

## HABILITA LA OPERACIÓN DE LA RAMPA CONECTIVIDAD MAYOR CALETA GONZALO.

**CHAITÉN, 27 MAY 2021**

**VISTO:** lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. (M.) N° 2.222, de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, de fecha 27 de abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 9, de fecha 11 de enero de 2018, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M.) N° 397, de fecha 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991, de fecha 26 de octubre de 1987, que Fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y Establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones, modificado por D.S. N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019; la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/002, de fecha 6 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

### RESUELVO:

1.- **HABILÍTASE** las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

a.- **Nombre de la Instalación Portuaria.**

Rampa Conectividad Mayor Caleta Gonzalo.

b.- **Descripción General.**

Rampa destinada a la conectividad en la ruta 7 Bimodal entre Rampa Río Negro Hornopirén, Rampa Leptepú y Rampa Fiordo Largo, mediante el embarque y desembarque de rodados y pasajeros a través de las naves tipo transbordador y/o barcasas con rampa tanto en proa como en popa.

Infraestructura portuaria compuesta por una estructura sólida, conformada por muros gravitatorios, rellenos, compactados y losetas prefabricadas de hormigón armado.

c.- **Ubicación Geográfica.**

Región de los Lagos, Provincia de Palena, Comuna de Chaitén, al interior del Estero Reñihué, ubicada en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 42° 33' 32,6" S.  
Longitud : 072° 36' 10,0" W.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 7360, Edición abril 2015.

d.- **Propietario.**

Dirección de Obras Portuarias, Ministerio de Obras Públicas.  
Administrador: Empresa Portuaria Puerto Montt.

**e.- Zona de Espera de Prácticos.**

No corresponde.

**f.- Zona de Fondeo a la Gira.**

No corresponde.

**g.- Límites del Puerto.**

No se encuentra definido en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

**h.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales de la Instalación Portuaria.**

**1) Vientos:**

Para el análisis de vientos históricos, se empleó una serie de datos horarios de velocidad y dirección del viento, medidos en la localidad de Huinay, entre el mes de junio de 2005, y el mes de noviembre de 2009, los cuales fueron cedidos por la administración de la estación científica de Huinay.

Durante el año de mediciones obtenido, se pudo apreciar que a lo largo del año, existen variadas direcciones que inciden en el sector, por lo que se hace realmente complejo generalizar un tipo de comportamiento a una dirección, siendo predominantes los vientos del componente N y NW, con una magnitud de 17,81 y 15,03 m/s, respectivamente.

**2) Corrientes:**

La corriente presenta su máxima intensidad en la capa superficial, en ambas campañas (invierno y verano), alcanzando los 0,740 m/s y una magnitud promedio de la capa de 0,150 m/s, en verano, mientras que en invierno se presentan intensidades máximas, alcanzando los 0,821 m/s.

En el análisis de las direcciones, se pudo apreciar que las direcciones más frecuentes corresponden a SE y NW. Sólo la capa superficial muestra diferencias entre ambas campañas, ya que mientras en verano el flujo es predominantemente hacia el SE, en invierno es hacia el E.

**3) Olas:**

Las máximas alturas de olas que pueden ocurrir, son aquellas generadas por eventos de viento provenientes del NW con aproximadamente 2,9 metros de altura y periodo de 6,8 segundos para la misma fuerza de viento, analizada en los casos anteriores. Sin embargo, dicha situación debe esperarse sólo en el 2,8% de los casos en que ocurran vientos, dado que su incidencia tiende a ser una de las más bajas.

**4) Mareas:**

En Caleta Gonzalo, se presenta un régimen de mareas tipo semidiurno, conforme al detalle de la tabla que se indica:

| Plano de Marea             | Altura (metros) |
|----------------------------|-----------------|
| Altura Pleamar Mayor       | 6,476           |
| Altura Media de la Pleamar | 5,154           |
| Nivel Medio del Mar        | 3,261           |
| Altura Media de la Bajamar | 1,336           |
| Altura Bajamar Mayor       | 0,153           |

5) **Tipo de Fondo:**

Grava y arena.

i.- **Sitios o Frentes de atraque y Boyas.**

Extensión : 73,20 metros de largo y 8 metros de ancho.  
Orientación : 043° - 223°  
Boyas de amarre : No tiene.  
Bitas de amarre : No tiene.

j.- **Terminales Marítimos.**

No corresponde.

k.- **Condiciones Límites para las Naves.**

| Nave Tipo      | MN Capitán Mariano Andrade | TRB Agios          |
|----------------|----------------------------|--------------------|
| Eslora         | 80 metros.                 | 102 metros.        |
| Calado         | 2,2 metros.                | 2,8 metros.        |
| Manga          | 16 metros.                 | 18 metros.         |
| Puntal         | 3,5 metros.                | 3,9 metros.        |
| Desplazamiento | 1.494,6 toneladas.         | 1.818,7 toneladas. |

l.- **Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.**

1) **Descripción de aproximación, atraque y amarre a Caleta Gonzalo desde entrada Estero Reñihue:** El acceso a la Caleta Gonzalo se efectúa a través del Estero Reñihue, que se forma entre el lado SW de la península Huequi y la costa continental vecina al W.

La aproximación al terminal debe efectuarse a corta distancia de la costa, por el sector NW de la rampa para, posteriormente, efectuar un reviro a través de sus Schottel de alrededor de 045° y finalmente atracar por el sector Weste de la rampa con su eje longitudinal en dirección Norte – Sur.

Dado que la rampa se encuentra orientada al 043/223° verdadero, la aproximación se efectuará por el sector Sur de la rampa a una distancia estimada de 0,8 cables de ésta y a una velocidad máxima de 0,5 nudos, en los últimos 50 metros de aproximación, antes de la recalada, con rumbo al 143° verdadero, lo que es favorable considerando los ángulos de incidencia de los vientos predominante del NE, SW y W del sector, como asimismo la corriente que se desplaza hacia el NE.

La nave apoyará su portalón sobre la losa de la rampa, en una orientación aproximada al 180° verdadero y mantendrá su posición a través de sus Schottel, mientras efectúa el embarque y/o desembarque de los vehículos y pasajeros.

Considerando que la nave tipo cuenta con capacidad potencial de máquinas a través de sus cuatro Schottel, no se emplearán las anclas para fondeo, sin embargo, éstas estarán listas en caso de emergencia.

La nave tipo transbordador cuenta con dos anclas de codera, ambas ubicadas por la banda de estribor, una en la proa y la otra en la popa.

- 2) **Descripción de aproximación de Caleta Gonzalo desde rampa Fiordo Largo:** Dado que la rampa se encuentra orientada al 043° verdadero, la aproximación a Caleta Gonzalo deberá efectuarse por el sector Weste de ésta a una velocidad moderada de aproximadamente 3 a 4 nudos con rumbo de aproximación al 143° verdadero, lo que es favorable considerando los ángulos de incidencia de los vientos predominantes del sector son del NW y Norte, como asimismo la corriente que se desplaza hacia él SE y oleaje generalmente del Norte.

El área de aproximación para la nave de diseño es limpia y segura con profundidades de alrededor de 10 a 15 metros cuyas costas parecen acantiladas. La aproximación a la rampa debe efectuarse a corta distancia de la costa, aproximadamente 50 metros por el sector NW de la rampa a una velocidad de 0.5 nudos. En este período alistaré el portalón de la nave quedando listo para bajarlo sobre la losa de la rampa.

La maniobra de acercamiento a la rampa utilizando los cuatro Schottel que dispone la nave de diseño, es eminentemente basada en la práctica, puesto que los ángulos a usar en cada uno de los Schottel para lograr el efecto del rumbo deseado, es de difícil planteamiento teórico, pero de sencillo dominio con la adecuada práctica del Capitán de la nave, siendo por tanto esencial la experiencia del mismo en esta labor.

- 3) **Bandas de Atraque:** Para este caso, la nave podrá posar sus rampas de proa o popa, según diseño, para permitir sus maniobras de carga y descarga.
- 4) **Maniobras Simultáneas:** No autorizadas. Solo en caso de emergencia y con la autorización de la Autoridad Marítima Local.
- 5) **Maniobras de Abarloamiento:** No autorizadas. Solo en caso de emergencia y con la autorización de la Autoridad Marítima Local.
- 6) **Rancho de Naves:** No autorizado. En caso de requerir la ejecución de faenas de comustibles, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el D.S. (S.E.C.) N° 160, de fecha 26 de mayo de 2009, "Reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos", conforme a las medidas de seguridad dispuestas en los Artículos 273 a 276 y a la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020, que establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (Bunkering), previa autorización de la Autoridad Marítima Local.

**m.- Ayudas a la Navegación.**

- 1) Tipo de señal : Baliza.  
Nombre : Caleta Buill.  
N° Nacional : 509.  
Ubicación geográfica : Latitud: 42° 25' 12" S. / Longitud: 072° 42' 06" W.
- 2) Tipo de señal : Baliza.  
Nombre : Poza Chumildén.  
N° Nacional : 517.  
Ubicación geográfica : Latitud: 42° 30' 30" S. / Longitud: 072° 48' 24" W.
- 3) Tipo de señal : Baliza.  
Nombre : Caleta Gonzalo.  
N° Nacional : En tramitación.  
Ubicación geográfica : Latitud: 42° 33' 32.29" S. / Longitud: 072° 36' 14.9" W.

Ref.: Pub. S.H.O.A. N° 3007, "Lista de Faros de la Costa de Chile".

**n.- Limitaciones Operacionales.**

**1) Maniobras:**

Diurnas y nocturnas, siempre y cuando las condiciones meteorológicas y operacionales lo permitan.

**2) Velocidad máxima del Viento, para las siguientes maniobras y operaciones:**

- Maniobras de atraque/amarre : Hasta 20 nudos.
- Maniobras de desatraque/desamarre : Hasta 20 nudos.
- Permanencia en sitio o terminal marítimo : Hasta 20 nudos.
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga : Hasta 20 nudos.

**3) Altura máxima de la Ola:**

0,5 metros.

**4) Velocidad máxima de la Corrientes:**

1,30 nudos, dirección NE.

**5) Visibilidad:**

Mínimo 100 metros.

**ñ.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.**

- Carta Náutica : Carta S.H.O.A. N° 7360, Edición abril 2015.
- Uso de Prácticos : No corresponde.
- Uso de Remolcadores : No corresponde.

**o.- Situaciones Especiales.**

Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Chaitén, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la resolución C.P. CHN. ORD. N° 12.600/25, de fecha 11 de mayo de 2021.

**p.- Otras Informaciones.**

**1) Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad:**

Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/887, de fecha 9 de julio de 2020, que aprueba el "Estudio de Maniobrabilidad para Rampa Caleta Gonzalo de 2012".

Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/332 VRS., de fecha 25 de marzo de 2021, que aprueba el "Informe de Operación Rampa Conectividad Mayor Caleta Gonzalo".

**2) Resoluciones S.H.O.A., que aprueban Estudios Oceanográficos y Batimétricos:**

- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/860/Vrs., de fecha 30 de diciembre de 2011, que considera "Con valor Hidrográfico el Estudio de Olas, en el sector Caleta Gonzalo", realizado por la Empresa DESMAR Ltda.



- 5) Se prohíbe la ejecución de faenas de combustibles, por no contar este recinto con una estación de combate a la contaminación ante un eventual derrame de combustible y un plan de contingencia para tal efecto.
- 6) Durante la estadía de las naves en el terminal portuario, se prohíbe el acopio de cualquier tipo de carga a lo largo de la rampa y explanada de acceso.
- 7) Como norma general, la estadía en el sector de la rampa, solo se autoriza mientras se ejecute algún tipo de faena, ejemplo: carga y descarga de productos del mar, pesca artesanal, embarco y desembarco de rodados, pasajeros, etc. Cabe señalar que en todo momento la prioridad de uso de la rampa la tendrán las naves que realicen conectividad.
- 8) Durante la estadía de las naves en la infraestructura portuaria, se prohíbe el ingreso de personas que no realicen algún tipo de actividad laboral en la rampa, a excepción de pasajeros en tránsito a las barcas de conectividad.
- 9) Esta estrictamente prohibido para todas las naves que hagan uso de la rampa, arrojar; lastres, basuras de sentinas, petróleo o cualquier otra sustancia que pueda afectar directa o indirectamente al medio ambiente marino.
- 10) Se debe tener especial atención en realizar actualización periódica de profundidades en la zona cercana al cabezo de la rampa, ya que puede estar afecto a variaciones de niveles por acumulación de sedimentos.
- 11) Cualquier accidente que ocurra en el terminal portuario, deberá ser informado inmediatamente a la Autoridad Marítima Local, quedando suspendidas las maniobras de embarco y/o desembarco, hasta determinar las causas, circunstancias, motivos y/o consecuencias del accidente.
- 12) Todas las personas involucradas en las faenas, incluidas las dotaciones de las naves que utilizan la rampa, deberán contar con los elementos mínimos de seguridad, considerándose esencial el uso de zapatos de seguridad, casco y guantes, elementos de protección solar y gafas si corresponde, los que serán proporcionados por los respectivos empleadores.
- 13) Toda mejora, modificación o cambio que desee realizar en la infraestructura portuaria, deberá contar con la revisión y aprobación de la Dirección de Obras Portuarias, Región de Los Lagos.
- 14) Todo daño a la propiedad pública o privada será de responsabilidad de quienes los provoquen, debiendo asumir los costos de su reparación, previa comprobación de lo ocurrido, por parte de la autoridad que corresponda.
- 15) La Autoridad Marítima Local en uso de sus atribuciones, podrá detener o suspender las faenas, cuantas veces sea necesario, con el fin de garantizar el cumplimiento cabal de las medidas de seguridad establecidas.
- 16) Para maniobras en horario nocturno, la nave debe utilizar iluminación artificial desde la nave o portátil, que permita al Capitán de la nave visualizar en forma segura la orientación, ubicación y distancia de la rampa. Debiendo tener presente el Capitán de la nave que esta iluminación no debe provocar encandilamiento, ya que la iluminación propia de la rampa no es suficiente para realizar la operación con seguridad.
- 17) Para la realización de trabajos de Soldaduras y Oxicorte a bordo de las naves, se deberán considerar los siguientes parámetros de seguridad, entre otros:

- El trabajo deberá ser efectuado por personal calificado.
- Se deberán utilizar los elementos de protección personal adecuados y en buen estado.
- Los tubos de gases y oxígeno deberán estar siempre ubicados en posición vertical, adecuadamente asegurados y en espacios no confinados.

18) Cualquier otra circunstancia no indicada en el presente documento, deberá ser calificada y adoptada al instante por la Autoridad Marítima Local.

3.- **DERÓGASE**, la resolución C.P. CHN. ORD. N° 12.600/60/Vrs., de fecha 31 de diciembre de 2020.

2.- **ANÓTESE** y comuníquese, a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)

**FRANCO ESPARZA ASTETE**  
**SUBOFICIAL L. (SEG. M.)**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE CHAITÉN**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- D.R.O.P. LOS LAGOS.
- 2.- EMPRESA NAVIERA AUSTRAL S.A.
- 3.- EMPRESA SOMARCO S.A.
- 4.- D.S.O.M.
- 5.- D.I.M. Y M.A.A. (Depto. Puertos y M.M.).
- 6.- G.M. CASTRO.
- 7.- ARCHIVO.