

CUESTIONAMIENTOS

Heraldo Muñoz hace un balance de lo que fue la PSU. Págs. 12 y 13



ANÁLISIS

Los nuevos libros que se inspiraron en la crisis social. P. 11



DIAGRAMA LANTIRA

Chinquihue: el cementerio de barcos

Un catastro de la Armada indica que hay 17 buques abandonados en el borde costero de Puerto Montt. Retirarlos es todo un problema.

Págs. 4 a 7



"NO ME GUSTA VER EL ESTADO EN QUE ESTÁ EL CENTRO"

El diputado frenteamplista Alejandro Bernal y su visión del plebiscito y de la violencia.
Págs. 5 y 9

ENSENADA, EL IMÁN DEL DEPORTE AVENTURA

La localidad puertoyarina es la puerta de entrada hacia el Lago Todos los Santos.
Págs. 10 y 11

PEGA, COLOSO, PEGA: LOS PUÑOS DE HONORIO BÓRQUEZ

El boxeador puertomontino que alcanzó la gloria nacional y que llegó a las Olimpiadas en 1968.
Pág. 20

La lucha por sacar los barcos que están en abandono en el sector de Chinquihue

La Armada inició un proceso para limpiar el borde costero. De las 17 embarcaciones catastradas, tres ya fueron retiradas del lugar. Concejal Fernando España (PS) aboga por una ordenanza que impida que este tipo de hechos se repita, mientras que de Armasur apuntan a políticas que permitan un desarrollo sostenible y explican el proceder de sus asociados en esta materia, de manera de contribuir para el término del problema.

Vicente Pereira
vicente.pereira@llanquihue.cl

Las vistas panorámicas que ofrece Puerto Montt ya se las quisiera cualquier ciudad del país. El plácido mar de la amplia bahía que bordea a Melipulli, las risas que dan cuenta del final de Chile continental, y un paisaje urbano que da cuenta de la lucha por conquistar las empinadas terrazas, constituyen características insustituibles que hacen de este territorio un lugar tan peculiar y visitado.

El problema es que esta belleza escénica a ratos confunde. Y ofende. Porque viajar desde la zona de Angelmo hacia el poniente, siguiendo el borde costero a Chinquihue, ofrece hoy por hoy bellos paisajes, por cierto, pero allí en la playa, en el más absoluto abandono, hay numerosos barcos, muchos, la verdad, que más que refrescar la vocación marítima de Puerto Montt, ensombrecen. Como si el borde costero se hubiese convertido en un cementerio de buques.

Aunque es un problema de larga data, fue en julio del año pasado que volvió a la palestra de la mano de una denuncia que aparejó promesas de limpieza del borde costero. Pero poco se ha avanzado y los barcos siguen en la playa, como fantasmas que se oxidan frente al nutrido recorrido naviero de los canales de la zona.

FOTOGRAFÍA DEL ABANDONO
Según registro de la Armada, algunas de estas embarcaciones llevan hasta dos décadas en el abandono.

Un catastro realizado a comienzos del año pasado por esta institución daba cuenta que eran 17 las embarcaciones que permanecían en el lugar. De ellas, tres ya fueron retiradas por la rama castrense.



Todo con la idea de limpiar el lugar. En esta línea, el concejal Fernando España (PS) vuelve a plantear una idea ya esbozada en 2019: la aprobación de una ordenanza que aborde este conflicto. Desde Armasur (gremio que agrupa a las compañías navieras), en tanto, abogan para que sus asociados realicen un aporte sostenible al desarrollo del sector. Esto es: aplicar la reducción de los residuos en sus procesos de manera responsable.

Y es que para España la situación es grave: "Nuestro borde costero se está muriendo producto del abandono de quienes como autoridad, somos responsables, olvidando

que dicho sector es para algunos su lugar de trabajo".

El edil es crítico y acusa que no ha existido interés en evitar que el lugar se convierta en un cementerio de embarcaciones y de lanchas varadas. Menos del paisaje que este panorama ofrece para quienes visitan el lugar.

Felipe González, gobernador marítimo (S), explica que, entre las acciones realizadas, establecieron contacto con las naves que tenían dueño, de manera que pudieran efectuar el retiro.

En el caso de las que no tienen un propietario identificado, se optó por iniciar el proceso de reposición de restos náuticos.

ELIADRI LANTANA



fragos, que comienza, en primera instancia, con la notificación de los dueños de las embarcaciones.

A ellos -explica- les otorgan un plazo para que las remuevan; en caso contrario, se les insta por segunda vez a efectuar esta remoción, y si no cumplen, se inicia un proceso que se llama "abandono a favor del Fisco", que se traduce en una declaratoria de abandono por no haber podido ser removida.

Acto seguido, se licita una empresa que pueda estar interesada en sacarlas, para lo cual se llama a una licitación pública. Ahí es cuando la empresa ganadora puede retirarla sin

costo para el Fisco.

En caso de que ello no resulte -esto es, que la licitación se declara desierta-, se podrá contratar directamente a una empresa, cuyo valor se le traspasa al dueño.

Y es que en el sector admiten preocupación, sobre todo en cuanto al impacto que los barcos olvidados generan en materia de contaminación.

Así lo reconoce el presidente del Sindicato de Pescadores de Anahuac, Juan García, quien acusa que los efectos negativos golpean preferentemente a los recolectores de orilla y a quienes se dedican a la maricultura.

Frente a este panorama,

“Nuestros asociados deshuan las naves de su propiedad que ya están fuera de uso, y creemos que esa, por ejemplo, es una forma consciente y sensata de resolver este tema”.

Manuel Baguara,
Gerente general de Armasur A.G.

Manuel Baguara, gerente general de Armasur, asegura que el gremio está consciente de la necesidad de un desarrollo sostenible, por lo que "hacemos aplicar la reducción de residuos en los procesos de manera responsable. Nuestros asociados desguazan las naves de su propiedad que ya están fuera de uso, y creemos que esa, por ejemplo, es una forma consciente y sensata de resolver este tema".

Por eso, y al igual que el concejal, es crítico y lamenta lo que sucede en el sector: "Nos apena ver los barcos abandonados en Chiriquihue, porque no apreciamos una conducta similar de parte de sus propie-

tarios".

España, en tanto, a mediados del año pasado y según el mismo comentó, hizo entrega a la división jurídica de la municipalidad un borrador con una ordenanza municipal, de manera de poder contar al más breve plazo con un instrumento sobre ordenamiento, cuidado y limpieza del borde costero.

Todo, según dijo, con la intención de que se pueda regular el comportamiento de las personas o empresas que mantienen concesiones vigentes o quienes resulten responsables de este "desastre", lo que debería realizarse en una acción conjunta con la Armada, que

ELIADRI LANTANA

ELIADRI LANTANA

ELIADRI LANTANA



20

¿Cómo llevan en condición de abandono algunas embarcaciones en el sector de Chiquihue.

espera sea materializada por la administración municipal.

SALINAS

Felipe González, el gobernador marítimo subrogante, explica los pasos que permiten retirar este tipo de barcos del lugar.

El proceso ya se encuentra en marcha y se espera que avance aún más durante el primer semestre de este año, con la salida de más embarcaciones del lugar.

¿En qué parte del proceso se encuentran en la actualidad?

Los tiempos no están fijos por ley, puesto que los reglamentos hablan de plazos prudentes. En este minuto tenemos que de las 17, tres ya fueron removidas. Junto con ello, estamos con otras tres embarcaciones, que son más grandes. Como no tuvimos suerte al no ser habidos los dueños, los estamos declarando en abandono.

¿Cuáles son los pasos siguientes?

Cuando no son habidos, se hacen publicaciones en un diario de circulación local y en uno de circulación nacional. Y en septiembre hicimos las publicaciones en el marco del proceso de

declararlas en abandono. Ahora estamos trabajando en las bases para poder ofrecer estas embarcaciones a una empresa que se las pudiera llevar.

¿Para realizar este proceso, tienen que acudir a la justicia?

No, solo nosotros. No se va a la justicia, dado que la Ley de Navegación nos faculta para realizar todas estas acciones.

¿Y en lo que respecta a los cobros, ¿deben hacerlo vía judicial?

Lo hacemos nosotros. Primero, iniciamos los cobros, y si ello no ocurre, pedimos que se haga cargo el Consejo de Defensa del Estado.

¿La salida de todas estas embarcaciones implicaría un alivio para el sector Chiquihue y una mejora para el borde costero?

Va cambiando el panorama. Hay que pensar que estas embarcaciones llevaban muchos años. Partimos el catastro en febrero y logramos registrar 17 embarcaciones, de las cuales ya llevamos tres afuera, lo que es un avance, porque desde hace 20 años que están abandonadas. Esperamos tener otras tres durante el primer

semestre de este año y esperamos seguir con los trámites para sacar al resto.

González además explica que los propietarios de las embarcaciones que se encuentran en esta situación arriesgan una multa que puede llegar a los tres millones de pesos.

Además explica que en los casos en los que la institución contrata a alguna empresa para que haga el retiro y luego traspasa el cobro al propietario, a la hora de la elección se preocupan más de la calidad del trabajo que puede brindar más que del costo que implica esta operación.

¿Y qué ocurre en el caso de las que, definitivamente, no tienen dueño?

La idea es licitarlas para que alguna empresa que quiera hacer uso del acero, que es muy bueno, porque es acero naval, se lo pueda llevar gratis con el compromiso de dejar limpia la playa.

El concejal España coincide con González respecto de las acciones que se realizan en el sector para cambiar la cara

que hoy presenta Chiquihue.

Sin embargo, y si bien reconoce el trabajo de las autoridades marítimas, acusa la falta de una ley que sea más "dura" contra quienes "abandonan estos navíos de manera irresponsable y sin pensar en el daño visual o ambiental".

A pesar de ello, sostiene que "hemos encontrado que la Ley N° 21.066 contiene lo básico para aplicar a quienes abandonaron restos o envíos en el borde costero".

DESASTRE

En su reflexión, España describe que Puerto Montt es una ciudad privilegiada en su zona marítima, con sus 74 kilómetros que abarcan desde Puente Huele hasta La Arena, considerando los seis kilómetros de costa en la parte céntrica de la ciudad, desde el balneario Pelluco hasta Angelmo.

No obstante, el concejal lamenta la situación y sostiene que se debe asumir que en todo este sector está presente un "desastre por el olor y por el abandono" y donde la poca coordinación jurídica saca mayores dividendos a la belleza que tiene el sector.



Diego Reyes, director de la Escuela de Ingeniería Ambiental de la UACH, sede Puerto Montt

“Un barco en desuso genera agentes contaminantes”

Impedimentos en el tránsito de otras naves, de la fauna circundante e incluso de las personas presentes en el lugar, así como la proliferación de bacterias que se alimentan del hierro, figuran como algunos de los problemas advertidos por el experto.

Vicente Pereira
vicente.pereira@diarioelllanquihue.cl

La contaminación y los efectos negativos para población y para quienes viven en las cercanías de las embarcaciones abandonadas, constituye un tema de preocupación.

La Armada está en pleno proceso de limpieza y de retiro de estos barcos, mientras que el concejal Fernando España aboga por la construcción de una ordenanza que evite que un panorama de este tipo de vuelta a repetir en el futuro (ver páginas 4, 5 y 6).

Pero, ¿qué tan riesgoso puede ser para la población que estas embarcaciones estén en el borde costero?

Diego Reyes, director de la Escuela de Ingeniería Ambiental UACH, sede Puerto Montt, detalla los problemas que ello pudiera originar.

«La situación de estos barcos

abandonados podría tener un impacto en los recursos marinos del sector?»

«Sí. En general un barco en desuso genera distintos tipos de agentes contaminantes, comenzando por el deterioro al valor paisajístico del espacio en el que está varado. Así como también en que la acumulación de estos genera impedimentos de tránsito de otras naves, de la fauna circundante e incluso de las personas presentes en el lugar. Por otra parte, producto de la corrosión propia de los cascos, compuestos principalmente de carbono y hierro, se pueden generar sales férricas, principalmente óxido e hidróxido férrico, lo cual, además de cambiar el nivel de acidez del cuerpo de agua, favorece la proliferación de bacterias que se alimentan del hierro, lo que afecta directamente tanto a la flora como a la fauna marina, debido a la concentración en el fondo de estas sales, que en la ingesta son tóxicas para los or-



EL ESTADO DE UN BARCO EN CHINQUIHUE.

ganismos consumidores. Además, respecto de las pinturas de los navíos, se encuentran sales ricas en plomo y cromo, que están presentes como sales solubles en agua, las cuales son tóxicas a la ingesta, pudiendo producir la muerte de especies. De hecho, el 90% de las tramas metálicas consumidas por algún organismo vivo quedan alojadas dentro del organismo de este agente, afectando además la cadena trófica. La ingesta humana también es relevante abordarla debido a que genera problemas de tipo gastrointestinal.

Junto con ello, explica que los restos de combustible y aceites, al ser menos densos que el agua, quedan suspendidos en la capa superficial del canal, pudiendo trasladarse debido a las corrientes y vientos a otros lugares, afectando no solamente a la biota presente, sino también a toda actividad humana que se desarrolle alejadamente.

En este sentido, Diego Reyes dice que es importante mencionar que el Decreto Ley 2.222 de 2018, explícita en el artículo 132 la responsabilidad del propietario respecto del estacionamiento o hundimiento de barco, debiendo ser el responsable de su retiro.

Además, en el artículo 140 se establecen todas las restric-

ciones en cuanto a la contaminación se refiere, así como la gestión que debe realizarse.

«¿Se pudiera producir algún daño para los bañistas que llegan a sectores alejados?»

«La presencia de fragmentos de barco ya es un peligro en sí mismo, en cuanto al impedimento del libre tránsito. A su vez, la ingesta de agua con sales férricas, debido a la corrosión de las estructuras, puede generar malestares estomacales y pulmonares.

«¿Cuáles son los riesgos mayores y que componentes de las embarcaciones pueden producir los mayores inconvenientes?»

«Productos de la corrosión: óxido férrico, hidróxido férrico, sales solubles ricas en plomo, cromo, etc., que en general, además de tóxicas a la ingesta, modifican el pH del agua, así como su dureza. Residuos sólidos como fragmentos de embarcación. Es más, el barco mismo como estructura fija, frente a marejadas o temporales, podría colisionar contra otras embarcaciones o personas que estén en el lugar. Incluso con sus bogarés. El atochamiento de embarcaciones influye sobre el libre tránsito de otras embarcaciones en uso, perjudicando también la actividad comercial.»