



# El Galeón de Chicureo

Edición N° 307

Singladura Julio 2016

---

Boletín Mensual de la Nao Chicureo de Hermandad de la Costa-Chile

Representante Legal: Capitán Tai Fung

## EDITORIAL

La modernización del Canal de Panamá, del cual Chile es el tercer usuario mundial y el primero en América Latina, significa un tal impacto en nuestro comercio marítimo, que la Nao Chicureo decidió dedicarle el Trazado de Rumbo del zafarrancho de Julio 2016.

Además, dentro de nuestras actividades de fomento de la cultura marítima, desde Septiembre de 2015 hemos estado en contacto con la embajada de Panamá, y a través de ella con la Autoridad del Canal de Panamá, con el propósito de organizar en el Museo Marítimo Nacional una exhibición permanente sobre esa vía transcontinental. Dicho Museo está ubicado en Valparaíso, y la Nao Valparaíso es la Nao Madre de la Chalupa Panamá, lanzada en ese país en mayo pasado, por una partida de abordaje en la que participaron más de sesenta hermano, cautivas, escualos y sirenita, tanto de nuestro litoral como del de Uruguay, entre ellos el Hermano Toñópalo de la Nao Chicureo. En consecuencia, todo hace creer que el proyecto iniciado por la Nao Chicureo, debe ser llevado a cabo en conjunto con la Nao Valparaíso.

## ATENTADO EN NIZA

Al enterarnos del atentado ocurrido en Niza el 14 del presente mes, Día de la Toma de la Bastilla en 1789, elegido como Día Nacional de Francia, la Nao Chicureo tomó contacto con los hermanos de esa caleta. Dos de ellos, Pascal Boissy y Jean Paul Juliet, de la Nao Niza-Costa Azul, acompañado de sus cautivas Nicole y Anyck, en enero recién pasado, luego de una travesía desde Buenos Aires alrededor del Cabo de Hornos, fueron recibidos en un zafarrancho por la Nao Valparaíso. Ya en la Región Metropolitana, fueron agasajados por la Nao Chicureo en El Caleuche.



El atentado causó 84 muertos y 435 heridos, de los cuales 50 se encuentran en estado crítico, especialmente niños que habían concurrido con sus familias al Paseo de los Ingleses, para observar los fuegos artificiales. El hermano Boissy, nombre de combate Tribord, es actualmente el Escribano Nacional de los Hermanos de la Costa de Francia, y nos informó que afortunadamente, no hubo hermanos ni miembros de sus familias entre las víctimas, que eran principalmente turistas.

## **JUERGA EN LANCHA DE CONGRIO NEGRO**

El de julio, el Hermano Congrio Negro, también conocido por su alias Hernán Soza Gossling, invitó a una juerga a bordo de su lancha, acoderada a la calle Gran Bretaña, Comuna de Providencia. De acuerdo a la definición de juerga dada por la



Academia de la Lengua, porque las OO.PP de nuestra Cofradía aún no han entrado en esa materia tan importante, fue una fiesta muy animada y ruidosa, acompañada de música, diversos finos alcoholes, y algunos deliciosos condumios.

Respecto a lo anterior, cabe manifestar enfáticamente que todas las noticias propaladas por gente mal intencionada, según las cuales los vecinos se vieron obligados a llamar a Protección Ciudadana para que impusiera orden en nuestras filas, son tremendamente exageradas. Sólo se trató de reiteradas ¡¡¡OOOORRRRZZZZAAAA!!!, que a algunos parecieron excesivamente estruendosas.

## **ZAFARRANCHO DE JULIO**

El miércoles 27 de julio se realizó el acostumbrado zafarrancho mensual de la Nao Chicureo. Debido a su importancia para el comercio y el transporte marítimo de nuestro país, el trazado de rumbo estuvo dedicado a conocer las ampliaciones del Canal de Panamá, y su impacto sobre la infraestructura y el comercio marítimo nacional. Para ello contamos con dos interesantes videos hechos llegar por la Autoridad del Canal a través de la embajada de Panamá en Chile, los que hemos subido al sitio de la Nao en la Internet para conocimiento de todos los Hermanos, y los valiosos antecedentes e impresiones de su reciente visita a la zona del Canal, que nos entregó el Hermano Toñópalo.

## **INVITACIÓN A RECEPCION AL PRESIDENTE DE ALEMANIA**

Como es de público conocimiento, en los últimos tres años la Nao Chicureo ha desarrollado dos proyectos con la embajada de Alemania. Estos estaban relacionados con la conmemoración del Centenario del Combate Naval de Coronel, y el hundimiento del crucero SMS Dresden, cuando se encontraba fondeado en aguas chilenas, después de ser internado por la autoridad marítima de la isla de Más-A-Tierra, actual isla Robinson Crusoe. En atención a ello, el Capitán Tai Fung recibió una invitación del

Presidente de la República Federal de Alemania, señor Joachim Gauck, a una recepción que ofreció el 13 de julio en la residencia de Alemania en Santiago.



### **TERCER ANIVERSARIO DE LA NAO CHICUREO**

Hace ya tres años, en un día como hoy, 31 de julio, el Gobernador de la Isla Tortuga y Capitán Nacional de nuestra Cofradía, Hermano Blood, impartió la orden de lanzar a la Mar la Nao Chicureo. Ella fue obra del arduo trabajo de insignes carpinteros de ribera, que ampliaron primero la chalupa que se creó al amparo de la nao El Quisco - Algarrobo, con el hermano Nemo de Capitan, y el gobernador y Capitán Nacional de entonces, el hermano Camarón. Un éxito similar tuvo posteriormente, al lanzar la Balsa que navegó bajo la supervisión de la Nao Quintero, capitaneada por el recordado hermano Bestia Negra, que navega ya en el Mar de la Eternidad.

Debemos agradecer en este glorioso momento con una distinción especial a los que ayudaron a que hoy tengamos una Nao de reconocido prestigio. Además de los ya nombrados, a los que tienen la calidad de Hermanos Fundadores de la Nao (Tai Fung, Américo, Toñópalo, Barba Rubia, Peletero, Congrio Negro, y muchacho Christoph Gambka), y hasta el último tripulante que se ha agregado en estos tres años, haciendo su aporte a gratos momentos de camaradería. Tampoco podemos olvidar a nuestros tripulantes que ya navegan en el Mar de la Eternidad, como los Hermanos Fraile y Bermúdez.

¡¡¡OOORRRZZZAAA POR ELLOS!!!



Colaboración Hno. Américo

### **REFRÁN MARINERO**

A piloto diestro, no hay mar siniestro

## LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ, Y SUS EFECTOS EN LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y EL COMERCIO MARÍTIMO DE CHILE.

Hace 25 años que el buque más grande, resultó demasiado ancho para el Canal de Panamá. Esos primeros post-Panamax, que cargaban 4.300 TEU, tenían aproximadamente un cuarto de la capacidad del actual poseedor del récord: el Marco Polo, de 16.020 TEU, lanzado en noviembre por CMA CGM S.A. El tonelaje cada vez mayor de los buques de transporte de carga, debido al creciente comercio marítimo derivado del proceso de mundialización de la economía, y la necesidad de ahorrar combustible cuando el petróleo valía mpas del doble que hoy, indujo al gobierno de Panamá a ampliar y modernizar su Canal. Las obras, que se iniciaron el 3 de septiembre de 2007, fueron inauguradas hace dos meses.

Esta vía marítima transcontinental, es probablemente la más importante del mundo. Los más de 14.000 buques que la emplean cada año, significa que el 5% del tráfico marítimo internacional transita a través de ella, convirtiéndola en el nudo de las rutas marítimas entre Europa y Asia, y entre la costa este de América del Norte y el Pacífico. Por orden de importancia, los tres principales usuarios a nivel mundial son China, los Estados Unidos de Norteamérica, y Chile, siendo nuestro país el primer usuario de Latinoamérica. Por tal razón, junto con Panamá y los EE.UU. de Norteamérica, nuestro país participa cada año en ejercicios navales destinados a impedir cualquier ataque en contra del Canal.



Trazado del Canal de Panamá

### OBJETIVOS DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ.

La ampliación del Canal de Panamá, respondió a cuatro objetivos principales:

**El primero fue hacer crecientes y sostenibles en el largo plazo, los aportes que el Canal hace a los ingresos del estado panameño.**

La Autoridad del Canal de Panamá, posee la potestad para definir las tarifas que son cobradas a las naves por que hacen uso de esa vía marítima transcontinental, pero al hacerlo, están limitadas por el costo que representan las rutas alternativas. Sin embargo, según estimaciones de esa Agencia gubernamental, entre 2016 y 2025 se generarán ingresos al fisco por cerca de 30.000 millones de dólares al año.

La unidad que se emplea para medir la capacidad volumétrica de carga de los buques que transitan por el Canal, y en función de ella establecer los peajes, es la



tonelada CPSUAB, siglas de “Canal de Panamá - Sistema Universal de Arqueo de Buques”. Una tonelada CPSUAB equivale a aproximadamente 100 pies cúbicos de espacio de carga. Un contenedor de 20 pies de largo, equivale aproximadamente a 13 toneladas CPSUAB.

Un factor clave dentro del actual esquema de tarifas, es la aplicación de estas por la capacidad de carga susceptible de ser transportada por la nave, y no por la carga que efectivamente transporte, ni por el número de buques de un mismo armador que transitan por la ruta. Lo anterior, permite a la administración del Canal contar con una holgura que absorba las fluctuaciones del mercado de fletes, que se debe a variaciones en el número de buques disponibles para el transporte. De esta manera, el Canal mantiene cierta seguridad en sus ingresos.

Para efectos de la aplicación de los cargos, los buques se dividen en los siguientes segmentos:

- Porta-contenedores.
- Graneles secos.
- Porta-vehículos.
- Graneles líquidos (petroleros, quimiqueros, gaseros, y otros líquidos)
- Frigoríficos.
- De pasajeros.
- De carga general.
- Misceláneos (de guerra, de pesca, especiales).

Los segmentos de buques que más dinero aportan al Canal, son los porta-contenedores, los de graneles secos, y los porta – vehículos. A pesar de la ampliación del Canal, no pueden hacer uso de él los buques Ultralargos y los llamados *Suezmax*, que estando completamente cargados pueden transitar por el Canal de Suez. Esta denominación se utiliza casi exclusivamente para buques de transporte de graneles líquidos como petróleo, y el porte típico de estos buques se sitúa en los 150.000 TDW, con una manga de 46 metros y con un calado cercano a los 18 metros. Otra categoría de buques, los llamados *Capesizes*, por sus dimensiones y no necesariamente su tonelaje, no pueden transitar el Canal de Panamá ni el Canal de Suez, debiendo navegar por las rutas del Cabo de Hornos y el Cabo de Buena Esperanza. Su porte se sitúa entre las 80.000 y las 175.000 toneladas de peso muerto, y son relativamente pocos los puertos del mundo que poseen la infraestructura para permitir su operación.



Barco tipo Panamax , cruzando las antiguas esclusas que se mantendrán en operaciones por tiempo indefinido.

Con el propósito de obtener nuevos ingresos, indirectamente relacionados con la operación del Canal, el gobierno ha creado la llamada Área Económica Especial Panamá-Pacífico (AEEPP). Esta consistente en un complejo industrial y habitacional ubicado en la ex base aérea norteamericana de Howard, ubicada en la rivera del Canal, donde se ofrecen diversas facilidades que se espera que atraerán inversiones en actividades tales como manufactura, servicios logísticos de valor agregado, y conectividad terrestre y aérea. En ese lugar se ha establecido una agencia que orienta y simplifica los trámites para hacer uso de las ventajas que ofrece. También fomenta el establecimiento de sedes regionales de grandes y medianas empresas, que se benefician de la prácticamente total exención de impuestos. En resumen, al duplicar la capacidad operacional del Canal, la República de Panamá recibirá más aportes en sus arcas fiscales, provenientes tanto del incremento de las tarifas, como de convertirse en un centro logístico de clase mundial.

### **El segundo fue incrementar la competitividad del Canal y el valor de la ruta,**

Como efecto directo de su ampliación, y la consiguiente la nueva capacidad para atender buques post - panamax, en la actualidad las estrategias de marketing de las autoridades responsables de su gestión apuntan más bien a la consideración del Canal de Panamá como una nueva ruta logística, con las ventajas competitivas que hacer uso de la vía marítima transcontinental representa para transportar cargas hacia múltiples destinos.

Los armadores están dispuestos a pagar un peaje por el uso del Canal, a condición de que ese costo sea inferior al costo de las rutas alternativas. Gracias al cada vez mayor tonelaje de los buque, las economías de escala que se obtenían estaba induciendo a cruzar el Estrecho de Magallanes, circunnavegar el Cabo de Hornos, o el Cabo de Buena Esperanza. Por otra parte, desde los inicios del proyecto de De Lesseps, la posibilidad de que otro canal sea construido a través de Nicaragua es una amenaza permanente.

China, que es el principal usuario del Canal de Panamá, ha manifestado su interés en financiar la construcción de una vía marítima transcontinental a través de Nicaragua. Hace un año, el billonario chino Wang, tal vez respaldado por su gobierno, como parte de su creciente interés en América Latina, clavó oficialmente la primera pala de ese canal de 50.000 millones de dólares. Atravesaría 270 kilómetros de la parte sur del país, desde Brito, cercano a la ciudad de Rivas, en el Pacífico, a través del Lago de Nicaragua, tan grande que tiene tiburones, y después de cruzar tierras que por ahora no son accesibles por carretera, llegaría a Puerto Punta Águila en el Caribe. Eso lo haría tres veces más largo y dos veces más profundo que el de Panamá; y permitiría que pasen naves que son demasiado grandes incluso después de la modernización de ese canal.

Facilitar el movimiento de bienes del Pacífico hacia el Atlántico va en línea con los intereses chinos, y el costo del proyecto difícilmente sería un obstáculo si el gobierno de China quisiera prestarle su apoyo. Sin embargo, las recientes convulsiones bursátiles chinas, que han reducido en aproximadamente un 80% la fortuna de Wang, estimada en 10.000 millones de dólares, parecen haber enfriado el proyecto. Hasta el presidente Daniel Ortega de Nicaragua, ha dejado de hablar de él. Algunos expertos

dicen que a corto plazo, la combinación de los canales de Panamá y Nicaragua generaría exceso de capacidad y, a su vez, una guerra de precios.

### **El tercero fue aumentar la capacidad del Canal, para captar la creciente demanda de tonelaje con niveles apropiados para cada segmento del mercado.**

El rápido incremento del comercio marítimo mundial, debido a la competitividad derivada de la globalización, se traduce en una creciente demanda por el uso del Canal, pues significa un ahorro de tiempo tal, que es factor clave en el cálculo tarifario de las naves que hacen uso de él.

### **El cuarto fue hacer que el Canal sea más seguro y eficiente**

Un canal es siempre una vía de agua estrecha, y por lo tanto los riesgos de colisión son altos. Por otra parte, la necesidad de ser competitivos obliga a mejorar la eficiencia al máximo para reducir costos, que el cambio climático hace que hoy también sean de carácter ambiental. En esto, desde la inauguración de la ampliación, la autoridad responsable de su gestión ha enfrentado múltiples dificultades.

## **OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ**

Con un inversión que supera los 6.000 millones de dólares, las obras de ampliación del Canal abarcaron tres principales áreas:

### **a) Construcción de nuevas y mayores esclusas.**

La ampliación del Canal de Panamá consistió en la construcción de dos nuevos complejos de esclusas – uno en el acceso desde el Atlántico y otro en el del Pacífico – de tres niveles cada uno, que incluyen tinas de reutilización de agua. Cada complejo nuevo está compuesto por tres cámaras, que usan tinas de reutilización de agua, con lo cual se podrá volver a usar hasta un 60% del líquido empleado en cada operación de esclusaje. Los actuales juegos de esclusas continuarán siendo utilizadas por tiempo indefinido, razón por la cual las nuevas esclusas se ubicarán en canalizos paralelos al principal donde se ubican Miraflores y Gatún, con lo cual su operación se efectuará de manera independiente.

Las cámaras de las antiguas esclusas tienen 33.53 metros de ancho, y 304.8 metros de largo, por lo que las dimensiones máximas de los buques que pueden transitar por ellas son: eslora 294.1 m, manga 32.3 m, calado (en agua dulce tropical) 12 metros, y calado aéreo 62.5 metros, esta última correspondiente a la altura que determina el Puente de las Américas, ubicado en el acceso desde el Océano Pacífico. Si un barco superaba esa altura, debía esperar la marea baja. Estas dimensiones máximas definieron un tipo de buque, conocido como Panamax, que aprovecha al máximo esa capacidad.



Las esclusas del Canal de Panamá, se encuentran entre las mayores estructuras construidas por el ser humano.

Las dimensiones de las nuevas cámaras de esclusas son: 427 metros de largo, 55 metros de ancho y 18.3 metros de profundidad. De acuerdo a esto, las máximas dimensiones permitidas para los buques que transitan a través de ellas, son: 366 m de eslora, 49 m de manga, y un calado tropical en agua dulce (TFW) de 15 m. Para su diseño se tuvo en consideración un buque tipo de 366 m de eslora, 49 m de manga y un calado máximo de 15 m en agua dulce tropical. Las dimensiones máximas descritas están siendo usadas para definir el tamaño de buques conocido como “New Panamax”, diseñados para acomodar de banda a banda hasta 19 filas de contenedores, con lo cual su capacidad total se encuentra entre los 8.000 y hasta los 12.000 contenedores por buque.

**b) El ensanche de los canalizos de navegación existentes, y el aumento de la profundidad de los de acceso a las nuevas esclusas,**

Los nuevos canalizos de acceso utilizan una parte importante de antiguas excavaciones iniciadas por EE.UU. en el año 1939, con el propósito de aumentar la capacidad operativa del Canal, insuficiente entonces para ser usado por sus nuevos acorazados y portaviones. Su ingreso a la Segunda Guerra Mundial había obligado a suspender los trabajos. El ancho de estos nuevos cauces es de 218 m, lo que permite la navegación en un solo sentido de buques del tipo Post Panamax, que por sus dimensiones no pueden cruzar las antiguas esclusas. Con respecto a las obras de aumento de la profundidad disponible en la ruta, esta es ahora de 15,5 metros, lo que permite el paso de naves de hasta 15 metros de calado.

**c) La elevación del nivel máximo de operación del lago Gatún, haciendo posible la recuperación de sus aguas.**

El agua para subir y bajar las naves en cada juego de esclusa, se obtiene por gravedad del Lago Gatún. El agua entra a través de un sistema de alcantarillas principales, que se extiende por debajo de las cámaras, desde los muros laterales y el muro central. Por cada buque PANAMAX que transita por el Canal se usan aproximadamente 200 millones de litros de agua dulce, los cuales fluyen a través de las esclusas para subir y bajar las naves, y después son descargados hacia el océano. Eso crea una dependencia muy grande del agua del Lago Gatún, que además, se utiliza para el abastecimiento en agua potable de la población de las mayores ciudades de Panamá. Lo anterior significa que, al producirse una disminución del nivel del lago Gatún en períodos de sequía, se hacía necesario reducir el calado máximo con el cual los buques pueden transitar a través del Canal, por lo que las naves debían reducir su carga embarcada, con el consiguiente encarecimiento de los fletes.

La ampliación y modernización de las operaciones del Canal, han permitido elevar el nivel del Lago Gatún en 45 cms., que junto con el aumento de la profundidad disponible en los cauces de navegación, significará que el lago será capaz de contener una cifra cercana a los 625 millones de litros adicionales a su actual capacidad, permitiendo efectuar hasta 1.100 esclusajes más por año. Considerando que las esclusas originales, que no reutilizan el agua usada en cada operación, continuarán su operación de manera indefinida, este aumento de agua disponible permitirá asegurar, e incluso aumentar, su capacidad operativa, haciendo posible un mayor tránsito de carga sin que necesariamente aumente el número de buques. Esta optimización del tránsito de carga, permite ocupar menos agua por tonelada CPSUAB transportada.



## **CONSECUENCIAS DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL PARA CHILE.**

El aumento del tráfico marítimo por el Canal de Panamá, inevitablemente producirá diferentes tipos de efectos en los patrones de rutas del transporte marítimo internacional. Dado que los comportamientos de los tráficos este-oeste son distintos a los de tráficos en sentido norte-sur, existirá un impacto diferenciado sobre ambos patrones, teniendo mayores beneficios en aquellas rutas empleadas preferentemente por los buques más grandes. Ejemplo de ello es el tráfico pendular entre el Extremo Oriente y Europa, o entre el Extremo Oriente y los EE.UU. de Norteamérica. Valparaíso y San Antonio tienen un solo muelle en el que un buque Post-Panamax puede atracar.

Todos los puertos están en una difícil posición competitiva, porque los transportistas les están diciendo que si no se expanden, si no construyen nuevos muelles, profundizan los puertos y consiguen grúas de alta velocidad, se irán a otro lugar'. Al respecto, cabe hacer notas que Maersk, la mayor empresa de transporte marítimo, tiene Terminal en Callao y Buenos Aires, pero no en puerto chileno. Ello se debe a que la posición geográfica de esos puertos, que les permite ser un centro de almacenaje y trasbordo, como lo fue Valparaíso en su época de oro, antes de la apertura del Canal de Panamá.

La compañía naviera suiza Mediterranean Shipping Company (MSC), la segunda mayor del mundo, se ha visto obligada a trasbordar su carga a Chile en Callao, agravándose la situación de costos, porque debido a presiones de la Asociación de Armadores, están impedidos de hacer cabotaje entre puertos chilenos. Según cifras entregadas por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMFORT), en el presente año el 12,4 % de los contenedores con productos importados que entraron a Chile, y el 31% de los con productos de exportación, realizaron un trasbordo en el Callao. Esto no sólo priva a Chile de las economías de escala que representan los buques Post-Panamax, sino que además los costos de importación y exportación serán recargados por el mayor costo representado por el bodegaje y/o transferencia en Callao. Sumados a los mayores costos de los puertos chilenos, y del transporte terrestre por camión, esto representan una evidente pérdida de competitividad para nuestras exportaciones.

El empleo de naves de cada vez mayor tamaño, con el propósito de reducir costos diferenciados según la ruta de tráfico, es inevitable. Además de la economía de combustible, permiten evitar costos derivados de la congestión de puertos. A pesar de ello, las economías de escala en el transporte que hacen los importadores pueden perderse por el uso de una infraestructura portuaria más cara, que puede verse enfrentada a peaks, y luego a nada durante varios días.



Buque Post-Panamax

Conforme al escenario de demanda por transporte marítimo estimado más probable, el volumen de carga que transita por el Canal de Panamá crecerá a razón de 3% anual, duplicándose en el año 2025 la cifra de carga movilizada el año 2005. Eso dará lugar al aumento sostenido de las tarifas. Por otra parte, el hecho de que buques considerados del tipo Post-Panamax, puedan navegarlo, ejerce presión sobre la infraestructura de los puertos de destino, en especial de sus estaciones de transferencia de carga, el tamaño y número de las grúas de los puertos, y la demanda por el uso de las facilidades portuarias. Los dueños de barcos desean que estos descarguen y carguen en máximo 34 horas, lo cual tiene varias repercusiones. Se necesita más espacio para almacenar los contenedores en el puerto, y fortalecer las conexiones por carretera, ferrocarril y barcos para enfrentar el enorme aumento del tráfico.

Valparaíso y San Antonio crearon todas las condiciones para que eso sea imposible. Tienen un escaso hinterland que impide su desarrollo, y el transporte intermodal, que podría provenir de Argentina, no lo hace porque nuestros puertos son más caros. Bolivia mejora la situación de Arica y Antofagasta, con los que tiene conexión ferroviaria, e Iquique, con el que no lo tiene.

Finalmente, otra consecuencia indirecta de la ampliación del Canal es que, debido al aumento de la actividad económica que genera, se incrementará la demanda por productos que Chile exporta, o puede exportar a Panamá, y el del turismo de negocios con ese destino.

Colaboración del hermano Tai Fung

Economista. Ex - Consultor en Comercio Internacional

Fuentes: Google, Autoridad del Canal, prensa chilena, experiencia empresarial.

## **VARAZÓN DE DELFINES EN AYSÉN**

De norte a sur nuestra costa es tan extensa, que el varamiento de 124 delfines calderón o piloto (*Globicephala melas*), desde crías hasta ejemplares adultos, más otras dos especies no identificadas, todas con datas de muerte de dos a cuatro meses, había pasado desapercibida.



Varazón masiva de delfines calderón en la Región de Aysén (Fotos: Sernapesca)  
Nuevas varazones de langostinos en Arica

Esta nueva varazón masiva, que en primera instancia se creyó que se trataba de ballenas, y que se registró en el sector de la isla Clemente, en el archipiélago de las Guaitecas, Región de Aysén, se suma a las 337 ballenas sei (*Balaenoptera borealis*) que murieron el año pasado también en las costas de la Patagonia Chilena. Algo muy grave está sucediendo con ese mar que tranquilo nos baña, y las autoridades deberían dar prioridad a su investigación.

**;;; OORRRZZZAAA HERMANOS!!! ...Y HASTA LA PRÓXIMA RECALADA**