio completo de estas señales en la mitad sur de nuestro litoral.

En la zona norte del litoral, existen los radiofaros de Panagra en Iquique, Antofagasta, Caldera, La Serena, Punta Lengua de Vaca y Panul (San Antonio), por lo que prácticamente no se requieren radiofaros marítimos, ya que los buques mercantes utilizan aquellos para situarse.

El Departamento de Señalización Marítima a partir del año 1957, pasó a depender del Instituto Hidrográfico de la Armada, formando parte de su organización como un departamento más y se incorporó a la I.A.L.A. como miembro categoría "B", participando en conferencias de años 1970, 1975 y 1980, donde en esta última reunión cambió a categoría "A".

En 1967, el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, encomendó la tarea de estudiar los problemas de Señalización Marítima, la cual tenía las siguientes dificultades:

- Déficit de equipos de energía.
- Falta de personal técnico.
- Deterioro progresivo del servicio de faros por falta de financiamiento.
- Deterioro de algunos faros habitados, que requieren urgente intervención.
- Solución a los problemas de reaprovisionamiento.

Durante este año también se cambia la posición de la torre del faro Punta Ángeles desde la Punta Ángeles, a los terrenos del fuerte Rancagua.

En 1970, la Señalización Marítima cuenta con 351 señales a lo largo del país, de las cuales 20 eran faros habitados y 331 funcionaban en forma automática; estas señales estaban constituidas por equipos que funcionaban a gas de acetileno, a excepción de dos que habían sido electrificados en el año 1965.

La antigua ley de faros y balizas, concedía un 30% de las entradas para ser utilizadas por la Dirección del Litoral, en faros y balizas, sin embargo, en la década del 50, estos ingresos pasaron a formar un fondo común del presupuesto de la nación, destinándose estos recursos a satisfacer otras obras tales como la construcción de la Escuela Naval, Escuela de Grumetes y otras construcciones.

Fue así que durante tres décadas, la Señalización Marítima subsistió en base a escasos aportes, lo que trajo el inevitable deterioro de las estructuras de la señalización existente, tanto en faros automáticos como en los habitados.

En el año 1970, con la visita de la Reina de Inglaterra a nuestro país, se materializó un crédito, parte del cual se destina a la adquisición de equipos de faros, este crédito solucionó en parte los requerimientos de equipos de señal y estructuras flotantes más urgentes. El 60% del crédito se destinó a equipos de señal, el 28% a boyas y el 12% restante a equipos de energía. El material se instaló en los faros habitados del norte y se reemplazó parte de las boyas ya deterioradas.

En el año 1976, se contrató un nuevo crédito destinado a la adquisición de estructuras terrestres (74% del crédito) y reemplazo de las torres de fierro en mal estado por la falta de mantención.

En 1978, se contrató un tercer crédito, con el cual se adquieren los materiales faltantes para la modernización de las señales del servicio. El monto de los créditos fue de US \$ 2.031.000 el primero, US \$ 3.715.000 el segundo y US \$ 2.694.000 el tercero. La inversión fue distribuida en un 49% a estructuras de tierra y flotante, 27% a equipos de señal y el restante 24% a equipos de energía.

El material adquirido se componía de modernos equipos eléctricos de señal, radiofaros y señales de niebla, torres de fibra de vidrio, sistemas de generación y almacenamiento de energía en base a baterías, aerogeneradores y celdas solares. Estos materiales representan un gran avance en el concepto de modernización de la señalización. Así los fanales permiten mejores alcances en las señales y mayor facilidad en la operación. Las torres de fibra de vidrio permiten un mayor rendimiento en los costos de Instalación y rapidez en la materialización de las obras.

En el año 1972 se da inicio en forma paulatina a un cambio importante de la señalización marítima, el sistema que por esos años se componía de señales automáticas en base a gas acetileno, es cambiado por modernos fanales con ampollitas de bajo voltaje y alimentados por baterías eléctricas.

El año 1975, se inició en el Estrecho de Magallanes la instalación de torres de fibra de vidrio y en el año 1977, se incorporaron varios aerogeneradores, equipos usados para la carga de baterías.

En 1978 se dictó la Ley N° 2222, Ley de Navegación, que regula las tarifas del área marítima, en especial por el uso de faros y balizas. En 1980, se imparte el primer curso para Oficiales de Señalización Marítima, integrado por tres Oficiales del grado de Teniente 2°, lo que se ha mantenido hasta hoy.

En el año 1985, el Servicio de Señalización Marítima pasó a depender de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR).

Durante los años 1990 a 2010, se trabajó con planes de mantenimiento de Iluminación (fanales de corto y medio alcance y baterías); de faros (fanales de largo alcance); plan faros habitados; plan boyas, y en renovación los planes caletas, fluvial y lacustre, los que permitían solo mantener los equipos y muy pocos de ellos renovarlos.

El año 1998, son incorporados los primeros fanales con tecnología LED de procedencia canadiense, del tipo auto contenido automáticos, consideran baterías, paneles solares de carga y el fotosensor.

## PROCOLO GENERAL DE ACCESO A LA NAO SANTIAGO

TODAS las personas que ingresen a las instalaciones de la NAO SANTIAGO deberán cumplir obligatoriamente con el siguiente Protocolo general de Acceso a fin de garantizar las medidas de protección e higiene social que las autoridades han determinado, producto de la Pandemia que estamos viviendo.

### AL INGRESO

1. Limpieza de calzado en limpiapiés con amonio cuaternario
2. Aplicación de Alcohol gel en sus manos
3. Tener puesta su mascarilla
4. Toma de temperatura
5. Registro en libro de acceso y trazabilidad de los siguientes datos:
  - Temperatura corporal
  - Nombre y apellidos
  - Rut
  - Teléfono de contacto
  - Firma

### DURANTE LA PERMANENCIA

1. Deberá permanecer SIEMPRE con la mascarilla puesta, salvo que se estén ingiriendo alimentos o bebidas.
2. Se deberá guardar un mínimo de un (1) metro de distancia con toda persona que se encuentre cerca.
3. No está permitido darse la mano ni a dar abrazos.
4. Se dispondrá de alcohol Gel para el uso sin discreción en las zonas donde se encuentren personas.
5. Se recomienda lavarse las manos con jabón dispuesto en los baños después de manipular objetos. El secado se realiza preferentemente con toalla de papel.

### INGESTA DE ALIMENTOS

Si se realiza algún consumo de alimentos dentro del recinto, este SIEMPRE será con cumpliendo las siguientes normas.

Las bebidas y alimentos serán de consumo personal sin posibilidad de compartirlos  
La vajilla y utensilios de alimentación serán de uso personal sin posibilidad de compartirlos.

### PROCOLO GENERAL DE SANITIZACION DE LA NAO SANTIAGO

Con el fin de garantizar las medidas de protección e higiene social que las autoridades han determinado, producto de la pandemia que estamos viviendo, el recinto de la Nao Santiago se encuentra afecto a las siguientes medidas generales de sanitización.

### LAVADO DE AREAS COMUNES

Después de cada uso por parte de alguna actividad que implique más de cinco personas:

1. Lavado con agua de las áreas exteriores tales como: patios, muros, mesas y sillas.
2. Aplicación de amonio cuaternario nebulizado en todas las superficies exteriores.
3. Aplicación de Lisoform en todas las superficies sensibles no lavables.

### LIMPIEZA INTERIOR

1. Limpieza de pisos con sanitizante en base clorada.
2. Limpieza de muros con desengrasantes con base clorada.
3. Nebulización con amonio cuaternario semanal.
4. Limpieza de puertas , pasamanos y mobiliario con amonio cuaternario.
5. Aplicación diaria de Lisoform.

### RECUERDE SIEMPRE:

- Use su mascarilla siempre
- Aplique Alcohol gel a sus manos cada vez que manipule algún objeto
- Si siente algún síntoma asociado al COVID-19 como fiebre, tos persistente, dolor de garganta, u otra sospecha de contagio, **avise de inmediato al encargado de la actividad.**