

PÚBLICO

C.P. BAK. ORD. N° 12.600/_42_ VRS.

**HABILITA LA OPERACIÓN DE LA
RAMPA DE CONECTIVIDAD DE
CALETA TORTEL.**

CALETA TORTEL, 20 AGOSTO 2018.

VISTO: lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de Julio de 1953; D.L. (M) N° 2.222, de 1978 y sus Modificaciones; el D.S. (M.) N° 1.340 Bis, del 14 de Junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, del 27 de Abril de 1963, Reglamento General de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el Artículo 13, Inciso 2 del Reglamento sobre Concesiones Marítimas, aprobado por el D.S. (M.) N° 660 de 1988 y sus modificaciones; el D.S. (M.) N° 397, del 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991 del 26 de Octubre de 1987, que "Fija la jurisdicción de Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

R E S U É L V O:

HABILÍTESE, las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

1.- Nombre del Puerto

Rampa fiscal de conectividad marítima de Caleta Tortel.

2.- Descripción General

La obra marítima de atraque es una rampa de tipo mixta opaca/transparente, con una pendiente media de 20%, que permite el atraque de los transbordadores en forma frontal, destinada al interfaz de pasajeros y rodados.

3.- Ubicación geográfica

Caleta Tortel se ubica en la XI Región de Aysén del general Carlos Ibáñez del Campo, comuna de Caleta Tortel y las coordenadas geográficas de la rampa son las siguientes:

Latitud (Lat.) : 47° 48' 12.75" S.
Longitud (Long.) : 073° 32' 13.2" W.

4.- Propietario

Dirección de Obras Portuarias.
Operador: TABSA S.A.

5.- Estación de Espera de Prácticos

El sector no cuenta con área marítima exclusiva y con embarcaciones de apoyo para la Espera de Prácticos.

6.- Zona de Fondeo a la Gira y Área Acoderamiento para Amarre

6.1.- Zona de fondeo a la Gira

Existe un fondeadero en 22 metros de agua, al 068° y 1.14 cables de la baliza luminosa "Caleta Tortel", ubicada en la cumbre del morro de la punta Mancilla.

6.2.- Área Acoderamiento para Amarre

Entre la Punta Mancilla y la Punta Cancino, las naves se pueden acoderar a la costa. Para tomar este fondeadero a "barbas de gato", poner proa al 347° en dirección a la baliza Caleta Tortel, teniendo 60 metros de agua largar el ancla de estribor, mientras que el ancla de babor se fondeara en una profundidad de 40 metros, ambas con una demora al 074° y 054°, respectivamente, del centro de una casa ubicada en Punta Cancino. El Buque queda con proa al 075° y 6 paños de cada cadena en el agua.

Nota:

Ambos fondeaderos recomendados son abrigados y únicamente se experimentan los vientos del Norte y Surweste con intensidad reducida y arrachados, cuando existe mal tiempo declarado en el área de Faro San Pedro. Lo anterior, se presenta con algunas horas de retraso en caleta Tortel debido a la distancia que separa la estación de control marítimo de la caleta antes mencionada, y el paso del sistema frontal por el lugar.

7.- Límites del Puerto

Los Límites del Puerto no se encuentran definidos en el "Reglamento de Practicaje y Pilotaje".

8.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales

8.1.- Vientos

Respecto al ciclo anual, la media es hacia el Noreste, prevaleciendo casi todo el año el viento Sureste. Se observa también que las mayores intensidades corresponden al periodo cálido (Octubre – Marzo) y mínimos en invierno, donde el viento promedio cambia de dirección hacia el Este.

El ciclo diario del viento, éstos soplan hacia la costa entre las 09:00 y 17:00 hrs con intensidades promedio de 4 nudos, después de las 17:00 hrs los vientos comienzan a debilitarse y cambian de dirección.

Los vientos máximos provienen de las direcciones S, SW, y W alcanzando magnitudes máximas de 32, 31 y 40 nudos respectivamente, siendo mayor el viento del Weste.

8.2.- Corrientes

En general las magnitudes de las corrientes medidas en el sector, por los métodos Eulerianos y Lagrangianos, no superan los 0,3 nudos, lo que no presentaría dificultades en la operación de las embarcaciones en el sector de las maniobras.

La tendencia general del flujo en vaciante es hacia el Sureste (SE), formando en algunos casos trayectorias circulares. En cambio en llenante el flujo es hacia el Noreste (NE).

8.3.- Altura de Olas

De acuerdo con las frecuencias relativas de los principales vientos medidos en caleta Tortel y la ubicación geográfica de la zona de interés, las direcciones incidentes en el oleaje, son las provenientes del 2º y 3º cuadrante, direcciones Este, Sureste, Sur y Surweste, siendo las del 3º cuadrante las que afectarían en mayor grado importancia.

Por tratarse de aguas interiores con "Fetchs" reducidos, el oleaje es de viento local (tipo sea), por lo que puede ser sintetizado a partir de los datos de viento local. Este tipo de oleaje, en este tipo de canales y bahías, se caracteriza por alturas y periodos de ola reducidos, con olas que se propagan aproximadamente en la misma dirección que el viento. De igual forma las tormentas tendrán una duración muy similar a la duración de los temporales de viento. De los antecedentes recogidos en terreno por el INH, los únicos vientos que levantan oleaje son los del Este, con marejadas de 0.70 metros de altura aproximadamente.

8.4.- Amplitud de Marea

El régimen de marea imperante en la zona es de tipo mixto, con predominio semidiurno, es decir, en un día se presenta la ocurrencia de dos pleamares y dos bajamares. El rango de mareas durante el periodo de observación en terreno fue de 1.21 metros, la pleamar máxima de 2.46, la bajamar mínima de 0.32 y el rango de marea de 2.14 metros.

No obstante lo anterior, se observa influencia del Río Baker que en algunos casos genera aumentos del nivel del mar en el sector de interés.

8.5.- Calidad de Fondo

La zona bajo y cercana a la Rampa de Conectividad muestra roca basal, al igual que la zona de costa adyacente. En cuanto a la información sobre las características del sedimento en el sector de emplazamiento de las obras, se realizó un reconocimiento ocular de 4 muestras superficiales del fondo marino. El material observado y analizado en terreno, corresponde a limos o partículas muy finas, material que también se encuentra en suspensión.

8.6.- Visibilidad

En general la visibilidad es buena, viéndose esta afectada o reducida en un bajo porcentaje especialmente en periodo invernal producto de nevadas o precipitaciones.

9.- Sitios o Frentes de atraque y Boyas

Extensión : 10.85 metros de largo x 8 metros de ancho.
Orientación : 254° / 074°
Bitas de Amarre : 2 con capacidad de tiro de 3.7 Ton cada una.
Boyas de Amarre : No.
Ductos : No.

10.- Terminales Marítimos

No corresponde.

11.- Condiciones límites para las naves

Naves Tipo	Padre Antonio Ronchi	Elicura	Crux Australis
Eslora	38.65 m.	44.20 m.	69.02 m.
Calado Max.	2.40 m.	2.60 m.	1.90 m.
Manga Max.	8.70 m.	10.36 m.	14.6 m.
Propulsión	2 Hélices	2 hélices	4 Azimutales
Potencia	2 X400 HP.	1124 HP.	4 X 400 HP.

12.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria

12.1.- Maniobras de Aproximación

Las naves que pretenden tomar rampa de Caleta Tortel, ingresan a la ensenada desde el SW, navegando a una distancia de dos cables de Punta Gisela.

Una vez que se está a la cuadra de Punta Cancino, debe comenzar a escapular gobernando a babor, una vez que se tenga a la vista la Rampa se debe adoptar Rumbo 254°, el cual corresponde al eje de la estructura portuaria.

Al navegar por el track de entrada, proveniente del SW, se comienza a disminuir la velocidad hasta 2 nudos, a un cable (182m) de la rampa. Posteriormente, se aproximará a la rampa y disminuirá controladamente la velocidad hasta alistar la bajada a la rampa.

Para la aproximación de la Barcaza Padre Antonio Ronchi, ésta disminuye su velocidad hasta 1.5 nudos. Al encontrarse a 100 m de la rampa (medidos desde el puente), fondeará el ancla de popa y se entregará cable a medida que la nave continúa avanzando en la orientación de la rampa y acercándose a ella.

El fondeo se efectuará en una profundidad de aproximadamente 45 metros para la Barcaza Ronchi, por lo tanto deberá filar cable o cadena de fondeo de manera proporcional para trabar el ancla en el fondo.

Una vez fondeada el ancla de popa, la nave continuará su aproximación a la rampa, a bala velocidad, regulándola para llegar a apoyar su rampa/portalón en la rampa.

12.2.- Faenas de Carga y Descarga

Una vez que la Barcaza (P.A. Ronchi, Elicura y Crux Australis) se apoye a la rampa en tierra, se procede a pasar espías, para lo cual los tripulantes/amarradores ésta, se desembarcan y hacen firmes las amarras a las bitas de proa, ubicadas a ambos costados de la rampa y en tierra.

Una vez hechas firmes las espías a las bitas en tierra, se completará la maniobra de apoyo final de su portalón para comenzar con la descarga/carga y a reforzar las amarras, si es necesario.

La pasada de espías y amarras, estará condicionada fundamentalmente por las condiciones ambientales del área y en menor preponderancia por el tiempo de permanencia de la barcaza en el terminal y su seguridad. Además, estará condicionada por el grado de estabilidad que se desee entregar a la plataforma, durante la permanencia en el sitio. Así, la barcaza podrá pasar líneas desde 2 puntos a cada una de las bitas y el número de líneas por cada punto, será definido en base a condiciones de viento, corrientes y sus efectos sobre la nave.

La posición final de la barcaza en la rampa, estará determinada por la condición de marea, dado que considerando las variaciones del nivel del mar, la barcaza deberá estar corriéndose hacia proa o popa con apoyo de motores y virando o entregando cable al ancla de popa, si es que ha fondeado ancla de codera, con el objeto de no tocar fondo y mantener una posición adecuada para operar.

12.3.- Maniobras de Abarloamiento

No autorizadas.

12.4.- Maniobras Simultáneas

No autorizadas.

12.5.- Maniobras de Zarpe

Encontrándose la nave lista para zarpar, se largarán las amarras mientras la rampa/portalón continúa apoyada en la rampa, se procederá a virar las líneas hasta asegurar que se encuentren en cubierta y la hélice esté clara, se continúa con el virado del portalón en conjunto con el cable del ancla, en caso de haberse fondeado el ancla, se procede a dar golpes de máquinas atrás, objeto separar la Barcaza de la rampa.

Separada la Barcaza de la rampa, en aproximadamente 30 metros y en caso de haber fondeado el ancla de popa (arriba clara) con empleo de máquina y timón (y realizando torque), se efectúa la caída hacia el rumbo inicial de salida 074°. Posteriormente se hará una caída a la banda de estribor, manteniendo el resguardo de dos cables con la costa aledaña, (Punta Gisela).

En conformidad al viento reinante, se largaran primero las amarras de sotavento y el giro de salida del terminal y el giro se realizará por estribor o babor, dependiendo de las condiciones ambientales de viento y/o corriente, considerando siempre pasar la proa por la dirección reinante de estos forzantes.

13.- Ayudas a la navegación

Tipo : Baliza Luminosa.
Cantidad : 1.

- Caleta Tortel N° 680.
Latitud : 47° 50', 8 S.
Longitud : 073° 35', 4 W.

Tipo : Baliza Ciega.
Cantidad : 2.

- Punta Gisela N° 3500.
Latitud : 47° 50' 59'' S.
Longitud : 073° 35' 44'' W.

- Punta Cancino N° 3501.
Latitud : 47° 50' 54'' S.
Longitud : 073° 35' 44'' W.

14.- Limitaciones operacionales

Condiciones	Visibilidad	Viento		Olas		Corrientes	
	Mínima	Direcc.	Veloc.	Tipo	Alt.	Direcc.	Veloc.
Ejecución de Maniobra	300 mts.	1er y 2do cuadrante	Máx 10 Nds.	Marejadilla	0.3 m.	SE - NE	0.3 Nds.
Permanencia en sitio	No afecta	Cualquier dirección	20 Nds.	Marejadilla	0.5 m.	SE - NE	0.5 Nds.
Salida del Terminal	300 mts.	Cualquier dirección	20 Nds.	Marejadilla	>0.5 m.	SE - NE	0.5 Nds.

15.- Servicios de apoyo a las maniobras

15.1.- **Cartas Náuticas:** Carta SHOA N° 9100.

15.2.- **Uso de Prácticos:** Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397, del 08 de Mayo de 1985.

15.3.- Uso de remolcadores: No corresponde.

16.- Situaciones especiales

16.1.- Acciones ante condición de Tiempo Variable

Maniobras de atraque y desatraque quedaran sujetas a la evaluación por parte del Capitán de Puerto.

16.2.- Acciones a ejecutar ante condición de Mal Tiempo

Maniobras de varadas suspendidas. Maniobras de zarpe autorizadas previa evaluación y autorización del Capitán de Puerto. Las naves deben zarpar y dirigirse a fondear en Bahía.

16.3.- Acciones ante condición de Tiempo Temporal y Avisos de Marejadas

Las naves deberán zarpar antes de que se presente esta condición, debiendo estar las Barcazas atentas a los pronósticos del tiempo o avisos de marejadas.

17.- Otras informaciones

17.1. Fecha última batimetría.

Aprobada con fecha 05 de Febrero de 2013.

17.2.- Informes de Operación.

- Informe de Operación Rampa Conectividad Caleta Tortel, 18 de marzo de 2016.
- Informe de Operación Rampa Conectividad Caleta Tortel, Junio 2018.

18.- Contactos

Capitanía de Puerto de Baker

Teléfono celular: 956173241.

Correo electrónico: capuertobak@directemar.cl

Dirección de Obras Portuarias, Región de Aysén

Encargado: Sr. Luis Didier Berrocal

Teléfono Fijo: 67-2572001 - 2572010.

Teléfono Movil: 998375249

Correo electrónico: luis.didier@mop.gov.cl

Representante Barcaza Padre Antonio Ronchi, CB8784

Operador: Sr. Ricardo Vidal Castro, Emp. RVC.

Teléfono móvil: 998858035

Correo electrónico: operacionesrvc@gmail.com /
padreantonioronchirvc@gmail.com

Teléfono Barcaza Padre Antonio Ronchi: 021966552.

Representante TABSA S.A. Ferry Crux Australis CA2475

Encargado: Sr. Gustavo Mancilla Ritter (Jefe Depto. Operaciones)

Teléfono móvil: 957793377

Correo electrónico: gmancilla@tabsa.cl

19.- Otras Informaciones que estima de Interés el Capitán de Puerto

- a.- Se establece un área de seguridad de 150 metros frente a la rampa de conectividad marítima de caleta Tortel, prohibiendo cualquier actividad de pesca o buceo artesanal en cercanías de la instalación.
- b.- En el caso, que durante la maniobra de amarre, el Capitán de la Nave aprecie que los elementos de maniobra no son lo suficientemente seguros y no se encuentran conforme a lo dispuesto en esta Resolución, suspenderá la maniobra para proceder a sacar la nave del puerto y fondearla a la gira, donde permanecerá hasta contar con los elementos de maniobra suficientes.
- c.- Si durante la maniobra de amarre, el Capitán de la Nave aprecia que las condiciones ambientales han variado, superando algún parámetro establecido como límite, tomará las precauciones que cada situación amerite, para no poner en riesgo la seguridad de la maniobra y de las personas que trabajan en ella, acto seguido, suspenderá la maniobra y procederá a sacar la nave de la rampa para fondearla a la gira e informará de lo sucedido al Capitán de Puerto.
- d.- Actualmente, las Barcazas Padre Antonio Ronchi y Elicura fondean su ancla de popa para ayudar a la separación de la rampa en su zarpe, evitando quedar varado por la bajada de la marea o excesivo tiempo de permanencia apoyado en tierra.
- e.- Las Barcazas deben apoyar su portalón en la superficie de la rampa en el sentido longitudinal, manteniéndose en posición (atraca) con la ayuda de sus hélices, el ancla de popa y las espías encapilladas a las bitas instaladas en tierra, teniendo precaución de instalar protecciones de gomas o maderas entre el portalón y la superficie de la rampa, objeto evitar el deterioro prematuro de los elementos metálicos que cubren la superficie de la infraestructura portuaria como son planchas diamantadas, pletinas de acero y pernos de sujeción.
- f.- Para las maniobras las Barcazas usan sus dos hélices y timón, las que permiten una extraordinaria precisión y maniobrabilidad, sin apoyar sus cascos sobre la rampa. Para el caso del Ferry Crux Australis debe utilizar sus 4 Schottel omnidireccionales, los cuales le proporcionan gran maniobrabilidad.
- g.- Las naves deben programar su estadía en la rampa para las faenas de carga y descarga, manteniendo control sobre el estado de la marea vaciante para evitar quedar varado, ya que la rampa no está diseñada para tal objeto.

- h.- La superficie de la rampa de la nave debe estar limpia y libre de cualquier elemento o sustancias oleosas, objeto evitar el riesgo de resbalamiento y caídas que puedan desencadenar algún accidente a los pasajeros o tripulantes del buque.

ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)

**OSVALDO HERNÁNDEZ MOREIRA
SARGENTO 1º L. (SEG. M.)
CAPITÁN DE PUERTO BAKER**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.O.P REGIÓN AYSÉN.
- 2.- SECRETARÍA MINISTERIAL TRANSPORTE REGIÓN DE AYSÉN.
- 3.- EMPRESA TRANSPORTE MARITIMO RVC.
- 4.- FERRY CRUX AUSTRALIS.
- 5.- BARCAZA PADRE ANTONIO RONCHI.
- 6.- C.J. Vª Z.N.
- 7.- D.I.M. Y M.A.A.
- 8.- S.H.O.A.
- 9.- D.S.O.M.
- 10.- G.M. AYSÉN.
- 11.- ARCHIVO.