

REVISTA MAR

PROYECTO ACOGIDO
LEY DE
DONACIONES
CULTURALES



Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima

LIGA MARITIMA DE CHILE:

108 De Aporte al AÑOS Desarrollo Oceánico

La Corporación ha jugado un rol permanente en la promoción del mar como elemento fundamental de la soberanía, el crecimiento y la cultura del país, con iniciativas que van desde las 200 millas de Zona Económica Exclusiva a la **propuesta de incluir el Mar en la Constitución.**

**Entrega de la
Presidencia Ligamar
(2014-2022)**

**Artículos de interés y
actividades de la Liga en
el año 2022**



Concurso de
Pintura y Fotografía 2022

PROYECTO ACOGIDO

LEY DE

DONACIONES

CULTURALES



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

R E V I S T A
MAR

Publicación oficial de la Liga Marítima de Chile

Órgano oficial de difusión de la Liga Marítima de Chile
N°208 – año 2022 – teléfono 32 2235280, Valparaíso | www.ligamar.cl
ISSN: 0047 - 5866

Liga Marítima de Chile

Fundada el 14 de Octubre de 1914

Afiliada a la Federación Internacional de Ligas
y Asociaciones Marítimas y Navales - FIDALMAR

Directorio

2021 - 2023

Presidente

Sr. Edmundo GONZÁLEZ Robles

Vicepresidente

Sr. Patricio REYNOLDS Aguirre

Secretario

Sr. Juan Carlos GALDÁMEZ Naranjo

Tesorero

Sr. Carlos VIDAL Stuardo

Directores

Sr. Marcos GALLARDO Pastore

Sra. Denia GÓMEZ González

Sr. Richard KOUYOUMDJIAN Inglis

Sr. Ángel Custodio LABBÉ Soto

Sr. Santiago LORCA González

Sr. Jorge SANDROCK Carrasco

Sr. Ricardo TEJADA Curti

Sr. Miguel Ángel VERGARA Villalobos

Director Ejecutivo

Sr. Renato CASAS-CORDERO Oddó



Contenido

SUMARIO	6
Palabras de despedida	9
Almirante (R) Miguel Á. Vergara Villalobos	
Directorio Liga Marítima de Chile	12
Presentación	13
Nuevo Presidente Liga Marítima de Chile, Almirante (R) Edmundo González Robles	
Artículo El Mercurio	14
108° Aniversario de la Liga Marítima de Chile	
LAS OPERACIONES NAVALES EN LA PROTECCIÓN DEL AMBIENTE Y BIODIVERSIDAD EN LOS MARES.....	30
5 DE MAYO: DÍA DE LA FAMILIA NAVAL.....	41
TRANSFORMANDO COMPROMISOS OCEÁNICOS EN ACCIONES TANGIBLES Y MEDIBLES.....	44
OCEANÓGRAFOS NAVALES.....	54
EL ALBATROS	59
DRAMAS Y PERIPECIAS EN LA TRAVESIA DE LOS INMIGRANTES ALEMANES A CHILE EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX	63
SEMBLANZA DE UN GRAN MARINO Y MAESTRO.....	71
EL SUBMARINO H-7	77
RED DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN, establecida por el Estado en el Territorio Chileno Antártico	81
PROACTIVA: Simulación de escenarios: Alcanzando metas en un contexto de mayor seguridad y protección.....	92
PRESENTACIÓN DEL LIBRO “LA GESTA DEL PILOTO PARDO Y SUS REPERCUSIONES”	98
BEAGLE 78 - LA DISUASIÓN EN ACCIÓN	112
DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ANUALES DE LIGA MARÍTIMA 2022	120
INFORMACIONES A LOS SOCIOS DE LA LIGA MARÍTIMA DE CHILE	139

SUMARIO

Esta edición de la Revista Mar da cuenta de cómo Liga Marítima de Chile culminó su 2022 con un importante hito institucional como fue el cambio de mando de presidente, oportunidad en que el Almirante (r), Miguel A. Vergara Villalobos, en una emotiva ceremonia realizada a inicios del mes de diciembre y con la anuencia de su Directorio, entregó la potestad de liderar la centenaria Corporación que le correspondió dirigir desde el 2014, a su homólogo el Almirante (r), Edmundo González Robles, con quien además de compartir el otrora desafío profesional de haber sido ambos Comandante en Jefe de la Armada, los vincula su profunda convicción de que el Porvenir de Chile está en el Mar.

Una convicción que el Past President desarrolló en diferentes planos del quehacer institucional, durante los ocho años que le correspondió liderar la Liga Marítima de Chile, y que tan bien expuso en palabras su sucesor en la ceremonia de cambio de mando, al señalar que “honestidad, prudencia y sabiduría son las virtudes que se destacan del Almirante (r) Miguel A. Vergara Villalobos como presidente de la Liga Marítima de Chile, una definición que sumada a otros de sus atributos, como su inteligencia, planificación y el buen hacer, lo representa de forma más precisa y cabal. No obstante, es su profundo sentido de la responsabilidad de honrar la tradición del ejercicio del cargo y de quienes fueron sus predecesores en la Liga, la característica más exacta y que mejor lo ilustra como persona, desempeñando un mandato muy fecundo en distintos planos, lejos de personalismos e individualismos, y centrado siempre en engrandecer el propósito institucional que, tras 108 años de historia, sigue más vigente que nunca: que el Porvenir de Chile está en el mar”.

Un propósito institucional de la Liga Marítima de promover la conciencia sobre la importancia del mar para el desarrollo del país, que quedó plasmado –de forma muy contundente- en la edición especial a 16 páginas que circuló en el mes de octubre, a través de El Mercurio de Valparaíso, con ocasión del 108° Aniversario. Este especial dio cuenta acerca de las distintas iniciativas impulsadas y consolidadas por la Liga para sus grupos de interés, que van desde sus Coloquios Marítimos, Seminarios, Encuentros, Cursos de Acercamiento al Mar, Concursos Literarios de alcance nacional, Concursos de Fotografía y Pintura, especialmente, en el contexto del mes del mar, columnas de opinión, hasta la participación en temas coyunturales en medios de comunicación como referente marítimo, entre otros destacables.

En esa misma línea de la Conciencia Marítima, destacamos en esta edición de Revista Mar, el artículo Las operaciones navales en la protección del ambiente y biodiversidad en los mares, desarrollado por nuestro actual presidente Almirante (r), Edmundo González Robles, junto al socio de Ligamar, Capitán de Navío (r), Carlos Valderrama Fernández, quienes de forma muy nítida analizan el rol de los Estados en la protección de los intereses marítimos, cómo se operativiza esta responsabilidad a través de sus Armadas y, eventualmente, por medio de otras instituciones incumbentes. Un interesante documento de corte académico para analizar y reflexionar.

Una reflexión a la que también nos llama el Past President de Liga Marítima, Almirante (r), Miguel A. Vergara Villalobos, en su escrito sobre La Familia Naval. Texto que coloca en valor el verdadero sentido de lo que es la Familia Naval a imagen del indeleble modelo de vida del matrimonio de Arturo Prat y Carmela Carvajal. Un valioso contenido de tipo reflexivo, que nos recuerda la responsabilidad que nos asiste y que nos insta a perseverar en uno de los mayores compromisos de vida.

Un compromiso al que también hace referencia el socio de Liga Marítima, Contraalmirante (r), Carlos Fanta de la Vega, pero desde la óptica del Estado de Chile en materia oceánica, en su ensayo Transformando Compromisos Oceánicos en Acciones Tangibles y Medibles. Un interesante documento de corte académico, que nos presenta los principales compromisos del Estado, y cuáles serían las iniciativas y metas que nos permitirían avanzar de forma efectiva en estos objetivos trazados.

Otro de los interesantes artículos que forman parte de la Revista Mar 2022, se titula Oceanógrafos Navales que describe de forma cronológica el desarrollo de esta especialidad en la Armada de Chile, desde sus orígenes como una actividad que respondió a la necesidad de realizar trabajos oceanográficos por parte de nuestro país, en la década de los 50, hasta su implementación como curso de oceanógrafos navales, veinte años más tarde. Un escrito de lectura suave, que nos ilustra acerca de esta importante especialidad naval en palabras de sus relatores, el socio vitalicio de Liga Marítima, el oceanógrafo Hellmuth Sievers Czischke, junto al Técnico Mecánico Superior en Oceanografía, Enrique Camus Aravena.

El artículo El Albatros del socio de Ligamar, Jorge Schaerer Contreras, es otro escrito de esta edición 2022 que nos brinda contundente información acerca de esta ave marina, el Albatros, la de mayor envergadura entre todas las aves voladoras del mundo y que, actualmente, esta en peligro de extinción. Este texto de tipo informativo nos sumerge en una temática que -pocas veces- se logra encontrar valiosamente abordada.

Forma parte también del selecto grupo de artículos de la Revista Mar 2022, la narración de Bruno Siebert Held, General de Ejército (r) sobre El drama y pericias en la travesía de los inmigrantes alemanes a Chile, en la segunda mitad del siglo XIX, que describe con prístina habilidad las distintas situaciones y naufragios a los que se vieron enfrentados los alemanes que eligieron nuestro país como su nueva patria. Un interesante artículo que logra exitosamente trasladarnos hacia la época.

Semblanza de un gran marinero y maestro, del socio de Ligamar, José Guzmán Farren, Capitán de Corbeta Reserva Naval, es un valioso escrito que -entre anécdotas diversas- busca colocar en valor la memoria de quien fuera el primer autor del 'Manual de Navegación 3030' del SHOA, el Capitán de Navío (QEPD) Alberto de la Fuente Fuentes. Se trata de un interesante artículo biográfico que permite conocer el valioso aporte que el fallecido maestro dejó en sus aprendices.

El artículo El Submarino H-7 del socio de Liga Marítima, Germán Bravo Valdivieso, es otro atractivo texto que se presenta en esta Edición, y que narra los éxitos y fracasos en la cons-

trucción de submarinos en nuestro país durante la segunda mitad del siglo XIX. Este escrito de carácter histórico, nos narra -de forma sucinta pero a la vez con enriquecedores detalles- el esfuerzo económico y de tiempo que hubo detrás, de quienes motivados por dar vida a este tipo de buques sumergibles fueron pioneros en la construcción naval chilena.

El fortalecimiento de nuestra reclamación de soberanía, presencia e imagen ante la comunidad internacional del territorio Antártico es el sustrato sobre el cual Francisco Aguirre Perocarpi, autor del artículo Red de Ayudas a la Navegación, establecida por el Estado en el Territorio Chileno Antártico, que se presenta en esta Revista Mar 2022, desarrolla su análisis. Un interesante análisis que nos lleva más allá de lo evidente y nos hace ponderar el valor soberano que hay detrás de la Red de Ayudas a la Navegación.

La gestión del riesgo en las actividades marítimo portuarias y cómo una simulación de escenarios permite alcanzar metas en un contexto de mayor seguridad y protección trata el artículo presentado en esta revista por Proactiva. Un texto que coloca en relieve la importancia de un liderazgo eficiente en la administración de los riesgos.

En otro ámbito, durante el 2022 se realizó el lanzamiento del libro La Gesta del Piloto Pardo y sus repercusiones, libro que fue escrito por el nieto del insigne héroe naval, el Embajador Fernando Pardo Huerta. La presentación de la obra estuvo a cargo del Almirante (r), Miguel Ángel Vergara Villalobos, quien destacó la hazaña de clase mundial del Piloto 1º Luis Pardo Villalón. En tanto, el Almirante (r), Edmundo González Robles, quien también presentó la publicación, complementó añadiendo el valor intrínseco de la narración porque se hizo desde la vivencia familiar por su autor, como nieto del prócer.

Completa la edición de la Revista Mar 2022, una síntesis del libro Beagle 78, La disuasión en acción, que nos permite conocer en importante rol que la disuasión cumplió durante la crisis del Beagle entre Argentina y Chile, especialmente, luego que el Laudo Arbitral fuera declarado insanablemente nulo por nuestros vecinos. Un interesante artículo que nos entrega valiosos datos e información para reflexionar.

Finalmente, se ilustra el desarrollo de la Actividades Anuales de liga Marítima de Chile correspondiente al año 2022.

ALMIRANTE (R)

MIGUEL A. VERGARA VILLALOBOS

PRESIDENTE DE LA LIGA MARÍTIMA DE CHILE 2014-2022

Honestidad, prudencia y sabiduría son las virtudes que se destacan del Almirante como presidente de la Liga Marítima de Chile.



Una definición que, sumada a sus atributos personales como inteligencia, planificación y el buen hacer, lo representan de forma más precisa y cabal, no obstante, es su profundo sentido de la responsabilidad de honrar la tradición del ejercicio del cargo y de quienes fueron sus predecesores en la Liga, la característica más exacta y que mejor lo ilustra como persona, desempeñando un mandato muy fecundo en distintos planos, lejos de personalismos e individualismos, y centrado siempre en engrandecer el propósito institucional que -tras 108 años de historia- sigue más vigente que nunca:

“que el porvenir de Chile está en el mar”.

Fue en diciembre del 2014 cuando el Almirante Vergara asumió la presidencia de Liga Marítima de Chile, tras un extenso periodo de más de 3 décadas de quien fuera su antecesor en el

cargo, un desafío motivante –como han definido algunos socios de la Liga- porque la impronta de una prolongada gestión queda instalada per se en la estructura y en el hacer institucional, y la tarea de habitar el cargo para dar un nuevo sello al mandato requirieron no sólo de su entusiasmo de querer hacer nuevas cosas, sino también de una renovada estrategia que permitiera dar un reimpulso a la Liga como un actor relevante y referente en el concierto nacional, como otrora lo fue con las 200 millas de Zona Económica Exclusiva (ZEE), por ejemplo.

Nadie duda que haber sido Comandante en Jefe de la Armada (2001-2005) fue un plus para la Liga Marítima, pues abrió nuevas puertas y tribunas hasta ese entonces no alcanzadas, sin embargo, es de unánime consenso que fueron sus estudios humanistas, especialmente, tras obtener el grado de Doctor en Filosofía de la Universidad de Navarra en España (2011), lo que forjó esa impronta docta que permitió a nuestra institución llegar a otras esferas intelectuales del país, posicionándonos en ellas desde el conocimiento, reflexión y análisis.

El periodo como presidente de Liga Marítima (2014-2022) del Almirante Vergara podemos definirlo en dos etapas. Un primer momento que se da al asumir el cargo y seguir el impulso con que venía trabajando su antecesor, Contraalmirante Eri Solís, en el contexto de los 100 años de la Liga, oportunidad en la que se elabora además un libro que enaltece la historia centenaria de la institución y de sus aportes al desarrollo del país. Asimismo, desde el quehacer interno, destaca su periodo por haber impulsado una reforma a los Estatutos de la Liga; el establecer Ejes Estratégicos para el desarrollo institucional, integrando a socios-directores para su ejecución de acuerdo a sus competencias; el disponer la tasación y regularización de todas las propiedades institucionales, así como la modernización de las oficinas centrales de la Liga, entre otras. El segundo momento de su mandato, se caracteriza por una mayor proyección extramuros de Liga Marítima que se afianza a nivel nacional e internacional con diferentes hitos y participaciones, destacando por primera vez la presidencia Pro-Tempore en Fidalmar (2017-2019), y el impulsar la reformulación de sus Estatutos junto con la creación de una Planificación Estratégica en esta Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, radicada su sede Central.

En el ámbito nacional, se destaca el importante rol que Liga Marítima ha alcanzado como actor relevante y referente en temas vinculados al mar, entre ellos, en la organización del Seminario “Chile 2035: plataforma logística marítimo portuaria 3.0 con el Asia Pacífico” (2017), que tuvo como máximo exponente al ex Presidente Ricardo Lagos; en la participación como institución expositora en el Seminario ¿Es necesario un Ministerio del Mar para Chile? (2018) promovido por la Cámara de Diputados, donde con mucha claridad el presidente de la Liga fue la única voz disidente que argumentó por qué no era bueno para el país tener un ministerio de esta naturaleza; y ese mismo año también, la institución destacó con la organización de un exitoso Seminario denominado ‘El Mar en nuestra Constitución Política’, oportunidad que contó con personeros destacados de distintas esferas políticas y del quehacer marítimo nacional.

Todos reconocemos en el Almirante Miguel A. Vergara Villalobos su afición a la escritura. Miguel de Cervantes decía que ‘La pluma es la lengua del alma’, y si hay algo que debemos agradecer doblemente al Almirante es esa docta habilidad con su pluma al plasmar, ya sea en una columna de opinión o en sus cartas al director, la importancia que el mar y los asuntos marítimos tienen para el porvenir de Chile.

Transcurridos estos 8 años, debemos reconocer que –a través de su presidente- Liga Marítima ha avanzado en presencia en los medios de comunicación, y no es poca la prensa nacional e internacional que nos considera un referente obligado en el ámbito marítimo. Este posicionamiento en gran medida responde a la decidida acción de querer ser un actor partícipe y aportante de las grandes ligas, y no cabe duda que los atributos personales del Almirante Vergara contribuyeron a potenciar este objetivo.

La pandemia representó para la institución un tremendo desafío, pues pasar de sus tradicionales actividades enmarcadas en la presencialidad debió transitar rápidamente hacia el mundo digital, decisión que fue muy bien lograda porque de no tener ningún tipo de actividad por videoconferencias se logró pasar a un periodo en que se sacaron adelante –vía zoom- todos los coloquios, reuniones y actividades presupuestadas, de manera exitosa.

En pandemia hubo muchas instituciones que desaparecieron, pero la Liga logró sortear ese complejo periodo de confinamiento y restricciones. Esto nos muestra que la decisión y la gestión del Almirante Vergara no ha conocido de obstáculos, correspondiéndole liderar una época que ha sido difícil, especialmente, desde octubre del 2019.

No cabe duda que el legado del presidente Miguel A. Vergara Villalobos ocupará un lugar destacado en la historia de la Liga Marítima de Chile, sin embargo, sin temor a equivocarnos, creemos que será recordado aún más por su calidad humana, su profundo sentido del Deber Ser, y por ser un ejemplo de perseverancia en esta eterna disputa interior de cultivar las más bienhechoras virtudes y desterrar los vicios que nos encadenan el alma.

Reciba este testimonio de quienes fuimos sus directores, Staff Ligamar y socios.

Gracias mi Almirante, Bravo Zulú por su gestión.
Liga Marítima de Chile





*Fundada el 14 de Octubre de 1911
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

DIRECTORIO LIGA MARÍTIMA DE CHILE



De Pie: Jorge Sandrock Carrasco, Ricardo Tejada Curti, Ángel Custodio Labbé Soto,
Marcos Gallardo Pastore, Richard Kouyoumdjian Inglis,
Renato Casas - Cordero Oddó (Director Ejecutivo).

Sentados: Edmundo González Robles, Carlos Vidal Stuardo, Patricio Reynolds Aguirre,
Miguel Ángel Vergara Villalobos (Presidente), Juan Carlos Galdámez Naranjo, Denia Gómez González,
Santiago Lorca González.

ALMIRANTE (R)

EDMUNDO GONZÁLEZ ROBLES

PRESIDENTE DE LA LIGA MARÍTIMA DE CHILE
2023-2027



El Almirante (R), Edmundo González Robles, fue Comandante en Jefe de la Armada, durante cuatro años, hasta junio del 2013. Perteneció a una familia de tradición uniformada. Su padre, el Capitán de Navío Edmundo González Acevedo fue un destacado oficial del escalafón de Abastecimientos de la Armada, y fue también un director de Liga Marítima de Chile.

Edmundo González Robles es Oficial de Estado Mayor graduado de la Academia de Guerra Naval y del U.S. Naval War College, Newport, R.I., Magister en Ciencias Navales y Marítimas, mención geopolítica, de la Academia de Guerra Naval, y Master of Science de la Salve Regina University, Newport, R.I., Ingeniero en Armas, mención Artillería y Misiles, Magister en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Estrategia, Profesor Militar de Academia en la asignatura de Estrategia y Curso de Alto Mando de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE).

González Robles fue director ejecutivo de la Fundación “Almirante Carlos Condell” e integra el directorio de la Fundación Antártica Piloto Pardo, donde es su vicepresidente. A contar del 6 de diciembre de 2022, asumió la presidencia de la Liga Marítima de Chile por un periodo de cuatro años.



LIGA MARÍTIMA DE CHILE: 108 AÑOS DE APORTE AL DESARROLLO OCEÁNICO

La Corporación ha jugado un rol permanente en la promoción del mar como elemento fundamental de la soberanía, el crecimiento y la cultura del país, con iniciativas que van desde las 200 millas de Zona Económica Exclusiva a la propuesta de incluir el mar en la Constitución.

La huella de la Liga Marítima en el desarrollo de Chile

Desde sus inicios, la centenaria institución ha aportado al país, a través de iniciativas que van desde las 200 millas de Zona Económica Exclusiva al Año Nuevo en el Mar.



En sus 108 años de historia ininterrumpida, la Liga Marítima de Chile (Ligamar) ha promovido iniciativas tendientes a crear conciencia sobre el mar en el porvenir de Chile, con un espectro de preocupaciones bastante amplio, el cual no solo se limita al transporte marítimo y el ámbito logístico portuario, sino que abarca aspectos como la pesca y la acuicultura, la investigación científica, los deportes náuticos, el turismo y recreación, el medioambiente y la cultura marítima, entre otros.

A continuación reseñamos algunas de las contribuciones de Ligamar al desarrollo de Chile.

FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE

Las leyes de la protección a la marina mercante nacional han sido uno de los principales ejes por donde se ha movido la Liga Marítima desde sus inicios, creando en 1919 la Escuela

de Navegación Mercante y de Ingenieros Navales. Gestionó ante el Gobierno subvenciones para las compañías navieras nacionales, dando origen a la posterior Ley de Cabotaje Nacional, la que rigió a contar del 1 de enero de 1921.

El camino no ha estado exento de dificultades, pues se han enfrentado los intereses de los armadores con las políticas gubernamentales de las distintas administraciones que se han sucedido en Chile durante un siglo.

Ligamar destaca que "los logros obtenidos han sido de gran importancia, pues podemos decir sin temor a equívocos que bajo las gestiones realizadas ante los poderes públicos logró sobrevivir una marina mercante nacional que había sido acosada permanentemente por intereses comerciales foráneos. No tenemos dudas que el enfrentamiento continuará, pero ya la marina mercante chilena está consolidada y puede defenderse por sí misma".

BIOLOGÍA MARINA Y OCEANOGRAFÍA

La primera aproximación de la Liga Marítima con la biología marina y la oceanografía se produjo en 1919, cuando fue invitada a participar en el IX Congreso Científico de Chile, que se realizaría en septiembre de ese año en la ciudad de Iquique, bajo los auspicios de la Sociedad Científica de Chile.

Años más tarde, el 15 de octubre de 1940, con ocasión de la celebración del centenario del arribo del primer barco a vapor a Valparaíso, Ligamar inauguró el Primer Congreso Marítimo Nacional. Se presentaron 33 trabajos y, entre ellos, destacaba el tema "Estaciones de biología marina", presentado por el doctor Parmenio Yáñez, profesor de Biología Marina de la Universidad de Chile.

En mayo de 1943 la Liga se interesó en el proyecto de crear una estación de biología marítima, por lo que le ofreció al doctor Yáñez que instalara,

provisoriamente en su sede de Errázuriz 471, los instrumentos y aparatos que serían destinados a la futura estación de biología marina, que se construía en Montemar, Reñaca. Además se le cooperaría en el programa de los trabajos sobre pesca y oceanografía.

El académico e investigador agradeció a la Liga Marítima de Chile su preocupación por el desarrollo de esta iniciativa, la cual había despertado interés en las esferas oficiales. Desde ya el Gobierno de la época había concedido \$300 mil para comprar un cúter para trabajos pesqueros y arreglos en Montemar, y al año siguiente se asignaron \$500 mil pesos.

ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

La Liga Marítima de Chile destaca con orgullo que el origen de las 200 millas de mar patrimonial se gestó en el seno de la institución. En efecto, en 1946, uno de sus directores, Jorge Guarello, planteó la idea

y preparó un proyecto para su aprobación por el Gobierno y luego para su defensa en las instancias internacionales.

Guarello, quien fue director y más tarde vicepresidente y presidente de la Liga, en la reunión de directorio del 11 de abril de 1947 informó sobre el proyecto que enviaría al Presidente de la República para ampliar el mar territorial chileno, haciendo presente que a nuestro país se le respetaban solamente tres millas, mientras que Brasil hacía respetar 80 millas desde la costa. Además, expuso los inconvenientes que se presentaban debido al poco espacio del que podía disponer la industria pesquera y ballenera nacional.

Ese año el Estado chileno declaró la protección pesquera en 200 millas desde la costa al interior marino. Nuestro país, junto a Perú y Ecuador, firmó en 1952 la Declaración de Santiago, acuerdo donde se estableció la jurisdicción marítima de tales naciones

1914 1937

El 14 de octubre de ese año es fundada la Liga Marítima de Chile.

Surge celebración del "Día del Mar" como propuesta de la entidad.

sobre las 200 millas desde sus costas. En 1982, Chile, junto a 119 países, se adhirió a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar). En ella, se estableció que los estados podían establecer su Mar Territorial (MT) hasta las 12 millas marinas. Por su parte, la Zona Económica Exclusiva (ZEE) es un espacio situado fuera del Mar Territorial que se extiende hasta las 200 millas marinas donde solo el país soberano puede explorar y explotar los recursos marítimos y, además, recae en cada país soberano el deber de resguardar y proteger las especies, evitando las extinciones y contaminación de las aguas.

MES DEL MAR

En 1937 la Liga Marítima de Chile inició la celebración del Día del Mar, el que a los pocos años se transformó en la Semana del Mar y finalmente

dió paso al Mes del Mar, decretado por la junta de gobierno en 1974, en mayo, para destacar la influencia que el mar ha tenido en la formación de la república y su desarrollo económico. Desde entonces, la Armada organiza y celebra el Mes del Mar, festejos a los cuales Ligamar adhiere organizando el concurso de pintura infantil "El Mar", destinado a los jóvenes de todas las edades en el Muelle Prat de Valparaíso. Mientras que el Yacht Club participa con la tradicional regata "Liga Marítima de Chile".

AÑO NUEVO EN EL MAR

La celebración del tradicional "Año Nuevo en el mar", realizada por primera vez en Valparaíso en 1952, corresponde a una iniciativa de Ernesto Dighero, socio director de Ligamar, quien con la convicción institucional de promover actividades vinculadas al



LA CELEBRACIÓN DEL "AÑO NUEVO EN EL MAR" SURGE EN 1952 POR INICIATIVA DE ERNESTO DIGHERO, SOCIO DIRECTOR DE LIGAMAR.

mar y de generar una atracción turística, lanzó la idea de celebrar anualmente un espectáculo pirotécnico en el mar, propuesta que fue respaldada por la entidad durante más de una década, pasando posteriormente su organización -en 1964- a manos del

municipio porteño, sumándose posteriormente Viña del Mar y Concón.

La Liga apoyó decididamente la iniciativa pionera de traer a la bahía porteña un espectáculo de este tipo, coordinando con la Armada para que esa noche ubicara los

buques fuera de la poza de abrigo, distribuidos a lo largo de la bahía, con empavesado eléctrico completo que delineara su silueta. La idea era que, justo a la medianoche, los buques apagaran su iluminación e hicieran juego de reflectores, cuyos haces de luz

debían cruzar el firmamento entre los fuegos artificiales. Además, se solicitó colaboración a las compañías navieras para que sus remolcadores y barcos surtos ese día en Valparaíso hicieran otro tanto. A esto se agregaban los pitos y sirenas de todos los buques.



EMPRESAS TAYLOR

¡Hacemos simple lo complejo!

Somos un grupo empresarial que brinda Soluciones Logísticas Integrales



¡Más de 57 años de experiencia nos avalan!

Saludamos a la LIGA MARÍTIMA DE CHILE en su 108° aniversario institucional

Desarrollamos 4 unidades de negocios:

Agencia

Flota

Soluciones Logísticas Integrales

Soluciones Logísticas Digitales

Contamos con oficinas propias en los puertos y ciudades más importantes de la costa oeste de Sudamérica.



El resto del continente está cubierto a través de alianzas estratégicas.



empresastaylor

www.empresastaylor.com



@empresastaylor

"Intentamos crear conciencia marítima en los chilenos"

MÓNICA ZAMORA

Al cumplirse 108 años de la Liga Marítima de Chile, su presidente, Miguel Ángel Vergara Villalobos, destaca la necesidad de que la ciudadanía sepa sobre el gran potencial del desarrollo que representa mar y aborda los principales desafíos de la industria portuaria.

La Liga Marítima de Chile celebra su aniversario número 108, fecha que el presidente de la institución, Miguel Ángel Vergara, aprovecha para solicitar que "haya un mayor reconocimiento ciudadano con respecto a la importancia del mar en nuestro desarrollo. Chile es cinco veces más mar que tierra. Generalmente se asocia el mar con la playa o los mariscos en Semana Santa, pero es mucho más que eso. La minería submarina ofrece un tremendo potencial de desarrollo y el mar, con sus corrientes y mareas, es fuente de energía. Es un espacio de recreación y también ha sido y sigue siendo inspiración para los artistas".

"Actualmente -agrega Vergara-, en medio del Cambio Climático que afecta a nivel global, el mar es una fuente de absorción de CO₂, que es precisamente uno de los principales gases que provocan el efecto invernadero. Al respecto, hay que aclarar que producto del Cambio Climático, han aumentado las marejadas y la Autoridad Marítima se ve obligada a cerrar los puertos para seguridad de las operaciones, aunque eso tiene efectos económicos".

Respecto a rol que juega Lígamar en el escenario actual, su máxima autoridad indica que "nuestro rol principal es la difusión. Intentamos crear conciencia marítima en los chilenos y para eso hacemos actividades como seminarios, coloquios, lanzamiento de libros, concursos literarios y de pintura relacionados con el mar. En particular, estamos muy preocupados de fomentar esta conciencia en la juventud. Por eso desde hace más de 40 años

que tenemos un Curso de Acercamiento al Mar, el cual dura tres meses y donde los jóvenes tienen clases, actividades deportivas y visitas profesionales a distintos buques o empresas relacionadas con el mar. Queremos difundir en la sociedad la importancia del mar, a través de estos cursos dirigidos a los jóvenes y otros orientados a los profesores, porque creemos que es muy importante que los docentes estén informados y sean difusores del conocimiento sobre el mar".

- ¿Qué falta para que el uso de los recursos, el potencial y el cuidado del mar sea una política de Estado?

- Nosotros como Liga Marítima hicimos un esfuerzo cuando estaba en proceso la Convención Constituyente para introducir la palabra mar en la Constitución, pues es curioso que siendo Chile un país esencialmente marítimo no aparezca el mar en su Carta Magna. Ahora tenemos una segunda oportunidad y esperamos dejar constancia en nuestra Constitución que Chile es un país marítimo.

- ¿Han tenido como institución un nuevo acercamiento tras los resultados del plebiscito?

- Sí, hemos mantenido un acercamiento con el mundo político para sembrar esta idea, lo hemos hecho y lo vamos a seguir haciendo. Hemos realizado seminarios al respecto y lanzamos un libro con el objetivo de que haya políticas más claras en cuanto a la importancia de los temas marítimos. Al respecto, durante el segundo periodo de la Presidenta Michelle Bachelet se trabajó, en conjunto con la Armada y la indus-



MIGUEL ÁNGEL VERGARA VILLALOBOS ES PRESIDENTE DE LA LIGA MARÍTIMA DE CHILE DESDE 2014.

"Estamos abocados a difundir en la sociedad la importancia del mar a través de estos cursos dirigidos a los jóvenes y otros orientados a los profesores, porque creemos que es muy importante que los docentes estén informados y sean difusores del conocimiento sobre el mar".

tria marítima, en una política bastante buena que lamentablemente se promulgó en el último día de su mandato, por lo cual no tuvo continuidad y quedó en un cajón. Debería haber una política a largo plazo y, en ese sentido, la presencia del mar en la Constitución sería el faro que permitiría orientar políticas permanentes relacionadas con el mar. En todos los países sudamericanos el mar está presente en la Constitución y con mayor razón así debería ser en Chile, que tiene cinco veces más mar que tierra.

COMERCIO EXTERIOR
- ¿Cómo evalúa la forma en que enfrentó la industria marítima la pandemia?

- Bastante bien y creo que no ha tenido el reconocimiento que merece. En realidad, tuvimos dos años con hartas restricciones y muchas industrias debieron cerrar, en cambio el transporte marítimo siguió operando. Este transporte es fundamental para nuestro desarrollo, ya que el 95% de nuestro comercio se desarrolla por mar; por tanto, si se hubiese interrumpido se habrían generado graves problemas de abaste-

cimiento. En estos dos años el flujo marítimo nunca se detuvo y eso debemos reconocerlo. Hubo dotaciones que estuvieron más de seis meses sin regresar al hogar, por las dificultades para realizar los relevos, dadas las serias restricciones impuestas por el covid-19.

- Tras el anuncio de la agenda proinversión del Gobierno, usted dijo que se echaba de menos las inversiones en infraestructura portuaria para optimizar la logística del comercio exterior, que en casi un 95% se desarrolla por la vía marítima.

- Sí; y no solo se trata de un problema logístico, sino también geoestratégico, puesto que si no se aceleran las ampliaciones de los puertos de Valparaíso y San Antonio, retrasadas por exigencias medioambientales que se han aplicado una y otra vez con efecto retroactivo, todo nuestro comercio exterior con el Asia-Pacífico podría concen-

trarse en el megacomplejo portuario de Chancay, que se desarrolla en Perú con capitales chinos. Ese complejo pasaría a ser lo que técnicamente se conoce como un puerto "hub", lo que limitaría el comercio exterior de Chile a una suerte de cabotaje de ida y vuelta a Chancay-Callao.

- ¿Pero reconoce que los problemas medioambientales existen y hay que considerarlos?

- Sí, pero hay que encontrar un justo equilibrio entre el desarrollo y el cuidado del medioambiente. Por ejemplo, en el proyecto del Puerto a Gran Escala en San Antonio surgieron nuevas observaciones medioambientales y el proceso volvió casi a fojas cero. En el Terminal 2 del puerto de Valparaíso ya llevamos 12 años dándonos vueltas con problemas medioambientales. Creo que hay que darle un corte definitivo. Sin duda los proyectos deben ser consensuados con la

ciudadanía, algo que no se hizo al principio en el proyecto de Valparaíso y ahora se está haciendo. Deberíamos ser capaces de alcanzar el justo término medio entre el desarrollo portuario y las preocupaciones medioambientales. Hay que preocuparse también de que la gente tenga trabajo, porque Valparaíso es una ciudad esencialmente portuaria y, si no tenemos un puerto dinámico, va a seguir habiendo cesantía.

CORREDORES MARÍTIMOS VERDES

- ¿Cuáles son algunas de las dificultades que enfrenta, a su juicio, el transporte marítimo en Chile?

- El transporte marítimo se está incrementando, pero hay un problema que es bien delicado y que la Liga Marítima ha manifestado en foros. Los buques de transporte han crecido mucho en tamaño, con algunos que son capaces de transportar hasta 30.000 contenedores. Por el momento esos buques no llegarán a Chile, pero sí lo harán buques con más de 12.000 contenedores. Si parte de esa carga fuera dejada simultáneamente en un puerto, surgirían serios problemas que exigirían contar con lugares de acopio, vías de acceso para trenes y camiones, rutas viales expeditas, túneles, etc. Para ese tremendo desafío logístico debemos prepararnos. Si los puertos no crecen, nos iremos quedando atrás, pues se necesita una dinámica distinta. En los '90 se dio un gran impulso portuario, pero nos estamos quedando atrás. Se echa de menos una Autoridad Portuaria Nacional que dicte políticas globales. Por ejemplo, me parece que San Antonio y Valparaíso debieran ser complementarios y no competitivos; deberían ponerse de acuerdo e integrarse. A propósito de este tema, como lo hemos reiterado, en la Liga Marítima estamos muy preocupados por la competencia que representa el complejo Chancay-Callao, que ofrece muchas facilidades.

- ¿Le ve alguna solución a esta situación?

- En mi opinión, lo principal es el desarrollo de la infraes-



"SI LOS PUERTOS NO CRECEN, NOS IREMOS QUEDANDO ATRÁS, PUES SE NECESITA UNA DINÁMICA DISTINTA", DICE EL ALMIRANTE (R).

tructura portuaria, particularmente de Valparaíso y San Antonio que, como decíamos, no avanza al ritmo que demandan los desafíos logísticos y geoestratégicos que enfrentamos. No obstante, ahora ha surgido una pequeña luz, pues se están promoviendo los denominados corredores marítimos verdes, que son rutas marítimas específicas entre puertos con capacidad de abastecer a los buques con combustibles con baja emisión de CO2. Y Chile tiene una tremenda oportunidad en este escenario, con el litio, el hidrógeno verde y con la energía eólica y solar, que contribuyen a la producción de combustibles "limpios" a relativamente bajo costo. Hay una campaña internacional para promover los corredores marítimos verdes y Chile es visto con muy buenos ojos, lo cual podría atenuar el efecto Chancay-Callao.

- Usted termina este año sus dos periodos al frente de la Liga Marítima. ¿Cuál

es su balance?

- De dulce y de agraz. Hemos progresado mucho en el fomento de la conciencia marítima y penetrado un poco más en el ámbito social; la voz de la Liga Marítima se escucha más. Pero es un hecho que en todo el mundo estas instituciones que son voluntarias, como la nuestra, obviamente dependen de la voluntad de los socios, ya que ninguno recibe ingresos, salvo un pequeño staff. De modo que no todo resulta tan ágil como quisiéramos, porque cada cual tiene sus trabajos y responsabilidades. Afortunadamente contamos con un grupo de socios y directores muy comprometidos y entusiastas que nos ha permitido realizar nuestros cursos, coloquios, seminarios y demás actividades de la Liga. Lo más importante es que hemos avanzado y que la Liga Marítima de Chile cumple ininterrumpidos 108 años de vida, lo que es un mérito para cualquier organización en Chile y en el mundo.



TPV
Terminal Portuario Valparaíso

Saluda a la
Liga Marítima de Chile
en su aniversario N° 108.

"Los proyectos deben ser consensuados con la ciudadanía, algo que no se hizo en principio en Valparaíso y ahora recién se está haciendo. Hay que centrarnos en el justo término medio para no solo el desarrollo portuario, sino el desarrollo del país y las preocupaciones medioambientales".

La hoja de ruta hacia la "Alfabetización Marina"

Proyecto de Ligamar considera actividades que permitan conocer, integrar y difundir la riqueza del mar de Chile, con sus recursos y potencialidades.



ARCHIVO EMV

INICIATIVA BUSCA TRANSMITIR LOS CONCEPTOS FUNDAMENTALES SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DEL OCEANO Y DE SU IMPORTANCIA PARA SOSTENER LA VIDA EN LA TIERRA.

Fomentar la conciencia marítima nacional es parte esencial de la labor de Ligamar desde sus inicios, y en el logro de este objetivo está desarrollando el proyecto de "Alfabetización Marina", que la institución define como "la capacidad de comprender los principios esenciales y conceptos fundamentales sobre el funcionamiento del océano y de su importancia para sostener la vida en la Tierra, como también para tomar responsablemente decisiones informadas con respecto a los mares, océanos y sus recursos".

En esa línea, una persona alfabetizada en el mar "comprende la importancia del océano para la Humanidad; puede comunicar acerca del océano de una manera significativa; es capaz de tomar decisiones informadas y responsables con respecto al océano y sus recursos; trabaja en forma colaborativa con socios de todos los países, tratando de que el océano esté en el corazón de todo lo que hacemos".

Marcos Gallardo, director de Ligamar, detalló que "Alfabetización Marina" es un proyecto que permite dar res-

puesta a la esencia misma de la Liga Marítima de Chile, que es fomentar la conciencia marítima nacional. No obstante, el extenso mar que baña nuestras costas, más de 3.000.000 de km², con inmensas posibilidades para el desarrollo del país, es un tema que aún no se aborda con una lógica de país marítimo; es decir, con un conocimiento y disposición a explorar y explotar todas sus riquezas. Una respuesta a este desafío se encuentra en una educación integral a toda la población acerca de estas potencialidades y, para ello, este proyecto considera actividades que permitan conocer, integrar y difundir toda esa riqueza que nos entrega el mar de Chile".

El representante de la Liga explicó que el proyecto surgió "hace unos cuatro años, cuando se formó una comisión con la participación de representantes de la Facultad de Ciencias del Mar, de la PUCV, de la Armada y varios actores más, representantes del mundo educacional y científico. No obstante, pandemia por medio, se estableció la estrategia para abordar este desafío y las principales

variables que gravitan, tales como población objetivo, actores relevantes, ejes de desarrollo y metodología a emplear".

En las reuniones de trabajo se pudo establecer, entre otras cosas, que los planes educacionales en Chile, desde la educación de pregrado hasta la superior no consideran ni una sola materia relacionada con el conocimiento del mar. "Al analizar con mayor profundidad esta realidad -indicó Gallardo-, pudimos establecer que para incorporar temas del mar en la malla curricular había que hacer un esfuerzo en entregar conocimientos sobre esta materia también a docentes, a los padres y muchos otros estamentos. Es decir, de alguna manera, había que 'alfabetizar' a la sociedad, en general".

Con el diagnóstico se estableció un plan de trabajo de largo aliento. En primer lugar, se dividieron las materias de interés en nueve ejes de gestión para generar "paquetes de conocimientos" que tuvieran un origen y un propósito común.

Los ejes temáticos son: 1) Investigación científica y tecnológica del mar y sus recur-

sos; 2) Educación marítima; 3) Importancia económica y social del mar; 4) Historia marítima de Chile; 5) Cultura y arte marino; 6) Deporte, turismo y recreación en el mar; 7) Contaminación marina y Cambio Climático; 8) Seguridad y defensa marítima; y 9) Divulgación del conocimiento de las ciencias y tecnologías del mar.

INTERRELACIÓN MARINA
Marcos Gallardo comentó

que el proyecto "pretende considerar todas las fuentes de actividades que tienen interrelación con el mar, desde lo cultural hasta lo científico, pasando por el respeto al medioambiente acuático, la legislación, las actividades productivas, etc. Es decir, el proyecto apunta a la entrega de conocimientos no solo a estudiantes; también a los docentes, empresariado, mundo científico, artistas, políticos, idealmente, sin dejar ningún

segmento fuera".

Agregó que "hoy día debemos ser muy conscientes que son muy pocas las actividades que no están relacionadas con el mar; incluso temas que nos parecían tan lejanos, como pudo ser el turismo, la minería o las amenazas de la pesca ilegal, contrabando o tráfico de drogas. Debemos tomar conciencia para poder implementar las medidas efectivas, según los objetivos de cada uno de nosotros".



LA IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL OCEANO ES UNO DE LOS EJES TEMÁTICOS DEL PROYECTO.

Los socios que dan vida a una institución centenaria

La Liga Marítima suma en la actualidad 224 integrantes y busca seguir incorporando a mujeres y jóvenes en su registro de miembros.

La Liga Marítima de Chile inició sus actividades 2022 incorporando a cuatro nuevos socios - dos hombres y dos mujeres-, quienes se inscriben en su centenario libro de registro de miembros, sumando un total de 224 integrantes y con el propósito de seguir incorporando a mujeres y jóvenes.

La entidad tiene por misión fomentar la conciencia marítima nacional y promover el desarrollo sustentable de sus intereses oceánicos, sirviendo como instrumento articulador y de apoyo en el despliegue de las capacidades y talentos existentes para el uso pleno del mar para el desarrollo del país.

Según los estatutos de Ligamar, "podrán pertenecer a la Corporación todas las personas naturales o jurídicas, sin limitación alguna de sexo, nacionalidad o condición significan un aporte relevante a su Misión y sean aceptadas por el Directorio. Las personas jurídicas harán uso de sus derechos, por intermedio de su representante legal o apoderado designado al tal efecto. El número de socios será ilimitado".

El artículo 9 indica que "el Directorio deberá pronunciarse sobre las solicitudes de ingreso, en la primera sesión que celebre luego de su presentación. En ningún caso podrán transcurrir más de 90 días desde la fecha de la presentación, sin que el Directorio conozca de ellas y resuelva; transcurrido el plazo la solicitud se entenderá aceptada. Las solicitudes de ingreso presentadas con 10 días de anticipación a la fecha de celebración de una Asamblea General en que deban realizarse elecciones, deberán ser conocidas y resueltas por el Directorio antes de dicha Asamblea".

Los estatutos consideran tres clases de socios: activos, honorarios y cooperadores.

Socio activo es la persona natural que tiene la plenitud de los derechos y obligaciones que se establecen en estos estatutos. La calidad de tal se adquiere por el acuerdo de 2/3 del Directorio, en virtud del cual se acepta la solicitud de ingreso, la que deberá ser patrocinada a lo menos por dos so-

cios activos. En dicha solicitud, el interesado debe manifestar el compromiso de contribuir al propósito de la Corporación, preservarlo y engrandecerlo, para nutrir permanentemente la legitimidad de su existencia corporativa, cumplir fielmente sus estatutos, reglamentos y los acuerdos del Directorio y de la Asamblea General. Las solicitudes se presentarán conforme al formato preparado por la Secretaría de Ligamar.

Socio honorario es la persona natural o jurídica que, no siendo miembro de la Corporación, por su actuación destacada al servicio de los intereses corporativos o de los objetivos que ella persigue, haya obtenido esa distinción, a proposición del Directorio y en virtud de un acuerdo unánime del mismo, ratificado por la Asamblea General. No se le exigirá el cumplimiento de obligación alguna para con la Corporación y solo tendrá derecho a voz en las Asambleas Generales, a ser informado periódicamente de la marcha de la institución, y a asistir a sus actos públicos.

Podrán adquirir también esta calidad los socios activos que hayan permanecido ininterrumpidamente como tales por un periodo no inferior a 35 años, contribuyendo de manera destacada al desarrollo de la misión de la Corporación, en aquellos casos que el Directorio así lo apruebe y lo ratifique la Asamblea General Ordinaria más próxima. Para todos los efectos de estos estatutos, los socios activos al ser nombrados honorarios perderán su calidad de activos.

Socio cooperador es la persona natural o jurídica dispuesta a contribuir económicamente al propósito de la Corporación, que es aceptada como tal por el Directorio y se obliga a pagar una cuota de incorporación, que no podrá ser inferior a 15 ni superior a 1.000 UTM, y una cuota anual que no podrá ser inferior a 5 ni superior a 30 UTM o a su equivalente según la denominación que la reemplaza. Ambas cuotas serán determinadas por el Directorio y deberán ser ratificadas por la Asamblea.

DEBERES Y DERECHOS

Los socios activos deben asistir



DIRECTORIO 2021-2023. DE PIE (IZQ. A DER.): JORGE SANDROCK, RICARDO TEJADA, ÁNGEL LABBÉ, MARCOS GALLARDO, RICHARD KOUYOUUMDJIAN, y RENATO CASAS-CORDERO (DIRECTOR EJECUTIVO). SENTADOS (IZQ. A DER.): EDMUNDO GONZÁLEZ, CARLOS VIDAL, PATRICIO REYNOLDS, MIGUEL ÁNGEL VERGARA VILLOBOBOS (PRESIDENTE), JUAN CARLOS GALDAMEZ, DENIA GÓMEZ, y SANTIAGO LORCA.

a las reuniones a que fueren convocados de acuerdo a los estatutos, y servir con eficiencia y dedicación los cargos para los cuales sean designados y las tareas que se les encomienden, procurando acrecentar en todo momento el reconocimiento público y la reputación de la Corporación.

Deben cumplir fiel y oportunamente las obligaciones pecuniarias para con la Corporación. Cuando un socio no pague la cuota social que corresponde, habiendo trascurrido el plazo para hacerlo, por este solo hecho, previa certificación del Director-Tesorero, quedará privado del goce de todos sus derechos sociales hasta que cumpla con su obligación.

Además, deben cumplir las disposiciones de los estatutos y reglamentos, y acatar los acuerdos del Directorio y de las Asambleas Generales.

Asimismo, los socios activos tienen los siguientes derechos y atribuciones: a) Participar con derecho a voz y voto en las Asambleas Generales; b) Elegir, ser elegidos y servir los cargos directivos de la Corporación; c) Solicitar información acerca de las cuentas de la Corporación, así como de sus actividades o programas; y d) Presentar cualquier proyecto o proposición al estudio del Directorio, el que decidirá su rechazo o inclusión en la Tabla de una Asamblea General Ordinaria.



Saludamos a
La Liga Marítima de Chile
en su 108 Aniversario
creando conciencia marítima
para Chile



www.asonave.cl

Una segunda oportunidad para el mar en la nueva Constitución

ARCHIVO EMV

Ligamar, que propuso una norma en la pasada Convención Constitucional que considera todos los espacios marítimos en los cuales nuestro país tiene soberanía, iniciará nueva campaña para incluir el mar en la Carta Magna.



PAÍSES SUDAMERICANOS COMO PERÚ, COLOMBIA, BRASIL Y VENEZUELA LE ENTREGAN RANGO CONSTITUCIONAL A LA SOBERANÍA MARÍTIMA.

En el pasado proceso constituyente la Liga Marítima propuso una norma para incluir el mar en la nueva Carta Magna, la cual no fue considerada. Sin embargo, el inicio de un nuevo debate constitucional abre una nueva oportunidad para que sea incluida.

Patricio Reynolds, vicepresidente de Ligamar, indicó que “lamentablemente los miembros de la Comisión de Medio Ambiente, Derechos de la Naturaleza, Bienes Naturales y Modelo Económico de la pasada Convención Constitucional no consideraron lo importante que es el mar en el presente y futuro de los chilenos; al menos no desde una mirada amplia. Se quedaron en una noción estrecha de ‘maritorio’, limitado poco más allá del borde costero”.

Reynolds señaló que “nuestro proyecto de norma constitucional, que considera todos los espacios marítimos en que tenemos soberanía, representa a millones de compatriotas que directa o indirectamente se relacionan con el mar. Transporte marítimo, portuarios, pescadores industriales y artesanales, grandes y pequeños empresarios, profesores, científicos, agentes de turismo, deportistas, pue-

blos originarios, etc; todos están incluidos en esta propuesta. La futura Carta Magna no puede ni debe dar la espalda a una vital fuente de trabajo para los chilenos”.

Respecto a las razones por las cuales el mar debería estar presente en la nueva Carta Magna, el vicepresidente de Ligamar señaló que “sobran motivos para ello. Algunos geográficos: como que nuestra costa tiene una longitud de más de 4.000 kilómetros y que tenemos una superficie marítima casi cinco veces mayor que la terrestre continental. Solo eso sería suficiente para considerarnos un país esencialmente marítimo. En el ámbito económico, más del 90% de nuestro comercio internacional se transporta a través del mar; en esa misma línea, nuestro mar es una rica fuente de proteínas. También es fuente de energías limpias y es un gran absorbedor de CO2, uno que los principales gases de efecto invernadero, que genera el calentamiento global y el consecuente Cambio Climático. El mar también nos regala un amplio campo para las actividades recreativas y deportivas, y es una generosa fuente de inspiración para artistas. En fin, las potencialidades que nos ofrece el mar son

prácticamente infinitas”.

PAÍS MARÍTIMO

Países como Perú, Colombia, Brasil, Venezuela, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, México y República Dominicana le entregan rango constitucional a la soberanía marítima, lo cual debería también ocurrir en Chile, porque -según Patricio Reynolds- “el Derecho Comparado es muy relevante, pues denota la importancia que otros países de la región le otorgan al tema marítimo. Más todavía, comparativamente con otros países, cuando nuestra configuración geográfica claramente nos condiciona como un país marítimo”.

“No obstante -agregó-, nuestro proyecto Constitucional es más ambicioso que el de algunas de estas naciones porque hemos incorporado, además del tema de la soberanía marítima, los deberes del Estado en la protección de los espacios sobre los que ejerce soberanía, el fomento de la identidad marítima de la Nación, el estímulo de la investigación científica y el desarrollo sostenible tecnológico, social y económico, así como tutelar la preservación del patrimonio ambiental y de la di-

versidad en dichos espacios. La nueva Constitución debería ser pensada para los próximos 40 o 50 años y estamos convencidos de que en ella el mar no puede seguir ausente”.

NUEVA ESTRATEGIA

Tras el resultado del plebiscito del 4 de septiembre pasado, la Liga Marítima elaboró una nueva estrategia para la inclusión de la temática marítima en la nueva Carta Magna. Reynolds detalló que “comenzaremos una nueva campaña de información a la comunidad nacional sobre la importancia de incluir el mar en la nueva Constitución. Para ello difundiremos nuestra proposición en redes sociales y en los medios de comunicación, mediante entrevistas en radio y televisión, artículos de prensa, programas, reportajes, etc”.

Añadió que “también realizaremos conferencias y seminarios abiertos a todo el público que desee informarse sobre este tema. Además, nos dirigiremos a los políticos y constituyentes que participarán en la elaboración de la nueva Constitución, haciéndoles ver nuestros puntos de vista en relación con la importancia del mar para nuestro desarrollo. A todos ellos,

sin ninguna distinción, les enviaremos información sobre nuestra propuesta y los fundamentos que la sostienen. Nuestra idea es llegar al mayor número de compatriotas con un mensaje claro y directo sobre la importancia del mar en nuestra vida y en nuestro futuro como nación”.

En tanto, también se han acercado como institución a autoridades y políticos. El vicepresidente de Ligamar contó que “hemos tenido reuniones y seminarios en los que

han participado representantes del mundo académico, portuario, marinos, navieros, pueblos originarios, políticos y otros. De allí surgieron las ideas que hoy día conforman nuestra propuesta sobre el mar en la nueva Constitución. Esperamos mantener e intensificar estos acercamientos. En la Liga Marítima de Chile tenemos la profunda convicción que nuestra propuesta constitucional une a los chilenos en el camino de la prosperidad y el desarrollo”.

LA PROPUESTA DE LIGAMAR

La norma propuesta por Ligamar contempla dos aspectos fundamentales: 1) Consagrar a nivel Constitucional, en línea con el Derecho Internacional y el Derecho Comparado, la soberanía marítima de nuestro país; y 2) Estatuir deberes del Estado en el ámbito marítimo. En relación a este segundo aspecto, se consideran cuatro ejes relativos a las obligaciones estatales:

- Seguridad: proteger los espacios marítimos sobre los cuales nuestro país ejerce soberanía y jurisdicción.
- Identidad: fomentar la identidad marítima de la nación. La geografía nos demanda ser un país esencialmente marítimo.
- Investigación y desarrollo: promover la investigación científica y procurar un desarrollo tecnológico, social y económico que sea sustentable.
- Ambiental: preservar el patrimonio ambiental y de la biodiversidad en nuestros espacios marítimos.



Coloquios marítimos: aportando a la discusión sobre el futuro oceánico de Chile

Liga Marítima de Chile organiza anualmente un programa de conferencias especializadas a cargo de expositores nacionales e internacionales.

Fiel a su propósito de crear conciencia acerca de la importancia del océano para el desarrollo de Chile, la Liga Marítima ejecuta anualmente un robusto programa de coloquios, espacios de diálogo y reflexión que son presentados por destacados conferencistas nacionales e internacionales.

Desde los efectos del Cambio Climático en la infraestructura portuaria nacional hasta las energías marinas en Chile, y si es necesario un Ministerio del Mar para nuestro país, son parte de los variados temas que se han abordado durante el último quinquenio en los coloquios que organiza anualmente Ligamar para sus socios y grupos de interés.

Se trata de conferencias especializadas dictadas por destacados hombres y mujeres que, por su trayectoria y quehacer en el ámbito marítimo nacional e internacional, constituyen un aporte al desarrollo de su área generando contenido que suma a la discusión país con planteamientos innovadores la mayoría de las veces, y contribuyen a la promoción y difusión acerca de la importancia que el mar tiene para el futuro de Chile.

Entre los destacados exponentes que se suman a la extensa lista de conferencistas se encuentra el abogado maritimista y árbitro español, José María Alcántara, quien expuso sobre el "Uso del Puerto: Revisión de la doctrina inglesa y factor cambio climático", brindando una mirada actual acerca del impacto que está generando en la actividad portuaria los efectos del Cambio Climático y cómo la doctrina inglesa que predomina en la interacción comercial de los puertos necesita hacerse cargo de los contrastes que se provocan.

Otro de los exponentes fue la otrora directora ejecutiva de Energía Marina SpA y del Centro de Investigación e Innovación de Energía Marina (Merico), Gloria Maldonado, quien presentó el tema "Energías Marinas en Chile: Ruta hacia la economía azul", entregando una interesante visión sobre el estado actual en que se en-

cuentra Chile en materia de investigación y desarrollo de las energías marinas, enfatizando que nuestro país tiene todas las condiciones para ser un jugador de clase mundial si se lo propone en términos de inversión y tecnologías.

"La construcción naval continúa, hacia un nuevo modelo I+D+i", presentado por quien fuera director de Programas, Investigación y Desarrollo de la Armada de Chile, contralmirante Ramiro Navajas, fue también uno de los coloquios marítimos que aportó información actualizada acerca de la realidad de Chile en el ámbito de la construcción naval y de cómo nuestro país podría transformar esta actividad en un clúster con proyecciones importantes para la pequeña y mediana empresa a través del encadenamiento productivo.

"¿Es necesario un Ministerio del Mar para Chile?" dictado por el presidente de la Liga Marítima, Miguel Ángel Vergara, ha sido otro de los coloquios que ha despertado interés por la naturaleza controversial del tema, dada la multiplicidad de aproximaciones e intereses que hay en la esfera pública de la discusión.

VARIADAS TEMÁTICAS

La Doctora en Derecho Ambiental del University College of London de Reino Unido, abogada Monserrat Madariaga, analizó los alcances que tendría para Chile los objetivos trazados en la XXV Conferencia de las Partes en su presentación "Los acuerdos suscritos en la COP 25 y su impacto en los Océanos: Realidades y Desafíos".

"Los efectos del Cambio Climático en la infraestructura portuaria nacional", a cargo del Doctor en Ingeniería Civil de la Universidad de Cornell de Estados Unidos, Patricio

Winckler, fue otro de los interesantes coloquios que se han realizado, destacando el conferencista la compleja realidad portuaria que enfrenta nuestro país, especialmente, recibiendo la actividad marítimo portuaria más del 90% la carga del comercio exterior.

Otro de los eventos que generó alto interés por el contexto país en el que estábamos durante 2021 fue realizado por el destacado abogado constitucionalista Legum Master, de la Universidad de Heidelberg, en Alemania, y el director de Ligamar Jorge Sandrock, denominado "En torno al Mar en la Constitución", presentación que aportó una mirada crítica de Derecho Comparado en el ámbito marítimo respecto de otros países ribereños de América Latina que si tienen consagrado el Mar dentro de sus respectivas Cartas Magnas.

En esa misma línea, hace una semana se realizó el Coloquio "El Mar en la Constitución: Desafíos y Realidades", presentado por el ex convencional Ruggero Cozzi, quien dio cuenta acerca del abordaje que tuvo al interior de la Convención Constitucional la propuesta presentada por Liga Marítima de incorporar el mar en la Carta Magna, iniciativa que no prosperó, y que dada la realidad post plebiscito se abren nuevas posibilidades para que esta propuesta se pueda materializar.

Finalmente, el 18 de octubre se realizará el próximo coloquio, denominado "Una Estrategia de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina como Política Pública para Chile", que será presentado por el contralmirante (R) Carlos Fanta, Magíster en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Administración y Logística, y postgrados en Reino Unido y Estados Unidos.

Este 18 de octubre se realizará el encuentro "Una Estrategia de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina como Política Pública para Chile", que será presentado por el contralmirante (R), Carlos Fanta.



EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LA NECESIDAD DE UN MINISTERIO DEL MAR HAN SIDO TEMAS ABORDADOS.

WWW.SOCIBER.CL



SOCIBER saluda a la Liga Marítima de Chile en su 108 Aniversario y agradece su esfuerzo por extender la conciencia marítima de Chile



CONTACTO COMERCIAL:
CCUTIERREZ@SOCIBER.CL / ENUNEZ@SOCIBER.CL / LMOLINA@SOCIBER.CL

Ligamar invita a escolares a participar del Curso de Acercamiento al Mar



EL CURSO TIENE MÁS DE CUATRO DÉCADAS DICTÁNDOSE DE FORMA ANUAL, Y EN ÉL PARTICIPAN ENTRE 80 Y 100 ESTUDIANTES, HOMBRES Y MUJERES.

La actividad anual, estructurada en un formato teórico y práctico, tiene como objetivo incrementar los conocimientos náuticos de los estudiantes y crear conciencia sobre la importancia del mar para el desarrollo del país.

Después de dos años de estar suspendido por pandemia, este 2022 se volvió a dictar el Curso de Acercamiento al Mar por parte de la Liga Marítima de Chile. Se trata de una iniciativa gratuita cuyo propósito es crear conciencia acerca de la importancia del mar para el desarrollo del país, y que está dirigido a jóvenes escolares de enseñanza media de la Región de Valparaíso,

De acuerdo a lo señalado por el coordinador de esta actividad, Ángel Labbé Soto, se trata de un curso que lleva más de 40 años dictándose de forma anual, y del que participan entre 80 y 100 estudiantes, hombres y mujeres. Para la versión 2022, por un tema

de aforo, se redujo a 50 el número de estudiantes, pero en la edición 2023 se volverá al promedio habitual de participantes.

El objetivo de este curso -cuya duración es de tres meses- es incrementar los conocimientos náuticos de los jóvenes a través de un formato de aprendizaje estructurado en charlas temáticas que se efectúan en el salón principal de la Liga Marítima y a través de visitas a terreno.

CHARLAS Y SALIDAS A TERRENO

Los temas de las charlas incluyen El Mar en la Historia de Chile, la Consolidación del Territorio Nacional, las demandas ante la Corte Internacional de Justicia ante La Haya, la Antártica, Islas Oceáni-

cas Chilenas, Transporte Marítimo y Puertos, Pesca y Acuicultura, Investigación Marina, Construcción Naval, el Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM), y la Autoridad Marítima en Chile, entre otros.

Las salidas a terreno, en tanto, comprenden la visita a espacios vinculados a la actividad oceánica, como algunos buques en el Molo de Abrigo, el Museo Patrimonio Marítimo, el Monumento a los Héroes de Iquique y Punta Gruesa, el Bote Salvavidas de Valparaíso, el Puerto de

Valparaíso; algunas prácticas náuticas como boga, vela y kayak en la bahía, y recorridos por sitios relevantes que complementan las charlas, como el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA) con su Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM).

FINALIZACIÓN CURSO 2022

El Curso de Acercamiento al Mar versión 2022 termina sus actividades el miércoles 16 de noviembre, con la entrega de diplomas a los alumnos que

han tenido a lo menos un 75% de asistencia a las actividades del curso.

En la ocasión se premiará a los alumnos más destacados, que hayan presentado un ensayo escrito en el cual relaten su impresión acerca de alguna actividad realizada en el curso y que haya resultado significativa como experiencia personal y para su futuro profesional.

Para postular a los premios que otorga la Liga Marítima de Chile los alumnos en forma opcional, voluntaria e individual deberán presentar

un texto escrito en computador de una extensión máxima de dos carillas tamaño carta, escrita con letra tamaño 12 o 14, al cual se le podrá adjuntar a lo más una hoja adicional destinada a exponer gráficos, fotografías o dibujos relacionados con el tema.

En 2023 el curso cumplirá 50 años desde su partida, y será la oportunidad propicia para resaltar el aporte realizado -en estas cinco décadas- a más de un millar de jóvenes estudiantes, muchos de los cuales dedicaron su vida a la actividad marítima.



SALIDAS A TERRENO INCLUYEN VISITA A MONUMENTO A HÉROES DE IQUIQUE Y PUNTA GRUESA.

FORMACIÓN DE PROFESORES

Otra de las iniciativas de formación y de vinculación con el medio que realiza Ligamar es el Programa de Formación Marítima para Profesores, que comprende una serie de encuentros y charlas dirigidas a docentes de educación básica y media, para ayudar a aumentar el conocimiento marítimo con temas relacionados a El Mar de Chile, el Mar del Futuro, y el Hombre y el Mar, entre otros.

Libros que recrean importantes hazañas marítimas

Entre las recientes publicaciones de Ligamar destacan los volúmenes "La Armada de Chile en los Territorios Australes: a 500 años de la hazaña de Magallanes" y "La gesta del Piloto Pardo y sus repercusiones".

La Liga Marítima de Chile, en su rol de difusión sobre el océano chileno y la creación de conciencia sobre su importancia en la historia y futuro del país, realizan distintas actividades, entre las cuales destaca la publicación de libros relativos a la temática marítima. Entre los más recientes volúmenes lanzados por la institución figuran los libros "La Armada de Chile en los Territorios Australes: a 500 años de la travesía de Magallanes" y "La gesta del Piloto Pardo y sus repercusiones".

En el lanzamiento de "La Armada de Chile en los Territorios Australes: A 500 años de la travesía de Magallanes", realizado en Punta Arenas en noviembre de 2021, Ligamar destacó la necesidad de rectificar la errada creencia de que Chile fue descubierto por tierra por Diego de Almagro en 1536, ya que fue Hernando de Magallanes quien lo hizo 16 años antes (1520) por el mar austral.

El libro reivindica la hazaña del navegante portugués a propósito de los 500 años del Descubrimiento del Estrecho que lleva su nombre y que coloca en valor, además, la destacada labor de soberanía que ha desarrollado la Marina desde que Chile tomó posesión oficial de la zona, en 1843.

El presidente de Ligamar, Miguel Ángel Vergara, junto con enfatizar la importancia que ha tenido la Armada de Chile y los cientos de marinos que por casi 180 años han contribuido a consolidar la soberanía chilena sobre el Mar de Drake y alrededores, colocó en relieve la posición geopolítica, económica y estratégica que tiene la región, como el gran Gate Way del llamado Séptimo Continente.

"Este libro -indicó- reivindica además el hecho que Chile fue descubierto por el mar en 1520 por el navegante portugués, 16 años antes que Diego de Almagro, que es lo que erradamente se afirma y se tiende a repetir sobre nuestra historia".

AUTORES DEL LIBRO

La investigación y redacción de este volumen se extendió por dos años y en él trabajaron los

historiadores Rodrigo Moreno, profesor e investigador del Centro de Estudios Americano de la Universidad Adolfo Ibáñez; Mateo Martín, abogado y Premio Nacional de Historia; Piero Castagneto, periodista especializado en temas culturales, históricos y patrimoniales; Carlos Tromben, Doctor en Historia Marítima por la Universidad de Exeter (Reino Unido) y Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, entre otros grados académicos; y Gustavo Jordán, almirante (R), Magíster en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Geopolítica y en Política Integrada, quien además tuvo la responsabilidad de coordinar y dar forma a este libro.

De la misma manera, formaron parte de esta publicación con sus fotografías, dibujos y representaciones, Tomás Shlack y Eduardo Rivera. Asimismo, participaron el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) y la Dirección de Comunicaciones de la Armada de Chile, entre otra decena de instituciones de nuestro país.

HERÓICO RESCATE

Como parte de las iniciativas que buscan crear conciencia sobre la importancia del mar para Chile, la Liga Marítima publicó el libro escrito por el nieto del Piloto Pardo, ex embajador Fernando Pardo, "La gesta del Piloto Pardo y sus repercusiones", que cuenta detalles inéditos de lo que fue este heroico rescate en la Antártica, en 1916, que salvó la vida de 22 naufragos británicos pertenecientes a la Expedición de Sir Ernest Shackleton, quienes después que su buque Endurance quedara atrapado en los hielos y se hundiera, quedaron a la deriva en el Continente Blanco.

La hazaña del teniente Luis Pardo tiene además una trascendencia política, por cuanto Chile estuvo presente en las ligas mundiales en el tema antártico, tal como lo fue años más tarde -en 1948- la presencia del Presidente Gabriel González Videla, siendo el primer Presidente del mundo que coloca un pie en la Antártica. Ambos hechos son muy relevantes para las futu-



TEXTO SOBRE EL PILOTO PARDO FUE ESCRITO POR NIETO DEL OFICIAL QUE LIDERÓ HISTÓRICO RESCATE EN LA ANTÁRTICA.

ras reclamaciones soberanas de Chile en esa zona austral.

Dentro de los detalles inéditos, está el hecho que la Corona Británica, por la envergadura del rescate, la proeza de que haya sido en pleno invierno y, además, en un buque como el Yelcho, que no tenía las condiciones para capear los fríos bajo cero, distinguió al Piloto Pardo con una medalla de oro y un cheque de 25.000 libras esterlinas, dinero que en aquella época era muchísimo, considerando que la expedición completa de Sir Shackleton con la compra de buque incluido costó 11.000 libras. Sin embargo, el oficial chileno rechazó el dinero, argumentando que él había cumplido con una tarea que le había encomendado la Armada y que solo estaba cumpliendo con su deber.

Fernando Pardo, nieto del teniente, contó que años más tarde su abuela, Laura, que no sabía del premio en dinero y del rechazo manifestado por su esposo, estaba indignada con esa actitud altruista y le contaba que si ella hubiese sabido el valor de ese cheque, lo habría guardado por su cuenta.



LIBRO SOBRE MAGALLANES LO REIVINDICA COMO DESCUBRIDOR DE CHILE.



LIGAMAR CUENTA CON UNA IMPORTANTE PRODUCCIÓN DE LITERATURA RELATIVA A SU ÁREA.

El mar visto a través de la pintura, la fotografía y la literatura

Ligamar realizó la premiación de su Concurso de Pintura y Fotografía Digital 2022, y en paralelo se abrió la convocatoria de la tercera versión del certamen literario "Cuentos inspirados en el Mar de Chile".



CONCURSO DE PINTURA Y FOTOGRAFÍA
Para escolares de la Región de Valparaíso
"EL MAR"
PLAZO: 1 al 31 mayo 2022

TEMÁTICAS: Deportes náuticos y recreativos, transporte marítimo, pesca y acuicultura, flora y fauna, turismo, cultura, historia y patrimonio, energías limpias, parques marinos, biodiversidad de la costa, seguridad marítima, protección y cuidado del medio ambiente, y mucho más.

Hay interesantes premios por cada categoría al 1º, 2º y 3º lugar

Organiza: Patrocina: **EL MERCURIO** Empresas navieras y de servicios marítimos
Descarga las bases en www.ligamar.cl

Promover la cultura marina en Chile desde la pintura, la fotografía y la literatura es el propósito de los concursos que realiza anualmente la Liga Marítima de Chile. Así es como, tras un intenso trabajo realizado por el jurado a cargo de seleccionar las obras participantes, se eligió a los ganadores en tres categorías de sus certámenes de Pintura y de Fotografía Digital 2022, dirigidos a estudiantes de la Región de Valparaíso, iniciativa impulsada por la entidad con motivo de la celebración del Mes del Mar y como una forma de promover el propósito institucional de ir creando conciencia acerca de la importancia del océano para el desarrollo del país.

Ambos concursos recibieron un total de 242 obras provenientes de las distintas comunas de la región, de las cuales 209 fueron pinturas y dibujos, y 33 fotografías.

Renato Casas-Cordero, director ejecutivo de Ligamar y presidente del jurado, explicó que "estamos muy contentos con la participación alcanzada después de dos años en que esta actividad estuvo suspendida con motivo de la pandemia. Este año, sin embargo, debido a las limitantes de los aforos, aun cuando se

tratase de espacio abiertos, incorporamos la modalidad remota; vale decir, que los niños, niñas y jóvenes realizarán sus creaciones en sus casas o colegios, y pudieran enviar sus obras vía correo tradicional a las oficinas de la Liga Marítima, o bien que un adulto concurrese presencialmente a dejarla. En el caso del concurso de fotografía digital, las obras participantes debían ser enviadas vía e-mail".

TERCER CONCURSO LITERARIO

En el marco de las actividades que realiza la Liga Marítima de Chile para crear conciencia acerca de la importancia del mar para el desarrollo del país, abrió la tercera versión del Concurso Literario "Cuentos inspirados en el Mar de Chile", cuyo propósito es ser un espacio dedicado a la creación literaria de narrativas ambientadas en historias, ficticias o reales, mitos o leyendas inspirados en el océano, que convoque a escritores nacionales residentes en Chile o en el extranjero, hombres o mujeres mayores de 18 años.

Los trabajos literarios deben ser presentados en idioma español, formato electrónico, con una extensión máxima de 1.500 palabras, tama-

ño carta, formato Word, tipo de letra Verdana, tamaño 12, interlineado 1,5. Los trabajos que concursen deben ser inéditos, no publicados en medios físicos ni electrónicos, ni premiados en otro concurso. Cada autor puede presentar solamente un cuento, y cada trabajo literario debe identificarse con un seudónimo y debe eliminarse cualquier señal que permita identificar a su autor.

Los premios que se entregarán son los siguientes: \$700.000, diploma y publicación al primer lugar; \$500.000, diploma y publicación al segundo lugar; \$300.000, diploma y publicación al tercer lugar, y diploma y publicación a tres menciones honoríficas.

Las bases del Tercer Concurso Literario "Cuentos inspirados en el Mar de Chile" pueden ser descargadas desde ligamar.cl. El plazo de cierre expira el 31 de marzo 2023, a las 24:00 horas locales.



CONCURSO DE PINTURA

• **Categoría hasta 8 años**
1º Lugar: "El rompeolas", Fernanda Araneda Bascuñán
2º Lugar: "Fantasía marina", Mateo Silva Santos
3º Lugar: "Atardecer", Madeleyne Pérez Olivares

• **Categoría 9 a 12 años**
1º Lugar: "Tripulante por siempre", Camila Sobarzo Guajardo
2º Lugar: "Bahía acantilada", Amaya Nagler Chávez
3º Lugar: "La Esmeralda", Noelia Domínguez Vivanco

• **Categoría 13 a 17 años**
1º Lugar: "Un día en el Puerto", Amelia Araya Vera
2º Lugar: "Memorias enterradas en Playa Amarilla", Roberto Jiménez A.
3º Lugar: "Lobos Marinos", Rocio Valencia Guerra

CONCURSO DE FOTOGRAFÍA DIGITAL

• **Categoría hasta 8 años**
1º Lugar: "Desde mi ventana", Franco Pérez Cáceres
2º Lugar: "La ballena de Punta Arenas", Arturo Cortés Carrillo
3º Lugar: "Pesca Nocturna", Benjamín Araneda Bascuñán

• **Categoría 9 a 12 años**
1º Lugar: "El Puerto desde la casa del Tata", Javier Muñoz Gómez
2º Lugar: "Mar adentro", Camilo Lefeo Alarcón
3º Lugar: "Pelicanos en el atardecer", Juan Manuel Ortigoza Rojas

• **Categoría 13 a 17 años**
1º Lugar: "Una Mirada Dorada", Cristian Castellani Vilches
2º Lugar: "Belleza, esplendor y futuro", Catalina Arancibia Lavín
3º Lugar: "Olas que viene y van", Pamela Moya Medina

MONUMENTO A LA MUJER

Menos del 5% de los monumentos que existen en Chile está erigido en homenaje a las mujeres que han desempeñado un papel connotado en nuestro país. Sin embargo, en 2014, en el marco de los 100 años desde su fundación, la Liga Marítima de Chile erigió en la ciudad de Valparaíso un monumento ubicado en la Plaza Carmela Carvajal, frente al sector Yolaica, como una forma de reconocimiento a las miles de mujeres de nuestro país que, de norte a sur, han dedicado su vida a las actividades vinculadas al mar, ya sea como pescadoras, encarnadoras, buzos, científicas, poetisas, pintoras y deportistas, entre otras profesiones y oficios.

Liga releva la importancia del nuevo rompehielos Almirante Óscar Viel para la soberanía nacional

Se espera que el buque polar, el primero de su tipo construido en nuestro país y en Latinoamérica, esté terminado en agosto de 2024, reforzando la presencia antártica de la Armada de Chile.

Lestratégica posición de la Región de Magallanes como Puerta de Entrada al continente Antártico es un tema que el presidente de la Liga Marítima de Chile, Miguel Ángel Vergara, ha abordado en varias ocasiones, destacando la importancia de contar con una infraestructura portuaria adecuada y brindar el apoyo logístico para acceder al llamado Séptimo Continente, donde resulta clave contar con el nuevo rompehielos Almirante Óscar Viel, reforzando así la

presencia antártica de la Armada de Chile. Con un coste total cercano a los US\$210 millones, el primer rompehielos chileno de fabricación nacional ya está completado en más de un 60% y se prevé que esté en condiciones de hacerse a la mar cuando se celebre la XII Exposición y Congreso Naval Internacional en Valparaíso, en diciembre próximo.

La embarcación, que situará a Chile a la vanguardia de la protección y proyección del continente antártico y su entorno, tendrá entre sus cometidos las tareas de búsqueda y rescate ante posibles catástrofes marítimas, aéreas o terrestres en el Continente Blanco, con el apoyo de helicópteros a bordo, botes de rescate y una enfermería con instalaciones quirúrgicas.

La nave mejorará las capacidades científicas antárticas de Chile, permitiéndole llegar 650 kilómetros más al sur que el anterior rompehielos Óscar Viel, dado de baja en 2019 y hundido el año pasado durante un ejercicio de combate aeronaval con la Armada de Estados Unidos.

Actualmente se están instalando los sistemas asociados a la estructura principal, como la propulsión, la dirección, la hélice de proa lateral, los equipos electrónicos y la habitabilidad. El buque, que tiene 111 metros de eslora y un desplazamiento de 10.500 toneladas, será la mayor unidad jamás construida en Chile.

El buque, que tiene 111 metros de eslora y un desplazamiento de 10.500 toneladas, será la mayor unidad jamás construida en Chile.

En Chile.

El buque dispondrá de una cubierta de vuelo y un hangar para dos helicópteros medianos para el desembarco de personal y carga, dos grúas para levantar 20 toneladas a 20 metros de distancia y capacidad para descargar contenedores a tierra y transportar personal y equipo. Además contará con un moderno equipo hidroacústico para la investigación geológica y oceanográfica.

El rompehielos también tendrá capacidad para remolcar buques, espacio para transportar a 18 personas rescatadas de naufragios o accidentes, y un hospital para consultas médicas y dentales.

A LA VANGUARDIA

El nuevo buque, de 10.500 toneladas de desplazamiento, será capaz de alcanzar velocidades de hasta 15 nudos. Ha reci-

bido la notación de clase polar del Lloyd's Register PC5, contará con una potencia instalada de 14,5 megavatios y será capaz de romper un metro de hielo a tres nudos.

Marine Solutions de General Electric (GE) brindará un sistema de propulsión marina integrado para la embarcación, incluida una propulsión eléctrica diésel, el motor diésel de GE que cumple con el nivel 3, posicionamiento dinámico y sistema de automatización de la embarcación. Merco Press informó además que Damen Marine Components ganó un contrato para suministrar el equipo de dirección, los timones y las piezas del tubo de popa. El diseño del buque se hizo en colaboración con Vard Canadá.

Estará operativo 250 días al año (el doble que la versión anterior), incluyendo incursiones entre noviembre y marzo en la

zona comprendida entre las Islas Shetland del Sur y Alejandro I, donde comienza la Península Antártica.

Tras los trabajos a flote entre diciembre y julio de 2023, comenzará la preparación de los sistemas necesarios para que el "Viel" inicie sus pruebas en puerto, un hito fijado para diciembre de 2023. El plan es que el rompehielos esté terminado en agosto de 2024, y que zarpe para su primera campaña antártica a fines de ese año.

210

Millones de dólares es el coste de construcción del "Viel", que será la mayor embarcación fabricada en Chile.



ARMADA DE CHILE

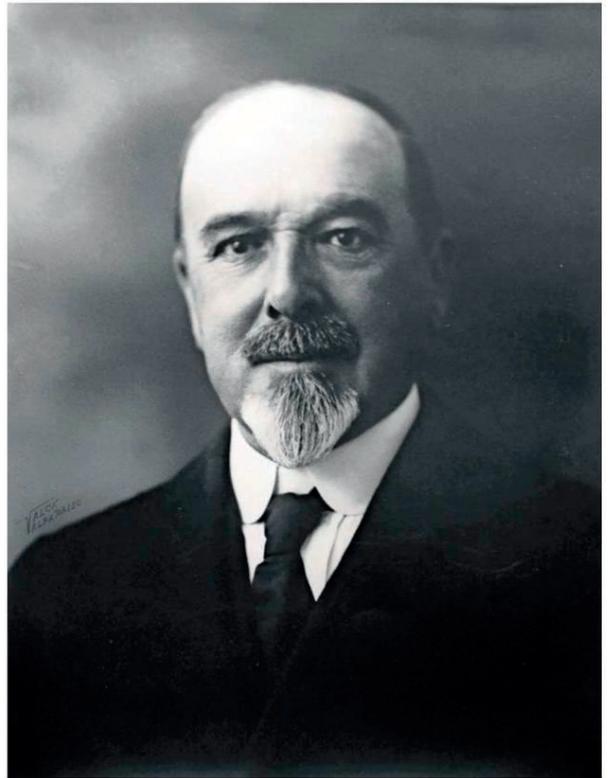
EL BUQUE, CON 111 METROS DE ESLORA, SERÁ LA MAYOR UNIDAD JAMÁS CONSTRUIDA EN CHILE.

SONAPESCA

En su 108° aniversario, saludamos afectuosamente a la Liga Marítima de Chile por su importante labor para dar a conocer los beneficios del mar y su aporte al desarrollo y futuro de nuestro país.

www.sonapesca.cl

Los hitos de una historia de 108 años



EN SENTIDO DE RELOJ, CONGRESO MARÍTIMO DE 1939; ROBERTO PRETOT, PRIMER PRESIDENTE DE LIGAMAR; Y ANTIGUO HOSPEDAJE DE LA ENTIDAD.

La Liga Marítima de Chile, fundada en Valparaíso el 14 de octubre de 1914, es una institución de servicio, privada, sin fines de lucro, cuyo objetivo es impulsar iniciativas tendientes a destacar la importancia que tiene el mar en el desarrollo y futuro de Chile.

En una gran asamblea en el Teatro Valparaíso de la ciudad puerto, el 21 de mayo de 1914 se estableció la Liga Marítima de Chile, cuyo artífice y fundador fue Santiago Lorca Pell-Ross. La ceremonia inaugural, a la que asistieron sobre los 1.500 socios, fue presidida por Roberto Pretot Freire. El decreto que le concedió personería jurídica es del 14 de octubre de 1914, fecha que para todos los efectos se considera como la de su fundación.

En su declaración de principios, la centenaria institución expresa que su objetivo es "constituir en Chile una Liga formada por socios sin distinción de colores políticos ni división de clases sociales, que junten sus esfuerzos en pro del desarrollo de las energías del país en el mar, propiciando el incremento o perfeccionamiento de la Marina de guerra y procurando el engrandecimiento de la flota mercante". Con el correr de los años, este amplio objetivo fue extendiéndose a diversas realizaciones tendientes a colaborar a la transformación del país en la potencia marítima del Pacífico

Suroriental, basadas en su lema: "El porvenir de Chile está en el mar".

Tras su fundación, los siguientes son los hitos que marcan la institución:

1915: Solicita al Gobierno el apoyo para reemplazar el tonelaje de naves extranjeras retirado de las costas de Chile con motivo de la Primera Guerra Mundial con naves nacionales, creándose así la Marina Mercante Nacional.

1916: Participa en los estudios tendientes a crear una Caja de Crédito Naval, estructurar la Dirección de la Marina Mercante y sobre dársenas para pescadores de Valparaíso.

1918: Organiza la celebración anual del Día Deportivo de las Fuerzas Armadas.

1919: Crea la Escuela de Navegación Mercante y de Ingenieros Navales. También gestiona ante el Gobierno subvenciones para las compañías navieras locales, dando origen a la posterior Ley de Cabotaje Nacional, la que rigió a contar del 1 de enero de 1921.

1928: Realiza gestiones que permitieron organizar el Cuerpo de Salvavidas de Corral y el de Magallanes.

1931: Establece el funcio-

namiento de 14 sedes locales en los principales puertos del litoral

1936: Crea en Valparaíso una hospedería llamada Hogar del Marino.

1937: Inicia la celebración del Día del Mar, el que a los pocos años se transformó en la Semana del Mar y que finalmente dio paso al Mes del Mar.

1939: Impulsa campañas de consumo de pescado en el plan y cerros de Valparaíso.

1940: Obtiene la promulgación de una ley que otorga recursos para el balizamiento y elementos de seguridad del litoral. Asimismo impulsa la creación de una Escuela de Tripulantes para la Marina Mercante. Inaugura en la Universidad Católica de Valparaíso un curso para Pilotos e Ingenieros de la Marina Mercante. Crea en diversos puertos del litoral las brigadas de Scouts Navales y celebra el Primer Congreso Marítimo Nacional.

1941: Organiza en la Escuela Naval el primer curso de Patrones de Yates. Propicia y participa en la comisión que crea el Instituto de Biología Marina propuesto en el Congreso Marítimo.

1942: Obtiene la promul-

gación del Decreto Ley que organizó las actividades deportivas náuticas de los Patrones de Yates, asimilándolos a la Reserva Naval. Funda en Recreo (Viña del Mar) uno de los primeros clubes de yates de Chile y sienta las bases para la creación y organización de otros clubes de yates en el litoral.

1943: Efectúa los estudios para organizar la Reserva Naval Activa integrada por efectivos de la Marina Mercante y deportista náuticos.

1944: Al cumplir 30 años, organiza el Primer Congreso Oceanográfico de Chile.

1950: Crea la Federación Chilena del Yachting, luego Federación Chilena de Navegación a Vela (Fedevela).

1952: Por iniciativa de uno de sus directores, organiza y da vida al espectáculo pirotécnico "Año Nuevo en el Mar", que se realiza desde esa época en la bahía de Valparaíso. En el año 1962 esta actividad fue traspasada a la Ilustre Municipalidad de Valparaíso.

1968: Con motivo del sesquicentenario del zarpe de la Primera Escuadra Nacional organiza junto a la Ilustre Municipalidad de Valparaíso la exposición "El mar en la pintura".

1969: Funda la Escuela de Deportes Náuticos para la difusión y práctica de los deportes náuticos y otros ramos afines, iniciándose con la dictación de cursos para patrones, pilotos y capitanes de yate, hombres ranas, motoristas de lancha y un curso de náutica elemental denominado posteriormente Curso de Acercamiento al Mar el cual, que se imparte anualmente y en forma gratuita a alumnos de ambos sexos de enseñanza media. Participa en la Primera Exposición Marítima Internacional realizada en Buenos Aires, Argentina.

1970: Organiza, en conjunto con la Compañía Sudamericana de Vapores, un concurso anual de redacción periodística para alumnos de enseñanza media, cuya temática es el Mar y la Marina Mercante Nacional.

1974: Se institucionaliza en el país la celebración del "Mes del Mar" en el mes de mayo, en reemplazo de la "Semana del Mar", creada 30 años antes por la Liga.

1977: Participa, como institución fundadora, en la Primera Asamblea Constituyente de la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Navales (Fidalmar), celebrada en Ma-

dríd, España.

1979: Organiza el primer Concurso de Pintura Infantil "El Mar", que se realiza anualmente en el mes de mayo en el muelle Prat de Valparaíso.

1987: Organiza, con el auspicio de la Universidad Católica de Valparaíso, el primer concurso de literatura para destacar el entorno marítimo nacional.

1990: Organiza el primer concurso de anécdotas maríneas. Organiza y lleva a cabo la IX Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Navales y Marítimas.

1991: Organiza el primer encuentro nacional de educación pesquera.

1992: Organiza el seminario "A cinco siglos del Descubrimiento de América: Chile y la era del Pacífico".

1993: Realiza una jornada relativa a la presencia del mar en la literatura chilena. Organiza y realiza en Santiago tres encuentros sobre comercio exterior vía marítima, los que se repitieron en 1995 y 1997.

1994: Organiza y realiza, en conjunto con la Escuela de Ingeniería y Transportes de la Universidad Católica de Valpa-



EL RECIÉN CONSTRUÍDO EDIFICIO DE LA CORPORACIÓN, EN VALPARAÍSO.

raíso, el foro denominado "Valparaíso futuro". Además realiza junto con el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, el seminario "El cabotaje en Chile". Ambos eventos se repitieron el año 1995.

2004: Organiza y lleva a cabo la XX Asamblea General Ordinaria de Fidalmar. Este encuentro reunió a delegados de Argentina, Brasil, Curaçao, España, Estados Unidos, Perú, República Dominicana y Chile. El tema orientador de las con-

ferencias dictadas durante la asamblea fue "El Océano Pacífico en el siglo XXI".

2005: Organiza el seminario "Los desafíos del cabotaje en Chile".

2006: Organiza el seminario "Presente y futuro de la pesca en Chile".

2007: Realiza un encuentro sobre turismo marítimo

2008: Organiza el seminario "Valparaíso: vórtice de la indefinición".

2014: Lanza libro en con-

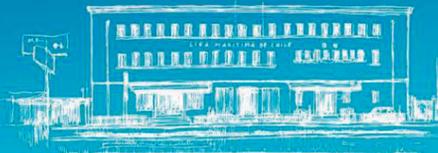
memoración del centenario de la institución, que lleva por título "La Liga Marítima de Chile, 100 Años creando conciencia". La publicación fue presentada por el laureado escritor Roberto Ampuero.

2018: Realiza seminario "El Mar en la Constitución Política", donde participan representantes del mundo político, académico, empresarial y científico.

2021: Realiza coloquio que aborda la necesidad de gestio-

nar el Cambio Climático en las operaciones portuarias.

2022: Liga Marítima de Chile celebra 108 años de existencia ininterrumpida y tras el resultado del plebiscito de salida aborda en su Tercer Coloquio de 2022 las posibilidades constitucionales que se abren a su propuesta de incorporar el Mar en la Carta Magna, iniciativa que fue presentada tiempo atrás a la Convención Constitucional, pero que no logró avanzar más allá de las comisiones.



Puerto San Antonio saluda a la Liga Marítima de Chile en su 108° aniversario



Liga Marítima de Chile

Fundada en 1914

El Porvenir de Chile está en el Mar



La Liga Marítima de Chile es una institución de servicio, de carácter privado, apolítica y sin fines de lucro, nacida en 1914 de un grupo de personas convencidas de que, siendo Chile un país esencialmente marítimo, no existía suficiente conciencia sobre la importancia del mar en nuestro desarrollo y bienestar.

La razón de su existencia es impulsar iniciativas que permitan destacar la significación que tiene el mar para el futuro de Chile, creando conciencia en sus ciudadanos acerca de la importancia que tienen los intereses marítimos nacionales para el desarrollo del país.

Entre sus diversas actividades de vinculación con el medio se encuentran:

- **Curso de Acercamiento al Mar.** Curso anual dirigido a estudiantes de educación media. Duración 3 meses.
- Programa de Formación Marítima para Profesores. Esta actividad comprende una serie de encuentros y charlas dirigidas a los profesores de educación básica y media, con el objeto de aportar a un mayor conocimiento marítimo.
- **Concurso de Pintura y Fotografía.** Iniciativa que se realiza cada año para el 'Mes del Mar'. Está dirigida a estudiantes desde preescolar hasta 17 años. Convocatoria: mes de mayo.

- **Concurso Literario 'Cuentos Inspirados en el Mar de Chile'.** Concurso que se realiza año por medio. Está dirigida a personas desde 18 años. Actualmente, abierto III° Concurso.
- **Coloquios Marítimos.** Es un programa de conferencias especializadas dictadas por reconocidos hombres y mujeres vinculados por su quehacer al ámbito marítimo. Próximo Coloquio: 18 de octubre 2022.
- **Seminarios.** Encuentros temáticos de mayor alcance que convoca al mundo académico, técnico y político para abordar más profundamente asuntos relacionados al Mar. El último Seminario realizado fue el 2018 sobre 'El Mar en la Constitución Política'.



STAFF LIGA MARÍTIMA DE CHILE. (IZQ. A DER.) ALEJANDRO BARADIT R., JUAN TAPIA T., RENATO CASAS-CORDERO O. (DIRECTOR EJECUTIVO), JOSÉ MANUEL BURGOS V. Y ORIENTA RAMÍREZ L.



CURSO DE ACERCAMIENTO AL MAR. VISITA ESTUDIANTES AL BUQUE CIENTÍFICO AGS-61 "CABO DE HORNOS".



CONCURSO DE PINTURA ESCOLAR "MES DEL MAR". MÁS DE 300 OBRAS PARTICIPARON DE LA VERSIÓN 2022 DEL CERTAMEN.

Liga Marítima de Chile | Av. Errázuriz 471, segundo piso, Valparaíso | Fono: (32) 2235280 | E-mail: secretaria@ligamar.cl | Horario atención: 09 a 13 horas / 14 a 17 horas. | www.ligamar.cl

Yacht Club de Chile

COFRADÍA NÁUTICA DEL PACÍFICO

LIGA MARÍTIMA DE CHILE
Fundada en 1914
más de 100 años creando conciencia marítima

Regata Liga Marítima de Chile 108° Aniversario

Regata Multiclase / Inscripciones en:
www.yachtclubdechile.cl / Regata Aniversario / Inscripciones

Sábado 05 de noviembre 2022
YACHT CLUB DE CHILE

LAS OPERACIONES NAVALES EN LA PROTECCIÓN DEL AMBIENTE Y BIODIVERSIDAD EN LOS MARES

Edmundo González Robles
Almirante (R)
Presidente Liga Marítima de Chile

Carlos Valderrama Fernández
Capitán de Navío (R)
Socio Liga Marítima de Chile

Para abordar este escrito, se comenzará con un análisis somero de lo que ha sido la conceptualización estratégica del uso del poder naval, especialmente apoyándose en la clasificación propuesta por Sir Julian Corbett, lo que nos permitirá cotejar las ideas con la propuesta para el siglo XXI que hace Geoffrey Till, derivando entonces a lo que fueron los denominados vectores de aplicación del poder naval y lo que en la actualidad se postula como las áreas de misión que cumplen conjuntamente el poder naval y el servicio de guardacostas.



Sentadas las bases del comportamiento de las fuerzas navales y planteadas algunas interrogantes en torno a lo que se busca en la presente actividad académica, se analizarán los intereses marítimos (I.I.M.M.) de los Estados y su evolución hacia el siglo XXI, para tratar de buscar algunas respuestas iniciales al tema, finalizando, a modo de ejemplo, con la situación particular que corresponde atender a la Armada de Chile.

Sin duda que fue Alfred Thayer Mahan el primero que sentó los fundamentos de la estrategia marítima a finales del siglo XIX, basado en su análisis histórico de lo que había sido el empleo del poder naval, pero a fines del siglo XIX y albores del XX; otros grandes pensadores como Castex y Wegener, pero especialmente Sir Julian Corbett, agregaron valiosos conceptos que sirvieron de orientación a los estrategas para el correcto empleo del instrumento del poder naval.

Según Corbett, básicamente, se procura el control del mar mediante 3 tipos de operaciones navales: la conquista, la disputa y el ejercicio del mismo, especificando el rol que le cabe a la fuerza organizada (FO) para la batalla, en comparación con el adversario y la participación de lo que llama “otros medios”, siempre fijando con precisión cuál debe ser el objetivo estratégico, alternándose este entre la FO enemiga y las líneas de comunicaciones marítimas vitales de superficie (LCMVS), propias o adversarias. Las sub clasificaciones de estas operaciones, corresponden a la batalla o el bloqueo militar, para las operaciones de conquista; en tanto que los contraataques mayores y menores más la flota en potencia, son aplicables a la disputa. Finalmente, se llega al ataque o la defensa de las LCMVS, cuando se trata del ejercicio del control del mar.

Como una finalidad preponderante del empleo estratégico del poder naval, que debe asegurar al beligerante el flujo de productos desde y hacia su territorio utilizando la vía marítima, se considera muy importante comprender que para la defensa de las LCMVS el planificador puede optar por la protección directa, la indirecta o la cobertura, lo que depende si se resuelve utilizar determinadas combinaciones de la FO u otros medios, como también dependerá de los objetivos estratégicos que se fijen.

También están las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra, ya sea con operaciones anfibias o bombardeos, y las operaciones que demanda el transporte estratégico, que diferencia entre LCMVS de mantenimiento de un teatro y las militares de apoyo directo a las fuerzas.

No obstante la vigencia permanente de los fundamentos estratégicos, al entrar al siglo XXI se avizoran otras necesidades de aplicación del poder naval para los Estados, y uno de los mejores pensadores en el tema es Geoffrey Till, quien, basado en las experiencias históricas, los conceptos previamente comentados y las aplicaciones verificadas hacia fines del siglo XX, ordena sus análisis en base a los “atributos del mar”, esto es: como recurso, como medio de transporte e intercambio, como medio de información y de difusión de ideas y como medio de dominio. En su libro “Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI” establece el sentido del poder marítimo de un Estado más allá del mero poder naval, habla del dominio y del control del mar, describe cómo asegurar y explotar el dominio. Para este último caso menciona las operaciones de proyección, la maniobra operacional desde el mar, la defensa contra la proyección y las infaltables operaciones navales de ataque y defensa de las comunicaciones marítimas.

Complementa sus análisis mencionando las operaciones expedicionarias y la diplomacia naval; sin embargo, su colofón y propuesta es lo que ha denominado el “buen orden en el mar”, para lo cual retoma los atributos iniciales del mar agregando uno nuevo, cual es “el mar como ambiente”. Señala la necesidad de desarrollar la conciencia marítima en los pueblos, la política marítima del estado y la gobernabilidad marítima integrada. Discute cómo afectan estos conceptos a las grandes potencias con armadas poderosas y servicios de guardacostas (GC), qué pasa con las potencias medianas que requieren normalmente unir ambas funciones y, finalmente, a las pequeñas, cuyo rol se orienta principalmente al resguardo de sus espacios marinos.

Vistos los antecedentes teóricos, no se pueden dejar de resaltar para continuar con este análisis, los atributos propios de las fuerzas navales que han de considerar tanto los conductores políticos como los estratégicos, destacando primordialmente su “flexibilidad”, tanto la política, con su simbolismo y gradualidad, como la operativa, la logística y la organizacional; a lo que se agrega la condición de fuerzas listas al arribo. Son estos y otros atributos que caracterizan a las unidades navales, los que han de considerarse para pensar en cómo habrán de diseñarse las futuras operaciones del poder marítimo.

Por algún tiempo, a fines del siglo XX, se consideró en Chile y otros países, los denominados tres vectores o roles en los que se agrupaban las funciones de las fuerzas marítimas, especificando que podían ser en el vector internacional o rol de apoyo a la política exterior del estado, el vector marítimo o rol de apoyo al desarrollo político y económico, y el vector primario y tradicional de defensa o rol militar. Sin embargo, mayores desarrollos teóricos y doctrinarios llevaron a definir las áreas de misión de la Armada de Chile, que en síntesis agregaban a los tres vectores, dos nuevas funciones, que siempre fueron realizadas, pero que ahora cobraban un reconocimiento conceptual: estas son la contribución al desarrollo y la acción civil del estado, y la participación en las emergencias nacionales y protección civil, quedando así 5 áreas de misión, comunes para todas las fuerzas armadas del país, sustentadas por una dirección estratégica que orienta tanto al poder naval como al servicio marítimo.

Vistas las operaciones navales de siempre y las demandas específicas para las marinas actuales, se pasará a la segunda parte de esta ponencia, cual es el ejercicio del poder naval en la protección del ambiente y la biodiversidad, lo que hace necesario y conveniente resolver previamente algunas interrogantes para definir en qué terreno se está conversando.

La primera palabra a verificar es “proteger”, que según la Academia de la Lengua Española significa: 1) Resguardar a una persona o cosa de un perjuicio o peligro y 2) Amparar, favorecer, defender a alguien o algo. Por su parte, la denominada doctrina de seguridad nacional, menciona que los países tienen fuerzas para la defensa, que otorgan un estado o condición de “seguridad” que permite el desarrollo de la nación. En tanto que en el ambiente del mar, del cual se encarga la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), se evidenció que en inglés existen dos palabras que traducidas al español tendrían un solo significado; consecuentemente, por convención, se las diferenció, otorgando significados de comprensión común para las organizaciones marítimas. Estas son: “safety”, que se homologó con “seguridad”, aplicada a eventos propios de la naturaleza o involuntarios, que son motivo de riesgos para las personas o las instalaciones públicas; en tanto que el vocablo “security” se tradujo como “protección”, cuya causa y amenaza proviene de una voluntad que desea generar un daño o perjuicio sobre determinados objetivos, es decir, de origen antrópico.

Luego habría que establecer que, en la mar, al hablar de “ambiente” se hace referencia a un medio que constituye todo un ecosistema, el cual contiene las aguas, las especies vivas y elementos no vivos ubicados en su masa, fondo y subsuelo; también en la atmósfera suprayacente a la superficie y la tan indefinida costa, que es la interfaz de influencias mutuas entre la tierra y el mar. Ese “medio marino” ha sido reconocido como tal y las medidas para su protección y preservación se han acordado universalmente en la parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Jamaica, 1982, en base a la cual los estados ribereños han desarrollado sus propias legislaciones y creado la institucionalidad respectiva, dentro de las cuales están las Armadas y G.C.

Cuando se habla sobre la biodiversidad se hace referencia a una variedad de especies animales y vegetales en su medio ambiente, en este caso el marino, que contiene recursos hidrobiológicos en estado natural o bien últimamente en cultivos. Habría que especificar que se incluye en ella a las aves marinas.

Aclarado lo anterior, es menester considerar cuál debería ser la acción del Estado en los mares y específicamente la de las Armadas y/o G.C. Se comenzará por una situación de paz, en la que debe prevenir riesgos y amenazas en general, fiscalizar las actividades y recursos en los mares, así como reprimir e investigar las infracciones y delitos que se cometan, siendo potestad de cada estado el instrumento que utilice para cumplir dichas tareas. Durante los conflictos, las mismas funciones anteriores perduran, pero al considerar el ambiente y la biodiversidad, sus fuerzas militares deben siempre cuidarlos y prevenir daños generados por la acción bélica, lo que conlleva a pensar cuál es el valor del objetivo en la defensa y el ataque, ya que habrá ocasiones en que el empleo de armas o acciones de combate perjudicarán el ambiente y habrá responsables de estos sucesos. De esta forma, será necesario considerar que, existiendo en la legislación moderna el “delito medio ambiental”, quienes tienen el deber de proteger pueden cometerlo y, consecuentemente, serán responsables de dañarlo o afectarlo, y por ende, susceptibles de ser juzgados.

Los estados también tienen “Intereses Marítimos”(II.MM.), que por definición son “los beneficios que obtiene la nación de aquellas actividades relacionadas con el uso del mar y de los recursos que entrega el mar para su explotación”. Sin duda que las Armadas están encargadas de defenderlos y otorgarles una condición de seguridad que permitan su desarrollo, pero nótese que se menciona en la definición al mar, que no es otra cosa que un espacio, un ambiente que contiene una biodiversidad, sobre el cual las Armadas tienen responsabilidades de vigilancia, control y acción.

Es importante considerar que la biodiversidad, en los tiempos actuales, está padeciendo la acción antrópica y se está agotando por muchas razones; la humanidad está contaminando el medio marino y los organismos internacionales están tomando conciencia y exigiendo acciones preventivas, reactivas y paliativas a los estados y sus instituciones. Finalmente, hay que recordar que la alta mar, que siempre ha sido una “res communis”, también ha sido descuidada por la comunidad y hoy se torna relevante para una acción combinada de los estados y sus marinas en aras de su protección.

Retornando a los II.MM. de los Estados, es conveniente analizar cómo ha sido históricamente su desarrollo y la participación de las marinas de guerra en torno a ellos. Si bien la primera mención al concepto de II.MM. es atribuible al almirante alemán Wolfgang Wegener, que hace referencia a



La sorprendente vida submarina.

ellos en sus escritos bajo la conceptualización actual, hay que mencionar que Mahan, y los estrategas marítimos inmediatos que influyeron el pensamiento del siglo XX, se referían a ellos cada vez que se hablaba de atacar o defender el comercio marítimo y los buques mercantes con banderas de los beligerantes durante ambas guerras mundiales y otros conflictos de la época. En el fondo, constituía una de las preocupaciones primordiales y objetivo estratégico de las fuerzas navales, que también enfrentaban militarmente a las fuerzas enemigas.

A mediados del siglo XX, cuando comenzó a evidenciarse la escasez alimenticia, también hubo algunas escaramuzas por los recursos pesqueros: en 1958 y 1976 entre el Reino Unido e Islandia por el bacalao; en 1962 entre Francia y Brasil por la langosta y entre Canadá y España por el fletán en 1995. Cabe agregar que, en la segunda mitad del siglo, comenzó una prohibición a la caza de ballenas, generando problemas básicamente entre organizaciones civiles protectoras y las naves captoras de cetáceos, siendo en esta última la flota japonesa la más relevante.

Durante los albores del siglo pasado, hubo una preocupación particular por los cables submarinos que portaban telecomunicaciones, y los centros de investigación de los mares continuaban sus estudios de larga data sobre la hidrografía y la oceanografía, siendo estas ocupaciones normalmente de importancia solo complementaria para las Armadas. Comenzaron además a desarrollarse otras actividades en los mares, vinculadas a los deportes y la recreación.

Sin embargo, en el siglo XXI el transporte y comercio por vía marítima evolucionó enormemente con la globalización económica y cambió el ordenamiento; ya las naves mercantes utilizan las banderas, capitanes y tripulaciones que más conviene, sin mayores vínculos con algún Estado en particular. Las cargas son variadas y en grandes cantidades, con diversos propietarios, consignatarios y aseguradores, tornando la anterior preocupación por las naves a una acción de ataque y/o defensa de cargas específicas, lo que sin duda hace que el control y la acción de las fuerzas navales mute, manteniendo siempre su importancia.

Otra acción que han de asumir las fuerzas navales es la que genera la reducción de recursos y la necesidad de preservarlos, ya sea en las aguas jurisdiccionales de cada estado ribereño como en la alta mar, todo basado en los acuerdos internacionales y las diversas formas que adopten los Estados para imponer restricciones, las que demandan vigilancia, control y acción de las Armadas y Guardacostas. Considerando que hay recursos naturales, pero también hay cultivos de recursos hidrobiológicos que por ahora se realizan en las proximidades de costa, pero que luego pasarán a cultivos en aguas abiertas, como también en buques que navegan o jaulas estáticas, los que podrían interferir la navegación y, consecuentemente, generar conflictos que será necesario atender y manejar.

Hay que sumar también que otros II.MM. han debutado y pueden requerir la atención de las fuerzas en los mares; ellos son los referidos a los minerales de los fondos marinos o del sub suelo, la necesidad de cuidar el paisaje costero para el turismo, la recreación y los deportes náuticos, que de paso genera grandes posibilidades de salvamentos en caso de accidentes en naves de turismo o deportivas. Las necesidades de generar energías no convencionales y limpias provenientes de las olas, mareas, corrientes y vientos superficiales en los mares deben llamar la atención de las fuerzas navales, como también ante el cambio climático que obliga a desalar agua de los mares para servir a la población. Todo ello genera instalaciones e infraestructura propias de la industria de ribera, como los astilleros, puertos y plantas procesadoras de alimentos y combustibles, que sin duda han de importar a quienes deben proteger de las amenazas provenientes desde el mar. Finalmente, las inquietudes por la responsabilidad que habrá de caber respecto de los muchos cables submarinos que transportan el mayor porcentaje de información mundial, propia de la globalización y las comunicaciones.

El escenario actual, que inquieta a las fuerzas navales, también preocupa a la O.M.I., que promueve en la paz que los mares deben ser protegidos, conocidos y limpios, destacando que los organismos internacionales, en general, desconocen la realidad del conflicto bélico.

Una breve explicación de estos tres conceptos: proteger se refiere al comercio marítimo, la actividad pesquera y acuícola, los deportes, recreación y turismo, en suma, todas las actividades y los recursos que contienen los II.MM., donde en general hay vidas que ingresan a la mar, hay naves que se desplazan y recursos disponibles que hay que cuidar, tarea que sin duda recae en las fuerzas navales y autoridades costeras, sin perjuicio de las empresas y organizaciones civiles públicas y privadas que también intervienen. Esta protección exige una vigilancia, que permita tener un grado de control de lo que ocurre en espacios determinados, y finalmente la necesaria capacidad de reaccionar ante eventos específicos de ayuda humanitaria o propios de la fiscalización.

Conocer los mares se refiere sin duda alguna a la investigación científica, tanto en las ciencias básicas, la física, química y biología, como también en las aplicadas: estudios hidrográficos, oceanográficos, meteorológicos, sísmicos y geológicos; asimismo, masas y desplazamientos de recursos, niveles de depredación, calidades de las aguas, grados de contaminación, efectos del cambio climático, entre muchos otros. Este conocimiento tiende a prevenir a las personas, autoridades, instalaciones y naves frente a la ocurrencia de temporales, tifones, huracanes, marejadas, tsunamis, y otros fenómenos naturales que las pueden afectar.

La limpieza del medio marino es evidentemente una labor de protección y preservación; dice relación principalmente con los efectos que causa la acción humana en la contaminación de

las aguas y, consecuentemente, sobre la biodiversidad. Hay tareas de prevención y de sanción a los infractores, lo que por cierto exige vigilancia y control, como capacidades para paliar los efectos adversos.

Estos tres conceptos que sugiere considerar la O.M.I., sin duda están entrelazados y relacionados entre sí; solamente se han explicado por separado, pero todos ellos requieren la atención de las Armadas y G.C. para contribuir a lo que se ha denominado “buen orden en el mar” como concepto base para orientar la acción naval en el siglo XXI.

Pese a todo lo señalado en los párrafos previos, los II.MM. exigen que los Estados sean capaces de desarrollar en sus ciudadanos la denominada “Conciencia Marítima”, que en síntesis es conocer, percibir, sentir todo aquello relacionado con el mar, adicionándole la voluntad de actuar al respecto; es decir, hay elementos cognitivos y volitivos involucrados simultáneamente. Desde tierra cuesta ver más allá del horizonte para saber o percibir lo que sucede; se requiere entonces la acción del marino que, desde su experiencia en una embarcación, sea capaz de relatar, actuar y motivar.

Finalmente, hay que agregar que los II.MM., las actividades en el mar y los recursos del mar que benefician a la nación, deben ser manejados, fomentados y protegidos por una “autoridad y/o administración marítima”, es decir, alguna organización capaz de generar políticas, administrar recursos y medios, protegerlos y desarrollarlos. Son tan variados y relacionados con tantos sectores de la administración del Estado, que no sirve tan solo una autoridad, sino un grupo coordinador de más alto nivel que sea capaz de coordinar las diversas acciones del Estado en los mares. Esta gobernabilidad requiere el concurso de todos con la suficiente conciencia, pero además con una fuerza de respaldo para cautelar todo lo que acontece en los mares, donde sin duda han estado y continuarán estando las Armadas y los G.C.

Visto lo anterior y consecuente con la orientación de este análisis, que pide ver los retos y oportunidades de las operaciones navales para el ejercicio del poder naval en la protección del ambiente y la biodiversidad, se debe constatar que el ambiente marino y su biodiversidad es todo un ecosistema; de hecho, el más grande del planeta, que considera componentes vivos y no vivos, muy ignorado hasta la fecha, que se desarrolló naturalmente por muchos siglos sin ser afectado por la humanidad; que fue usado progresivamente para transportar recursos y personas, para comunicarse, extraer recursos ictiológicos y como lugar de lucha por el poder o su dominio. En los últimos años, está siendo afectado seriamente por el desarrollo de las civilizaciones y la globalización, está sometido a una depredación y degradación sin precedentes, causando efectos adversos a la vida de la humanidad como retribución perversa por los daños que ella le ha ocasionado.

Las fuerzas navales han sido las protectoras de las actividades en los mares y los principales actores en las luchas por su dominio o disputa a través de las operaciones navales, donde originalmente sus objetivos estaban en los buques de comercio o de guerra y, eventualmente, en algunas instalaciones costeras, siempre considerando el ataque y la defensa. Sin embargo, en la actualidad el transporte marítimo masificado y la variedad y capacidad de los buques de guerra, han transformado las características de dichas operaciones, manteniendo la esencia y los conceptos estratégicos que las orientan. Aparentemente, todo lo nuevo que acontece en el medio marino origina nuevas demandas para las fuerzas navales y los Estados; a modo de ejemplo, una de las más relevantes es la

declaración de “áreas marítimas protegidas”, que en lo general pretenden restar acción humana en ellas para recuperar su estado natural y reparar los daños a la biodiversidad en estos espacios. Las operaciones que se piden a las fuerzas navales, principalmente en la paz y sin perjuicio de su aplicación durante los conflictos, son ahora adicionalmente para cuidar el ambiente y la biodiversidad, que consiste en vigilar para conocer todo lo que sucede en el mar y áreas específicas de interés. Ello implica tener un cierto grado de control del mar, el que por definición es local, temporal e imperfecto, según reza la doctrina permanente, pero que sin duda ayuda a la prevención y, cuando sea necesario, ejercer la represión sobre los infractores o delincuentes, extensible también ante cualquier adversario o enemigo cuyos intereses en esos espacios marítimos se contrapongan a los propios. Son las Armadas y G.C. las instituciones destinadas a realizar esta labor, que les demandará medios de vigilancia y capacidades de reacción, con dotaciones instruidas y entrenadas para estas nuevas funciones, con centros de mando y control capaces de procesar y buscar la data necesaria, siempre disponiendo de la voluntad política del Estado para actuar y proteger su ambiente y biodiversidad.

En la paz las fuerzas habrán de enfrentar delitos cometidos por infractores que deben ser capturados y procesados por los tribunales nacionales correspondientes, habrá accidentes causados por el hombre o por la naturaleza que afecten a determinados espacios y sus características ante las cuales habrá que actuar en reacción, pero ante lo cual debe haber una labor preventiva para preservar y desarrollar los II.MM. vinculados al ambiente y la biodiversidad.

Durante los conflictos las fuerzas navales, en sus operaciones de defensa y ataque a las comunicaciones marítimas, en sus enfrentamientos con las fuerzas enemigas, en sus ataques y defensa a las nuevas instalaciones que ogaño aparezcan en la mar, necesariamente han de usar sus armas y sensores, causando efectos al ambiente marino y a su biodiversidad. Ello sin duda exigirá a los conductores políticos y estratégicos definir muy bien cuáles son y cuánto valen los objetivos en los cuales han de empeñar sus fuerzas, compararlos con el valor que tiene la preservación de la biodiversidad y asumir los efectos que las operaciones puedan causar, objeto evitar posteriores juicios de lesa humanidad que pseudo pacifistas puedan impulsar o que la misma opinión pública pueda inquirir.

Dicho lo anterior, se proseguirá con una síntesis relacionada con el rol de las Armadas cuando deben actuar protegiendo el ambiente y la biodiversidad; es decir, cuáles son sus retos y oportunidades. Se considerará el caso de las potencias medianas que han unificado la labor de la Armada con la función de G.C.; en otras palabras, las tareas son comunes para toda la fuerza naval única e integrada. Si se considera las áreas de misión, cabe la responsabilidad de vigilar, controlar y actuar en todos los espacios marítimos protegiendo el ambiente y la biodiversidad, ya sea porque hay necesidad de seguridad de los II.MM., se contribuye al desarrollo nacional y la acción civil del Estado, se participa de una cooperación internacional, y en los casos de emergencia nacional y protección civil. Para todo lo anterior, la Armada debe disponer de sus buques, aeronaves, sensores, medir el estado de situación en cada espacio de interés, procesar con ayudas cibernéticas y sobre todo, disponer de personal instruido, especializado, entrenado para actuar en estas nuevas dimensiones de las operaciones navales.

Los lugares o espacios donde las Armadas deben actuar están constituidos jurídicamente por la alta mar, zona económica exclusiva (Z.E.E.), mar territorial, aguas interiores y costas. Considera las masas de agua correspondientes, los fondos, sub suelos marino, espacios aéreos y, muy en

especial en estos casos, todas las descargas al mar provenientes de naves, pero principalmente de fuentes terrestres. En esos mismos espacios deben convivir y contribuir todas las marinas de guerra (G.C. incluidos), naves y tripulantes de la marina mercante, de carga y pasajeros, marina pesquera y acuícola, marina deportiva y marina de investigación, junto con las futuras instalaciones fijas en los mares y sus operadores.

Las Armadas del siglo XXI han reconocido que, a diferencia de antaño, las flotas de combate han de trabajar de manera combinada con otras marinas para mayor eficiencia en todas sus operaciones navales. Lo anterior debiese también aplicar a las operaciones de protección del ambiente y la biodiversidad, dentro de las cuales hay que establecer, con la mejor precisión posible, cuáles son los objetivos en cada ocasión en que se actúe juntos con fuerzas de otros estados, ya sea para entrenamiento como para acciones de preservación y vigilancia ambiental. Aun cuando originalmente cada país presente objetivos disímiles, habrá que establecer dónde hay unificación de criterios.

Se ha de tener claro que la función primordial es proteger los II.MM. y, dentro de ellos, aquellas actividades que puedan afectar al ambiente o la biodiversidad. Esta última, ligada naturalmente a los recursos vivos del mar, pero también resaltando la protección al tripulante de cada nave, su equipo y materiales, labor propia de la defensa y de la policía, que en representación del Estado, realizan las Armadas en los mares.



LSG-1622 "Chiloé" en aguas antárticas.



Para finalizar, se mostrará por qué a Chile le importa el tema tratado, analizando someramente algunas de sus características relacionadas con la temática. En cuanto al comercio marítimo, el 93% de los productos que entran o salen del país lo hacen por la vía marítima; en cuanto a la pesca, el país está situado dentro de los 10 que más extraen en el mundo desde el borde costero, Z.E.E. y la alta mar (océano Pacífico y mar Austral Antártico); la acuicultura ha progresado explosivamente en las últimas décadas, siendo los segundos productores mundiales de salmón, con la producción actual en aguas interiores de los fiordos patagónicos, pero avizorando la salida a cultivar en aguas abiertas muy próximamente; la industria de ribera, considerando en ella puertos, astilleros, procesadoras de alimentos del mar e instalaciones productoras o procesadoras energéticas y, últimamente, las más de 40 plantas desaladoras, son elementos que naturalmente importan desde la necesidades de seguridad y protección, que recaen en la autoridad marítima, ejercida por la Armada de Chile. Asimismo, el incremento del turismo marítimo en naves tipo crucero ha llegado a los atractivos de los canales patagónicos, Antártica y Rapa Nui. Los compromisos internacionales asumidos por Chile frente a los efectos del cambio climático, han llevado al estado a declarar el 42% de su Z.E.E. como “Áreas Marinas Protegidas” y una gran cantidad de puntos de sus aguas interiores o mar territorial como parques marinos. En todas estas áreas, la Armada debe fiscalizar y contribuir a desarrollar la investigación científica necesaria.

En Chile la Armada tiene incorporada la función de guardacostas a través de una de sus 4 Direcciones Generales, 16 gobernaciones marítimas y 60 capitanías de puerto, que en una adecuada sinergia y simbiosis, distinguiendo entre mando militar y técnico, desarrolla con alta eficiencia y eficacia sus funciones propias de la defensa junto con la de autoridad y administración marítima. Junto a ello, en los últimos años, la administración del Estado ha incorporado a otros organismos con responsabilidades en la jurisdicción marítima, entre los que para la situación en comento destacan el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura y la Superintendencia del Medio Ambiente, con quienes se trabaja cooperativamente para vigilar, fiscalizar y al final proteger el ambiente y la biodiversidad, todo lo cual implica el desarrollo de operaciones navales especiales y adecuadas a los propósitos.

Como conclusiones a la presentación de este trabajo, se pueden resaltar los siguientes aspectos:

1. Los Estados, a través de sus Armadas, tienen actualmente y en el futuro, responsabilidad de proteger el medio ambiente marino y su biodiversidad junto con sus funciones tradicionales de defensa.
2. Aún falta mucho por definir e investigar, especialmente qué y cómo se podrá proteger, tarea que le compete sin duda a los órganos de educación superior donde se analiza lo que atañe a cada Estado.
3. Educar a los usuarios de los mares para preservar el medio ambiente es fundamental; sin embargo, cometen delito los que incumplen acuerdos o leyes. Quienes deben vigilar, controlar y, eventualmente, capturar a los infractores, son las fuerzas navales, especialmente en períodos de paz.
4. En los conflictos, será indispensable que los conductores políticos y estratégicos establezcan, con la mayor precisión posible, el valor de los objetivos y cuánto están dispuestos a tolerar que las operaciones afecten al medio ambiente y la biodiversidad en los espacios marinos.

REFERENCIAS:

1. "Poder Marítimo, Una Guía para el Siglo XXI"; Till, Geoffrey, 2004.
2. "Doctrina Marítima, El Poder Marítimo Nacional"; Armada de Chile, 2009.
3. "Strategy and Force Planning"; U.S. Naval War College, 2000.
4. "Política Oceánica Nacional"; Gobierno de Chile, 2019.
5. "Política de Defensa Nacional de Chile"; Ministerio de Defensa Nacional, 2020.
6. "Teorías Estratégicas", Castex, Raúl, 1929.
7. "Influencia del Poder Naval en la Historia (1660 a 1783)"; Mahan, Alfred Thayer, 1890.
8. "Algunos Principios de Estrategia Marítima"; Corbett, Julian S., 1911.
9. "La Estrategia Naval en la Guerra Mundial"; Wegener, Wolfgang, 1929.
10. "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Jamaica, 1982.

5 DE MAYO: DÍA DE LA FAMILIA NAVAL

Miguel A. Vergara Villalobos
Almirante (R)
Presidente, Liga Marítima de Chile



Después de dos años en que la pandemia de Covid-19 nos había impedido realizar esta ceremonia, nos volvemos a reunir la Liga Marítima y la Armada de Chile, para conmemorar el día de la Familia Naval.

Esta celebración la instituyó la Armada en 1990, como un homenaje y recuerdo especial al indeleble modelo de vida que nos ofrece el matrimonio entre nuestro héroe Arturo Prat y Carmela Carvajal, que un 5 de mayo de 1873 contrajeron nupcias. Él tenía 25 años y ella 21. Lo hacemos al pie del monumento a la mujer, instalado en esta plazoleta que se llama, precisamente, Carmela Carvajal.

Permítanme dos palabras sobre este monumento, de modo que cuando a futuro pasen por este sector sepan de qué se trata. Esta es una obra de la escultora chilena Ani Venturini, financiada y donada a la ciudad de Valparaíso por la Liga Marítima, el 16 de octubre del 2014, cuando nuestra corporación cumplió 100 años de vida. Inicialmente fue denominado el monumento

a la Mujer del Hombre de Mar, pero la realidad del mundo actual nos ha hecho ampliar su simbolismo a todas las mujeres que de una u otra forma dependen del mar para el sustento de sus familias.

Entrando en el tema que hoy nos convoca, debemos partir con la ya clásica expresión de que la familia es el núcleo básico de la sociedad: si la familia no está sólidamente conformada, tampoco lo estará la sociedad. Muchos de los problemas que estamos viviendo en el mundo occidental se deben al relajamiento de la estructura de la familia.

La familia es un lugar en que la persona es valorada y amada por lo que es y no por lo que tiene. Allí no rige la lógica del mercado, ni la presión por la productividad y la eficiencia, sino solo impera la ley del amor y el respeto mutuo, fundada en una escala de valores compartidos. En tiempos complejos como los actuales, en los que impera una elevada incertidumbre política, social y económica, una familia bien constituida es un verdadero oasis de paz y armonía en el cual refugiarse de los avatares del día a día. Sin embargo, debemos reconocer que el esquema de familia que ha sostenido al ser humano por tantos siglos, está actualmente en crisis.

En efecto, se han ido concretando en forma gradual, pero consistentemente, diversas leyes que tienden a deconstruir la familia tradicional. Erróneamente se asume que sería una estructura arcaica y opresiva, que no se aviene con el mundo moderno, ya que sería un freno al libre desarrollo de la persona humana. En particular, quisiera comentar dos aspectos centrales de la familia, que hoy se cuestionan. Me refiero al principio de autoridad y, asociado a esto, el intento por imponer la igualdad en todas las estructuras sociales.

En cuanto a la autoridad, la familia es un lugar de encuentro donde debe imperar el amor y la comprensión mutua. Pero esa armonía debe darse dentro de una clara escala jerárquica entre padres e hijos. Los padres no deberíamos transar en nuestra autoridad sobre los hijos. Podemos y debemos procurar excelentes y fluidas relaciones con ellos, pero no somos sus amigos, sino sus guías. No somos sus pares, puesto que –nos guste o no– representamos una autoridad que debe hacerse respetar. Nuestros hijos, sin duda, tendrán una gran variedad de amigos a lo largo de su vida, pero sus padres son únicos e irremplazables en su formación ética y social.

Una segunda característica de la familia, que marcha a contrapelo de la modernidad, es que en su seno no existe la igualdad. A los hijos más débiles es necesario otorgarles una atención preferencial, para compensar su debilidad y dotarlos de herramientas para enfrentar su vida futura. Si bien debemos apoyar con particular énfasis a los hijos con limitaciones físicas o intelectuales, esto en ningún caso podría significar falta de amor o despreocupación por los demás hijos.

En una familia bien constituida la única igualdad que debe imperar es la igualdad en el amor y el respeto mutuo. Por eso, la comunicación al interior de la familia es vital, no solo entre padres e hijos, sino también entre los cónyuges. La forma en que se manejan los conflictos familiares inevitablemente repercutirá en la sociedad: la violencia intrafamiliar, más temprano que tarde, desembocará en violencia social.

El ideal es que la familia esté conformada por un hombre y una mujer que se unen con sentido de eternidad, para procrear y educar a sus hijos. Naturalmente este ideal es difícil de alcanzar, particularmente en una sociedad donde se fomenta la búsqueda del bienestar, el placer sensual



y la propia proyección personal. En los hechos, la realidad nos muestra la existencia de distintos tipos de familia, producto de una infinita variedad de situaciones personales, pero eso no impide que, dentro de ese conjunto, podamos identificar un modelo que sea objetivamente mejor que los demás para el desarrollo integral de la persona.

Ese es el modelo que nos muestran Prat y Carmela. El que deseáramos promoviera la ley, puesto que la ley es una especie de semáforo que nos orienta no solo respecto de lo bueno y lo malo, sino también nos ayuda a discernir entre lo bueno y lo mejor. Si bien no todos los caminos son igualmente óptimos para conformar una familia, eso no quita que debamos acoger y ofrecer soluciones a las diversas situaciones humanas que viven muchas personas, a veces contra su voluntad.

Con todo, más allá de cuestionar este o aquel tipo de familia, lo más importante es que quienes creemos en las bondades de la familia tradicional seamos capaces de dar

testimonio de que ese es un modelo digno de seguir. La mejor defensa de la familia tradicional es que tales familias sean modelos de vida que otros admiren y quieran imitar.

En fin, el tema de la familia tiene múltiples y complejas aristas. Desde ya, la familia, que hasta pocos años considerábamos como algo inmutable, hoy está asediada por cambios radicales que desafían su estructura clásica. No obstante lo anterior, con el debido respeto a las estructuras de familias que se apartan del esquema tradicional, creemos que el modelo que nos ofrece el matrimonio de Arturo Prat y Carmela Carvajal es un buen ideal que, dentro de nuestras humanas posibilidades, deberíamos tratar de imitar.

Finalizo estas palabras instándolos a reflexionar sobre la importancia de una familia bien constituida, la que bien merece todos nuestros esfuerzos para impedir su desintegración. En este día, además de evocar a Prat y Carmela, rindamos un homenaje a nuestros padres que nos dieron la vida y nos educaron en los valores cristianos; y agradezcamos a Dios por los hijos que nos ha dado y por la gracia de mantenernos aún con vida. ¡He dicho!

Valparaíso, 05 de mayo de 2022

TRANSFORMANDO COMPROMISOS OCEÁNICOS EN ACCIONES TANGIBLES Y MEDIBLES

Carlos Fanta De la Vega
Contraalmirante (R)
Socio de la Liga Marítima de Chile

I.- INTRODUCCIÓN

El 08 de junio recién pasado, en el marco del Día Mundial del Océano 2022 y la Cumbre de las Américas, Chile lideró el lanzamiento de la coalición “Américas por la Protección del Océano”, ocasión en que el presidente de la República declaró que su objetivo es tomar acciones para “enfrentar las tres grandes crisis que hoy día afectan al mundo: el cambio climático, la pérdida de la biodiversidad y el deterioro los océanos”.



Por otra parte, en la semana del 27 de junio al 01 de julio pasado, se desarrolló la “Conferencia Mundial de Naciones Unidas sobre los Océanos”, la cual se focalizó en transformar ideas en acciones tangibles, finalizando con la Declaración “Nuestro Océano, Nuestro Futuro, Nuestra Responsabilidad” y en cuya ocasión el Secretario General de la ONU pidió disculpas a las nuevas generaciones por el “estado de los océanos, de la biodiversidad y del cambio climático que heredarán”.

El presente ensayo sintetiza algunos de los compromisos públicos asumidos por el Estado de Chile en materias oceánicas, explorando cuáles serían las acciones y metas específicas asumidas formalmente por nuestro país, como asimismo su metodología de medición y difusión pública, examinando el grado de avance e implementación efectiva de dichos compromisos. Para tal efecto, se exploran los compromisos ya adquiridos y plenamente vigentes, explicitados en la Política Oceánica Nacional, la Estrategia Nacional de Biodiversidad, la Estrategia Nacional de Cambio Climático, la Agenda de Objetivos de Desarrollo Sostenible y aquellos asumidos internacionalmente como miembro pleno del Panel de Alto Nivel para una Economía Oceánica Sostenible, más conocido como “Ocean Panel”.

II.-EL OCÉANO Y EL MAR DE CHILE

El océano, como origen de la vida, como una de las principales reservas de biodiversidad en el mundo, como fuente reguladora del cambio climático y como fuente alimentaria y medio de transporte global, es un elemento único e insustituible que contribuye directamente a contar con un planeta sostenible en el tiempo. Al mismo tiempo, es fuente de prosperidad humana y fundamental para un adecuado desarrollo social, económico y cultural del planeta en general y de nuestro país en particular. Tal como lo enfatiza la Segunda Evaluación Mundial de los Océanos del año 2021¹, el océano es crucial para el progreso y desarrollo sostenible de la humanidad, constituyendo un medio de subsistencia de miles de millones de personas. Lamentablemente esta segunda evaluación expone que la situación no ha mejorado con respecto a la primera evaluación del año 2015 y que los múltiples beneficios que reporta el océano están en grave riesgo, por lo que se requiere cambiar la manera que interactuamos y nos conectamos con él.

A nivel global, el océano es fundamental no solo porque constituye sobre un 70% de la superficie del planeta, sino porque como su principal ecosistema, junto con producir el 55% del oxígeno que respiramos, absorber un 90% del calor adicional y casi un tercio de las emisiones de CO₂, el océano cumple un papel fundamental en la mitigación, regulación y adaptación al cambio climático global, siendo un sostenedor esencial de la biodiversidad del planeta. De esta forma, el océano, clima y biodiversidad, junto con constituir un sistema integrado e interconectado, sostiene parte importante de la economía mundial, la alimentación y el agua, el comercio y transporte, en definitiva, constituye parte esencial del bienestar, prosperidad y sostenibilidad de la humanidad. A nivel nacional, el océano y mar de Chile es fundamental no solo porque el territorio marítimo corresponde a casi cinco veces la superficie terrestre de nuestro territorio nacional, sino también entre otros aspectos, porque junto con constituir parte esencial de su desarrollo social y fuente de progreso, nuestro país posee un vínculo e identidad histórica con el océano: más del 95% de su comercio exterior es por mar, cuenta con una de las

1 Segunda Evaluación Mundial de los Océanos. Publicación de las Naciones Unidas, abril 2021, ISBN: 978-92-1-604008-6.

Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) más grandes del mundo, su océano lo transforma en un país tricontinental y su naturaleza oceánica le permite ser hoy potencia mundial en el ámbito de la pesca y la acuicultura.



III.- COMPROMISOS ASUMIDOS EN EL ÁMBITO DE LA POLÍTICA OCEÁNICA NACIONAL 2018

En mayo del año 2018 se promulgó la Política Oceánica Nacional² como Política Pública, que sienta las bases y acciones futuras para consolidar el compromiso del país y su responsabilidad con la conservación, gobernanza y uso sostenible del océano y sus recursos. Esta Política de Estado integra la heterogeneidad de intereses presentes en el océano, abarcando cinco áreas sectoriales principales de las cuales se desprenden 122 acciones específicas que deben acometerse y que se desagregan de acuerdo al siguiente detalle: a) Área Sectorial Conservación del océano y su recursos con 23 acciones; b) Área Sectorial Desarrollo Económico con 70 acciones; c) Área Sectorial Seguridad y Océanos con 13 acciones; d) Área Sectorial Océano y Territorio con 8 acciones; y e) Área Sectorial Desarrollo Científico con 8 acciones. Como Política multi-sectorial en materia oceánica, junto con establecer acciones en estos cinco sectores, establece lineamientos estratégicos, con un conjunto de orientaciones, alcances y prioridades en materia de gestión oceánica, y tal como lo explicita su texto, su implementación, actualización, seguimiento y cumplimiento debe ejecutarse a través del Programa Oceánico Nacional, el cual aún no se ha publicado, pese a que mediante comunicado del Ministerio de Relaciones Exteriores de junio del 2021³ se informó que en sesión del Consejo de Ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica, se había aprobado. Es preciso señalar que este Consejo Asesor fue creado

2 Decreto Supremo N°74 del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado el 12 de mayo del 2018, que aprueba la Política Oceánica Nacional.

3 Comunicado del Ministerio de Relaciones Exteriores del 08 de junio del 2021. (<https://minrel.gob.cl/noticias-antiores/consejo-de-ministros-aprueba-programa-oceanico-nacional>).

mediante Decreto Supremo⁴ con tareas específicas de: proponer la Política Oceánica Nacional y el Programa Oceánico; asesorar al Presidente de la República en materias específicas oceánicas e informarle del estado de cumplimiento de los objetivos de la Política Nacional Oceánica y de la ejecución del Programa Oceánico Nacional; recomendar la creación de instancias de coordinación de organismos relacionados con la actividad oceánica; y, servir de instancia de información, conocimiento y divulgación, canalizando la cooperación científica, tecnológica y económica en materias oceánicas. Conforman este Consejo Asesor el ministro de Relaciones Exteriores, quien lo preside, y los ministros de Defensa Nacional, de Economía, Fomento y Turismo, del Medio Ambiente y de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación, estimándose que para cumplir cabalmente sus tareas en materias oceánicas también deberían conformarlo al menos los ministros de Transportes y Telecomunicaciones y Educación.

Una metodología para materializar la implementación de la Política Oceánica, que puede ser considerada en el Programa Oceánico a publicarse, es el sistema de gestión propuesto en el documento referido a la Política Oceánica el año 2020⁵, que permitiría adecuadamente transformar cada una de las 122 acciones sectoriales de la Política Oceánica Nacional, en una realidad tangible, medible y actualizada en el tiempo. Para supervisar el avance y cumplimiento de estas acciones, se requiere contar con una institucionalidad técnica pequeña y permanente, que apoye en dicha supervisión y cumplimiento a la Secretaría Ejecutiva del Consejo de Ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica en su tarea de “Informar periódicamente al Consejo de la ejecución del Programa Oceánico y del cumplimiento de los objetivos de la Política Nacional Oceánica”, similar a lo expuesto en el documento referido a la Década Oceánica⁶ y como fuera propuesto por el Presidente de la Liga Marítima⁷ y por el Ministerio de Relaciones Exteriores en conjunto con la Universidad de Concepción⁸.

En este caso de los compromisos ya asumidos por la Política Oceánica Nacional, mientras no se publique formalmente el Programa Oceánico, concebido en su origen para supervisar el cumplimiento y avance de las acciones establecidas en la Política Oceánica, como también, mientras no exista una entidad técnica formal para supervisar su cumplimiento sistemático y difundirlo públicamente, no será posible verificar ni constatar el real avance y cumplimiento de las acciones sectoriales y los compromisos adquiridos en la Política Oceánica.

IV.- COMPROMISOS ASUMIDOS EN EL ÁMBITO DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE BIODIVERSIDAD 2017-2030

Chile forma parte desde el año 1994 del Convenio sobre la Diversidad Biológica y como parte del compromiso con dicho Convenio, nuestro país estableció su Estrategia Nacional de Biodiversidad 2017-2030⁹. Esta Estrategia incluye en su texto seis Planes de Acción, siendo uno de ellos en particular, dedicado concretamente a la “Conservación de la Biodiversidad Marina y

4 Decreto Supremo N°94 del Ministerio de Relaciones Exteriores, promulgado el 17 de mayo del 2017, que crea el Consejo de ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica y modificado por D.S N°68 del 23 de junio 2021.

5 Contribución a la Gobernanza Sustentable de nuestro océano mediante la implementación efectiva de la Política Oceánica Nacional. Carlos Fanta De la Vega, Revista Mar N°962/2020, Liga Marítima de Chile.

6 Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030: Una oportunidad para el desarrollo económico, social y sostenible de nuestro país. Carlos Fanta De la Vega, Revista Mar N°207/2021, Liga Marítima de Chile.

7 ¿Es necesario un Ministerio del Mar? Miguel Ángel Vergara Villalobos, Revista de Marina N°963.

8 Mares de Chile: Visión 2040. Ministerio de Relaciones Exteriores, Universidad de Concepción, enero 2020.

9 Decreto Supremo N°14 del Ministerio del Medio Ambiente del año 2018, Aprueba Estrategia Nacional de Biodiversidad 2017-2030.



de Islas Oceánicas”, el cual establece 16 actividades que se plasman en 38 metas específicas. Las 16 actividades consideradas en la Estrategia Nacional de Biodiversidad y consideradas en el Plan de Acción de Conservación de la Biodiversidad Marina y de Islas Oceánicas se encuentran incorporadas textualmente en la Política Oceánica Nacional en el Área Sectorial “Conservación del Océanos y sus Recursos” como 16 acciones específicas, por lo que es plenamente pertinente consolidarlas como parte del Programa Oceánico Nacional. Por otra parte, la Estrategia Nacional de Biodiversidad en su Capítulo V “Marco para la implementación y seguimiento de la Estrategia y su Plan de Acción” expone que cuenta con un mecanismo de seguimiento y evaluación de cada Plan de Acción y que dicho seguimiento y evaluación de las actividades y metas de la Estrategia, se llevará a cabo anualmente a través de un sistema de indicadores que se elaborarán y reportarán de acuerdo a las actividades y metas establecidas en cada Plan para ir midiendo progresivamente el estado de avance de ellas.

En el caso de los compromisos asumidos en la Estrategia Nacional de Biodiversidad 2017-2030, para analizar la efectividad de lo planificado y el actual avance de las 16 actividades y las 38 metas comprometidas en ella, se consultó la página web del Ministerio de Medio Ambiente en la ventana “Estrategia Nacional de Biodiversidad” (<https://mma.gob.cl/biodiversidad/>), no encontrándose el mecanismo de seguimiento anual previsto en esta fuente ministerial, que permita visualizar públicamente el avance y seguimiento anual del Plan de Conservación de la Biodiversidad y de las Islas Oceánicas.

V.- COMPROMISOS ASUMIDOS EN EL ÁMBITO DE LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

La Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante una Resolución del año 2015, aprobó una ambiciosa Agenda Global denominada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”¹⁰. El Gobierno de Chile refrendó ese mismo año este instrumento internacional, definiendo con posterioridad una institucionalidad relacionada, la cual es coordinada por el Consejo Nacional de Ministros para Implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹¹. Esta Agenda, cuya aspiración es “transformar nuestro mundo” posee 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas, las cuales en forma integrada abarcan las tres dimensiones del desarrollo sostenible en los ámbitos económico, social y ambiental. Chile, al adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible hizo propios los Objetivos de la Agenda, comprometiéndose, entre otros, al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible número 14 (ODS 14) que es el de “Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”. El compromiso de Chile con la Agenda 2030 se ha manifestado con la elaboración de dos Informes Voluntarios de Avance de la Agenda 2030, el primero de ellos emitido en junio del año 2017¹² y el segundo de ellos emitido en julio del año 2019¹³, además de la publicación del Informe de Estrategia de Implementación Agenda 2030 en Chile, emitido en marzo del 2022¹⁴. En particular, los compromisos con el Objetivo de Desarrollo Sostenible número catorce (ODS 14) referido a los océanos, se deberían cumplir acometiendo adecuadamente las 10 metas e indicadores que contiene dicho ODS 14, los cuales son detallados y supervisados a nivel nacional por el Ministerio de Desarrollo Social en un link de su página web¹⁵. En síntesis, abarcan metas con indicadores referidos a: a) Prevenir y reducir la contaminación marina; b) Gestionar y proteger sosteniblemente ecosistemas marinos y costeros; c) Minimizar los efectos de acidificación de los océanos; d) Reglamentar explotación pesquera y poner fin a pesca ilegal; e) Conservar al menos el 10% de las zonas costeras y marinas; f) Prohibir subvenciones a la pesca tendientes a sobrecapacidad y pesca excesiva; g) Logro de beneficios económicos de pequeños Estados insulares y países subdesarrollados; h) Mayor conocimiento científico y desarrollar capacidad de investigación marina; i) Facilitar acceso a pescadores artesanales a recursos marinos y los mercados; y j) Implementación efectiva de la CONVEMAR y normativa marítima.

Respecto de los compromisos asumidos por la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, para analizar el avance de las metas e indicadores de la Agenda y lo realmente avanzado, se consultó el link de la mencionada página web del Ministerio de Desarrollo Social y el último Reporte Mundial de Desarrollo Sostenible del año 2022¹⁶, el cual se nutre de la información

10 Resolución ONU A/RES/70/1 aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”.

11 D.S. N°49 del año 2016 del Ministerio de Relaciones Exteriores, reemplazado por D.S. N°67 del 02-mayo-2019 del Ministerio de RR.EE., que crea Consejo Nacional para la Implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

12 Primer Informe Nacional Voluntario de Chile sobre la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Consejo Nacional para la Implementación de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible, 16 junio 2017.

13 Segundo Informe Nacional Voluntario de Chile sobre la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Consejo Nacional para la Implementación de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible, 30 Julio 2019.

14 Informe de Estrategia de Implementación Agenda 2030 en Chile. Consejo Nacional para la Implementación de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible, 22 marzo 2022.

15 <http://www.chileagenda2030.gob.cl/indicadores/indicador14>.

16 Sustainable Development Report 2022. Cambridge University. www.cambridge.org/9781009210089.

provista por los dos informes voluntarios emitidos por nuestro país los años 2017 y 2019, respectivamente.

Los resultados de estas metas e indicadores considerando los 17 ODS, muestran a Chile en una situación general de cumplimiento moderado, ocupando el lugar 28 de 163 países, exhibiendo que en nuestro país ningún ODS se encuentra en situación de cumplimiento, 5 ODS se encuentran con desafíos pendientes, 7 ODS se encuentran con significativos desafíos pendientes y 5 ODS con mayores desafíos pendientes. En el caso particular del ODS 14 referido a los océanos, se encuentra catalogado con “significativos desafíos pendientes”, faltando aún por reportar un 40% de los 10 indicadores existentes, los cuales no cuentan con los datos correspondientes, constituyendo un desafío implementarlos a nivel nacional y ser reportados en próximo informe nacional voluntario, con el objeto de lograr su implementación y supervisión adecuada antes del 2030.

VI.- COMPROMISOS ASUMIDOS EN EL ÁMBITO DE LA ESTRATEGIA CLIMÁTICA DE LARGO PLAZO DE CHILE AL 2050

Chile es parte y ratificó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático¹⁷ del año 1994 y su Protocolo de Kioto en 2002. Acorde al compromiso adquirido con dicho instrumento internacional, Chile elaboró y aprobó en octubre del año 2021 su propia Estrategia Climática de Largo Plazo¹⁸ (ECLP 2050), de manera de consolidar la visión de Estado para enfrentar el cambio climático, y al mismo tiempo, cumplir con lo establecido en el Artículo 4 párrafo 19 del Acuerdo de París¹⁹, que señala que las partes deberán formular sus correspondientes Estrategias Climáticas de Largo Plazo.

La Estrategia Climática de Largo Plazo, en su Capítulo 05 Contribuciones Sectoriales y componentes de integración, contiene un subcapítulo dedicado al Océano, el cual indica que “El objetivo de Chile en materia oceánica es consolidarse como un país que vela por un océano sano y resiliente a los efectos del cambio climático, garantizando sus servicios ecosistémicos y evitando que las amenazas que enfrenta actualmente impacten en la biodiversidad que alberga y en las actividades humanas que se desarrollan en los territorios costeros e insulares”. Al mismo tiempo, enfatiza que la conservación del océano y el uso sostenible de sus recursos es esencial para el desarrollo y sobrevivencia de ecosistemas y de la especie humana, indicando que el océano cumple un papel fundamental en la mitigación y adaptación al cambio climático y, al mismo tiempo, el cambio climático afecta a los océanos hasta el punto de alterar sus funciones”. En el ámbito oceánico la Estrategia Climática de Largo Plazo posee 3 objetivos y de ellos se derivan 24 metas específicas. El Objetivo N°1, del cual se derivan 5 metas, es “Fortalecer la institucionalidad nacional relativa a los distintos ámbitos de trabajo en materia oceánica, fomentando la coordinación, desarrollo de capacidades, información y toma de decisiones para la acción en adaptación y mitigación del océano al cambio climático”. El Objetivo N°2, del cual se derivan 10 metas es “Generar acciones, basadas en la mejor ciencia posible en materia oceánica para la preservación del stock y secuestro de carbono en ecosistemas marinos y costeros”. El Objetivo N°3, del cual se derivan 9 metas, es “Promover el desarrollo de información para la gestión de impactos del cambio climático de las actividades productivas asociadas al Océano”. Por otra parte, la Estrategia Climática de Largo Plazo, en su Capítulo 8

17 Decreto Supremo N°123 del 31 de enero de 1995 del Ministerio de Relaciones Exteriores, que Ratifica la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático.

18 Consejo de ministros para la Sustentabilidad, Acuerdo N°33/2021 de sesión del 21 de octubre del 2021.

19 Decreto Supremo N°30 del 13 febrero de 2017 del Ministerio de Relaciones Exteriores, que Ratifica Acuerdo de París, adoptado en la Vigésima Primera Reunión de la Conferencia de las Partes, COP, de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

denominado “Medios de implementación y seguimiento de la ECLP”, establece un sistema de monitoreo, reporte y verificación de la ECLP que consiste principalmente en que el Ministerio del Medio Ambiente reporte cada 2 años el estado de avance del país en materia climática, reporte que, a nivel nacional, se denomina Reporte de Acción Nacional de Cambio Climático (RANCC), y a nivel internacional, se denomina “Informe Bienal de Transparencia (BTR por sus siglas en inglés)”.

En cuanto a los compromisos asumidos por la Estrategia Climática de Largo al 2050, para analizar el avance de los objetivos y metas de esta Estrategia y lo realmente avanzado, es preciso esperar hasta octubre del próximo año, fecha en que se cumplen los dos años para el reporte de Acción Nacional de Cambio Climático (RANCC) y el Informe internacional Bienal de Transparencia (BTR), establecidos en la misma Estrategia.

VII.- COMPROMISOS ASUMIDOS EN EL ÁMBITO DEL PANEL INTERNACIONAL DE ALTO NIVEL PARA UNA ECONOMÍA OCEÁNICA SOSTENIBLE (“OCEAN PANEL”)

El Panel Internacional de Alto Nivel para una economía oceánica sostenible, conocido como “Ocean Panel”²⁰ está formado por 16 jefes de Estado y de Gobierno, incluido Chile, representando todas las cuencas oceánicas con el 40% de las costas y 30% de las zonas económicas exclusivas del mundo. El Panel constituye una iniciativa global que está impulsando una “Economía oceánica sostenible en la que la protección efectiva, la producción sostenible y la prosperidad equitativa van de la mano”, reconociendo que “el océano es la fuente de vida de nuestro planeta y es vital para el bienestar humano y una economía global próspera”.

En busca de estas transformaciones el Panel ha publicado decenas de iniciativas e investigaciones sustentadas por más de 250 expertos de 48 países, brindando una evaluación integral de la ciencia y el conocimiento oceánico, las cuales incluyen una serie de Libros Azules e Informes Especiales que sintetizan la agenda de acción del Panel y señalan las oportunidades que permitirían facilitar la transición hacia una economía oceánica sostenible. La última iniciativa de esta organización, publicada el año pasado, se denomina “Transformaciones para una economía oceánica sostenible: Una visión para la protección, la producción y la prosperidad”²¹. En esta iniciativa se efectúa un llamado a la acción, enfatizándose que se tiene la oportunidad y la responsabilidad colectiva de proteger y restaurar la salud de nuestro océano y construir una economía oceánica sostenible. En esta iniciativa los jefes de Estado y Gobernantes se comprometieron a crear e implementar antes del año 2025 los denominados “Planes Oceánicos Sostenibles” de manera de gestionar en forma sostenible el 100% del área oceánica bajo sus correspondientes áreas jurisdicciones nacionales al 2025, haciendo un llamado a los líderes de los Estados costeros y oceánicos de todo el mundo a unirse al objetivo de que el 100% de todas las zonas económicas exclusivas (ZEE) sean gestionadas de manera sostenible para 2030. Similares compromisos posee nuestro país con organizaciones e iniciativas internacionales tales como la organización “Blue Leaders”, en la cual Chile junto a 30 países buscan proteger el océano mediante una red de Áreas Marinas Protegidas²², y la iniciativa “Because the Ocean”, en la cual Chile junto a 44 Países buscan minimizar los efectos adversos del cambio climático en el océano y contribuir a su protección y conservación²³.

20 <https://oceanpanel.org/>.

21 <https://oceanpanel.org/wp-content/uploads/2022/06/transformations-sustainable-ocean-economy-es.pdf>.

22 <https://www.theblueleaders.org/>.

23 <https://www.becausetheocean.org/>.

En el caso de los compromisos asumidos por Chile con el “Ocean Panel” y otras organizaciones internacionales, para analizar cómo nuestro país se aproxima al compromiso internacional de contar con Planes Oceánicos Sostenibles, se efectuó un análisis del porcentaje de la Zona Económica Exclusiva bajo jurisdicción nacional que cuenta con Áreas Marinas Protegidas y cuáles de ellas ya cuentan con sus correspondientes Planes de Manejo o Planes Generales de Administración. Actualmente, nuestro país cuenta con un 43,76% de su Zona Económica Exclusiva protegida²⁴, destacando 11 Parques Marinos, 5 Reservas Marinas y 13 Áreas Marinas y Costeras Protegidas de Múltiples Usos. El grado de implementación de Planes de Administración y Planes de Manejo de dichas Áreas Marinas Protegidas se puede obtener de la página pública del Ministerio del Medio Ambiente en el Registro Nacional de Áreas protegidas²⁵. De dicho registro se extrae que el 72% de las Áreas Marinas Protegidas decretadas formalmente aún no cuentan con sus correspondientes Planes de Administración o Planes de Manejo, constituyendo un gran desafío materializar los Planes pendientes, toda vez que por Ley²⁶, la mayoría de dichos planes deberían estar en vigencia dentro del plazo de un año contado desde la fecha de la declaración del Área Marina Protegida correspondiente.

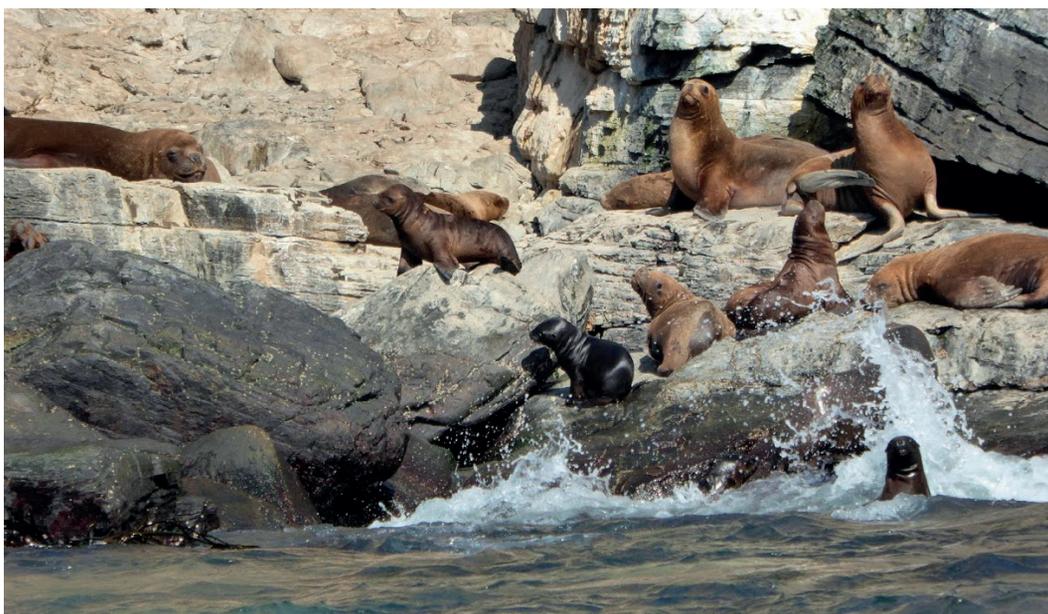
VIII.- REFLEXIONES FINALES

Del análisis de algunos de los compromisos públicos asumidos por el Estado de Chile en materias oceánicas, se puede constatar que existe una brecha importante entre los objetivos y metas establecidas, y el grado de cumplimiento y avance de lo comprometido, no logrando transformar lo explicitado formalmente, en realidades públicas y tangibles. Los hechos muestran que las instancias e ideas plasmadas en Planes, Políticas y Estrategias, aún no han logrado transformarse en acciones concretas y medibles, que permitan asegurar que se está alcanzando en el tiempo lo concebido y planificado, constituyendo un gran desafío concretarlo en el corto y mediano plazo. Es así como, las 122 acciones concretas previstas en la Política Oceánica del año 2018, aún no se pueden medir considerando que el instrumento creado por ley, el Programa Oceánico, que fue concebido para la implementación, seguimiento y cumplimiento de las acciones establecidas en la Política Oceánica, aún no ha logrado emitirse públicamente. Asimismo, las 16 actividades y 38 metas establecidas en el Plan de Acción de Conservación de la Biodiversidad Marina y de Islas Oceánicas de la Estrategia Nacional de Biodiversidad 2017-2030, aún no cuentan con el mecanismo de seguimiento y evaluación establecido en ella, que permita visualizar públicamente el avance y seguimiento anual para ir midiendo progresivamente el estado de avance de las actividades y metas establecidas. Por otra parte, el compromiso asumido con la Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible 2030, en lo que respecta a las 10 metas establecidas para el ODS 14 Vida Submarina, si bien se están evaluando e informando pública y periódicamente, muestran a Chile en una situación general de cumplimiento moderado y según el último reporte mundial 2022 de Desarrollo Sostenible, clasifica a nuestro país con “significativos desafíos pendientes”, faltando aún por reportar un 40% de los 10 indicadores existentes, los cuales no cuentan con los datos correspondientes. Por otra parte, los 3 objetivos y 24 metas referidas al ámbito oceánico de la Estrategia Climática de Largo Plazo publicada en octubre del año 2021, acorde al propio sistema de implementación, monitoreo y seguimiento, debería reportar en octubre del próximo año, a través del Ministerio del Medio Ambiente, el primer estado de avance del país en materia climática, mediante Reporte de Acción Nacional

24 Reporte Nacional del estado del Medio Ambiente 2021, Ministerio del Medio Ambiente de Chile.

25 Ministerio del Medio Ambiente, (<http://areasprotegidas.mma.gob.cl/>), Sección Reporte de Áreas Protegidas por Instrumento de Manejo.

26 Decreto Supremo N°238 del Ministerio de Economía del 2004, que aprueba el Reglamento de Parques y Reservas Marinas.



de Cambio Climático (RANCC) y el Informe Internacional Bienal de Transparencia (BTR). Al mismo tiempo, en el ámbito de los compromisos internacionales de protección del océano, si bien nuestro país es destacado a nivel internacional por poseer sobre el 43% de su Zona económica Exclusiva protegida mediante una gran red de Áreas Marinas Protegidas, el grado de implementación efectiva de ellas es mínimo, considerando que un 72% de estas Áreas Marinas Protegidas decretadas formalmente aún no cuentan con sus correspondientes Planes de Administración o Planes de Manejo.

Todos estos desafíos pendientes de transformar ideas, acciones, objetivos y metas, trazadas y expuestas en compromisos formales del Estado de Chile, requieren de un esfuerzo focalizado e integrado que permita concretarlas en realidades tangibles, medibles y públicas. Contribuyente al logro de dicho desafío integral, sería primeramente concentrar esfuerzos en consolidar lo que podemos denominar una “institucionalidad oceánica”, mediante un ente técnico permanente, pequeño y de muy pocas personas, que apoye al Consejo de Ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica y a su Secretaría Ejecutiva en sus tareas de asesorar al Presidente de la República en materias específicas oceánicas y de ser instancia de coordinación y divulgación de conocimiento e información de organismos relacionados con la actividad oceánica nacional, como también, en la tarea de informar periódicamente al Consejo de la ejecución y del cumplimiento de los objetivos y actividades de la Política Oceánica Nacional. En el intertanto, mientras no se logre conformar la mencionada “Institucionalidad Oceánica”, es conveniente contar con un “Observatorio Oceánico”, que provea información actualizada e integrada y divulgue el estado de avance, seguimiento y cumplimiento de los objetivos, actividades y metas del ámbito oceánico establecidas en Planes, Políticas y Estrategias nacionales, como también, de aquellos compromisos internacionales en materias oceánicas, como los mencionados en el presente ensayo.

OCEANÓGRAFOS NAVALES

Hellmuth Sievers Czischke

Oceanógrafo
Socio Vitalicio Liga Marítima de Chile

Enrique Camus Aravena

Técnico Mecánico Superior Mención en Oceanografía

ANTECEDENTES

El 10 de julio de 1977 se graduó el primer contingente de oceanógrafos navales. Esta fecha es oportunamente recordada y celebrada cada año por los especialistas, ya sean retirados o en servicio activo, e integrantes del Departamento de Oceanografía del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile. En varias oportunidades se nos sugirió que escribiéramos una crónica al respecto. Hemos asumido la tarea con mucho entusiasmo y esperamos cumplir con la expectativa depositada en nosotros.

Como antecedente, cabe mencionar que a mediados de 1957 se creó en el entonces Departamento de Navegación e Hidrografía (actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile - SHOA) la sección Batitermografía (posteriormente Departamento de Oceanografía), a fin de dar cumplimiento a los compromisos asumidos por la Armada para realizar trabajos oceanográficos programados como contribución al Año Geofísico Internacional 1957-1958 (AGI). Esta sección, inicialmente a cargo del Capitán de Corbeta Roberto Peralta Bell, cumplió con las observaciones programadas, particularmente aquellas realizadas en Isla de Pascua y Archipiélago de Juan Fernández. Los resultados de estos trabajos, si bien modestos a nivel internacional, pero importantes para Chile, fueron publicados por el Departamento de Navegación e Hidrografía en 1959.

Esta nueva sección se hizo cargo de actividades que anteriormente habían sido parcialmente realizadas por la sección Mareas, la cual había sido creada en 1945, con la misión de mantener en funcionamiento los mareógrafos automáticos y editar anualmente la Tabla de Mareas (Sievers 2018). El jefe de esta sección fue Guillermo Villegas Campos, asesorado por Leopoldo Cáceres Cáceres, técnico del Escalafón de Filiación Azul (FAZ), y dos ayudantes, ya fueran personal naval o FAZ, que, con excepción de Cáceres, eran renovados aproximadamente cada dos años.

A las tareas iniciales de la sección Batitermografía, cumplidas durante el desarrollo del AGI, se fueron agregando más trabajos oceanográficos, como los de recolectar y procesar todas las informaciones de temperaturas superficiales registradas por los buques de guerra y mercantes a través del tiempo en aguas chilenas, y los registros de temperatura versus profundidad obtenidas con batitermógrafos mecánicos (BT). Esto último incluía observaciones realizadas por los



De izquierda a derecha: Alfonso Sánchez Roa; Manuel Placencia Ramírez; Patricio Urzúa Astorga; T1° Hugo Gorziglia Antolini, Jefe del Departamento de Hidrografía del Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile (actual Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile); CF Osvaldo García Ahumada, Director de la Escuela de Submarinos, Abastecimiento y Servicios; Juan Núñez Sandoval; Hellmuth Sievers Czischke, Jefe del Departamento de Oceanografía del Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile; Enrique Camus Aravena; Víctor Soto Soto y Abraham Olivares Ilabaca.

buques de nuestra Armada y por la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica frente a nuestras costas.

Inicialmente estos eran realizados con solo dos ayudantes, el Cabo navegante Víctor Arévalo y el técnico del escalafón FAZ Eliseo Sandoval Tapia.

A este reducido personal a cargo de Hellmuth Sievers Czischke, nombrado jefe de la sección Batitermografía a contar del 1 de enero de 1958, le correspondió realizar las observaciones de batimetría (sondaje), Batitermografía, obtención de muestras de agua superficial y lanzamiento de botellas de deriva durante la Operación Oceanográfica Marchile I (Sievers, 1960).

Con el tiempo y a medida que la sección iba asumiendo más actividades y obligaciones, tanto a bordo como en tierra, se fue aumentando su personal con especialistas en navegación, pero mayoritariamente, con egresados de la Escuela de Artesanos Navales. Este último personal, con muy buena formación, asumió con mucho entusiasmo las actividades que les fueron asignadas tanto en tierra como en la mar, adaptándose rápidamente a los múltiples requerimientos que exigía la investigación marina, desenvolviéndose muy satisfactoriamente en la operación, reparación y mantenimiento del instrumental oceanográfico, registro de temperaturas, toma de muestras de agua a diversas profundidades y sus análisis a bordo y en tierra, tareas para las cuales no habían tenido preparación previa.

Este personal técnico, indicado por orden alfabético, junto con los investigadores del ahora Departamento de Oceanografía, constituyó parte importante y en ocasiones fundamental del andamiaje sobre el cual se desarrolló la oceanografía en la Armada. Ellos fueron: Luis Araya López, Jorge Alvarado Mancilla, Enrique Camus Aravena, Alejandro Espinosa Espinosa, Manuel Jofré Fritz, Lauro Miranda Marín, Rubén Palma Rosales, y en la sección Mareas: Salvador Ardiles Muñoz, Hugo Jofré Gutierrez, Roberto Martínez Concha y Juan Núñez Sandoval. Secretaria del departamento de Oceanografía fue Sonia Andaur Gómez.

Con el paso del tiempo se fue acumulando una gran cantidad de observaciones batitermográficas, guardadas en formato fotográfico, para su digitalización. Esto último, la lectura de los batitermogramas, era un trabajo muy lento que se efectuaba manualmente y que requería de gran concentración. El escaso personal con que contaba el departamento el cual debía realizar múltiples tareas, además de embarcarse en los cruceros oceanográficos, no podía dedicarse a cumplir con una actividad tan rutinaria y demorosa.

Sin embargo, era importante que se contara a la brevedad con la información digitalizada de estas observaciones batitermográficas para preparar las cartas de transmisión de sonido submarino, necesarias para las operaciones submarinas y antisubmarinas de nuestra Armada. Para ello la única solución era aumentar el personal del departamento que pudiera dedicarse exclusivamente a la lectura de los numerosos batitermogramas ya disponibles y los que se estaban recibiendo constantemente.

La situación se hacía cada vez más apremiante, pero el problema no se resolvía, hasta que la solución vino del Jefe de la Fuerza de Submarinos, en esa época CN Julián Bilbao Mendezona. Este, en conocimiento de la situación se puso de inmediato en campaña y a los pocos días fue destinado al Departamento un grupo de siete conscriptos que estaban realizando su Servicio Militar en la Armada. Estos conscriptos, debidamente instruidos, se abocaron a la tarea de digitalizar los batitermogramas.

Al licenciarse este personal a fines de 1974, fue reemplazado al año siguiente por otro grupo de siete conscriptos. Pero en esta oportunidad dicho personal no fue licenciado al término del periodo del servicio. En cambio, fueron contratados en el Escalafón de Filiación Azul e incorporados definitivamente al departamento de Oceanografía.

Este refuerzo fue muy bien recibido, ya que había muchas actividades que requerían “mano de obra” adicional a las digitalizaciones de batitermogramas, por lo que se les fueron asignando otras funciones entre las cuales estaban las de participar activamente en los cruceros oceanográficos.

CURSO DE OCEANÓGRAFOS NAVALES

Si bien estas personas recibieron buena instrucción estando embarcados y aprendieron en forma práctica a manejar el instrumental oceanográfico y otras tareas a bordo, además de una serie de actividades en tierra relacionadas con el procesamiento de la información recolectada, todas las cuales cumplían en forma satisfactoria, se hacía imperativo que supieran para qué y por qué se efectuaban estos trabajos de investigación. Para ello, el siguiente paso lógico era el de organizar un curso básico de oceanografía que los preparara para comprender mejor la razón

El T^o Hugo Gorziglia Antolini felicita e impone medalla a Enrique Camus Aravena, mejor alumno del curso de Oceanógrafos Navales.



y la importancia de las numerosas tareas relacionadas con las ciencias marinas en que estaban participando y aquellas que se irían sumando en el futuro.

A este curso también fue incorporado Enrique Camus Aravena, el que habiendo cursado combustión interna en la Escuela de Artesanos Navales, fue inicialmente destinado a la Maestranza de Faros del entonces Instituto Hidrográfico de la Armada (IHA). Sin embargo, el requerimiento del IHA había sido de personal para el departamento de Oceanografía, por lo que a los pocos meses de su llegada en 1972, fue redestinado a dicho Departamento.

El curso para la formación de los oceanógrafos navales se dictó, entre el 2 de agosto de 1976 y el 8 de julio de 1977 en la Escuela de Submarinos, ubicada en aquella época en el edificio de la antigua Escuela Naval. El acto de graduación se realizó el 10 de julio.

Las asignaturas del curso fueron: matemáticas, castellano, historia, inglés técnico, orientación profesional, educación física, oceanografía, física mecánica, náutica, navegación, oceanografía física descriptiva, física de ondas acústicas submarinas, geología marina, química del mar y ecología marina.

Los profesores de los ramos de especialidad fueron los señores Ricardo Rojas Recabal, oceanógrafo; Bernardo Uccelletti Noceti, ingeniero pesquero; Norberto Zuleta Rojas, químico; Christian Bonert Anwandter, técnico oceanógrafo y Hernán Vergara Cortés, geólogo marino.

En orden alfabético los alumnos del curso fueron los señores:

Salvador Ardiles Muñoz
 Enrique Camus Aravena (primer lugar)
 Juan Núñez Sandoval
 Abraham Olivares Ilabaca
 Manuel Placencia Ramírez
 Alfonso Sánchez Roa
 Víctor Soto Soto
 Patricio Urzúa Astorga

Han pasado los años y se han ido forjando nuevas generaciones de personal técnico en la Armada, ahora con la especialidad combinada de Hidrógrafo-Oceanógrafo. Se cuenta con un moderno buque oceanográfico, el “Cabo de Hornos”, y se han desarrollado gran cantidad de instrumentos de registro continuo y automático, uso de satélites, computadoras que efectúan cálculos y gráficos que antes se hacían a mano y tantos otros avances tecnológicos que ni soñábamos y que tal vez añorábamos en aquellos lejanos tiempos cuando, con sacrificio, pero con entusiasmo y tesón, efectuábamos nuestras investigaciones científicas en el ya legendario AGS “Yelcho”.

De izquierda a derecha: Alfonso Sánchez Roa; profesor Norberto Zuleta Rojas; Patricio Urzúa Astorga; Enrique Camus Aravena; Manuel Placencia Ramírez; profesor Bernardo Uccelletti Noceti; instructor Christian Bonert Anwandter; Abraham Olivares Ilabaca; Juan Núñez Sandoval y Víctor Soto Soto.

REFERENCIAS



Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada (1959). Trabajos oceanográficos realizados durante el Año Geofísico Internacional. Divulgación general preliminar para conocimiento del público interesado en las disciplinas oceanográficas: 63 pp.

Sievers Czischke, Hellmuth (1960). Operación Oceanográfica “Marchile I”, Misión cumplida. Revista de Marina N° 617: 477-485.

Sievers Czischke, Hellmuth (2018). La Oceanografía en Chile, historia de un desarrollo imperativo. Comité Oceanográfico Nacional, Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile: 265 pp.

EL ALBATROS

Jorge Schaerer Contreras
Socio Liga Marítima de Chile

El 19 de junio del 2020 se celebró el primer Día Mundial del Albatros, y los 20 años de la fecha en que se firmó el Acuerdo para la Conservación de esa ave marina, la de mayor envergadura entre todas las aves voladoras del mundo, y en peligro de extinción pues se estima que solo quedan alrededor de 20.000 adultos.



Monumento al Albatros, Isla Hornos. Chile. Cortesía de *La Prensa Austral*

Ocho años antes de la firma de dicho acuerdo, el 5 de diciembre de 1992, se inauguró en Chile el Monumento al Albatros. Está en la Isla Hornos (55° 58' S y 67° 16' W), en el archipiélago Diego Ramírez (también conocido como archipiélago L'Hermite), ubicado en el extremo austral del continente americano. Allí es azotado por los cuarenta bramadores, fuertes vientos que entre las latitudes 40°S y 50°S de los océanos australes, soplan con dirección Oeste-Este debido al efecto Coriolis.

Fue erigido por la sección chilena de la Cofradía Internacional de Capitanes del Cabo de Hornos, con ayuda de la Armada de Chile, pues simboliza el espíritu que anima a esa institución, dedicada a la preservación de la historia de la navegación a través del Cabo de Hornos. José Balcells, su autor, colocó en el centro un albatros errante con las alas desplegadas como si estuviera en vuelo, pues por sus hábitos, esa ave de majestuoso vuelo, que se distribuye por todo el círculo polar antártico, es la que con mayor intensidad ha capturado la atención de los marinos a lo largo de los siglos, y la imaginación de muchos poetas. Entre ellos se encuentra Sara Vial:

“Soy el Albatros que te espera en el final del mundo.

Soy el alma olvidada de los marineros muertos que cruzaron el Cabo de Hornos desde todos los mares de la tierra.

*Pero ellos no murieron en las furiosas olas,
hoy vuelan en mis alas,
hacia la eternidad,
en la última grieta de los vientos antárticos”.*

- Sara Vial -

(Poema grabado en el mármol al pie del Monumento al Albatros)

La identificación de los marinos con el albatros errante (*Diomedea exulans*), se debe a que la mayor parte de su vida transcurre en alta mar. Aunque era sabido que cuando un marinero caía al mar podían tomarlo por comida y atacarlo, en el tempestuoso océano Antártico se sentían más seguros si de la nada aparecía uno. Un famoso poema, “La balada del viejo marinero”, escrito en 1798 por el poeta y filósofo inglés Samuel Taylor Coleridge (1772-1834), relata la mala suerte que tuvo un barco cuando un miembro de la tripulación disparó una flecha a un albatros cuando se posa en la cubierta. A pesar de ello, al término de una difícil travesía en los mares australes, el pico de un albatros era montado sobre una cabeza esculpida en madera, que era ofrecida al capitán del barco como regalo. También Baudelaire le dedicó un poema dentro de su libro *Las Flores del Mal*. Para él, la imagen del albatros capturado evoca la idea de ser totalmente extranjero al mundo que lo rodea, como era el caso del poeta.

El albatros es un ave pelágica, es decir, habita fuera de las áreas costeras. De las trece especies que existen, ocho se encuentran continuamente o ocasionalmente en aguas chilenas, transformándose en un imán para los amantes de la naturaleza. Se los puede ver con relativa facilidad en las costas de Magallanes y Aysén, o cuando siguiendo la corriente de Humboldt, se aventura más al norte hasta la latitud 30°S. Incluso se los ha visto mar afuera a la altura de Valparaíso (Lat. 33° 57'S). Una empresa de este puerto, Albatros Birding Chile, organiza tours para los interesados en observar estas aves marinas.

Su nombre proviene del árabe *al-Gattas*, que se refiere al pelicano, y los portugueses tradujeron por alcatraz. Influidos por su color blanco, *albus* en latín, en Europa su nombre derivó en albatros. En realidad, el color de su plumaje cambia con la edad. Cuando nace sus plumas son



Albatros errante

café oscuro, pero con un parche blanco en la cara. De adulto son blancas, con plumas negras en los bordes de ataque y fuga de las alas y la cola. Tiene un pico largo y grueso de color rosa pálido con punta encorvada de color cuerno, con tubos nasales y el orificio de glándulas para eliminar el exceso de sal.

Cada año el albatros busca pareja y anida en remotas islas sub-antárticas, rocosas e inaccesibles, para reproducirse en los meses de enero y febrero. Igual que casi el 90% de todas las especies de aves, es monógamo, pues sus crías no son autosuficientes durante mucho tiempo. De allí su nombre científico. Según mitos griegos, Diomedes, héroe de la guerra de Troya, se mantuvo fiel a su esposa, Egialea. Las hembras ponen un huevo cada uno o dos años, según su estado físico, que depende de la alimentación que haya encontrado. La pareja se alterna en la incubación del huevo, que dura un poco más de dos meses. Cuando el polluelo rompe la cáscara, ambos se turnan en alimentarlo hasta que después de diez meses, a inicios de la primavera en el hemisferio sur, comienza a volar. Tras 5 a 10 años regresa al lugar en que nació, para formar su propia familia.

Ya adulto, su tamaño alcanza a los 115 centímetros las hembras y 130 centímetros los machos. Los 2,5 a 3,5 metros de extensión de sus alas, para un peso de entre 6 y 8 kilos las hembras y



Nidos de albatros.

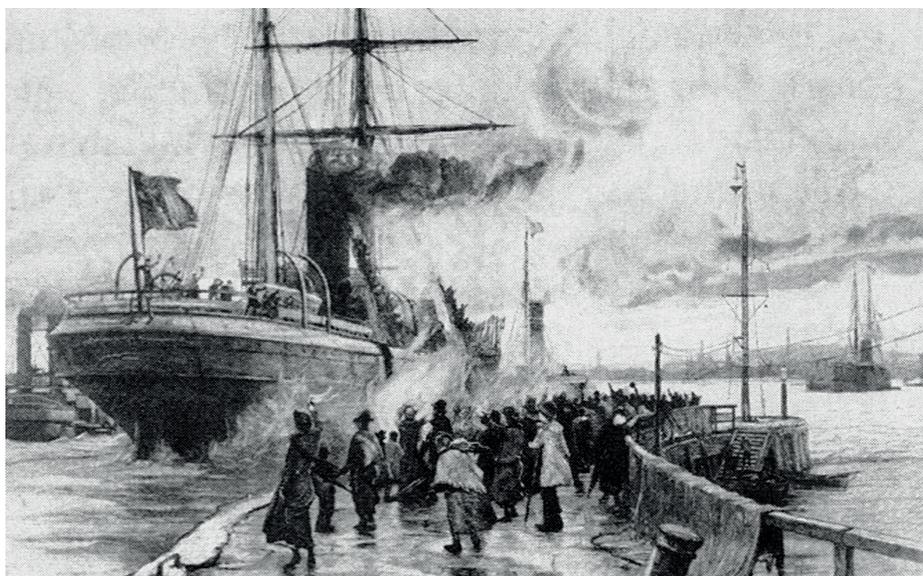
hasta 12 kilos el macho, le permiten volar con gran economía de energía, pues aprovecha hasta las más débiles corrientes de viento ascendente. Durante los primeros seis o más años de su vida, que alcanza a más de medio siglo, no tocan tierra. Duermen flotando en el mar, y de este obtienen también el agua y su alimento, que consiste en plancton, calamares, jibias y peces que estén cerca de la superficie. Para ello planean a poca altura sobre la superficie del océano, y suelen seguir a las embarcaciones pesqueras para comer los desechos de estas. De allí la necesidad de colocar líneas espantapájaros en los barcos pesqueros que utilizan técnicas de captura como palangre, arrastre y cerco, pues los albatros pueden colisionar con la estructura de los equipos de pesca, o quedar atrapados en las redes.

Para levantar vuelo, los albatros errantes necesitan de un buen trecho para correr con enorme vigor, y así tomar velocidad. Entonces aprovechan la cresta de la ola para impulsarse con sus patas de tres dedos palmeados, quedando en el aire entre el seno de dos olas. La presión del aire impulsado por la segunda ola los ayuda a elevarse. En cambio, debido a sus cortas patas, en el suelo son muy torpes. No es raro verlos aterrizar con un golpe de pecho, y caminar tropezándose con casi cualquier cosa que encuentran en su camino. La especialización tiene bemoles.

DRAMAS Y PERIPECIAS EN LA TRAVESIA DE LOS INMIGRANTES ALEMANES A CHILE EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Bruno Siebert Held
General de Ejército (R)
Archivo de Emilio Held W.

Con motivo de la conmemoración de la Inmigración Alemana a Chile en la segunda mitad del Siglo XIX me he permitido hacer un breve resumen, extractado de unos pocos informes, de las tragedias y enormes dificultades que tuvieron que sufrir estos inmigrantes en su travesía marítima entre Alemania y Chile.



Entre 1846 y 1875 llegaron aproximadamente 8.000 inmigrantes alemanes, de los cuales la mitad se radicó en el Sur de Chile.

Esto se logró gracias a la decisión y voluntad de los gobiernos del General Manuel Bulnes y de su sucesor, Manuel Montt, impulsados y apoyados en forma notable por Bernardo Philippi y Vicente Pérez Rosales, entre otros. Aproximadamente 75 veleros fueron los que, partiendo

de los puertos de Hamburgo y Bremen, llegaron a nuestro país, fundamentalmente a nuestros –entonces– modestos puertos de Corral y Puerto Montt.

De algunos relatos tenidos a la vista se pueden deducir algunas características generales de estos viajes. Desde Hamburgo a Chile los veleros demoraban entre 90 y 120 días, dependiendo del clima, que era impredecible; de los tripulantes que debían luchar contra los variantes cambios meteorológicos; cambio y reparación de velas y mástiles, además de sufrir con los diferentes genios y carácter de los pasajeros, y viceversa. La mayoría de los capitanes, y también los tripulantes, era gente ruda y de escasa preparación, ricos en experiencia y pobres en conocimientos tecnológicos. Aun cuando ya había sextante, no existían elementos tecnológicos más avanzados; más se fiaban de la Cruz del Sur y de otras estrellas que del cronómetro. En una oportunidad, cierto capitán no supo responder a la pregunta de un pasajero, de si se encontraban al este o al oeste de las islas Falkland/Malvinas: él solo tenía fijo el rumbo directo al paso Drake y Cabo de Hornos.

Los pasajeros estaban muchas veces estresados y de mal genio, y más de alguno se había arrepentido de haber enfrentado el desafío de emigrar. Muchos pasaron días y horas de angustia y temor. Varios de ellos fallecieron, siendo sepultados en el mar con la desesperación y pena de los familiares. La mayoría tenía un plan de actividades diarias, entre las que se encontraba el estudio del castellano y el escribir sus observaciones, alternado muchas veces con la observación de peces y aves o con el encuentro con otra embarcación.

En cuanto a la alimentación, esta era sencilla y poco variada, normalmente muy criticada por lo escasa y poco apetecible. La travesía del Cabo de Hornos siempre era esperada con especial temor. Un pasajero lo describía así: “...los desnudos arrecifes a la vista, el mar revolucionado en que chocan gigantescos vientos y corrientes marítimas, amenazan con devorar el barco y su tripulación. El barómetro bajando cada minuto, mientras que vientos huracanados atacan el velero por su flanco...”.

De los veleros con inmigrantes alemanes se conoce de los dramas y graves peripecias vividos, por unos pocos informes escritos por algunos de los protagonistas. De los relatos originales de estas verdaderas odiseas, he extractado algunos párrafos.

Federico Ide, que en esa época tenía 14 años, relata el primer viaje del “Catalina” en 1846. Comienza su drama contando que hubo 4 muertos durante el trayecto; la madre de Federico fallece dos días después de atravesar el Ecuador. Su cuerpo es lanzado al mar, sufriendo la misma suerte su hermano Konrad, de un año, y dos pasajeros más. Por los fuertes temporales y las bajas temperaturas al sur del Cabo de Hornos, el velero pierde mástil y velámenes; al timón congelado hay que echarle agua caliente para rehabilitarlo. En la desesperación, el capitán Petersenque, que da todo por perdido, es destituido y reemplazado por el capitán Grün, que venía de pasajero, el cual, con la ayuda de la tripulación y pasajeros, logra reparar los destrozos y llegar a Corral después de casi seis meses de viaje, el 25 de agosto de ese año, fecha en que, por ese motivo, se celebra el Día de la Inmigración Alemana a Chile.

Karl Anwandter con su familia llegó a Corral el 13 de noviembre de 1851 en el velero “Hermann”, después de un viaje de solo 90 días, gracias a la calidad del barco y a pesar de llevar poco lastre. Su informe es el más largo y detallado de todos los que han trascendido, gracias a

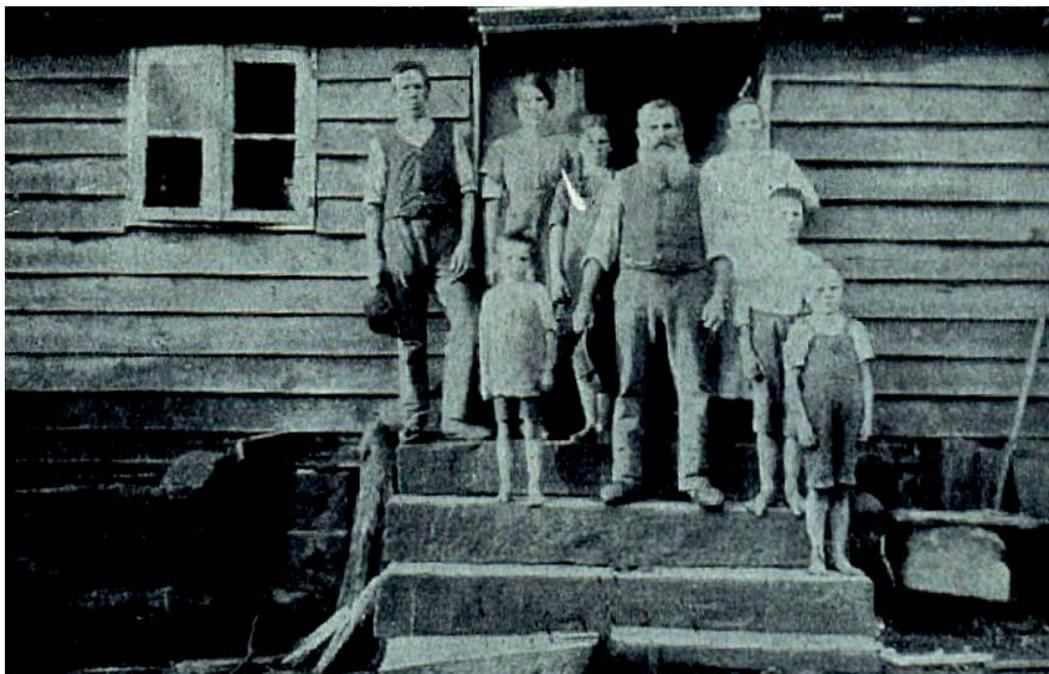


Muelle de Valdivia

la preparación de su autor, que había sido político de oposición al régimen de ese entonces en la ciudad de Calau (Oberspreewald- Brandemburgo).

Primero critica la falta de medidas de precaución para proteger los elementos de la cubierta y entradas al entrepuente, lo que se evidencia ya en el primer temporal en el canal de la Mancha. También se queja de la poca deferencia de la tripulación hacia los pasajeros y la creciente escasez de adecuada alimentación y agua potable, en especial hacia el final del viaje. Sobrevienen dos grandes temporales, el primero a mediados de septiembre, con fuertes vientos del noreste y cambiante al noroeste, que dañan seriamente el velamen y otros elementos auxiliares que hacen pasar momentos de pavor y desesperación a los pasajeros, especialmente a las mujeres, que se desmayan, y a los niños que gritan y lloran. Durante dos días no se puede repartir ni comida ni agua. A fines de septiembre, a la altura de las islas Falkland/Malvinas, otro temporal seguido de varios días con lluvia y neblina cerrada. A principios de octubre los fuertes vientos solo permiten la navegación con una pequeña vela. Nieve y hielo y después la falta de viento alargan innecesariamente el viaje y las ansias de llegar aumentan y desesperan. A fines de octubre pasan el Cabo de Hornos con tiempo aceptable, con el cual llegan felizmente a Corral.

Rodulfo Amandus Philippi, hermano menor de Bernardo Eunom, viajó en el bergantín “Bonito”, partiendo desde Hamburgo el 20 de julio y llegando a Corral el 4 de diciembre de 1851. Este famoso naturalista, cabeza de toda la familia Philippi en Chile, venía en compañía de varios científicos que hicieron que de este viaje se desprendieran varios estudios de su respectiva especialidad. Se inicia la travesía, y saliendo del río Elba un hombre cae por sobre la borda al agua, no siendo posible salvarlo. Debido a las extremas condiciones climáticas al pasar el



estrecho Le Maire, frente a Tierra del Fuego, deben abandonar sus acomodaciones en las dependencias de cubierta y pasar al entrepuente, donde encerrados pasan el Cabo de Hornos, demorándose más de la cuenta en su cruce. Cuando se les autorizó a subir a cubierta, encontraron al timonel amarrado a la rueda del timón y que se había perdido la balastrada de un costado del barco. Durante todo el viaje habían divisado solo dos veces tierra, los islotes Diego Ramírez y al mes de viaje, la isla Madeira. Con tiempo aceptable se continuó por el Pacífico hacia el norte, llegando a Valparaíso el 4 de diciembre.

Heinrich Fehrenberg relata el viaje del “Victoria” entre el 11 de septiembre y 12 de diciembre de 1852. El 20 de octubre fallece un niño de tres años, cuyos restos son lanzados al mar después de una oración por el Pastor Geisse. El 30 de noviembre se encuentra el velero frente a la isla de los Estados en espera de mejor tiempo para cruzar el estrecho Le Maire. Por el gran interés que despierta esta isla desierta, en cuanto a aves y especies marinas, el capitán Meyer con algunos miembros de la tripulación y algunos pasajeros echan un bote al mar con fines de explorarla, lo que casi se transforma en una tragedia, ya que, por el clima, el barco tuvo que alejarse de la isla al anochecer. A la mañana siguiente cuando ya se iba a enviar un segundo bote de rescate se divisó que regresaba el del capitán. Venían extenuados y empapados. Habían remado toda la noche y lograron llegar sanos y salvos al barco. Al parecer se habían entusiasmado con la caza de un lobo marino, lo que los había hecho olvidar irresponsablemente al barco y sus pasajeros. (En este velero llegaron los bisabuelos del autor, Johannes Siebert y su esposa Katherine Hoehmann).

Karl Dietrich Jr. relata el viaje del “Susanna”, del 1 de julio al 10 de noviembre de 1852. En septiembre los sorprende un gran temporal, “...nadie podía salir a cubierta; la braveza del mar agitado y los vientos huracanados hicieron penetrar agua a la entrecubierta de los pasajeros,

provocando desorden y pánico. En las cercanías del Cabo de Hornos, vientos contrarios nos hicieron retroceder dos veces... El barco estaba cubierto de hielo y todos los utensilios a bordo había que rasparlos para librarlos del hielo. (...) en octubre nos sorprende otro terrible huracán, el furor de la tormenta barrió todo lo que había en cubierta, las casetas de gallinas y cerdos fueron arrastradas por enormes olas. Un mástil secundario se quebró, azotando el costado del barco, poniéndolo en grave peligro. Un marinero bajó amarrado al agua hasta que logró subir el mástil a bordo ¡fue una proeza entre la vida y la muerte! Del matrimonio Waehle, fallece la señora a bordo, uno de los hijos fallece posteriormente en Melipulli, y el padre se pierde en el bosque y pantanos en las cercanías de Totoral. ¡Fue el trágico destino de una familia! (En este velero llegaron los tatarabuelos del autor, Gottfried Held y su Sra. Rahel Schubert, con tres hijos, Julius, su bisabuelo de 15 años, más dos hijas, Ernestine y Auguste).

Existe también un breve relato extraído de una carta a sus padres, de la señora Sophie von Eschwege de von Bischhofshausen, quien, con su marido Gustav y 6 niños de 1 a 13 años de edad, se embarcaron en Hamburgo el 15 de junio en el velero "Grasbrock", llegando a Corral el 27 de octubre de 1854. Se nota en su redacción que ella es muy cuidadosa para no preocupar a sus padres, aun cuando reconoce que ya en las primeras noches tuvieron tremendos temporales, en que las cosas se caían y estaba todo revuelto. Todo el mundo estaba mareado y encomendaban sus almas a Dios. Al final del viaje ella manifiesta su felicidad de haber enfrentado con suerte y con decisión todos los peligros y peripecias y haber salvado con vida ella y toda su familia de este peligroso viaje.

Augusto Hoffmann relata la travesía del velero "Alfred", del 16 de agosto de 1856 desde Hamburgo, llegando a Puerto Montt el 22 de diciembre de ese año. Describe primero los mareos tanto de su familia como del resto de los pasajeros, en que ya hay muchos arrepentidos de haber siquiera resuelto participar de esta aventura. Recién mejoraban de estos mareos cuando se iniciaba un nuevo temporal que empeoraba de nuevo su salud. Nadie podía dormir, muchos lloraban y gritaban y se encomendaban a Dios preparándose para su próxima muerte. En esas condiciones nace un niño, que es bautizado como Alfred, en recuerdo del barco. A los pocos días fallece un niño de 11 años, cuyo cuerpo es introducido en un saco de lona, colocado sobre un tablón en la balaustrada y después de una breve y emotiva ceremonia es sepultado en el mar. Saliendo del canal de la Mancha fallece otro niño y frente a las costas de España muere un pasajero que había subido enfermo a bordo, todos los cuales corren la misma suerte, con los sentimientos de pena y congoja para los familiares, que son de imaginar. Sobrevienen problemas de piojos y robos a bordo, que son difíciles de resolver. El pan es duro y poco, el agua escasea cada vez más y tiene mal olor. A poco de llegar a la línea ecuatorial fallece otro niño. Problemas de vientos desfavorables van alargando el viaje y la convivencia se hace difícilmente soportable. Se enferma también un miembro de la familia Hoffmann, Karl, que con todos los empeños de un poco experimentado médico a bordo, fallece el 21 de septiembre y es lanzado al mar a la altura del paralelo 9, aún en el hemisferio Norte. Los festejos tradicionales del traspaso de la línea ecuatorial traen algo de variación y consuelo a la familia. A fines de octubre, un gigantesco temporal, como ninguno anterior, hace temer por la continuidad del viaje, pero es sorteado con fortuna antes de enfrentar el temido Cabo de Hornos. En los mares del sur se encuentran con un barco de la marina prusiana con sus mástiles quebrados y en muy mal estado exterior. Nace otro niño a bordo, felizmente sanos él y la madre. En noviembre fallece otro pasajero que había estado enfermo las últimas semanas; la sepultación en el mar ya se ha hecho una lamentable y dolorosa rutina. Augusto cuenta que como había pocos tripulantes, el

mismo se coloca al timón, donde por motivos del temporal debe ser amarrado con cuerdas a la rueda del timón y a los costados, para resistir los efectos del bamboleo del barco. A fines de noviembre pasan el peligroso y temido Cabo de Hornos. Aquí intercala don Augusto una breve poesía en alemán que describe la violencia del temporal, manifestando que la poesía es más apropiada que la prosa para representar con mayor exactitud un hecho como ese:

TEMPORAL EN EL MAR

¿Cómo rugen con su horrible proceder
espumantes olas en su rencoroso avance?
¿Cómo zigzaguea su tormentosa ruta
y la sacude en forma feroz del paraíso al infierno?
Ola tras ola, empuja aquel andar
Nada detiene su feroz arrollar.

El barquito –oh Dios–, el tenaz temporal
lo proyecta a la cúspide de la ola.
Ahora lo precipita abajo a la grieta brutal
para esconder su amenazante proa aún más.
Pero nuevamente con rabioso tronar
lo impulsa hacia arriba buscando claridad.

Y más y más se encoleriza el mar
Ahora se rompe el crujiente mástil ya debilitado
Y lo lanza ultrajado al agua voraz
¡Ahora marineros, manos a la obra! ¡urgente!
Y de pronto con la velocidad del rayo
está listo el velero para la guerra a muerte.

Soberbios mástiles desprovistos de adornos
solo quedan sus cimientos inferiores
y caen al mar donde espera el leviatán
Y ahí vi lo que nunca había visto:
A una altura casi celestial, a un joven grumete,
él enfrenta al peligro que es monumental
¡La suerte del marino es morir en el mar!

(Nota: Traducción libre del autor)

Todos ruegan que pase luego este viaje de los infiernos. Nuevamente, y ya en el Pacífico, fallece el sexto pasajero. El 15 de diciembre, después de 120 días de sufrimiento, llegan finalmente a San Carlos de Ancud en la isla de Chiloé y posteriormente con un experto piloto, a Puerto Montt.

Una verdadera tragedia vivieron los pasajeros del velero “Reiherstieg” bajo el mando del capitán Stammerjohann, que, partiendo el 15 de agosto desde Alemania, llegó a Corral el 12 de diciembre de 1857. Durante el viaje se desencadenó una epidemia de tifus por mala



comida, que en total les costó la vida a 24 personas. En este viaje venía Georg Haverbeck, con su señora Rosine Grube, y 12 hijos, de los cuales fallecieron 6 a causa de esta epidemia. El hijo número 13 nació a bordo, cuando recién habían cruzado el Cabo de Hornos. Hay que resaltar un aspecto relevante en el sentido de que el séptimo hijo, Albert Karl, fue el fundador en Valdivia de una naviera de connotación nacional y mundial, Haverbeck y Skalweit.

En el velero “Australia”, que zarpó desde Hamburgo el 6 de septiembre de 1858, recaló en Valdivia el 30 de enero del 1859 y posteriormente en Talcahuano el 8 de febrero, venía el colono Johann Friedrich Wilhelm Jacobs, que se estableció en la colonia “Human” cerca de Los Ángeles. Relató respecto al viaje que “la gente se queja de piojos y se producen bastantes problemas, desconfianza, envidias y mal humor. Además, el capitán se muestra enfurecido por la desaparición de 30 botellas de vino. En diciembre, y ya cercanos al Cabo de Hornos hay graves tormentas, los marineros tienen heridas en las caras por el viento y constantemente hay chubascos de nieve y granizos. En enero a cada instante parecía que las olas iban a destrozarse el barco, la gente se queja de la mala comida ‘que casi no se puede comer’. De pronto se levanta una inmensa ola a babor, como nunca la habíamos visto, pensé que había arrancado una parte del barco por la cantidad de agua que entró a la cubierta y cabinas”.

Del bergantín “Iserbrook”, en viaje desde el 30 de junio al 1 de noviembre de 1860, hay constancia en los recuerdos que aparecen en el libro de la familia Raddatz, que falleció de muerte natural una joven de 17 años. Llegaron en este viaje 78 pasajeros por cuenta del Gobierno y otros en forma particular. Se consignan reclamos de administración como también por excesos en el cobro por el pasaje, los que son acogidos y devueltos por la Intendencia a 14 de los demandantes.

Existe otro relato, de Bernhard Gottschlich, del viaje del velero “Etienne” con 130 emigrantes austro-alemanes, del 21 de noviembre de 1874 desde Hamburgo, arribando el 28 de febrero

del año siguiente a Puerto Montt. Este velero ya había tenido problemas en el Mar del Norte, donde se mantuvo al garete durante 11 días a raíz de una tempestad. Por otra parte, al cruzar la línea ecuatorial estuvieron durante un día entero sin moverse por falta absoluta de viento. Después de cruzar frente al Cabo de Hornos, el 2 de febrero, el velero se adentró en el océano Pacífico, donde se mantuvo firme frente a los vientos huracanados durante tres semanas, al cabo de las cuales llegaron a Ancud, desde donde un práctico los llevó a Puerto Montt. En total se demoraron alrededor de 100 días, durante los cuales estuvieron perdidos como diez veces. En Puerto Montt se les pidió que certificaran haber recibido buen trato durante la travesía, a lo que algunos se negaron y otros lo hicieron con graves reservas.

A través de esos 30 años que nos preocupan en este artículo, felizmente no se conoce de naufragios de veleros alemanes con inmigrantes, lo que seguramente habría significado un severo revés para las iniciativas en marcha, de traer colonos. En este sentido, se conoce que el velero “Emmy”, trayendo más o menos 50 pasajeros alemanes y suecos, varó en las islas Canarias en diciembre de 1850. Ellos habían partido un mes antes de Hamburgo para encontrar una nueva patria en Chile, lo que lamentablemente no resultó. Felizmente todos resultaron ilesos y regresaron a sus lugares de origen.

En esas tres décadas se registró el lamentable naufragio de 39 veleros, todos de carga, que intentaron cruzar por el peligroso paso Drake con su temido Cabo de Hornos: 17 ingleses, 7 norteamericanos, 4 franceses, 3 alemanes, 2 chilenos, 2 españoles, 2 argentinos, 1 holandés y 1 danés. Además, otros ocho veleros naufragaron tratando de cruzar por el estrecho de Magallanes: 3 franceses, 2 ingleses y 3 chilenos. ¡Con razón los españoles de los siglos XVI al VIII preferían atravesar a pie el istmo de Panamá para llegar al Pacífico!

Al conmemorar esta Inmigración a partir de mediados del Siglo XIX, queremos rendir un sentido homenaje a estos pioneros que se atrevieron abandonar su ya desarrollada, aunque convulsionada Alemania, para enfrentar esta azarosa travesía, y para darse en nuestro hermoso Sur de Chile una nueva Patria.

SEMBLANZA DE UN GRAN MARINO Y MAESTRO

José Guzmán Farren¹
 Capitán de Corbeta Reserva Naval Yates
 Socio Liga Marítima de Chile

Abstract. El autor desarrolla un recuerdo y homenaje a la persona del Capitán de Navío (QEPD) Alberto De la Fuente Fuentes, primer autor del “Manual de Navegación 3030” del entonces IHA, en su primera edición, y anécdotas personales conocidas en clases con este gran profesor.

INTRODUCCIÓN

No recuerdo ya la fecha con exactitud, pero a solicitud de varios de los llamados entonces Patrones de Yate Costero (hoy Capitanes Deportivos Costeros), en la década de 1980, el Capitán de Corbeta (RN) Mauricio Opazo Fisher, con quien me unía además una amistad por su familia, organizó un curso para Capitanes Deportivos de Alta Mar. Este se efectuó en las dependencias del Club de Yates de Higerillas, y Mauricio consiguió que lo dictara el Capitán de Navío (R) don Alberto De la Fuente Fuentes.

Éramos un grupo de 10 alumnos con muy diversos intereses. De ellos conocía a dos de Viña del Mar, como yo, ambos hoy Capitanes de Corbeta RN Yates, Pablo Gimeno Baras y Luis Curti Garesse del Yatch Club de Chile (Recreo). Este autor era y es socio del Club de Yates de Quintero. Los siete restantes, todos de Santiago y socios del club que nos acogía.

Recuerdo como si fuera hoy la solemne presencia del comandante De la Fuente, que tenía entonces bastante más de 80 años; hablaba bajito, pero en forma muy clara y entretenida. Varios alumnos manifestaban su poco interés en lo que sucedía molestando a los que estábamos atentos. Al terminar la jornada me acerqué a conversar con él y le mostré el primer tomo del Manual de Navegación del SHOA, el 3030, segunda edición de 1980, para preguntarle si me iba a ser de utilidad. Con mucha alegría por mi interés me indicó que era una muy buena edición de apoyo y con mucha modestia y legítimo orgullo, sacó de su maletín un tomo del mismo manual, viejísimo: era la primera edición y me comparó los dos Prefacios. En la primera edición, el director del IHA agradece “al Teniente Alberto De la Fuente Fuentes por la preparación de esta edición” (sic.). En la segunda, fechada en octubre de 1980, el Capitán de

¹ Cirujano Dentista, Universidad de Chile; Magíster en Gestión Educacional, Universidad Diego Portales, Especialista en Cirugía y Traumatología Maxilofacial. Capitán de Corbeta Reserva Naval Yates, Primera Antigüedad 1991. Capitán Deportivo de Altamar.



La foto N° 3 muestra a la tripulación completa en la antigua Escuela Naval.

Navío don Mariano Sepúlveda Matus, entonces director del IHA, indica en su párrafo final: “Esta segunda edición que actualiza y reemplaza la anterior, ha sido preparada por el Vicealmirante en retiro don Guillermo Barros González”. Nada se indica sobre el primer autor que preparó el grueso de ese libro, lo que puede constatar cualquiera que los compare, y que de esta forma pasaba al anonimato.

EL MAESTRO

Las clases del comandante De la Fuente eran de una claridad y sencillez inigualables. En la primera de ellas indicó: “para saber navegar, es necesario manejar las cuatro operaciones, sumar, restar, multiplicar y dividir”. Y es absolutamente cierto. Él nos guio por las procelosas aguas del conocimiento hasta llegar a buen puerto. Él nos enseñó en forma simplificada los misterios de la Cosmografía, la Trigonometría Plana y Esférica y además, el uso de las tablas de navegación dejando de lado las complicadas de uso habitual en varios tomos, explicando la genial Tabla HO. 2011 del Teniente Thomas Ageton de la Armada de los Estados Unidos.

SU LEGADO

Al concluir el curso, como antiguo profesor universitario de otras disciplinas muy ajenas como Anatomía y Cirugía, me enfoqué en desarrollar un libro sobre Navegación Astronómica para candidatos a Capitanes de Yate de Alta Mar, como se llamaban en la época, siguiendo el enfo-



que de mi maestro, el que pude publicar con éxito el año 1996. Fue prologado por el entonces director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Fernando Gaete Winkelman, siendo auspiciado por la Liga Marítima de Chile y el señor Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jorge Martínez Busch. Ya en ese entonces era Profesor a Contrata de Navegación Costera y Astronómica para Oficiales de la Escuela de Litoral y Faros.

Lamentablemente antes de ese año había fallecido el comandante De la Fuente. Lo acompañé en sus funerales y me llamó especialmente la atención la asistencia de numerosos niños de la Escuela Hogar Arturo Prat que usaban un uniforme similar a los Infantes de Marina. Era numerosa la presencia de oficiales de la Armada y por alguno de ellos me enteré de que mi profesor se había titulado como Profesor de Matemáticas y hacía clases sin costo, para los niños de esa Escuela. Su esposa me distinguió regalándome numerosos apuntes y libros que aún conservo ya que él es el autor de “Apuntes de Cosmografía Náutica”, libro de texto en esos años en la Escuela Naval y el “Manual de procedimientos de cálculo”, libro escrito para el uso de los cadetes y oficiales de la Armada y que han sido una tremenda guía para quien les escribe. Hizo clases ya retirado para numerosas generaciones de cadetes. Adjunto una fotografía (1) en que aparece el comandante De la Fuente con el curso Ejecutivo del año 1976.

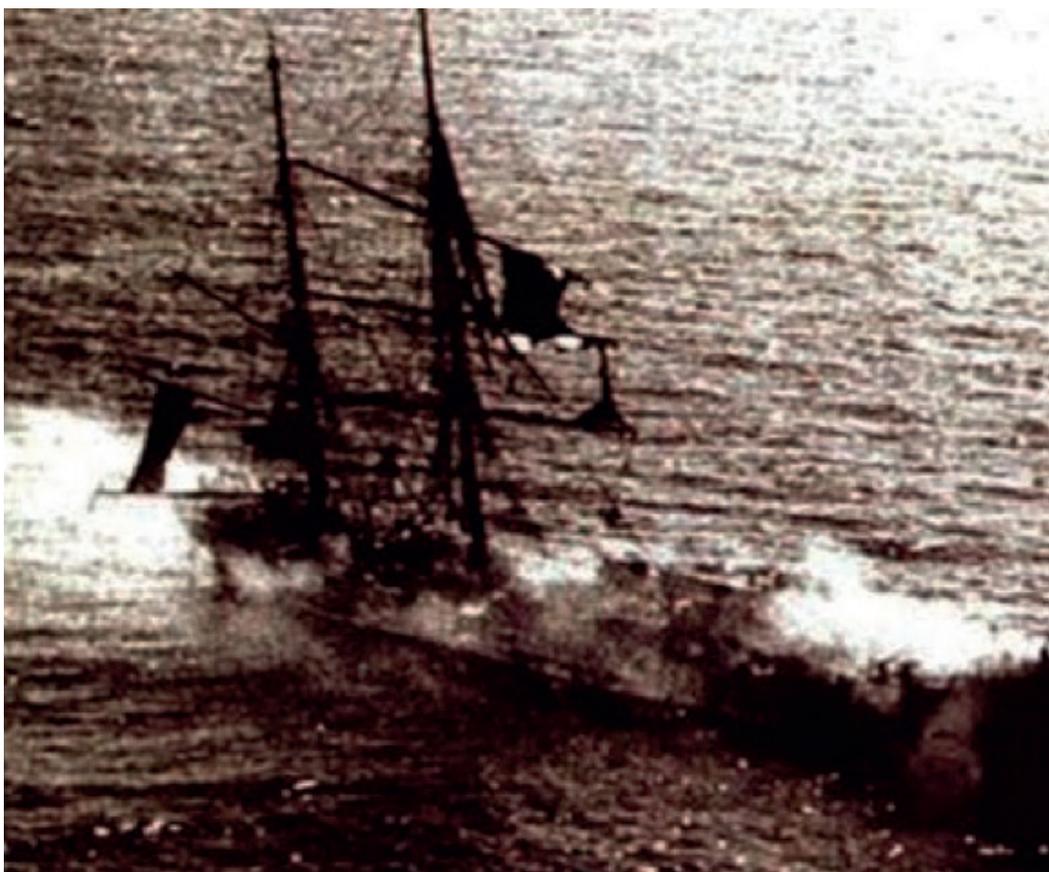
ANÉCDOTA DESCONOCIDA

Comentando con el comandante (R) Juan Carlos Sáez, quien me facilitó la foto N° 1, le conté la anécdota que me relató el propio maestro De la Fuente con gran sencillez, en conversación en su casa, y que les relato: El año 1945 mi profesor era Oficial Navegante de la fragata Lautaro.



Lautaro con sus velas desplegadas.

Este buque Escuela navegaba a vela y motor y fue donado por el gobierno alemán mientras estaba internado en Coquimbo durante la primera guerra mundial, con el nombre de “Priwall”. Era acompañante del buque escuela principal alemán, el “Herzogin Cecilie”, y ambos quedaron internados al encontrarse en Chile. Interesante es destacar que en ellos estaba embarcado el entonces Teniente Wilhelm Canaris, quien ayudado por colonos alemanes de Valdivia consiguió fugarse, y acompañado de otros oficiales, regresar a Alemania en la famosa Barca “Tinto”, cruzando el Cabo de Hornos y el Atlántico a vela, y burlando la vigilancia británica. Canaris llegó a ser Almirante y Jefe del Servicio Secreto Alemán en la Segunda Guerra Mundial y su historia dio lugar a un libro escrito por la esposa de un distinguido marino chileno, la señora María Teresa Parker de Bassi, el que lleva por nombre, precisamente, “La Barca Tinto”. La “Lautaro” zarpó en febrero de 1945 al mando de su Comandante, Capitán de Fragata Enrique Seeman. Segundo al mando era el Capitán de Corbeta Enrique García González.



Fotografía del incendio en la Lautaro, antes de hundirse.

Viajaban con destino a San Francisco con 48 Guardiamarinas en viaje de instrucción y un cargamento de 7000 toneladas de salitre. Las instrucciones disponían navegación con silencio radial para evitar ataque de submarinos. El 28 de febrero de 1945 se produce un enorme y rápido incendio a bordo. La causa fue que el comandante ordenó abrir una escotilla en un mamparo por el calor reinante. Se supone que una chispa llegó a la bodega y el barco ardió como una tea. Ante el peligro, el comandante pidió “situación” al navegante De La Fuente, quien se situó en un alerón con su sextante. Concentrado en su labor quedó aislado por el incendio que llegó al puente de mando. Ya se había enviado el S.O.S. correspondiente y dado la orden de abandonar el buque. Don Alberto me relataba que se le quemaban los pies por el calor de las planchas y en ese momento llegó un Guardiamarina cuyo nombre he olvidado, con otro salvavidas y se tiró junto a él al agua, salvándole la vida.

De los 5 botes de salvamento, solamente se pudo arriar 2, y los tripulantes se turnaban para estar en el agua que es temperada en esas latitudes y esperar en ella o en los botes durante las 36 horas que transcurrieron hasta que llegaron barcos de ayuda. La mayoría de ellos estaba con diversos grados de quemaduras.

El comandante Seeman se salvó, pero el Capitán García murió en el incendio tratando de salvar tripulantes. En total fallecieron 27 marinos, de ellos, cuatro Guardiamarinas.

COROLARIO DE ESTA HISTORIA

Mi Maestro De la Fuente me relataba que en esos años fue destinado como Capitán de Corbeta a la Escuela Naval, donde hacía clases de Navegación. Los requisitos que hasta los años que yo recuerdo se exigían a los Subtenientes para ascender a Tte. 2º, eran 25 ejercicios de navegación astronómica, especialmente error de giro y desvío de compás por azimut calculado del sol, y se entregaban por escrito, habiéndome correspondido revisarlos por decreto del Gobernador Marítimo mientras estuve transbordado como Tte. 1º (RN) en Antofagasta

Sin embargo, en la época del relato se daba un examen presencial en la Escuela Naval y en uno de ellos se presentó el Guardiamarina del párrafo anterior, muy nervioso, ya como Subteniente, y por supuesto no lo reconoció. Me contaba mi profesor que estaba débil de conocimientos, pero... siguiendo su experiencia, me decía, “usted sabe, Doctor Guzmán, que uno puede llevar a un oficial desde aguas turbulentas a aguas amistosas dándole suaves consejos para cambiar el rumbo”. Así salió este candidato siendo aprobado. Lo esperaba a la salida de la sala para darle las gracias y allí le recordó: “Subteniente, usted me salvó la vida hace 4 años en la “Lautaro”, estamos a mano”.

Esta y muchísimas más anécdotas se vienen a mi mente, pero sin duda debo respetar la extensión fijada por la revista en estas 1694 palabras, y me da la oportunidad de volver a estas prestigiadas páginas en otra ocasión. Pero he disfrutado escribiendo sobre esta gran e inolvidable persona. En su recuerdo postulé al primer curso de Oficiales de Reserva Naval Yates en 1991, egresando con la Primera Antigüedad y alcanzando el grado máximo en la Reserva, Capitán de Corbeta. ¡Gracias Profesor!

REFERENCIAS

“La Barca Tinto”. María Teresa Parker de Bassi.

Internet: Wikipedia.org/wiki/Buque-Escuela-Lautaro

“Curso Capitán de Altamar”. José Guzmán. Registro Propiedad Intelectual N° 95412. Biblioteca Escuela Naval.

EL SUBMARINO H-7

Germán Bravo Valdivieso
Socio Liga Marítima de Chile

El bloqueo de los buques españoles a los puertos chilenos durante la guerra en que acudimos quijotesicamente en ayuda del Perú en 1865 y 1866, despertó la inquietud por fabricar algún tipo de submarino que pudiese atacar a las naves enemigas que impedían la libre navegación en nuestros puertos.



El submarino de Huber en Santiago, para embarcarlo en el ferrocarril a Talcahuano

Así entusiasmados por las exitosas pruebas realizadas en Alemania y Rusia para desarrollar embarcaciones capaces de navegar bajo la superficie del mar, los inventores Gustavo Heyermann y Karl August Flach construyeron sus submarinos e hicieron sus primeras pruebas en la bahía de Valparaíso.

Gustavo Heyermann construyó el “Invisible” en Santiago, en la fundición de los hermanos Klein, entre octubre y diciembre de 1865 y lo llevó en una carreta, especialmente diseñada, a Valparaíso, llegando el 15 de abril de 1866, esto es, al día siguiente de haber zarpado la escuadra española que bloqueaba el puerto¹.

¹ Historia Naval Submarina de Chile. Siglo XIX, Pedro Sapunar Peric. Editorial Puerto de Palos, 2007, pág. 89.

El submarino “Invisible” no alcanzó a ser probado, pues estando fondeado en Valparaíso, durante la noche se llenó de agua, al parecer por una claraboya en que el vidrio falló y se hundió. La historia del submarino de Karl Flach es más conocida. Construido en la fundición Caledonia de Valparaíso, efectuó su última prueba el 3 de mayo de 1866, sumergiéndose en Valparaíso, llevando al inventor, a su hijo y una media docena de tripulantes, no retornando a la superficie, falleciendo todos ellos.

Casi tres décadas más tarde un tercer inventor prefirió la bahía de Talcahuano como base de las navegaciones de prueba de su submarino.

Se trata de José Huber, nacido en Baviera en 1860, a quien sus padres lo habían hecho seguir la profesión de relojero en Sajonia y que en 1884 decidió emigrar a Chile e instalar su propia relojería en pleno centro de la capital.

Durante su navegación a Chile comenzó a desarrollar en su mente la posibilidad de diseñar buques más rápidos y eficientes, que pudieran navegar con la facilidad que lo hacían los peces y que también fuera posible su desplazamiento bajo la superficie del agua.

Dedicó el tiempo libre que le dejaba su negocio a desarrollar su idea y llegó a ingeniar un pequeño submarino de acero de solo sesenta centímetros de largo y con el cual pidió una patente de invención al ministerio de Industria y Obras Públicas.

El ensayo del modelo se efectuó en un estanque de 18 por 10 metros en un terreno de Apoquindo, al cual asistieron en calidad de peritos el contralmirante Luis Uribe y el ingeniero mecánico Enrique Stuen.

Después del éxito que alcanzó la prueba, el inventor solicitó a la fundición Libertad, de Stricker y Küpfer, en Santiago, la fabricación de las piezas del submarino definitivo, lo cual se inició el 12 de febrero de 1895 y demoraron un año exacto, incluido el armado².

El investigador y estudioso del desarrollo de los sumergibles en Chile, Pedro Sapunar Peric, describe el invento de Huber, de 8 metros de largo, 2.5 de ancho y 3.5 de alto, desplazando 15.5 toneladas, estimándose en 18,5 sumergido. Su sección transversal era elíptica y tenía la forma de un globo alargado. Llevaba una torrecilla de observación de 80 centímetros de ancho por 1,20 metros de alto con seis ventanas con vidrios de una pulgada de espesor.

La propulsión la efectuaba una especie de cola de pez que tenía movimientos laterales, similar a los que desarrollan estos, el que era producido mediante un motor eléctrico de 5 HP y baterías con carga para diez horas de funcionamiento. Una quilla de plomo permitía ser desprendida desde el interior de la nave en caso de emergencia³.

TRES PRUEBAS EN UN SOLO DÍA

El 8 de febrero de 1896 llegaron a Talcahuano, por ferrocarril, desde Santiago, el submarino

2 El autor tuvo contacto, hace algunos años, con los propietarios de la Fundición Libertad, la familia Küpfer, quienes le informaron que había existido entre los planos antiguos que guardaban, los de un submarino, documentos que se perdieron por el desorden que hubo en esa empresa durante la requisición sufrida en el gobierno de la Unidad Popular.

3 Historia Naval Submarina de Chile. Siglo XIX, Pedro Sapunar Peric. Editorial Puerto de Palos, 2007, pág. 202.

y varios cajones con los elementos necesarios para ponerlo a flote y comenzar los experimentos en terreno.

Con la colaboración del apostadero naval y algunos técnicos de la maestranza de Küpfer, se efectuó la terminación del buque y se efectuó una satisfactoria prueba de la maquinaria en tierra.

El domingo 15 de marzo, a las cinco de la madrugada, para evitar a los curiosos, una de las grúas del dique colocó el submarino en el agua, siendo observado por jefes y oficiales de la Armada, muy interesados en el proyecto. A pesar de que el mar se encontraba agitado, el submarino se mostró muy estable y desde su interior lo observaban Huber con tres personas más. Un periodista del diario *El Sur* de Concepción informó a un periódico de la capital que el buque navegó a gran velocidad, pero uno de los coletazos del propulsor aflojó unos pernos del motor eléctrico, por lo que no alcanzó a efectuarse una prueba en inmersión.

La falla debe haber sido muy pequeña, pues a las nueve de la mañana del mismo día se efectuaba la segunda prueba, al ser nuevamente puesto en el agua por la grúa y remolcado algunos metros por una lancha del “Huáscar”, en la cual iban el comandante de este buque, Capitán de Fragata José María Villarroel y el del “Cochrane”, Capitán de Fragata Joaquín Muñoz Hurtado.⁴

Esta vez lo tripulaban, además del inventor, el Capitán de Corbeta Luis López, los representantes de la maestranza y el fabricante del motor eléctrico. Navegó alrededor de una milla hasta el bajo Belén y regresó, aunque su velocidad fue muy inferior a la demostrada anteriormente debido a que a las baterías les restaban solamente un 20% de su carga.

Se insistió con una tercera prueba a las cuatro y media de la tarde con los mismos observadores de la anterior y el buque puso rumbo a la isla Quiriquina, alcanzando una mayor distancia, pero al regresar, las baterías se habían agotado totalmente y debió ser remolcado por una embarcación que lo acompañaba.

LA CUARTA PRUEBA

A las seis y media de la mañana del 24 de marzo se efectuó una cuarta prueba con los mismos participantes anteriores, además del conde alemán von Koeningsmark. Fue remolcado hacia el dique por el vapor “Mauricio” de la casa M. Gleisner. Después de probarse timón y propulsor, se dio fuerza al motor, alcanzando a desarrollar cerca de 9 nudos, pero una rotura en la palanca del propulsor la arrojó al agua, por lo que nuevamente regresó a remolque y el inventor se dirigió a Santiago para reconstruir la pieza dañada.

José Huber continuó con su relojería en Santiago y se pierde la historia si insistió con desarrollar su invento.

EPÍLOGO

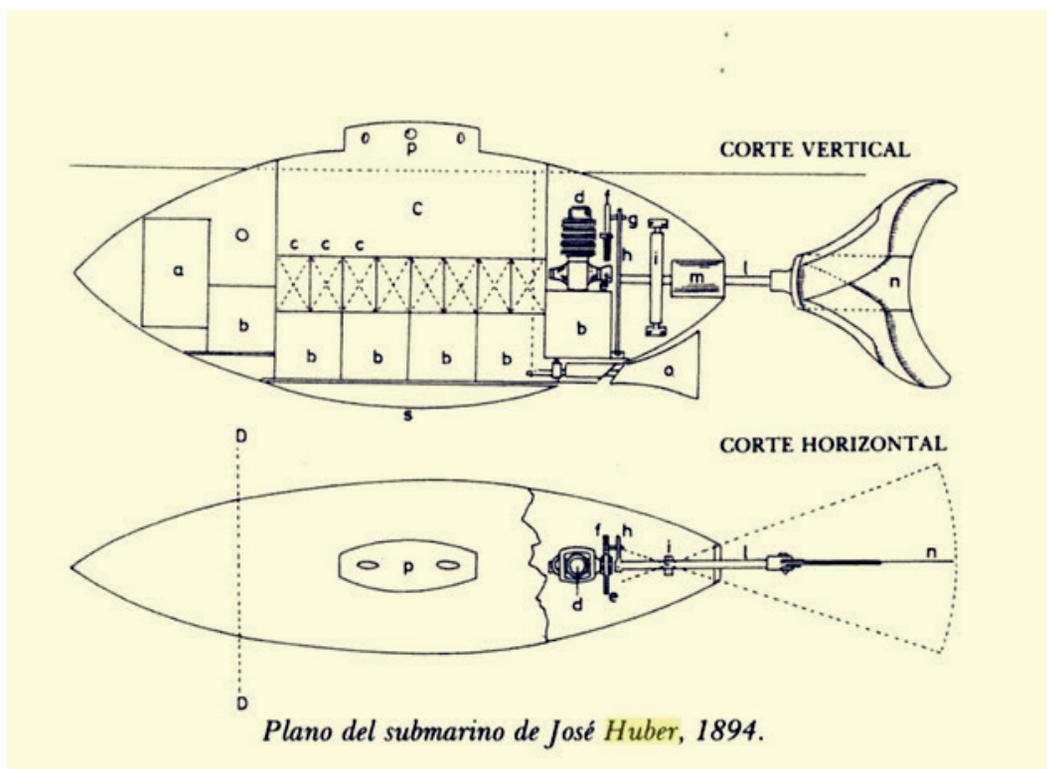
En cuanto al submarino, la prensa informaba el 12 de julio de 1905 que el jefe del apostadero naval de Talcahuano, Contraalmirante Lindor Pérez Gazitúa, había recibido instrucciones de

4 Memoria de Marina, 1896.

la Armada de entregar a don Guillermo Portales, socio de Huber, los restos del submarino, pero lo cierto es que cuarenta años más tarde, en 1945, aún estaba botado en los arsenales. La larga permanencia de los restos de este submarino en el arsenal naval de Talcahuano le permitió ser contemporáneo de los primeros submarinos con que contó la Armada, los famosos H-1 “Guacolda”, H-2 “Tegualda”, H-3 “Rucumilla”, H-4 “Quidora”, H-5 “Fresia” y H-6 “Guale”, por lo que la picardía chilena lo bautizó como *H-7*.

El año 1982, un prestigioso diario santiaguino, en un artículo escrito para “enseñanza” de los escolares sobre la historia de los submarinos chilenos, decía textualmente:

“En 1896, don José Huber inventó y construyó un submarino en Talcahuano, el que tuvo mucho éxito y prestó servicios en la Armada durante muchos años, como el submarino H-7.”⁵



5 Historia Naval Submarina de Chile. Siglo XIX, Pedro Sapunar Peric. Editorial Puerto de Palos, 2007, pág. 217.

RED DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN, establecida por el Estado en el Territorio Chileno Antártico

Francisco Xavier Aguirre Perocarpi

RESUMEN

Durante la participación en el Diplomado “Chile Nación Antártica”, dictado el año 2021 por la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, ANEPE, el autor presentó una recopilación de documentos y antecedentes que conducen a fortalecer nuestra reclamación de soberanía, presencia e imagen ante la comunidad internacional en el territorio Antártico, estimando que estos, además, puedan motivar al acercamiento a un tema en la actualidad poco recurrente, pero de especial trascendencia para los intereses de nuestro país.

Los argumentos históricos, jurídicos o de índole diplomático, que sustentan la reclamación de soberanía de Chile en el continente Antártico son diversos, pudiendo destacarse, entre otros, la herencia territorial procedente de la Corona Española, el registro de empresas y naves chilenas que han operado en la Península Antártica, los exitosos salvamentos marítimos efectuados por chilenos, o la declaración de límites efectuada por el Estado el año 1940. Sin embargo, los argumentos de mayor relevancia y que ayudan a fortalecer la posición del Estado, son la presencia y permanencia nacional en el continente blanco. En este contexto, se destacan las primeras estructuras levantadas por el Estado en el Territorio Chileno Antártico, al materializarse la construcción de una red de ayudas a la navegación marítima, que se ha mantenido en operación bajo los estándares y regulaciones internacionales, ostentando un total de 63 señales hasta la fecha, cuya disponibilidad y funcionamiento beneficia a todas las naves que operan en cercanías de costa, al sur del paralelo 60° Sur, entre los meridianos 90° Weste y 53° Weste.

INTRODUCCIÓN

En la necesidad de construir señales de apoyo a la navegación marítima en el Territorio Chileno Antártico, se realizaron grandes esfuerzos que permitieron sostener la batalla contra las inclemencias de la meteorología, las extremas condiciones del lugar y dar los primeros pasos que hicieron posible contar en la actualidad, con una Red de Ayudas a la Navegación que ostenta sesenta y tres señales, acorde y compatible a los sistemas tecnológicos aplicados a la navegación global y a la normativa del sistema de balizamiento internacional, en adelante IALA, por sus siglas en inglés (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*).

Inicialmente, la ubicación de las primeras señales se definió *in situ*, mientras que en forma simultánea se efectuaban exploraciones y estudios hidrográficos que fueron, poco a poco, ofreciendo nuevas rutas de navegación. Muchas de estas señales debieron ser reconstruidas debido al accionar de la naturaleza y otras debieron ser reubicadas, como consecuencia de mejores opciones evidenciadas durante la exploración y experiencia obtenida.

En la medida en que aumentaba el número de señales luminosas, se incrementaba la necesidad logística para mantenerlas en funcionamiento. Inicialmente, se requería efectuar pesadas y dificultosas faenas para materializar el suministro de balones con gas acetileno; luego el sistema de iluminación fue reemplazado para ser alimentado con baterías eléctricas y, ya en los últimos años, la tarea se ha facilitado bastante al incorporar la automatización del sistema, mediante el uso de baterías alimentadas por medio de paneles solares.

No deja de ser relevante dentro de esta cadena logística, considerar también el mantenimiento propio que requieren regularmente las estructuras y dispositivos expuestos a la intemperie en condiciones de humedad, bajas temperaturas, hielo o fuertes vientos, entre otras.

El Servicio de Señalización Marítima de la Armada de Chile hace el mayor de los esfuerzos para mantener operativa y a disposición de todos los navegantes la Red de Ayudas a la Navegación en el Territorio Chileno Antártico. Sin embargo, no siempre las condiciones de ese particular entorno lo han permitido: rutas de navegación congeladas, pasos terrestres inaccesibles o las extremas condiciones meteorológicas que han impedido las maniobras de los buques o las operaciones de apoyo logístico con sus helicópteros han sido bastante recurrentes. No obstante, dichas dificultades han motivado ese permanente desafío que significa mantener latente el destello de un faro, la emisión de una onda electromagnética o una baliza visible que señale la ruta de navegación, evidenciando la presencia y permanencia de nuestro Estado, en la Antártica Chilena.

ALGUNOS ARGUMENTOS ATINGENTES A LA SOBERANÍA

Iniciado el proceso de independencia y durante la consolidación de la naciente República, Chile fue paulatinamente conformando su identidad y esencia como una nación soberana. Para dar continuidad a muchas de las funciones atingentes, inicialmente mantuvo como herencia de la Corona Española, parte de la funcionalidad administrativa e institucional, con las adaptaciones pertinentes a la nueva organización política y a la actividad nacional en desarrollo. Así también, en ese contexto, la incipiente República independiente, fue moldeando su nuevo ordenamiento jurídico.

En lo territorial, al igual que muchas otras naciones latinoamericanas, Chile conservó la delimitación establecida durante el dominio español, conforme al principio jurídico *Uti Possidetis Juris*¹; no obstante, esta delimitación reflejaba el vago conocimiento que a la sazón se tenía, de los territorios existentes al sur del Estrecho de Magallanes². En todo caso, y considerando que

1 Regla general de derecho internacional aplicable en la determinación de las fronteras de los Estados nacidos de un proceso descolonizador, que reconoce y acepta como fronteras internacionales, en la fecha de la sucesión colonial, tanto las antiguas delimitaciones administrativas establecidas dentro de un mismo imperio colonial como las fronteras ya fijadas entre colonias pertenecientes a dos imperios coloniales distintos. SCIJ, 22-XII-1986, Controversia fronteriza; SCIJ, 11-IX-1992, Controversia fronteriza insular, terrestre y marítima. Diccionario Panhispánico del Español Jurídico (Real Academia de la Lengua Española, 2021).

2 Aguirre, C. La Armada y la Antártica 1900-1940. (Aguirre, 1987). Además consta en las Cédulas dadas por Car-

España ostentaba la potestad sobre los territorios situados al Weste del meridiano establecido en 1494 por el Tratado de Tordesillas³, definido desde el polo del Ártico al Antártico, se le puede atribuir consecuentemente a Chile, su porción correspondiente en el continente Antártico como legítima herencia.

Relevante también resulta considerar la actividad marítima comercial que se ha desarrollado en la Península Antártica, especialmente la presencia entre 1906 y 1916 que sostuvieron las naves de bandera nacional que pertenecieron a la Sociedad Ballenera Magallanes, a la cual el Estado de Chile otorgó las autorizaciones correspondientes que permitieron el desarrollo de la actividad y su instalación en caleta Balleneros, isla Decepción.

Para materializar el emprendimiento, Adolfo Andresen, capitán noruego nacionalizado chileno y socio de la empresa, fue designado para adquirir naves apropiadas para la caza de ballenas y naves con capacidad para otorgar el soporte logístico necesario, que le permitiera luego aventurarse en las aguas antárticas, involucrándose así personalmente en la actividad ballenera, dando muestras de su talento como marino y empresario chileno.

El ambiente de esta arriesgada actividad marítima, que ofrecía apetecidos ingresos económicos, tampoco estuvo ajeno a fracasos, consecuencia de la propia hostilidad y complejidad del entorno. Hubo buques y dotaciones que jamás regresaron, así como otros que, gracias a sobredimensionados esfuerzos, volvieron a hacerse a la mar. El caso del “Teléfono”, muestra esa realidad. Una nave de bandera extranjera encallada y abandonada por su tripulación, la que en una dificultosa maniobra logró ser zafada de los hielos y puesta a flote por el mismo Capitán Andresen, para luego ser reparada, inscrita en el Registro de Naves Chileno e incorporada a la flota de la Sociedad Ballenera Magallanes⁴.

Otro caso relevante, fue la participación del Teniente 2° de la Armada de Chile, Alberto Chandler Bannen, quien, desempeñándose como meteorólogo y ayudante del Comandante, a bordo de la Corbeta “Uruguay”, perteneciente a la Armada Argentina, participó en el rescate de la expedición del explorador sueco, Otto Nordenskjöld junto a su dotación, tras perder su nave “Antarctic”, aprisionada entre los hielos en el Mar de Weddell, en las proximidades de la Isla Paulet, el año 19035.

Así también, en el año 1916, Chile acudió en auxilio de la expedición de Sir Ernest Shackleton tras perder su nave “Endurance”, triturada por hielos en el Golfo Erebus y Terror. El protagonismo de esta hazaña es atribuido al Piloto 2° de la Armada de Chile, Luis Pardo Villalón,

los V a Pedro Sancho de la Hoz en 1539, quien fuera designado como el Primer Gobernador de las Tierras Sureñas o *Terra Australis* por descubrir. (Historia, 2021). “... el año 1555, el Emperador Carlos V firmó dos reales Cédulas a favor de Jerónimo de Alderete. En una se le nombraba Gobernador de Chile, con una extensión territorial igual a la de su antecesor y por la otra se le confirmaba la Gobernación de las tierras del Sur del Estrecho, o sea, la Antártica Americana. Se puede decir que dicha fecha establece la raíz más antigua y más fundada de los derechos definitivos de Chile en la Antártica”. (Instituto Antártico Chileno, 1976). Por último, señalar: “Chile, fértil provincia, y señalada en la región Antártica famosa...”. (Ercilla, 2018).

3 Gajardo A., *Tratado de Tordesillas*, 7 de junio de 1494. (Gajardo, 1976).

4 Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional. (Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, 1906 y ss.). *La Sociedad Ballenera de Magallanes: De Cazadores de Ballenas a “Héroes” que Marcaron la Soberanía Nacional, 1906-1916*. (Nicholls, 2010). *El Comodoro Andresen y la Ballenería Antártica Chilena* (Filippi, 1997).

5 Rescate en la Antártica. Comisión del Teniente 2° Alberto Chandler Bannen en 1903. Héroe Olvidado. (Jara, 2019). Armada Argentina, *Buque Museo Corbeta ARA “Uruguay”*. (Armada Argentina, 2021).

839

SEÑAL DESTINATIVA <i>H. B. K. L.</i>	NOMBRE DEL BUQUE <i>Telefón</i>	NÚMERO DEL REGISTRO <i>839</i>
LUGAR, AÑO Y SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN <i>Sundefford - Somoja 1900 - Acero</i>	NOMBRE DEL CONSTRUCTOR Y RESIDENCIA	NÚMERO DE LA PATENTE <i>863 - 27/VII/1910</i>
MODO DE PROPULSION <i>A helice</i>	ANTIGÜA NACIONALIDAD DEL BUQUE <i>Somoja</i>	NOMBRE ANTIGÜO DEL BUQUE <i>Telefón</i>
Número de cubiertas <i>Nena</i>	MAQUINA: Su clase. <i>tripe expansora</i>	Nº de calderas <i>Nena chimeneas Nena</i>
Id. de palas <i>200</i>	Número de cilindros <i>tres</i>	Nº de hélices <i>Nena</i>
Clase de aparato <i>rodeta</i>	dimensiones	Nº de pasajeros, 1º - 2º - 3º -
Popa <i>redonda</i>	Carrera del pistón	Carga pacotilla - - -
Proa <i>rectilínea</i>	Fuerza en cab., nom. <i>efect. 138</i>	
Materia principal de construcción <i>acero</i>	Presion media con que puede navegar <i>150 lbs.</i>	
Destino a que se dedica <i>a la Pesca</i>		

DIMENSIONES PRINCIPALES

	Metros	Centms.
Eslera desde la cara de proa de la roña debajo del banprés hasta la cara de popa de la cabeza del codaste	<i>14</i>	<i>00</i>
Mayor manga en la cuaderna maestra al fuerte de fuera a fuera de cintas	<i>10</i>	<i>68</i>
Puntal en la cuaderna maestra desde la cara inferior de la cubierta superior hasta el forro al lado de la sobrequilla	<i>21</i>	<i>15</i>
Mayor circunferencia medida por fuera de los costados a la altura de la cubierta superior	<i>23</i>	<i>98</i>
Largo del departamento de la máquina, incluso los calderas y carboneras fijas	<i>4</i>	<i>87</i>
Calado <i>Medio</i>		

TONELAJE

	Toneladas	Centms.
Espacio debajo de la cubierta de arco	<i>1240</i>	<i>48</i>
Espacio o espacios comprendidos entre la cubierta de arco y las superiores, (entre-puentes):	<i>280</i>	<i>88</i>
Toldilla	<i>37</i>	<i>21</i>
Castillo, no se toma en cuenta por ser abierto y ocupado totalmente por el molinete	<i>59</i>	<i>16</i>
Otros espacios cerrados en la cubierta superior, a saber: <i>Nena caleta bajo el puente superior 144.52; Casa de Costa 3.61, casa de gobierno abasco a popa 1133.</i>	<i>1.618</i>	<i>02</i>
TONELAJE GRSO.		

DEDUCCIONES

Por el espacio o espacios destinados para alojamiento del equipaje, cuyo espacio o espacios se hallan situados en <i>Castillo a proa 37,21; Casa de proa 44.52; Casa de Costa 3.61; Casa de Estimada mano 1133.</i>	<i>96</i>	<i>67</i>
Por el espacio ocupado por la máquina, calderas y carboneras fijas	<i>450</i>	<i>19</i>
DEDUCCION TOTAL	<i>546</i>	<i>86</i>

TONELAJE NETO O DE REGISTRO. *1.071.* toneladas, y *17* centésimos de tons. *1.071 17*

Esta nave pertenece a la *Soc. Ballenera de Magallanes* (Arts. 2, 3, 4 y 5 de la Lei de Navegacion) residente en *Punta Arenas* de ocupacion *Industria de Pesca* ha sido matriculado a peticion de *Soc.* interesado, representado por *H. R. Grace & Cia*, segun poder legal, de acuerdo con lo prescrito en el Título II de la Lei de Navegacion vijente.

Su arqueo fué efectuado por la Autoridad Maritima del puerto de *Punta Arenas* el *14* de *Diciembre* de *1910* con arreglo al Reglamento de Arqueo de 21 de Julio de 1886, en vijencia, empleando los procedimientos de los buques *Cargados*

Su matricula se estendió en *Valparaiso* a *quince* de *Diciembre* del año de *mil novecientos dieciséis*, habiendo sido visada por el Sr. Ministro de Marina D. *Carlo Larraín Claro* y firmado por el Sr. Director Jeneral de la Armada *Tec. Abunambé Jorge Montt* autorizándose al infrascrito, por oficio N° *2/2179* de *20* de *Julio* del mismo año, para legalizarlo.

J. M. Simpe
DIRECTOR DEL TERRITORIO MARITIMO

quien al mando de la escampavía “Yelcho”, y en precarias condiciones, desafía las aguas australes y logra dar con el paradero de los náufragos de la expedición británica, para materializar su rescate el 30 de agosto de ese año⁶.

Dado que existía una cantidad diversa y contundente de antecedentes de variada índole, favorables para argumentar la soberanía en la Antártica, el Estado de Chile promulgó el Decreto Supremo 1747, de fecha 6 de noviembre de 1940, mediante el cual se estableció la delimitación territorial en el continente blanco, fijando con exactitud los dominios correspondientes y que nunca antes habían sido precisados⁷.

ORGANIZACIÓN DE LAS CAMPAÑAS ANTÁRTICAS

Transcurridos algunos años desde aquello, y con el propósito de reafirmar la soberanía en el Territorio Chileno Antártico, se estableció presencia y permanencia, además de desarrollar la investigación científica. Durante el año 1946, por especial encargo del propio Presidente de la República, don Gabriel González Videla, se dispuso materializar una expedición antártica⁸, en una clara y estratégica visión geopolítica. Para llevar a cabo tan anhelado cometido, el Jefe



Capitán de Navío Enrique Cordovez Madariaga. Imagen Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.

6 Filippi A. (2014) Rescates antárticos: una tradición chilena. Jara M. y Mancilla P. (2019) Rescate en la Antártica. Comisión del Piloto 2° Luis Pardo Villalón en 1916, Héroe Popular.

7 Decreto Supremo 1747, de fecha 06 de noviembre de 1940. (Gobierno de Chile).

8 García-Huidobro, F. (2017) *La primera campaña antártica y fundación de la base Soberanía, hitos de nuestra historia polar.*

del Estado Mayor de la Armada, Contraalmirante Immanuel Holger Torres, encomendó la tarea de organizar esta Primera Expedición Chilena a la Antártica, a su compañero y amigo, Enrique Cordovez Madariaga, Capitán de Navío con reconocidos méritos en el tema antártico⁹, quien recientemente se había acogido a retiro.

Para poner en movimiento este propósito y junto con materializar el anhelo de construir bases chilenas (bastante precarias en sus instalaciones) con permanencia de dotaciones en el continente blanco, se consideró también la instalación de algunos faros y balizas, para facilitar el paso seguro por las principales rutas de navegación y accesos a fondeaderos donde se fueron estableciendo las bases nacionales. Sin embargo, su ubicación debería ser evaluada *in situ*, en la medida que se fueran efectuando observaciones, sondajes y otros trabajos hidrográficos que permitieran su funcionalidad.

EXPEDICIONES Y CONSTRUCCIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA ANTÁRTICA

La Primera Expedición, al mando del Comodoro Federico Guesalaga Toro, se desarrolló entre los meses de enero, febrero y marzo de 1947. Consideró dos unidades de la Armada de Chile desplegadas en la Antártica: el Transporte “Angamos” y la Fragata “Iquique”.



Faro Punta Prat año 1947. Fotografía Archivo del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

Luego de efectuar exploración de las aguas en la costa norte y costa occidental de la Península Antártica, el día 27 de enero comenzó el desembarque de materiales en Puerto Soberanía, para iniciar la construcción de la primera base antártica chilena, la que se inauguró el día 6 de febrero de ese mismo año, para ser operada por la Armada de Chile. Posteriormente, fue denominada como Base Naval Antártica “Arturo Prat”. En forma paralela a la construcción de esta, se levantó en la punta suroeste de la Isla Roberts, un faro que se denominó Punta Prat, el primero de lo que hoy constituye la Red de Ayudas a la Navegación, instalada por el Estado de Chile en el continente blanco¹⁰.

El faro Punta Prat, inaugurado el 21 de marzo de 1947, constaba de una torre metálica piramidal de siete metros de altura, que soportaba un fanal que generaba destellos de luz blanca de 0,5 segundos entre eclipses de 9,5 segundos, ubicado a una altura de 25 metros sobre el nivel medio del mar y visible hasta una distancia de 12 millas marinas. Desde su posición se hacía visible desde el Estrecho Inglés y desde el Estrecho de Bransfield¹¹. Para su funcionamiento, fue dotado con una batería de acumuladores de gas acetileno en serie, para seis meses de servicio y ocho acumuladores de repuesto.

9 Cordovez, P. (1987) Páginas históricas.

10 Instituto Antártico Chileno (1976). *Presencia de Chile en la Antártica*.

11 Armada de Chile. Parte de viaje Fragata “Iquique” año 1947. Archivo Histórico SHOA.



En diciembre del año 1987, se efectuó el cambio del sistema de gas acetileno, por uno eléctrico alimentado por diez pilas de 1,2 Volt, activadas por aire y agua, pero manteniendo el faro sus características originales de destello. Así se mantuvo hasta el año 1990, ocasión en la que se cambió la estructura metálica original del faro, siendo reemplazada por una torre de fibra de vidrio reforzada de cuatro metros de altura, con los colores correspondientes al sistema de balizamiento internacional IALA, adoptado por Chile y gran parte del mundo¹².

Actual Faro Punta Prat.
Fotografía Servicio de Señalización Marítima, Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Armada de Chile.

Durante esa primera expedición chilena a la Antártica, también se fondeó una boya cilíndrica de babor, en 12 metros de profundidad, la cual advertía un peligro para la navegación: una restinga que proyecta bajas profundidades hacia el suroeste de la Punta Toro, en Puerto Soberanía. Así también, se levantó sobre la cima de una alta colina en Isla Greenwich, una baliza metálica en forma de trípode, de cuatro metros de altura y con una bandera chilena metálica giratoria, la cual se hacía visible a gran distancia¹³.

En la temporada de verano del año 1947 a 1948, durante la construcción de la Base O'Higgins, se instaló en Puerto Covadonga, un faro automático que se denominó Transporte Rancagua, el que se sostenía en una torre trípode de madera con una altura de 27,6 metros y que destellaba luz blanca cada 5 segundos, seguido de 4,5 segundos de eclipse. Este faro fue retirado en 1956, para ser reinstalado en el Islotte Guesalaga, Estrecho Gerlache, donde quedó emitiendo destellos de luz blanca de un segundo, entre eclipses de siete segundos. En esta nueva posición, el faro fue

12 Fichas técnicas y antecedentes de archivo en el Servicio de Señalización Marítima, Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Armada de Chile. Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (2011) Publicación N°3007 *Lista de faros de la costa de Chile*. "A contar de enero de 1983 se inicia el nuevo sistema de balizamiento en Chile y que será completado en el transcurso de dos años, conforme a lo estipulado en la conferencia convocada por la Asociación Internacional de Señalización Marítima, realizada en Tokio, Japón, en noviembre de 1980". (*Revista de Marina*, 1983). *Anuario hidrográfico de la Marina de Chile (1947)*.

13 Armada de Chile. Parte de viaje Fragata "Iquique" año 1947. Archivo Histórico SHOA.

inaugurado el 11 de febrero de 1956 con el nombre de Islote Guesalaga. Entre el 6 y 7 de enero de 1990 y con el apoyo del Transporte Antártico “Piloto Pardo”, se construyó una base para la estructura de una nueva torre, acorde con la normativa IALA, que reemplazó a la que existía.

Junto con la puesta en funcionamiento del entonces faro Transporte Rancagua, en 1948, se situó una baliza en Punta Bascopé de Puerto Soberanía, otra en el Islote Paredes y una tercera en Puerto Covadonga, sobre la cima de la Isla Teniente Kopaitic.

Así también, durante esa Campaña Antártica se instalaron en Puerto Soberanía otras balizas de menor dimensión, para guiar las embarcaciones menores que se aproximan hacia el muelle existente.

Durante la siguiente campaña antártica desarrollada el verano de 1948 a 1949, en el Estrecho Inglés, latitud 62°22,5' Sur y longitud 59°42,0' Weste, se construyó el faro Cabo Morris, inaugurado el 15 de marzo de 1949. Posteriormente, en enero del año 1990, este faro fue reconstruido, conforme a la normativa IALA.

En el año 1949 también se construyó una baliza en el Islote De la Fuente, Puerto Soberanía, con el propósito de facilitar a los buques, la aproximación al punto de fondeo, atendiendo a las observaciones y recomendaciones obtenidas durante la campaña del verano anterior. Asimismo, en Promontorio Poisson se instaló otra baliza, también para facilitar la entrada a Puerto Soberanía, considerando que Punta Bascopé no siempre estaría visible a consecuencia de los hielos que habitualmente la circundan.

El 19 de febrero de 1950, fue inaugurado el faro automático Islote Lautaro en el Estrecho Gerlache, ruta de acceso a Bahía Paraíso. Tras casi cuarenta años de operación, los días 6 y 7 de enero de 1990, con el apoyo del Transporte Antártico “Piloto Pardo” y del Remolcador “Galvarino”, se construyó la base para levantar la estructura de una nueva torre, conforme a la normativa IALA, la que quedó operativa el día 2 de febrero de ese mismo año.

En el sector Sur de Caleta Péndulo, Isla Decepción, y con el apoyo de la dotación del Patrullero “Lautaro”, se instaló un faro automático sobre una torre de fierro de seis metros de altura, pintada con franjas horizontales color rojo y blanco. Este faro, que efectuaba destellos de luz blanca de 0,5 segundos seguidos de un eclipse de 6,5 segundos, estaba ubicado a 19 metros sobre el nivel medio del mar y fue inaugurado el 8 febrero de 1955. Inicialmente se le llamó faro Andresen y figuró con ese nombre, al menos hasta antes ser retirado del servicio, como consecuencia del siniestro volcánico en isla Decepción. Actualmente se encuentra identificado como Morro Varela y en su actual registro según la lista de balizamiento ciego, publicación SHOA 3007- A, figura como destruido.

Finalizando el mes de enero y durante gran parte del mes de febrero del año 1962, con el apoyo de la dotación del Transporte Antártico “Piloto Pardo”, se construyó un faro automático en el Islote Montravel, Estrecho Bransfield, que fue inaugurado el día 24 de febrero de ese mismo año. Sus destellos de 0,5 segundos de luz blanca cada 5 segundos, tenían un alcance visual aproximado de diez millas marinas. A contar del 21 de febrero de 1984, el Transporte Antártico “Piloto Pardo” efectuó la instalación de un dispositivo que le incorporó tecnología de ayudas a la navegación electrónica Racon, para la emisión de señal en frecuencia para radares de banda “X” y “S”. Finalmente, en febrero del año 2016 esta señal fue nuevamente reconstruida.

En esta ocasión, el trabajo fue apoyado por el Transporte “Aguiles” y dos helicópteros navales, lográndose levantar una torre de cuatro metros sobre la parte más alta del pequeño islote, para evitar que sea dañada por el hielo¹⁴.

Durante los meses del verano, entre 1962 y 1963, se construyeron dos balizas conformadas por una torre de fierro de 8 metros de altura. Una en la Punta Molina del Canal Aguirre y otra, al sur del Círculo Polar, en el islote Bories o también conocido como Avian, ubicado en el sector suroeste de Isla Adelaida.

El día 1 de febrero del año 1975, se inauguró la baliza luminosa Villa Las Estrellas, en latitud 62°12,0' Sur y longitud 58°57,6' Weste y al año siguiente, el día 18 de diciembre, se inauguró el faro Escampavía Yelcho, en Isla Clarence, ubicada al Este del grupo Islas Piloto Pardo.

El 17 de diciembre de 1984, el Transporte Antártico “Piloto Pardo” instaló un dispositivo de ayuda a la navegación electrónica Racon en Punta Armonía, Estrecho Nelson, latitud 62°18,4' Sur y longitud 59°12,7' Weste, que emite señal en frecuencia para radares de banda “X”. Esta es una de las principales rutas de acceso a las bases situadas en las Islas Shetland del Sur.



El 28 de enero del año 1995, fue inaugurado en el Estrecho Bismarck, latitud 65°01,2' Sur y longitud 63°45,7' Weste, el faro Cabo Renard.

Antiguo Transporte Antártico “Piloto Pardo”. Fotografía referencial, Armada de Chile.

Las últimas dos señales de ayuda a la navegación electrónica Racon que el Estado ha instalado en el Territorio Chileno Antártico, se encuentran, la primera en el Islote Barrios, Rada Covadonga, a 20 metros sobre el nivel del mar, en operación desde el 11 de febrero de 1996, y la otra al Sur del Círculo Polar, en el Islote Bories,

próximo a Isla Adelaida, a 70 metros sobre el nivel del mar, en operación desde el 21 de febrero de 1998, sobre una torre de fibra de vidrio de 4 metros de altura, con los colores de acuerdo a la normativa IALA. Ambas emiten señal en frecuencia para radares de banda “X” y “S”.

14 <https://www.directemar.cl/directemar/noticias-y-comunicaciones/aquiles-construye-en-la-antartica-baliza-de-7-toneladas-para-dar>. (Lunes 22 de febrero de 2016).

A la fecha, en el Territorio Chileno Antártico, el Estado cuenta con cuatro señales de ayuda a la navegación electrónica Racon; cincuenta y un balizas ciegas y ocho señales luminosas operando, dentro de las cuales se registra el faro Punta Collins como la última en ser construida, en Isla Decepción, latitud 62°59,8' Sur y longitud 60°35,2' Weste, habiendo sido inaugurada con fecha 14 de febrero de 1996. Entre las sesenta y tres señales físicamente construidas, quince de ellas cuentan, además, con sistema de identificación electrónico AIS-AtoN.



CONCLUSIONES

Para dar los primeros pasos en el propósito de mantener presencia y permanencia de dotaciones en las Bases Antárticas, se debió asegurar una logística acorde a las ambiciones del Estado. Sin duda, las complejidades que a la sazón pudo haber presentado la navegación en aguas antárticas inexploradas, en condiciones meteorológicas extremas y carentes de cartografía u otras publicaciones náuticas o de ayudas a la navegación, y que experimentaron los navegantes durante las primeras campañas antárticas, motivaron la exploración, la actividad hidrográfica y la implementación de medidas de apoyo a la navegación, para incrementar los estándares de seguridad que permitieran desarrollar las operaciones en el continente blanco.

Con la experiencia obtenida durante las primeras campañas y con un mayor conocimiento de la hidrografía antártica, se corroboró la necesidad de implementar una adecuada señalización marítima, la cual ha sido instalada a contar del año 1947, permitiendo a la fecha, disponer de una Red de Ayudas a la Navegación, con reconocimiento internacional y que es evidencia de la presencia y permanencia del Estado en el Territorio Chileno Antártico.

REFERENCIAS

- Aguirre, C. (1987). La Armada y la Antártica. 1900-1940. *Revista de Marina*. Recuperado el 23 de octubre de 2021, de <https://revistamarina.cl/revistas/1987/6/aguirre.pdf>
- Armada Argentina. (15 de octubre de 2021). *Buque Museo Corbeta ARA "Uruguay"*. Obtenido de www.argentina.gob.ar/armada/museos/buque-uruguay
- Armada de Chile. (1947). *Parte de viaje Fragata Iquique*. Archivo Histórico. SHOA.
- Barros, G. &. (1983). Señalización Marítima. *Revista de Marina*, 100 (752), 85-96. Recuperado el 4 de noviembre de 2021, de <https://revistamarina.cl/revista/752>
- Cordovez, P. (1987). Páginas Históricas. *Revista de Marina*, 1. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/1987/1/cordovez.pdf>
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. (1906 y ss.). *Registro Matriz de la Marina Mercante Nacional*. Valparaíso.
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. (22 de febrero de 2016). *www.directemar.cl*. Obtenido de <https://www.directemar.cl/directemar/noticias-y-comunicaciones/aquiles-construye-en-la-antartica-baliza-de-7-toneladas-para-dar>
- Ercilla, A. (2018). *La Araucana*. Madrid: Penguin Clásicos.
- Filippi, A. (1997). El Comodoro Andresen y la ballenería Antártica Chilena. *Revista de Marina* (3), 247-257. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/1997/3/afilippi.pdf>
- Filippi, A. (2014). Rescates Antárticos: una tradición chilena. Recuperado el 16 de octubre de 2021, de http://www.historianaval.cl/publicacion_archivo/publicaciones/3_3.pdf
- Gajardo, A. (1976). Tratado de Tordesillas. *Revista de Marina*. Recuperado el 28 de octubre de 2021, de <https://revistamarina.cl/revistas/1976/4/rgajardoa.pdf>
- García-Huidobro, F. (2017). La primera campaña antártica y fundación de la base Soberanía, hitos de nuestra historia polar. *Revista de Marina*. Recuperado el 17 de octubre de 2021, de <https://revistamarina.cl/es/articulo/la-primer-campana-antartica-y-fundacion-de-la-base-soberania>
- Gobierno de Chile. (s.f.). *Decreto Supremo 1747 (6/11/1940)*. Obtenido de www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1017683
- Historia, R. A. (24 de octubre de 2021). Obtenido de <https://dbe.rah.es/biografias/7380/pedro-sancho-de-la-hoz>
- Instituto Antártico Chileno. (1976). *Presencia de Chile en la Antártica*. Santiago: INACH.
- Instituto Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada. (1947-1951). Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile. 39. Recuperado el 4 de noviembre de 2021, de <http://repositorioarchivohistorico.armada.cl/handle/1/13100>
- Jara, M. y. (2019). *Rescate en la Antártica Chilena. Comisión del Teniente 2° Alberto Chandler Bannen en 1903. Héroe olvidado*. LW Editorial. Obtenido de <http://www.lweditorial.cl/libro-CHANDLER.pdf>
- Jara, M. y. (2019). *Rescate en la Antártica. Comisión del Piloto 2° Luis Pardo Villalón en 1916. Héroe popular*. LW Editorial. Obtenido de <http://www.lweditorial.cl/libro-PARDO.pdf>
- Nicholls, N. (2010). La sociedad ballenera de Magallanes: De cazadores de ballenas a Héroes que marcaron la soberanía nacional. 1906-1916. *Historia*, 1(43), 41-78. Obtenido de [://www.scielo.cl/pdf/historia/v43n1/art02.pdf](http://www.scielo.cl/pdf/historia/v43n1/art02.pdf)
- Real Academia de la Lengua Española. (27 de octubre de 2021). *Diccionario Panhispánico del Español Jurídico*.
- Servicio de Señalización Marítima. Armada de Chile. (1947 en adelante). Fichas Técnicas y Antecedentes de Señales. Valparaíso.
- Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA). (2011). Publicación N° 3007. *Lista de Faros de la Costa de Chile*. Valparaíso, Chile.



PROACTIVA

Leslie Kelly Gaete
Capitán de Navío IM (R)
Gerente

Simulación de escenarios:

Alcanzando metas en un contexto de mayor seguridad y protección.

Las organizaciones de todos los tipos y tamaños se enfrentan a factores e influencias externas e internas que hacen incierto si lograrán sus objetivos.¹

1.- Contexto

Una de las máximas más profundamente arraigadas en el liderazgo del quehacer marítimo portuario del país, habida consideración de lo muy diverso que este puede ser, lo constituye el alcanzar las metas de producción definidas, en un ambiente de la mayor seguridad y protección, en el que se proteja primordialmente a sus trabajadores, así como a otros activos que resulten del particular interés del respectivo quehacer.

Para lo anterior, la industria, en general, materializa día a día un importante esfuerzo objeto reducir, al máximo posible, diferentes causales de incidentes atentatorios a la seguridad en su respectivo quehacer laboral.

Pese al esfuerzo antes indicado, la mayor cantidad de accidentes se encuentran vinculados al ámbito de los errores humanos, atribuibles a lo individual o a lo colectivo, los que en general obedecen al no seguimiento o desconocimiento de procedimientos y/o protocolos de operación, a un inapropiado flujo de informaciones, ante situaciones imprevistas o ajenas a la operación normal, y al no adecuado y “muy necesario afiatamiento de los equipos de trabajo”, encargados de la conducción de operaciones.

Para lograr lo anterior, es menester visualizar “preventivamente”, en cada uno de los procesos operacionales de los quehaceres empresariales, las amenazas de incidentes que se pudiesen generar, considerando inclusive elementos ajenos y atribuibles a un entorno muchas veces incierto. Es decir, incorporar el concepto de gestión del riesgo, en los escenarios operacionales.

Los antes señalados escenarios, deben ser concebidos desde la lógica de lo “previsible y posible”, en el contexto de los ciclos usuales de la operatoria productiva, y de lo “predecible”, acorde a las señales y variaciones que indiquen las evoluciones al contexto de lo que se pudiese denominar escenario de “normalidad”.

¹ ISO 31000, 2018, “Gestión del riesgo”



Ello determina, entonces, la necesidad de realizar un proceso de evaluación que arroje indicativos y, desde estos, optimizar protocolos, procedimientos y exigencias que faciliten llevar adelante la actividad productiva en un ámbito de mejores prácticas y optimizados parámetros de seguridad. Es decir, velando por una mejora continua desde la perspectiva de las buenas prácticas en lo referido a la gestión de seguridad en los citados procesos productivos. Una alternativa para alcanzar la visualización de estos indicativos, la constituye la realización de ejercicios prácticos que simulen situaciones a ser abordadas por los equipos de trabajo.

2.- Liderazgo proactivo

El alto nivel de dinamismo en la operatoria de la actividad productiva de lo marítimo portuario, demanda que los niveles directivos operacionales, de las diferentes empresas, mantengan una permanente y plena certeza de que, en lo individual, todas y cada una de las personas asociadas, se encuentran debidamente capacitadas, entrenadas y certificadas respecto de sus competencias, objeto participar de los no sencillos procesos de operación y, en lo colectivo, que dichos individuos conformen afiatados equipos de trabajo en los que se minimicen al máximo las brechas que posibiliten la ocurrencia de incidentes de seguridad o, peor aún, el acrecentamiento de indeseadas y perniciosas consecuencias atentatorias a la vida, activos materiales, propios o de terceros, y a la imagen corporativa.

En la amplia experiencia existente respecto de incidentes laborales, en el desarrollo de las operaciones marítimo portuarias, numerosos son los casos en los que un operario no supo distinguir una situación constitutiva de alerta y determinó un agravamiento en el ámbito de la seguridad o, por otra parte, los flujos de información no fueron efectivos, constatando un no adecuado afiatamiento de los equipos de trabajo, por lo que no se llegó al nivel resolutivo correspondiente con antecedentes relevantes, lo que pudo morigerar o anular un incidente de riesgo.

Respecto de la accidentabilidad en el ámbito marítimo portuario, las estadísticas no son favorables, es así que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en su publicación Lecciones Aprendidas de los Accidentes Marítimos², de enero de 2021, informa de 49 accidentes, los que mayoritariamente obedecen a errores humanos. Lo indicado en la señalada publicación, no es exhaustivo y obedece exclusivamente a la casuística que se consideró como más relevante, debiéndose agregar además el hecho de que, con certeza, han existido otros incidentes de seguridad desconocidos por la Autoridad Marítima. Con todo, la data recopilada a la fecha de la elaboración de esta publicación, este año 2022, en definitiva, no resulta auspiciosa, pudiéndose certificar la ocurrencia de incidentes, en operaciones marítimo portuarias, que han determinado el fallecimiento de personas, la afectación a otros importantes activos de interés, propios o de terceros, y la afectación de la imagen corporativa ante un cada vez más exigente escrutinio público.

Diversos son los beneficios que un liderazgo proactivo puede proveer, en el desarrollo del demandante quehacer marítimo portuario, respecto de la gestión del riesgo, entre otros, a saber:

- Optimizar la eficiencia y calidad operacional.
- Positivo reconocimiento y seguimiento de los lineamientos establecidos, por parte de los equipos de trabajo.

2 Lecciones Aprendidas, www.directemar.cl/directemar/site/docs/20210120/20210120124541/

- Mejora continua en demanda de las metas establecidas, adaptando factores de gestión del riesgo.
- Optimización del ambiente laboral.
- Reducción de costos.
- Positivo reconocimiento de agentes externos.

3.- Optimizando estándares de seguridad

Proactiva constituye una herramienta que viene a contribuir, por medio de la ejecución de ejercicios de simulación, a una mejor gestión empresarial marítimo portuaria, teniendo como objetivo lograr los mejores estándares de seguridad posible en los procesos productivos.

El entrenamiento por medio de la simulación de escenarios posibilita:

- Certificar las competencias de los equipos de trabajo.
- Optimizar los necesarios conocimientos de protocolos y procedimientos establecidos que deben poseer los trabajadores.
- Visualizar posibles brechas de seguridad en la operatoria.
- Afiatar y consolidar la relación de equipos de trabajo.
- Contribuir al liderazgo empresarial.
- Contribuir al desarrollo marítimo portuario en un contexto de altos estándares de seguridad.

Proactiva se encuentra conformada por profesionales dedicados a la gestión del riesgo, orientados a otorgar los mejores estándares de seguridad y protección marítima y portuaria, con amplia experiencia en lo docente y en la ejecución de ejercicios de simulación de situaciones de crisis, para la capacitación preferente de equipos de trabajo en el ámbito de lo marítimo portuario.

Proactiva, su Misión

Contribuir a la mejor gestión empresarial en el ámbito de la seguridad operacional marítima portuaria, a través de ejercicios de simulación realistas, minimizando la posibilidad de ocurrencia de incidentes de riesgo.

Proactiva, su Visión

Constituir en el corto y mediano plazo una instancia de excelencia, en apoyo al liderazgo empresarial, que busque alcanzar niveles óptimos de seguridad operacional marítima portuaria.

4.- Quiénes respaldan nuestro proyecto

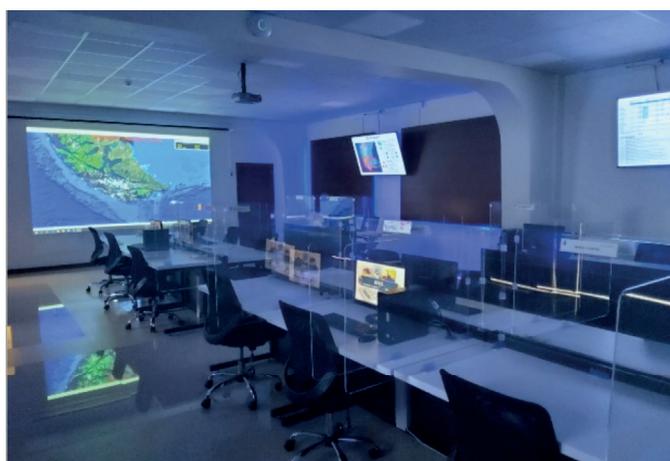
Habida consideración de las antes señaladas Misión y Visión de Proactiva, en tanto se orientan a contribuir a que las empresas, preferentemente del ámbito marítimo portuario, alcancen metas de producción en niveles óptimos de seguridad laboral, efectuando la mejor gestión del riesgo, los procesos de simulación expuestos cuentan con el respaldo de la Liga Marítima de Chile, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y de la Academia de Guerra Naval, estas dos últimas pertenecientes a la Armada de Chile.

Finalmente, se suma a esta lista, la empresa Atlantis OPR (Organización de Protección Reconocida) SPA, consultora conformada por profesionales debidamente certificados y con una amplia experiencia en el ámbito de la gestión de riesgos en el quehacer marítimo portuario.

1.- Para la Liga Marítima de Chile, dada la irrefutable realidad de que nuestro país es, por exigencia geográfica, un país esencialmente marítimo, se ha impuesto como misión el dar a conocer los beneficios que nuestra jurisdicción marítima aporta al desarrollo del país y al bienestar de cada persona.

Agrega en su declaración, que desea que la Liga Marítima se valide como un punto de encuentro y de diálogo entre las distintas instituciones ligadas con el mar, esperando constituir un referente imparcial y objetivo en todos los temas marítimos de interés nacional.³ Es en el citado contexto, y considerando la contundencia del quehacer marítimo productivo nacional, que la Liga Marítima respalda lo propuesto por Proactiva, teniendo como mirada el que la actividad vinculada al mar continúe contribuyendo al desarrollo del país, en un contexto de desarrollo profesional que brinde condiciones para la mayor seguridad laboral y medio ambiental posible.

2.- La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, determina su respaldo en virtud del rol que le compete como instancia que cautela el cumplimiento de la legislación vigente, para los efectos de brindar seguridad marítima y proteger la vida humana en el mar, además de preservar el medio ambiente acuático y los recursos naturales marinos. Al corresponderle, además, actuar como instancia fiscalizadora y reguladora de las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, resulta de su interés respaldar a Proactiva para los efectos de incentivar a las empresas a sumarse a esta iniciativa, contribuyendo de este modo a “optimizar de forma preventiva los procesos de operación”, con el propósito de que la actividad marítima productiva se desarrolle en un contexto de exigentes parámetros de seguridad, posibilitando el minimizar los riesgos de incidentes que pudiesen afectar a trabajadores, causar daños al medio ambiente o afectar otros bienes críticos.



3 <https://www.ligamar.cl/>

3.- Por su parte, la Academia de Guerra Naval, a través de su Departamento de Planificación y Conducción Operacional (DPCO), ofrece instalaciones para desarrollar este tipo de actividades contando para ello con material, tanto de apoyo técnico, como logístico, con niveles de excelencia.

Se suma a lo anterior, la vasta experiencia de la Academia en la materialización de ejercicios de simulación, lo que permite asegurar poder disponer de una capacidad efectiva para contribuir, y de manera contundente, al liderazgo empresarial, en la ardua tarea de alcanzar un beneficioso estándar de seguridad en pos de lograr las metas productivas definidas.

La Academia de Guerra Naval, posibilita, a su vez, por medio de su ámbito de vinculación con el medio, el intercambiar desarrollo cultural de forma bidireccional, es decir producir el mutuo enriquecimiento del conocimiento y de las mejores prácticas de ambos mundos, es decir, respecto de una problemática común, compartir criterios, percepciones y miradas tendientes a un objetivo superior común, como lo es el manejo del riesgo y la morigeración de impactos negativos en el desarrollo del quehacer marítimo portuario.



4.- Respecto de Atlantis OPR SPA, esta empresa mantiene una alianza estratégica con Proactiva para los efectos de operativizar y contribuir, desde su amplia experiencia en la gestión de la protección y seguridad en el ámbito de lo marítimo portuario, tanto en la planificación de ejercicios de simulación y prácticas, tendientes a la optimización de los estándares de seguridad exigidos por la normativa legal vigente y que, a su vez, son de permanente interés de parte de las diferentes empresas para alcanzar metas de producción en el marco de los mejores estándares de seguridad.

5.- Expectativa de la experiencia a dejar por Proactiva

Proactiva espera que las empresas certifiquen las competencias de sus equipos de trabajo por medio una enriquecedora, novedosa y grata experiencia de ejercicios de simulación, a ser realizados en dependencias con altos estándares tecnológicos, así como de otros apoyos, contribuyendo a reducir, e idealmente anular, posibles incidentes constitutivos de riesgos a la seguridad y el eventual impacto en trabajadores, procesos productivos, otros activos de interés e imagen corporativa.

Además, se busca asistir al liderazgo de nivel directivo objeto minimizar niveles de incertidumbre, propios del accionar productivo marítimo portuario, contribuyendo así, entre otros, a alcanzar las metas definidas.

Esta experiencia, asimismo, posibilitará certificar a sus asociados en su desarrollo individual, cohesionar a sus equipos de trabajo y consolidar el necesario liderazgo empresarial del quehacer productivo.

Finalmente, esta herramienta pudiese contribuir a detectar proactivamente eventuales brechas procedimentales de los procesos y protocolos productivos que pudiesen resultar atentatorios a la seguridad de sus trabajadores, procesos productivos u otros activos de interés, ante eventuales incidentes de seguridad, morigerando indeseados y posiblemente negativos impactos.

“Un día seguro, seguro es un buen día” (OIT)



PRESENTACIÓN DEL LIBRO "LA GESTA DEL PILOTO PARDO Y SUS REPERCUSIONES"

Miguel A. Vergara Villalobos
Almirante (R)
Presidente Liga Marítima de Chile

La Liga Marítima tiene por misión impulsar y apoyar toda iniciativa que tienda a promover la conciencia marítima de los chilenos. Y qué motivación más importante para todo chileno bien nacido, que conocer la hazaña de un gran marino, como lo fue el Piloto 1° don Luis Alberto Pardo Villalón. Por eso nos sentimos honrados de presentar el libro "La gesta del Piloto Pardo y sus repercusiones", cuyo autor, el Embajador don Fernando Pardo Huerta, es descendiente directo del héroe y presidente de la Fundación Piloto Pardo.



La hazaña que relata pormenorizadamente este libro, no es menor, porque se trata de un buque que, sin radar, sin telecomunicaciones, sin calefacción y carente de cartografía adecuada, realizó una travesía a la Antártica en pleno invierno, para rescatar a los 22 náufragos de la expedición del tenaz y resiliente británico Sir Ernest Shackleton, precisamente un día como hoy, 30 de agosto de 1916, hace ya 106 años. El desafío era tan complejo que ya habían fracasado tres intentos anteriores: el primero por un buque ballenero noruego, el segundo por un buque pesquero uruguayo y el tercero por la goleta Emma de un armador inglés. La del Piloto Pardo fue la cuarta y exitosa expedición.

Además, el autor de este libro, al título "La gesta del Piloto Pardo" sugerentemente agrega "y sus repercusiones". Esas repercusiones son de la mayor importancia, puesto que de alguna forma contribuyeron a consolidar las legítimas demandas de



Chile por su territorio antártico. En el primer capítulo, el Embajador Pardo explica muy bien el crucial contexto geopolítico de fines del siglo XIX y principios del XX, en que se realiza esta expedición, cuando las grandes potencias estaban en un verdadero frenesí por descubrir y conquistar territorios inexplorados.

En particular, Chile mantenía una disputa con Inglaterra, país que tenía tal interés por poner un pie en la Antártica que ni siquiera suspendió la expedición de Shackleton en vísperas de la Primera Guerra Mundial. Como bien lo consigna este libro:

Acoger la petición británica de intentar el rescate de la expedición de Shackleton, “de ser exitosa, ofrecía la oportunidad de instalar a Chile en el escenario mundial, como un país con capacidad para operar en los mares antárticos en todo tiempo, remarcar sus derechos en el continente y hacer frente a los desafíos” que significaban las disputas con el Reino Unido y Argentina.

En fin, aunque la tentación es grande de seguir hablando sobre este excelente libro, no quiero alargarme para no quitarles el piso a los presentadores oficiales. Solo reiterar que para la Liga Marítima es un honor haber lanzado este libro bajo sus auspicios. Muchas gracias.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO "LA GESTA DEL PILOTO PARDO Y SUS REPERCUSIONES"

Edmundo González Robles
Almirante (R)
Director Liga Marítima de Chile

Es para mí un alto honor, en representación de la Liga Marítima de Chile, presentar a ustedes el libro "La gesta del Piloto Pardo y sus repercusiones", del Embajador Don Fernando Pardo Huerta, toda vez que conozco a su autor hace casi cuatro lustros, cuando me desempeñaba como Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, con asiento en Punta Arenas, compartiendo además con él en el directorio de la Fundación Piloto Pardo que él mismo preside, por espacio ya de más de 10 años.

El Embajador Don Fernando Pardo Huerta ingresó a la Academia Diplomática, donde tras cursar sus dos años de estudios superiores, egresó para integrar el último grado del escalafón del servicio exterior de Chile. Estudió derecho en la Universidad de la Gran Colombia, Bogotá, y en sus 38 años de carrera diplomática se desempeñó en las Embajadas de Chile en Colombia, Perú, Canadá, Bélgica y Jamaica. Asimismo, fue Cónsul General de Chile en Cali, Arequipa y Sao Paulo.

En los períodos en que permaneció en el Ministerio de Relaciones Exteriores en Santiago, se desempeñó en la Dirección de Política Multilateral y en la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales. Fue, además, Jefe del Departamento Américas de la Dirección de Política Bilateral, Director de Personal, Jefe de Gabinete del Subsecretario, Auditor de la Cancillería, Subdirector de la Academia Diplomática de Chile y Delegado de la Cancillería en la Región de Antofagasta. En 1998 fue nombrado Embajador de Chile en Jamaica y concurrente ante los trece países de la Comunidad del Caribe (CARICOM), además de representante permanente de Chile, por espacio de 6 años, ante la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, de la ONU, con sede en Jamaica, instancia en la que fue elegido presidente del Consejo de esa alta repartición.

Mucho se ha escrito acerca de nuestro héroe de la paz, el Piloto Luis Alberto Pardo Villalón, en donde destacamos obras y autores de la talla de:

- El Embajador Don Jorge Berguño Barnes, con su obra "Las 22 Vidas de Shackleton".
- "Atrapados en el Hielo", de la historiadora norteamericana Caroline Alexander.
- "Lecciones de un Rescate", del comandante e historiador chileno Alfonso Filippi Parada.
- Del también comandante e historiador Horacio Vio Valdivieso y su obra "Manual de Historia Naval de Chile - La hazaña de Pardo".
- El historiador magallánico Armando Braun Menéndez, con su "Pequeña Historia Antártica".
- Del magallánico y marino Elsieo Cárcamo Velásquez con "La Gran Hazaña del Piloto Pardo y su Tripulación en la Escampavía Yelcho".

- “El Piloto Pardo Villalón: Visiones desde la Prensa”, de Consuelo León Wöpple y Mauricio Jara Fernández.
- Por último, la interesante obra “No se asegura Regreso”, editada por la Biblioteca Nacional.

Dichas obras nos han relatado, de una u otra forma, los pormenores de tan única odisea. Ahora, muy distinto es poder disfrutar de este nuevo enfoque hacia la gesta del Piloto Pardo, toda vez que la pluma ahora procede de su nieto Fernando Pardo Huerta, quien, si bien no conoció en vida a su abuelo, tiene por herencia su historia, la que, contada al detalle por las generaciones precedentes y la motivación familiar por aprender y estudiar a fondo la hazaña de su gran antepasado, hacen de ella una verdadera vivencia personal.

El Embajador Pardo estructura su libro de manera muy ordenada y entretenida, que hacen de su lectura y aprendizaje algo muy esquemático y didáctico. En dos grandes capítulos y trece anexos con detalles interesantes, incluyendo fotos únicas de la expedición y el rescate, dejan la sensación de algo dinámico y atractivo, avanzando en sus páginas más de lo que uno desearía, so riesgo de acabar demasiado pronto la aventura.

Un muy bien documentado primer capítulo nos introduce en el contexto geopolítico de la época, período de 1892 al 1916, que nos permite entender la locura por las expediciones antárticas de entonces y la carrera por la conquista del polo sur geográfico. Al respecto, conjuga de buena manera, justo en plena primera guerra mundial, los intereses de la corona británica, por un lado, los esfuerzos individuales de Shackleton por rescatar a los suyos, por otro, y la visión geopolítica del Chile de entonces, bajo la presidencia de Juan Luis Sanfuentes. En él también se describen los pródromos de la expedición del “Endurance”, desde su gestación hasta su colapso antártico.

Un segundo capítulo entra ya más en la materia misma y describe, con mucha habilidad e información oficial, una reseña de las operaciones navales para concretar el rescate de los 22 naufragos de la expedición de Sir Ernest Shackleton, desde la isla Elefante, y sus repercusiones geopolíticas en el entorno mundial, considerando que era la primera comisión oficial de Chile en el territorio antártico.

Los interesantes anexos del libro adjuntan antecedentes históricos únicos, tales como la evolución territorial de la Capitanía General de Chile que, tras el *uti possidetis juris*, se convierte finalmente en el Chile de hoy, con algunas deformaciones. Asimismo, la carta de Pardo a su padre, que muchos estudiosos del tema han comparado con el texto de la arenga de Arturo Prat, uno en la paz, el otro en la guerra. El valioso parte de viaje elevado por el Piloto Pardo a la superioridad naval de la época, rico en experiencias y preclaro en su sencillez y humildad ante el reluciente éxito de una misión, en donde Shackleton, con toda su experiencia y liderazgo, cosechó solo tres grandes fracasos. La biografía y genealogía de Luis Pardo Villalón, única obra en donde esto se detalla con inigualable precisión. Nóminas de ambas tripulaciones, de la “Yelcho” y del “Endurance”. Extracto de la hoja de servicios del Piloto Pardo al servicio de la Armada de Chile; los discursos de agradecimiento de las tres condecoraciones que recibió nuestro héroe, en donde se destaca la recibida por esta misma Liga Marítima de Chile; todo ello, coronado por un anexo fotográfico único.

Permítanme ahora compartir con ustedes algunos aspectos que me llamaron positivamente la atención en esta obra y que no he visto reflejado en las otras mencionadas anteriormente:

1.- La correcta decisión del presidente Sanfuentes de acoger la solicitud oficial de ayuda británica, presentada a mediados de 1916, y la impecable y exitosa ejecución del rescate de las 22 vidas humanas cautivas y condenadas a muerte en la isla Elefante, constituyeron un impactante hecho de connotación mundial que posicionó a Chile como un país antártico, con no solo pretensiones territoriales sobre este, sino además con la capacidad de operar en todo tiempo en ese inhóspito continente. Reafirmó, consecuentemente, que sus derechos antárticos reclamados desde 1906, no eran meras declaraciones de intención. Esta condición le otorgó a Chile el derecho a participar, desde el inicio, en las negociaciones para la elaboración del Tratado Antártico y, posteriormente, en la administración del continente blanco, como hasta la fecha lo viene haciendo.

2.- Antes de la hazaña de Pardo, el mecanismo elegido por el gobierno de Chile para afianzar su política y derechos antárticos fue mediante la otorgación de concesiones de explotación pesquera y de caza de ballenas, focas, lobos marinos y otras especies, a empresario chilenos radicados en Punta Arenas, período en el cual surgieron importantes fortunas locales que hicieron próspera la incipiente colonia magallánica, adelantándose a ingleses y argentinos. Chile fue preclaro en este actuar y lo hizo fundado en sólidos títulos de vecindad, cercanía y ocupación efectiva del territorio reclamado, por chilenos autorizados por el gobierno para explotar recursos marinos, mediante la construcción de instalaciones para ese propósito y nombrando una autoridad administrativa.

3.- Respecto al *uti possidetis juris* y la herencia del imperio español, cabe destacar que el límite sur de la Capitanía General de Chile en 1555, fecha en que el imperio fijó dichos límites, era el Polo Sur Geográfico, entre los meridianos 48° y 145° Oeste, establecidos así en el Tratado de Tordesillas suscrito en 1494, entre los reinos de España y Portugal, límites que a posteriori se han ido jibarizando, hasta llegar a la ratificación del presidente Pedro Aguirre Cerda, mediante el Decreto Supremo N°1747 del 6 de noviembre de 1940, en que se fija nuestra soberanía continental antártica y marítima entre los meridianos 53° y 90°, ambos de longitud Oeste.

4.- Destacar también la importancia que le asignó el Reino Unido a la expedición Imperial Transantártica, en senda ceremonia de despedida presidida por el Rey Jorge V en la víspera de la primera guerra mundial, convirtiendo esta expedición en un acto oficial del Reino Unido. Asimismo, la orden de Sir Winston Churchill a Shackleton de "proceed", en respuesta al telegrama de este último que ponía a disposición del esfuerzo bélico por venir a su tripulación y al "Endurance" mismo.

5.- Sin lugar a dudas el liderazgo de Sir Ernest Shackleton está fuera de toda discusión, pero en ello también hay luces y sombras, sin haber logrado convertirse en un verdadero triunfador o *winner*. No olvidemos que Shackleton no pudo vencer, en su desenfadada carrera al polo sur, ni a Amundsen ni a Scott, que lo lograron primero; el segundo, pagando incluso con su vida. Asimismo, en el mar de Ross, como parte de su expedición Imperial Transantártica, tenía a su segunda nave, "Aurora", esperando el cruce de ese continente, de Shackleton y sus hombres, en donde este buque sucumbió tras un tempo-

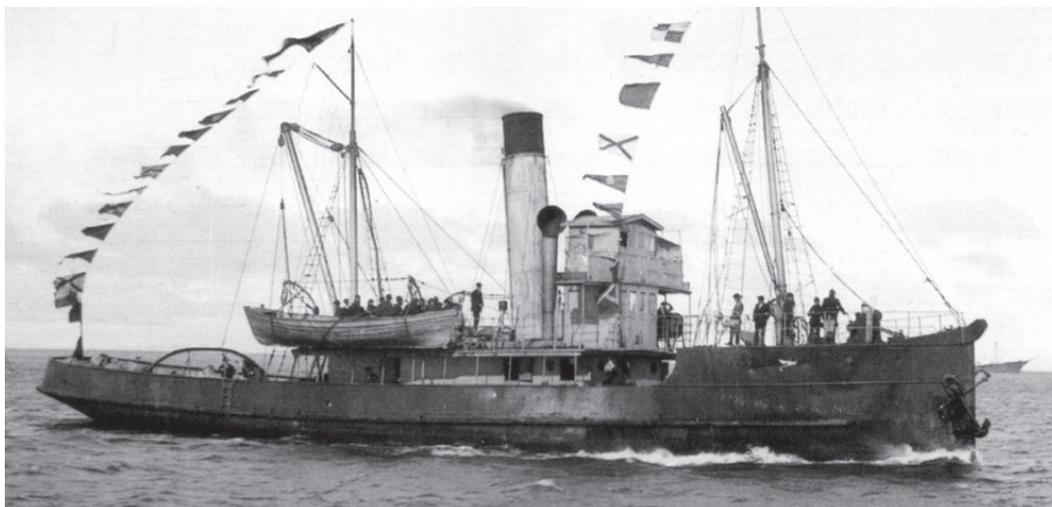
ral, con la pérdida de 3 vidas humanas de un total de 10 tripulantes, a los que el tiempo ha denominado como “los hombres olvidados de Shackleton”. Tal como señalé, en su afán de rescatar a sus 22 tripulantes dejados en la isla Elefante, lideró 3 operaciones de rescate que, finalmente, resultaron todas en un fracaso. Lo más relevante de su aventura antártica, fue quizás, y en mi opinión, el cruce náutico en la ballenera “James Cairn”, desde la isla Elefante hasta las islas Georgia, en una navegación sin precedentes en los mares australes de más de 800 MN, con 5 hombres de su tripulación, en una embarcación menor y en pleno invierno. Un gran hombre, sin duda, pero que se le ha agigantado en demasía.

6.- Innumerables publicaciones del Reino Unido, relacionadas con la aventura de Sir Ernest Shackleton, tienden a omitir el rotundo éxito del gobierno chileno y la gesta del Piloto Pardo, más que nada por un tema geopolítico antártico que por otras razones; no en vano, entre U.K., Argentina y Chile, disputamos territorios antárticos comunes. Sin embargo, Shackleton, hasta donde pudo, siempre resaltó la figura y valor de la acción de Pardo y su tripulación de la “Yelcho”. De hecho, en el prefacio de su famoso libro “South”, Sir Ernest señala: “Finalmente, el gobierno de Chile fue el responsable directo por el rescate de mis camaradas. Esta República austral fue infatigable en sus esfuerzos por hacer un rescate exitoso, y a ella le debemos la gratitud de nuestro grupo. Especialmente menciono la benévola actitud del Almirante Muñoz Hurtado, jefe de la Armada de Chile, y del Capitán Luis Pardo, que comandó la “Yelcho” en nuestra última y victoriosa aventura”, aunque esta sea la única referencia en su libro de 380 páginas.

7.- La escampavía “Yelcho” era una nave auxiliar de la Armada de Chile, de la clase remolcador y servicio general, de solo 467 toneladas de desplazamiento, construida en Escocia. Su casco era de placas de acero remachadas, sin casco doble y no apta para hielos de más de medio metro de espesor, de bordas muy bajas (solo útiles para maniobras típicas de las escampavías del sur), con 36,5 metros de eslora y 7 metros de manga; en síntesis, una nave pequeña. No disponía de radio comunicaciones ni radar, ya que este último aún no se inventaba. Sus únicas ayudas a la navegación eran su compás magnético, su alidada, su sextante y el buen ojo marinero de su comandante y oficiales. Su puente de mando era abierto a la intemperie (solo antes de zarpar en su comisión de rescate se le construyó una improvisada mediagua para cubrir dicho puente) y, lo peor, no tenía ningún sistema de calefacción. Como bien grafica la revista *Sucesos*, de fecha noviembre de 1916, con una caricatura de “Shackleton y Pardo (con las riendas de su nave), rumbo al polo... en una cáscara de nuez”, dicho sea de paso, en pleno invierno.

8.- La habilidad marinera de Pardo, demostrada ante la expectación de un sorprendido Shackleton, encuentra su pináculo de gloria cuando la “Yelcho” enfrenta la famosa barrera de hielos que rodeaba a la isla Elefante, la misma que impidió tres veces al persistente irlandés su cruce. La gracia fue que Pardo, hábilmente y con un ojo marinero excepcional, logra encontrar una fragilidad de aquella invencible barrera, la que, apoyando la roda de la nave y su máquina full avante, produce una abertura que permite el paso de la “Yelcho” sin daño alguno, logrando llegar hasta la misma playa en donde esperaban las angustiadas 22 vidas de Shackleton. Solo recordar a la audiencia que, tan solo 4 años antes, la fatídica noche del 14 al 15 de abril de 1912, un iceberg logró hacer sucumbir a la fortaleza flotante del “Titanic”, hecho que para Shackleton y Pardo aún estaba fresco en sus memorias.

9.- Pero Pardo no solo fue un gran marino; fue además una persona íntegra y valórica. Entre los diversos homenajes realizados a su persona, el gobierno británico le concedió una medalla, cosa excepcional para los británicos, y le hizo llegar sin preguntar un cheque por 25.000 libras esterlinas en reconocimiento a su valor y pericia, que constituía mucho, pero mucho dinero para la época. A modo de comparación, Shackleton adquirió el "Endurance" y todas sus vituallas por la suma de 11.600 libras y el costo total de la expedición transantártica fue de 32.000 libras. El Piloto Pardo agradeció esta donación, pero devolvió dicho cheque señalando que "solo he cumplido con mi deber en una misión encomendada por mis superiores". Nos cuenta el Embajador Pardo, pero no ya en su obra sino *off the record*, que cuando se enteró de esto su abuela, la señora Laura Ruiz de Pardo, señaló de manera muy simpática "si lo hubiese sabido antes, lo habría guardado yo misma en donde las damas guardamos el dinero".



La escampavía "Yelcho", era una nave auxiliar de la Armada de Chile

En fin, distinguidos invitados a este lanzamiento; se trata de una gran obra histórica, muy bien documentada, escrita con agradable pluma e interesantes comentarios de su autor que, desde su posición de privilegio como ex Embajador de nuestro servicio de relaciones exteriores, que en más de una ocasión le tocó estudiar y trabajar en la temática antártica y marítima, amén de su condición de nieto del Piloto Pardo, otorgan a este mensaje escrito una validez histórica digna de homenaje.

Felicitaciones Embajador Fernando Pardo por su valiosa contribución a la cultura antártica y marítima nacional, a través de esta gran obra y por la Fundación Piloto Pardo que tan dignamente preside, haciendo carne con ello nuestro lema como Liga Marítima:

"El Porvenir de Chile está en el Mar".

Muchísimas gracias.

LA DESCONOCIDA HISTORIA DEL “PILOTO PARDO”, EL CHILENO QUE LIDERÓ EL PRIMER GRAN RESCATE EN LA ANTÁRTICA



Luis Pardo era teniente segundo cuando lideró el rescate más icónico que se ha realizado en la Antártica, hace 100 años.

“Cuando usted lea esta carta, o su hijo estará muerto o habrá llegado a Punta Arenas con los náufragos. No retornaré solo”.

Así remataba la carta que hace 100 años el entonces teniente Luis Pardo le enviaba a su padre en agosto de 1915, cuando estaba a punto de dirigir la misión más importante de su vida. Y de las de muchos otros.

Horas después se lanzaría a las inclementes aguas antárticas para rescatar a los 22 náufragos británicos que estaban varados en una isla, tras el fracaso de la que se convirtió en la última expedición mayor de la era dorada de las exploraciones a la Antártica, liderada por Ernest Shackleton.

Llevaban a la deriva más de un año y medio, y tras tres intentos fallidos de rescate internacional, el gobierno británico recurrió al gobierno chileno, que puso a cargo a Pardo, su hombre más experimentado: un marino mercante que navegaba en las aguas australes como si fueran el jardín de su casa.

“La tarea es grande, pero nada me da miedo”, aseguraba Pardo en la misiva a su padre.

Una conquista frustrada

Mucho antes de esa carta y en pleno apogeo de las expediciones científicas y su consiguiente competencia entre potencias por conquistar la Antártica, Shackleton había formado parte de la entonces famosa expedición Discovery, que consiguió llegar al Polo Sur... pero tarde.

Un mes antes del arribo británico, una expedición noruega le arrebató a la entonces principal potencia económica del mundo la conquista del Polo Sur.

De vuelta a Inglaterra, Shackleton convenció a la corona británica de que todavía quedaba una hazaña por lograr: cruzar la Antártica de lado a lado.

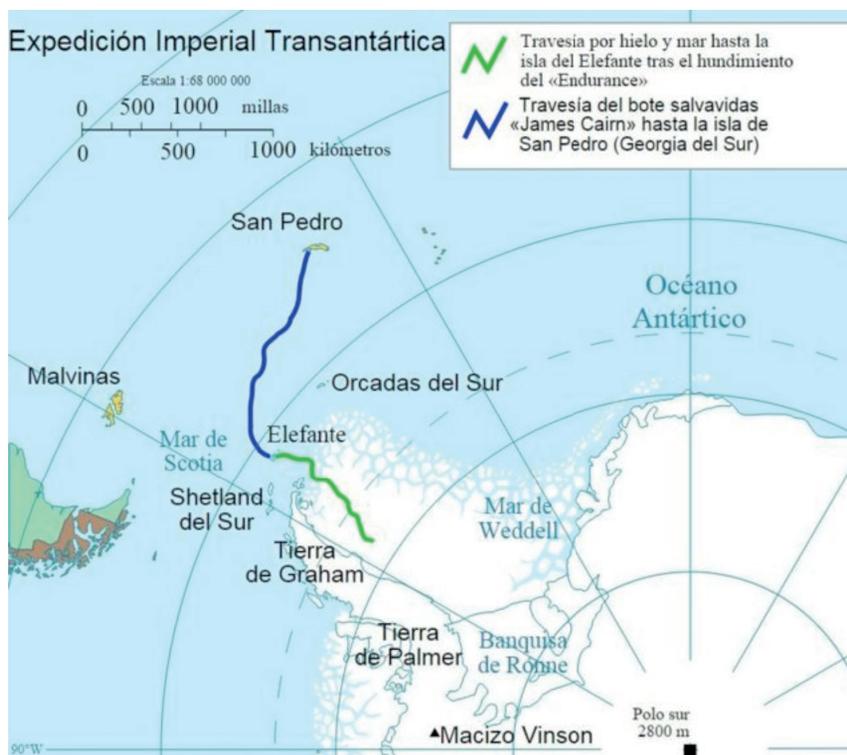


Ernest Shackleton, a la derecha, líder de la expedición, tras naufragar, en el campamento improvisado que debió instalar con sus hombres.

Propuso entonces navegar por el mar de Weddell, desembarcar cerca de la bahía Vahsel y comenzar una marcha transcontinental hacia el mar de Ross, atravesando el Polo Sur.

La titánica expedición partió con 28 hombres en agosto de 1914, financiada en gran parte por la Sociedad Real de Geografía británica.

Pero al llegar al sur del mundo, el "Endurance", un rompehielos ultramoderno para la época en que viajaban, quedó atrapado en el hielo en el mar de Weddell, antes de llegar a la bahía Vahsel.





Hundimiento del Endurance el 21 de noviembre de 1915.

Intentaron de todo para liberar el barco, sin resultados. Durante el invierno antártico de 1915, el bloque de hielo donde estaban se movió hacia el Norte. Finalmente, y con su tripulación a la deriva, el barco se hundió el 21 de noviembre de ese año.

Pasaron ese verano sobre el hielo, pero en abril, y con el invierno próximo como amenaza, decidieron subirse a los botes y navegar. Lo hicieron hasta llegar a una isla desierta, la Isla Elefante. Al llegar a la isla y sabiendo que era tiempo de agotar las opciones o morir, la tripulación se separó: 22 hombres se quedaron en la isla mientras seis, liderados por Shackleton, volvieron a navegar. Esta vez no descansarían hasta hacer contacto para un rescate.

Trabajos de la tripulación para liberar el barco, sin resultados.





Algunos de los 22 náufragos que esperaron ser rescatados en la Isla Elefante.

Rescate espectacular

Cuando finalmente lograron tocar tierra continental, tres de ellos se fueron directamente a Inglaterra. Los otros tres, liderados por Shackleton, intentaron tres veces un rescate. Primero en un ballenero, luego en un barco de arrastre uruguayo y finalmente en una goleta.



Los tripulantes del Endurance navegaron en los botes salvavidas hacia la Isla Elefante.



Cuando la esperanza casi estaba perdida, Shackleton le pidió ayuda al gobierno chileno, quien puso a disposición un pequeño barco a vapor muy resistente, el “Yelcho”, con un joven, pero experimentado teniente: Luis Pardo.

El marino, con entrenamiento mercante, era “el arquetipo del chileno de fines del siglo XIX, principios del XX, que proviene de una clase media que ha surgido producto de la bonanza económica del salitre, con énfasis en la educación y comprometido con el país”, le explica a BBC Mundo Fernando Wilson, historiador y profesor de la Universidad Adolfo Ibáñez.

“El piloto Pardo tenía conocimiento especial, preparación formal y un alto nivel de experiencia en ese tipo de maniobras. Su experiencia en navegación austral era claramente superior”, asegura Wilson, que ha estudiado en detalle este episodio de la historia chileno-británica.

Él lo tenía claro. “Estaré feliz si pudiese lograr lo que otros no”, le escribió el piloto Pardo en la “carta de despedida” para su padre.

Al contrario de los intentos anteriores, Pardo sabía que era mejor entrar con niebla, lo que era peligroso, pero aseguraba una mejor temperatura y disminuía las posibilidades de lo que había hecho fracasar algunos de los rescates anteriores: una barrera de hielo.

Tenía razón. El 30 de agosto de 1916 y tras dos años de odisea, el piloto Pardo junto a Shackleton y la tripulación llegaron a Isla Elefante.

“Todo resultó perfecto. Indudablemente hay un rol de la suerte, pero también un rol no menor de la habilidad profesional de Pardo de aprovechar las condiciones de clima a su favor”, explica Wilson.

El historiador cuenta que el rescate fue rapidísimo. En poco más de una hora estaban todos los naufragos arriba y el barco, zarpando.

Esto porque comenzó a disiparse la niebla, signo indiscutible para Pardo de que venía un frente frío. Si los agarraba allí, quedarían atrapados por el hielo y en vez de rescatarlos, duplicarían el número de náufragos.

Pardo tenía razón. No solo llegó el mal tiempo, sino que los agarró un temporal de proporciones que les impidió volver a través del Canal Beagle. Debieron salir al Atlántico Sur, pero finalmente llegaron sanos y salvos a tierra.



El piloto Pardo se convirtió en un héroe nacional. Aquí junto a su mujer y sus tres hijos.

Cuando llegaron a Punta Arenas, en el extremo sur de Chile, la ciudad entera salió a recibirlos. Luego fueron enviados a Valparaíso, por entonces, el principal puerto de América Latina, donde la Armada chilena los recibió con honores. Shackleton volvió a Inglaterra y vivió de contar la hazaña. Por su parte, Pardo dejó la marina chilena tres años después, muy enfermo.

“Las condiciones de estos buquecitos pequeños, que apoyaban a los colonizadores, mantenían los faros abastecidos, y realizaban apoyo comunitario en la zona, eran espantosas. La mayoría de la tripulación moría joven”, asegura Wilson.

Como una forma de reconocimiento, una década después del rescate se le destinó como cónsul en Liverpool, entonces la segunda ciudad más importante de Inglaterra.

Según información de la Embajada Británica en Chile, tras el rescate y en pleno apogeo de la Primera Guerra Mundial, la hazaña de Pardo y Shackleton apareció en 95 artículos de prensa del Reino Unido.

Pardo murió a los 52 años, pero su hazaña marcó un antes y un después en la cooperación Antártica en dos ámbitos.

“Marca el inicio de las cualidades de Chile en las operaciones de salvamento y rescate en la Antártica, las que lidera hasta hoy”, asegura el embajador Drago.

“Y, en segundo lugar, esa empresa fue un hito para la cooperación científica entre Chile y Reino Unido. Trabajamos iniciativas comunes, puntos de vista similares”.

“Si tengo éxito, habré cumplido con mi deber humanitario, como marino y como chileno”, escribió Pardo hace 100 años sin saber cuál sería su destino.

Hoy, tanto chilenos como británicos coinciden en que lo logró plenamente.



Beagle 78 - La disuasión en acción

Luis Ernesto Siebert Cristi
Capitán de Fragata (R)

La disuasión cumplió un importante rol durante la crisis del Beagle entre Argentina y Chile, especialmente luego que el Laudo Arbitral fuera declarado “insanablemente nulo” por nuestros vecinos.

Este trabajo presenta una apretada síntesis de cómo se generó la disputa de intereses y posterior escalamiento, que llevó a ambos países al borde mismo de un enfrentamiento armado, y en cuyo desarrollo los contendores adoptaron medidas diplomáticas y de otro tipo, destinadas a hacer prevalecer sus respectivos objetivos políticos.



Palabras claves: Beagle 78 - Disuasión

1.- Aspectos conceptuales

En el campo de las relaciones internacionales, el concepto de disuasión está asociado a la capacidad que tiene un Estado de provocar miedo o temor en otro, persuadiéndolo hacia una determinada conducta que deliberadamente se quiere, en relación a una disputa o confrontación de intereses.

Es un mecanismo que opera principalmente en la psiquis del adversario, que debe percibir la voluntad política para llevar a cabo la acción con la que se le amenaza, y es efectiva cuando él

pierde su esperanza de éxito o victoria. Depende por lo tanto del carácter y personalidades de las personas claves en los procesos de toma de decisiones.

Para que sea efectiva, debe ir necesariamente acompañada de la férrea voluntad de quien la ejerce, de cumplir la amenaza hecha al Estado oponente, ya que no basta con disponer de un mayor poder militar para lograrlo. Si el amenazado percibe y se convence que su desafiante carece de voluntad y convicción, continuará con la maniobra política prevista en sus planes, apostando a que nada pasará (Ref. 1, Cap. 11).

2.- Breve repaso histórico

El conflicto del Beagle se generó por el desacuerdo entre Argentina y Chile sobre la determinación de la traza de su boca oriental, que afectaba la soberanía de las islas ubicadas dentro y al sur de él, y al Este del meridiano del Cabo de Hornos y sus espacios marítimos adyacentes.

En 1970 ambos países aceptaron someter el diferendo al arbitraje del Reino Unido, con la condición de que fuera un tribunal arbitral compuesto por cinco peritos internacionales, quienes deberían plantear una propuesta arbitral al gobierno británico, el que finalmente la aprobaría o rechazaría, sin modificarla.

El Laudo Arbitral fue dado a conocer el 2 de mayo de 1977 y, en síntesis, la Corte por unanimidad decidió:

- Que las islas Picton, Nueva y Lennox, junto con sus islotes y rocas inmediatamente adyacentes, pertenecen a la República de Chile.



Martillo del laudo y límite laudado (línea roja)

- Que la línea roja trazada en la carta adjunta, titulada Carta de la línea de frontera, la que forma parte integrante de la presente decisión, artículo XII, constituye la frontera entre las jurisdicciones marítima y territorial de las Repúblicas de Argentina y de Chile, respectivamente, dentro de los límites del área deslindada por las líneas rectas que unen los puntos coordinados ABCDEF, especificados en el artículo I de dicho compromiso y conocido como el «martillo».
- Que dentro de esta área el título a todas las islas, islotes, arrecifes, bancos y bajíos, si están situados en la parte norte de la mencionada línea roja, es atribuido a la República Argentina; y si están situados al sur, a la República de Chile.

Como en el ámbito del Derecho Internacional la resolución de un tribunal arbitral es ley, en Chile se entendió que el caso estaba cerrado. Sin embargo, el absoluto silencio de Argentina luego de emitida la declaración del tribunal, fue el primer indicio de que el asunto estaba muy lejos de quedar zanjado. (Ref. 1 Cap. 1)

3.- Situación inicial de los contendientes

3.1 En Argentina

Luego de acceder al poder en 1976, el Gobierno Militar, cuyo órgano político supremo era la Junta Militar (Ref. 2), dio inicio a un proceso de reorganización nacional, caracterizado por la adopción de medidas económicas que afectaron negativamente a una población acostumbrada a recibir apoyos del Estado, junto con la persecución y neutralización de los simpatizantes tanto del peronismo como de, especialmente, los asociados al comunismo y extrema izquierda, que le significaron un importante y temprano debilitamiento del frente interno.

Luego de conocido el fallo emitido por la Corona Británica, que confirmó para Chile las islas y los espacios marítimos al Este y Sur del canal Beagle, se iniciaron una serie de presiones diplomáticas y especialmente militares, para obligarlo a acordar una solución que “no vulnerara la soberanía argentina” sobre esos espacios, todo ello antes de declarar insanablemente nulo el Laudo Arbitral, que no lograron persuadir inicialmente a las autoridades chilenas de acceder a sus demandas.

Ello los obligó a escalar el conflicto, amenazando con una intervención militar, como única forma de alcanzar sus objetivos.

3.2 En Chile

Durante la segunda mitad de los 70, el Gobierno Militar de Chile encabezado por el General Augusto Pinochet como Jefe de Estado y apoyado por una Junta Militar que ostentaba el poder legislativo, se encontraba también buscando la forma de mejorar las condiciones económicas del país, y paralelamente enfrentando la resistencia de grupos extremistas, que le significaron sanciones como la Enmienda Kennedy y otras presiones diplomáticas y económicas, que en la cercanía del centenario del inicio de la Guerra del Pacífico, dejaron a nuestro país en una condición de alta vulnerabilidad.

La oportunidad en que Laudo Arbitral fue emitido y especialmente la dilatación de su aceptación por parte de Argentina, sólo vino a empeorar el panorama para el gobierno chileno, que debió concentrar sus esfuerzos en un nuevo frente, que hasta 1976 no era materia de preocupación.

Aun antes de la decisión de Argentina de declarar nulo el Laudo Arbitral, y en forma paralela a los esfuerzos que se continuaron desarrollando en el campo político y diplomático, las instituciones de la Defensa Nacional debieron adoptar acciones de todo tipo para disponer de medios humanos y materiales apropiados, en las mejores condiciones de entrenamiento y operatividad, desplegando un importante esfuerzo económico en una etapa de la vida nacional en que se vivían serias estrecheces financieras.

4.- Primeras acciones y estrategia adoptada por Argentina

Durante los meses que siguieron a la promulgación del Laudo, y dentro del plazo contemplado para cumplirlo, el gobierno argentino de la época inició múltiples gestiones a diferentes niveles, matizadas por incidentes provocados en la zona del conflicto, destinados a presionar a las autoridades chilenas para aceptar sus proposiciones, que claramente diferían en forma sustancial de la materia ya resuelta por la Corte.

Como no obtuvo respuestas positivas a sus planteamientos, el gobierno argentino declaró “insanablemente nulo” el Laudo Arbitral, basándose en que aquél “perjudicaba los intereses nacionales de todos los argentinos”, al negarles soberanía sobre el territorio austral (Ref. 2)

Ante las insistencias por parte de Argentina de negociar una “distribución política” del territorio austral, que implicaban la entrega de islas que le fueron reconocidas por el Laudo arbitral, Chile propuso llevar el conflicto a la Corte Internacional de Justicia.

El gobierno argentino decidió no acudir a esa instancia, argumentando a su vez que el intento de Chile de hacerlo en forma unilateral sería interpretado por ellos como “casus belli”, un motivo para iniciar un conflicto armado.

Para dar sustento a su postura, Argentina movilizó tropas, equipamiento y pertrechos hacia la frontera que la une con Chile, para reforzarla y prepararse para un posible escenario de guerra.

5.- Estrategia adoptada por Chile

Mientras en el campo político y diplomático se realizaron variados intentos por avanzar en la búsqueda de una solución, el tiempo fue pasando sin que se avizoraran aspectos sustanciales sobre los cuales existiera acuerdo entre las partes, fue tomando fuerza la idea de que el diferendo sería resuelto por otros medios.

En la esfera de lo militar, se dispuso la preparación y despliegue de medios terrestres, navales y aéreos, sin acciones de provocación y sin informar a los medios de comunicación social, pues por expresa disposición del gobierno no se quería alarmar a la opinión pública. Así, las operaciones pasaron muy inadvertidas para la sociedad chilena (Ref. 3).

Considerando que el carácter de la casi centenaria controversia se refería en lo sustancial a una disputa de soberanía sobre grandes espacios marítimos y la proyección hacia el continente antártico, el potencial conflicto de carácter bélico que asomaba en el horizonte tendría una importante y trascendental componente naval, por lo que se llevaron a cabo importantes iniciativas y gestiones destinadas a apoyar el esfuerzo de alistamiento, equipamiento, entrenamiento y apertrechamiento de las unidades navales, aeronavales y anfibas (Ref. 1, Cap.2).

6.- La disuasión en acción

Durante el año 1977, y en un marco general de protestas diplomáticas por las reiteradas violaciones a los espacios jurisdiccionales de Chile, las conversaciones siguieron su curso sin grandes variaciones, manteniéndose como objetivos específicos para Argentina obtener la soberanía de las islas del martillo e impedir la proyección marítima de Chile hacia el Atlántico, mediante la línea del meridiano que pasa por el cabo de Hornos para delimitar las jurisdicciones marítimas. Para Chile los objetivos eran no ceder los territorios ya reconocidos en el laudo y delimitar las jurisdicciones marítimas al sur del Beagle en los sectores no considerados por dicho fallo.



Luego que Argentina desestimara el Laudo arbitral y en medio del desarrollo de las negociaciones, se cursaron notas de protesta por parte de Chile con las consabidas respuestas de Argentina, que manejaba los tiempos respondiéndolas según su conveniencia para acelerar o detener el proceso.

A medida que la crisis fue creciendo en intensidad, debido a la imposibilidad de encontrar alguna instancia diplomática que la desactivara, a lo largo de nuestro extenso territorio y especialmente en la zona austral, se encontraba listo el dispositivo de defensa y contraataque dispuesto por la planificación de las instituciones castrenses, para contener cualquier intento de agresión territorial.

Esquema de Operación Soberanía

Cuando el poder político de Argentina decidió poner en marcha la llamada Operación Soberanía (Ref. 1, Cap. 10), el 19 de diciembre de 1978, el Alto Mando argentino dispuso que la Flomar abandonara sus posiciones al Este de la Isla de los Estados y

se dirigiera hacia la zona del cabo de Hornos y canal Beagle, para dar comienzo a la invasión planificada en varias islas de la zona en conflicto, y posteriormente en parte del territorio continental chileno, por varios pasos a lo largo de nuestra extensa frontera.

Las unidades de la Escuadra, operando desde sus fondeaderos de guerra, fueron desplegadas oportunamente para rechazar cualquier intento argentino de desembarco en la zona en litigio, y aprovechar de destruir su poder naval si se presentaba la ocasión.

Las malas condiciones meteorológicas obligaron al Alto Mando argentino a ajustar el inicio de las hostilidades, y aun cuando ellas afectaban por igual a ambas Fuerzas Organizadas, impactaba más severamente la moral y disposición de combate de las tripulaciones argentinas, considerando que llevaban varios días sometidos a una mar inclemente, y a que su principal factor de fuerza para batir a la Escuadra chilena, la aviación naval embarcada en el portaaviones “25 de Mayo”, estaba imposibilitada para operar.



Portaaviones “25 de Mayo”



ARA "General Belgrano"

7.- Efectos de la disuasión

El encuentro naval decisivo en las cercanías de la Navidad de 1978 no alcanzó a concretarse, porque a la Flomarc se le ordenó retromarchar y poner rumbo al norte, abortando las operaciones anfibia dispuestas en la zona de conflicto. Asimismo, se dispuso detener las órdenes de invasión contempladas en la planificación de la Operación Soberanía.

Durante las dos semanas que siguieron, el enviado Papal se abocó de lleno a apaciguar los ánimos de quienes se mostraban reticentes a acercar posiciones, para ir de a poco moldeando las exigencias, a través de un diálogo en que fuera primando el razonamiento y el compromiso, acordándose que la firma del protocolo respectivo se realizaría en Montevideo.

En efecto, el día 8 de enero de 1979 se llevó a cabo en el Palacio Taranco de la capital uruguaya, la reunión protocolar entre ambas partes. En la ocasión, bajo una amplia cobertura periodística, se firmó el Acta de Montevideo, documento mediante el cual los gobiernos de Argentina y de Chile se comprometieron a resolver el diferendo por la vía pacífica y a no volver a perturbar la armonía entre las naciones.

El 12 de diciembre de 1980 Juan Pablo II presentó su propuesta final, un documento que no conformó a Argentina porque no reconocía su soberanía sobre las tres islas y sus adyacencias; y porque, además, le daba soberanía compartida sobre las 200 millas marítimas de zona económica exclusiva que el Tribunal Británico le había adjudicado a Chile en 1977. En la propuesta del Santo Padre, reconocía la soberanía argentina en parte del canal, incluyendo la isla Gable y proponía que ese amplio espacio marítimo pasase a ser común a ambas naciones, que podrían explotarlo de manera conjunta.

La negativa argentina se sucedió además en un convulsionado ambiente político - militar, que dio lugar a un empeoramiento de las relaciones bilaterales, destinadas siempre a forzar a Chile a hacer mayores concesiones respecto de derechos que el Laudo Arbitral le había asignado.

El factor más determinante en el transcurso de las negociaciones lo constituyó la situación política interna de nuestros vecinos, ya que diferentes mandatarios militares estuvieron a la cabeza de su gobierno durante la mayor parte del proceso de mediación, y su accionar probablemente estaba condicionado por el temor de ser reemplazados por generales más jóvenes, en caso de aceptar condiciones consideradas "vergonzosas" por los más duros.

El fallido intento por recuperar las islas Malvinas (Falkland), que desembocó en un breve y costoso conflicto bélico con Gran Bretaña, aceleró el término de los gobiernos militares y el retorno a la democracia en Argentina. Así se generaron las condiciones para lograr una solución a la controversia con Chile en el mar austral (Ref. 1, Cap. 12).

7.1 En Argentina

Un factor decisivo fue la clara voluntad política y estratégica de nuestros gobernantes de entonces y especialmente la disposición y despliegue de las fuerzas armadas chilenas en el Teatro de Operaciones, que les imposibilitaron del factor sorpresa.

Es probable que la decisión de los gobernantes argentinos, además del mal tiempo, haya estado motivada en que, a pocas horas del enfrentamiento naval, temieron que el resultado les hubiera podido ser adverso, perdiendo el control del mar y poniendo en jaque la capacidad de proteger sus intereses en la zona sur de la Patagonia y Antártica.

Por otra parte, al gobierno argentino de la época y su élite política y económica, le resultaba complejo quedar como un país agresor ante la comunidad internacional, sumado a un insospechado costo en vidas humanas para las fuerzas invasoras y para su población; y posiblemente con pérdidas de territorio en la Patagonia.

Por último, Argentina comprendió que la mediación del Papa le permitiría quedar en una mejor posición que lo resuelto por el Laudo Arbitral, toda vez que las negociaciones entre las partes harían que Chile aceptara cederle importantes espacios marítimos que éste le había reconocido.

7.2 En Chile

Ante la escalada deliberada de Argentina, y encontrándose a fines de los años 70 en una posición de extrema debilidad y con el riesgo de una HV 3, Chile aceptó entregar gran parte de

sus derechos de zona económica exclusiva frente a sus costas insulares y líneas de base rectas ubicadas al sur del canal Beagle que apuntan hacia el este y cedió a Argentina esos derechos frente a las costas que apuntan al sur, donde Argentina no tiene territorios (Ref. 4).

Entregó además la proyección oceánica de la boca oriental del Estrecho de Magallanes sin siquiera obtener mar territorial y permitió derechos de navegación por aguas interiores a naves argentinas.

¿Qué se obtuvo a cambio? La ratificación del Tratado de 1881, que delimitó tierras, pero no mar, lo que no representaba ningún avance ya que eso había sido zanjado con el Laudo Arbitral.

8.- Conclusiones

A pesar de un Laudo Arbitral negativo para sus pretensiones, la decisión y actitud del gobierno argentino lograron su objetivo político de mantener a Chile sin acceso al océano Atlántico y obtuvo además, importantes concesiones en espacios marítimos al sur del canal Beagle y libertad de navegación por canales interiores chilenos, materia que ni siquiera formaba parte de la

Confirmando nuestra falta de convicción de ser y actuar como una nación marítima, nuestro esfuerzo negociador se concentró en mantener territorios (islas e islotes), que por lo demás el Laudo Arbitral claramente había otorgado a nuestro país, y en aras de la paz, estuvimos dispuestos y de hecho así se concretó, en entregar derechos sobre importantes espacios marítimos.

Lo que finalmente se acordó con Argentina no estuvo a la altura de la actitud y disposición de nuestras Fuerzas Armadas en los momentos más álgidos de la crisis. Definitivamente faltó audacia e imaginación para formular compensaciones aceptables para Argentina, a cambio de la cesión de los derechos marítimos concedidos.

El tratado firmado entre las partes nos reitera lo que la historia nos ha demostrado una y otra vez, en el sentido que nuestros derechos se defienden conforme a los compromisos jurídicos del sistema internacional y a aquellos que se hubieran suscrito para resolver eventuales controversias, pero deben estar respaldados por un poder nacional suficientemente fuerte y decidido como para sostenerlos (Ref. 4).

Puede que muchos piensen que Chile ganó la paz, al evitar una guerra devastadora, sin sentido y de insospechadas consecuencias. Ciertamente, pero el argumento es válido también para Argentina que, dadas las circunstancias, por ese premio no entregó nada a cambio.

Referencias

- 1.- "Beagle 78 - En la estela de Prat", Luis Ernesto Siebert Cristi, ISBN 978-956-8984-07-6
- 2.- "La historia secreta de cómo se evitó la guerra entre Argentina y Chile: a 35 años de la firma del Tratado de Paz", Juan Bautista Tata Yofre, INFOBAE 29/Nov/2019
- 3.- "Crisis del Canal Beagle del año 1978", publicación electrónica disponible en www.academiahistorialmilitar.cl, de diciembre 2018.
- 4.- "A treinta años de la Crisis del Beagle. Desarrollo de un modelo de negociación en la resolución del conflicto", Renato Valenzuela U. y Fernando García T., Revista Política y Estrategia N° 111, 2008.

Liga Marítima de Chile y sus actividades 2022

Este año se buscará retornar a la presencialidad, respetando los aforos y las medidas de seguridad para evitar contagios.

Reunión Inicio de Actividades.

Con la llegada de nuevos socios a sus filas y con un nutrido programa de actividades vinculadas a crear conciencia sobre la importancia del mar para el desarrollo del país, Liga Marítima de Chile dio inicio -el viernes 18 de marzo- a su calendario de iniciativas 2022, en una ceremonia que estuvo marcada por el retorno a la presencialidad de sus socios y socias, como un anticipo de lo que serán los encuentros venideros.

El presidente de Liga Marítima de Chile, Miguel A. Vergara Villalobos, en su discurso inaugural enfatizó que “usualmente asociamos el mar con el transporte marítimo, pesca, acuicultura y deportes marítimos. No cabe duda que son actividades muy importantes, pero el mar es también fuente de minerales cuya extracción está avanzando a pasos agigantados en los países desarrollados.





Además, señaló que el mar es también fuente de energía ya sea por el movimiento de las olas, el viento o las corrientes marinas, en todas las cuales Chile tiene tremendas potencialidades. Es, también, fuente de agua para la agricultura, minería y consumo humano, a través de plantas desalinizadoras, cuyos costos han bajado de forma sostenida, como incluso la contaminación que producía en las áreas de descarga. Esta potencialidad que nos ofrece el mar es relevante, en un momento de sequía que nos agobia y que todo indica que vino para quedarse debido a los efectos del cambio climático”.

La ceremonia contó también con la bienvenida de cuatro nuevos socios, 2 hombres y 2 mujeres, quienes se inscriben en el centenario libro de registro de miembros de la institución que este 2022 cumple 108 años de existencia ininterrumpida y anclada en el corazón del barrio puerto de Valparaíso.

Proyecto de desarrollo del Borde Costero de Playa Ancha.

En el mes de febrero nuestra Corporación participó de la Ceremonia de Punto de Partida al Desmanchado de Grafitis de la baranda hacia el mar, en la Avenida Altamirano. Nuestra Institución se comprometió en realizar esta tarea de limpieza en apoyo a la cruzada emprendida por la “Asociación Salvemos Las Torpederas”, agrupación vecinal que busca preservar y mejorar el patrimonio paisajístico y cultural del borde costero de Playa Ancha. Presidió y fundamentó la ceremonia el vicepresidente, don Patricio Reynolds Aguirre.

Donación de Libros Ligamar.

En cumplimiento a lo acordado en sesión de Directorio de fecha 4 de marzo de 2022, se procedió en la primera semana del mes de julio a la donación de 314 ejemplares del libro: “Beagle 78 – En la Estela de Prat” del Editor CF.(R.) Don Luis SIEBERT Cristi y 199 ejemplares del libro: “Cuentos Inspirados en el Mar de Chile” del Primer Concurso Literario, a los establecimientos educacionales Armada y otros que se señalan. ESNAVAL (10-10) -APOLINAV (10-10)



– ACANAV (10-10) – ESGRUM (10-10) - Colegios Navales Capellán Pascal (10-10) y Arturo Prat (10-10) – Fundación “Carlos Condell” (30-30) - Biblioteca SEVERIN (10-10) – Universidad de Los Andes (10-10) – Colegio Mac-Kay (10-10), Escuela de Tripulantes (10-10) e Instituto de Historia de la PUCV (10-10). Ejemplares restantes “Beagle 78 – En la Estela de Prat” (100) y “Cuentos Inspirados en el Mar de Chile” (50), serán obsequiados el domingo 17 de julio en la segunda jornada de la actividad “Te invitamos a conocer nuestro Puerto”, a través de actividades abiertas en el muelle Prat, organizado por TPS y Puerto Valparaíso, con la asistencia de Ligamar y otras 15 entidades relacionadas en el ambiente marítimo regional.

Campaña Comunicacional por el Mar.

Nuestra Corporación realizó durante el año 2021 y comienzos del 2022 la Campaña Comunicacional “El Mar en la Nueva Constitución”, abarcando una serie de material audiovisual y comunicacional con el propósito de crear conciencia sobre la importancia del mar para el presente y futuro de Chile. Su difusión se efectuó a través de redes sociales, web, y una serie de entrevistas en distintos medios de comunicación, entre otros.

Asamblea Ordinaria de Socios.

El martes 12 de abril, a las 18:30 horas, se realizó la Asamblea General Ordinaria de Socios en su sede Corporativa de Avenida Errázuriz. En la ocasión se dio a conocer la Memoria Anual y el Balance correspondiente al año 2021.

Distinción voluntario Bote Salvavidas.

El voluntario Ulises Sepúlveda Jiménez del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso fue distinguido por la Liga Marítima de Chile con el premio "Espíritu Marinero", reconocimiento a su destacada participación durante el periodo 2020-2021 en el ejercicio de sus actividades.

Esta distinción se entregó en el marco de la ceremonia de celebración del 97° Aniversario de la institución de salvataje, la que mantiene un estrecho vínculo histórico con Liga Marítima de Chile, al ser esta última impulsora de



LIGA MARÍTIMA DE CHILE
– El Mar en la Nueva Constitución –

¿Sabías qué....?

Chile es cinco veces más mar que tierra. Con más de 4.000 kilómetros de Costa y la presencia tricontinental en América, Oceanía y la Antártida, es uno de los países con mayor presencia oceánica del mundo.



El Mar une a los chilenos
#ElMarEnLaNuevaConstitución

Súmate a este desafío y compártelo

f t i www.ligamar.cl



El reconocimiento ‘Espíritu Marinero’ fue entregado por el director ejecutivo de Liga Marítima de Chile, Renato Casas-Cordero Oddó, en el salón principal del Bote Salvavidas.

la creación del voluntariado en el año 1925. A ello se suma además la coordinación de algunas actividades en el mar dirigidas a los jóvenes que participan del Curso de Acercamiento al Mar. El reconocimiento 'Espíritu Marinero' fue entregado por el director ejecutivo de Liga Marítima de Chile, don Renato Casas-Cordero Oddó, en el salón principal del Bote Salvavidas.



Ceremonia del día de la Familia Naval.

El jueves 5 de mayo se organizó en conjunto con la PRIZONA, una ceremonia cívico – militar al pie del Monumento de la Mujer de Mar, con asistencia de organizaciones civiles masculinas y femeninas relacionadas con la Armada y el ámbito marítimo.



Visita de la Directiva de la Hermandad de la Costa Nacional.

Con motivo de la Celebración del Mes del Mar, el Sr. Manuel Urzúa López, Capitán Nacional de la Hermandad de la Costa de Chile y sus Oficiales Nacionales, considerando la estrecha relación existente entre la Liga Marítima de Chile y la Hermandad de la Costa de Chile, al momento de la Fundación de esta última organización, hace ya 71 años, solicitó efectuar el viernes 13 de mayo, a las 11:30 horas, visitar la Liga Marítima de Chile para saludar a su Presidente, Almirante Sr. Miguel Ángel Vergara Villalobos, como asimismo a otros miembros del Directorio.

Cabe hacer presente que para esta ocasión el Sr. Urzúa (Hermano "Chispa") viajó desde Copiapó, ciudad de su residencia habitual. Asimismo, los Oficiales Nacionales que lo acompañan también debieron desplazarse desde otras zonas del país.



Homenaje a las Glorias de la Armada Nacional.

Con fecha 10 de mayo se rindió un homenaje a las Glorias de la Armada Nacional, con un almuerzo en el Club Naval de Valparaíso, Salón Independencia, con asistencia

del Sr. CJA, Almirante Juan Andrés De la Maza Larrain, Alto Mando Naval, Oficiales Superiores, jefes y subalternos, autoridades políticas y ejecutivos y empresarios del ámbito marítimo, directores y socios Ligamar.



Homenaje a la DIRECTEMAR.

Con fecha 16 de agosto se rindió un homenaje a la DIRECTEMAR, con un almuerzo en el Club Naval de Valparaíso, Salón Independencia, con asistencia del Sr. DGTM, autoridades navales y civiles del ámbito marítimo-portuario de San Antonio y Valparaíso, directores y socios Ligamar e invitados especiales.



Lanzamiento del libro “La Gesta del Piloto Pardo y sus Repercusiones”.

Liga Marítima participó como auspiciador, en el lanzamiento del libro “La Gesta del Piloto Pardo y sus Repercusiones”, del autor don Fernando Pardo Huerta, descendiente del Piloto Pardo y presidente de la Fundación que lleva su nombre. Dicho evento se realizó en el mes de agosto, en dependencias del Club Naval de Valparaíso. Participaron descendientes del Piloto Pardo, Alto Mando Naval, directores de Ligamar y de la Fundación Piloto Pardo e invitados especiales.



Inauguración Salón Prat en sede Corporativa.

Cambio de la denominación del actual Salón Directorio por Salón Arturo Prat Chacón. Esta ceremonia se desarrolló el viernes 14 de octubre, con ocasión del 108° Aniversario de la corporación. Participó el Sr. CJA. Fundamentó el acto el presidente de la Liga Marítima; a nombre la familia donante habló la Sra. Marcela Farías González. El financiamiento contó con aportes del director don Richard Kouyoumdjian Inglis y la gestión del director Almirante don Edmundo González Robles en la donación del busto del héroe por parte de la familia Farías – González. Al término se ofreció un café con torta y se invitó a directores involucrados y a los integrantes de la familia donadora a un almuerzo en el Club Naval de Valparaíso, oportunidad que se les obsequió una réplica en bronce del héroe en miniatura.



Cambio de Guardia en Monumento a los Héroes de Iquique.

Coloquios Marítimos.

El 25 de mayo se llevó a efecto el primer coloquio marítimo presentado por don Julio Cordano Sagredo, director de la División de Medioambiente, Cambio Climático y Océanos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, ocasión que expuso el tema:” Cambio Climático y el Océano, desafíos futuros en el ámbito Multilateral”.

Para el día martes 19 de julio, a las 16:30 horas, se llevó a efecto el segundo coloquio marítimo presentado por don Patricio Winckler Grez, Ingeniero Civil de la UTFSM – Master en Ingeniería Marítima, Portuaria y Costera, con el tema:” Efectos del Cambio Climático en la Infraestructura Portuaria Nacional”.

El jueves 29 de septiembre, a las 16:30 horas, se realizó el tercer coloquio marítimo presentado por el Abogado, Constituyente don Ruggero Cozzi Elzo. Tema: “El Mar en la Constitución: Oportunidades y Desafíos”.

El jueves 3 de noviembre, a las 16:30 horas, se efectuó el cuarto coloquio marítimo presentado por el socio Contraalmirante don Carlos Fanta De la Vega. Tema: “Una Estrategia de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina como Política Pública para Chile”.

El martes 29 de noviembre, a las 16:30 horas, se llevó a efecto el quinto y último coloquio marítimo del año 2022, presentado por el Contraalmirante don Andrés Rodrigo Ramírez, director del Museo Marítimo Nacional, con el tema:” Conciencia Marítima y el navegar del Museo Marítimo Nacional”.



LIGA MARÍTIMA DE CHILE

2° COLOQUIO MARÍTIMO 2022

¡Revive!

PATRICIO WINCKLER GREZ
Ingeniero Civil de la UTFSM – Master en Ingeniería Marítima, Portuaria y Costera

EFFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA NACIONAL

LIGA MARÍTIMA DE CHILE

3° COLOQUIO MARÍTIMO 2022

¡Revive!

RUGGERO COZZI ELZO
Abogado, Constituyente

EL MAR EN LA CONSTITUCIÓN: OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS

29
16:30

LIGA MARÍTIMA DE CHILE

4° COLOQUIO MARÍTIMO 2022

ESPOSITOR:

Carlos Fanta De la Vega
Contraalmirante

Una Estrategia de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina como Política Pública para Chile

03
16:30

LIGA MARÍTIMA DE CHILE

5° COLOQUIO MARÍTIMO 2022

ESPOSITOR:

Andrés Rodrigo Ramírez
Contraalmirante

MUSEO MARÍTIMO NACIONAL

Conciencia Marítima y el navegar del Museo Marítimo Nacional

29
16:30





Te invitamos a conocer nuestro Puerto, a través de actividades abiertas en el muelle Prat el día 17/07/2022 desde las 10.30 a las 14.00 horas. Además, Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS) realizará visitas a su área de concesión, la cual tiene cupos limitados por aspectos asociados a la operación y pandemia. Reserva tu ingreso a TPS en el siguiente link:

[https://www.tps.cl/tps/conoce-tu-
puerto-2022](https://www.tps.cl/tps/conoce-tu-puerto-2022)

Fecha actividad: domingo 17 de julio 2022, de 10:30 a 14.00 horas

Fecha límite de inscripción para ingreso a TPS: jueves 14 de julio a las 12.00 hrs. El horario de ingreso al Terminal será confirmado al mail ingresado durante el jueves 14 o viernes 15.



Curso de Acercamiento al mar.

A contar del mes de agosto, se dió inicio al curso con 75 alumnos y una duración de dos meses y medio. Con fecha 16 de noviembre se graduaron 41 jóvenes en una Ceremonia de Premiación en nuestro salón Prat. En esa oportunidad se entregaron diplomas por su participación y fueron premiados los alumnos que completaron satisfactoriamente las exigencias del curso en los ámbitos de “RESPONSABILIDAD y ASISTENCIA de un 100%”, por haber demostrado el mejor “ESPÍRITU CURSO ACERCAMIENTO AL MAR” y por “MEJOR ENSAYO ESCRITO” - Mención Honrosa, tercer, segundo y primer lugar. A futuro se verá la factibilidad de complementar el curso a través del sistema online incorporando envío de materias y charlas por videoconferencias con aplicación Zoom disponible en nuestra sede corporativa. También se prevé programar charlas para los ex alumnos graduados en años anteriores; y la confección de una cartilla informativa para ser entregada a cada alumno y a los colegios participantes.

Exposición en el Muelle Prat – “Conoce tu Puerto”.





Concurso de fotografía y pintura.

Se lanzó vía online el 10 de mayo, los concursos fotográficos y de pintura, manteniéndose la misma temática que tradicionalmente se había empleado en los concursos presenciales de años anteriores sobre el Mes del Mar y con uso del celular. Patrocina la actividad El Mercurio de Valparaíso, difundiéndola en su diario. Participaron jóvenes ganadores de las distintas categorías de Pintura y Fotografía de la ceremonia de premiación de dichos concursos, el día jueves 28 de julio, a las 17:30 horas, en nuestra Sede Corporativa. Se recibieron 209 pinturas y 33 fotografías.



Clásico Aniversario "Liga Marítima de Chile".

El lunes 3 de octubre, en el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar, se participó del Clásico "Liga Marítima de Chile". Asistieron 21 personas entre directores acompañados de sus esposas. La Liga Marítima entregó premios al propietario del caballo ganador, al preparador y al jinete. Para futuras invitaciones se coordinará la factibilidad que directores del Sporting Club acompañen a los invitados Ligamar.





Regata Multiclase Aniversario Liga Marítima de Chile.

Liga Marítima de Chile volvió a las pistas náuticas con la regata multiclase 108° aniversario y busca reinsertarse en el calendario anual de FEDEVELA.

Ligamar busca recuperar centenaria tradición de la Regata Aniversario, que la posicionó por casi todo el siglo pasado como voz autorizada en deportes náuticos, especialmente, por haber sido la creadora de numerosos clubes de yates en distintas partes del país, entre ellas, el Yacht Club Chile de Recreo. Acompañados de un perfecto día soleado, más de una veintena de veleros se dieron cita el pasado domingo 05 de noviembre en Recreo, con motivo de la Regata 108° Aniversario de la Liga Marítima de Chile, iniciativa que busca recuperar una de las tradiciones centenarias de la institución e insertarse en el Calendario Anual de la Federación Chilena de Navegación a Vela, FEDEVELA.



En esta oportunidad, la competencia estuvo compuesta por embarcaciones de tipo regatas, cruceros y clásicos, distinguiéndose a los tres primeros lugares de cada clase, además el premio 'Cinta Azul' para el primer velero que cruzó la línea de meta. "Liga Marítima de Chile desde sus orígenes ha estado comprometida en fomentar la conciencia sobre la importancia del Mar para el desarrollo del país, y su vinculación a la promoción de los deportes náuticos ha sido la base desde sus inicios. Es así como en el año de su fundación -en 1914- formó una comisión permanente de trabajo destinada a la enseñanza de este sport, como se denominaba en esa época. Impulsó también la creación de clubes de regatas en distintas partes del país, y el Yacht Club de Chile, sede Recreo, donde se realizó esta competencia fue uno de ellos". Como corporación estamos muy orgullosos de retomar esta tradición centenaria que, por razones diversas, dejó de realizarse hace algunas

décadas, y que esperamos prontamente sea incorporada en el calendario anual de la Federación Chilena de Navegación a Vela.

Resultados

Clase Regatas

1º Lugar | Velero Recluta. Yatch Club de Chile
2º Lugar | Velero Fogonazo. Escuela Naval
3º Lugar | Velero HDI Albatros. Club de Yates Higuierillas



Clase Cruceros

1º Lugar | Velero Poseidón. Cofradía Náutica del Pacífico.
2º Lugar | Velero Scarpia. Yatch Club de Chile
3º Lugar | Velero Isabella. Club de Yates Higuierillas



Clase Clásicos

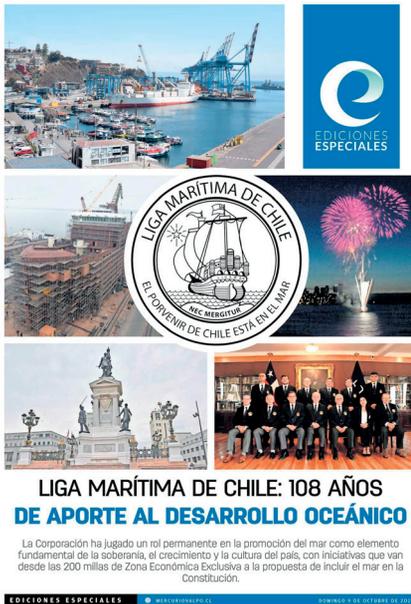
1º Lugar | Velero Regina Maris. Cofradía Náutica del Pacífico.
2º Lugar | Velero Amanda. Club de Yates Higuierillas
3º Lugar | Velero Altair. Yatch Club de Chile

Premio 'Cinta Azul' para el Velero Rayo 5 del Club de Yates Higuierillas.



Liga Marítima de Chile agradece la concurrencia de otros equipos participantes de esta Regata, invitándolos desde ya a la versión 2023, destacando a los veleristas de Altair, Scarpia, Clandestino, Sputnik, Scualo Bianco, Tesacón, Chucao, Amici, Mañueca, Quique, Isla Jechika, y Sprinto, entre otros.





Suplemento del diario El Mercurio de Valparaíso por Aniversario 108° de Ligamar.

El domingo 9 de octubre se publicó junto con El Mercurio de Valparaíso, una Edición Especial, de 18 carillas, donde se mostró el rol que ha desempeñado la Liga Marítima de Chile en la historia marítima de nuestro país, desde su fundación el año 1914 hasta la fecha.

Exposición de Artes Náuticas.

En el Salón Prat de nuestra sede corporativa, entre el 25 y 28 de octubre, se montó una exposición de Artes Náuticas solicitada por el Círculo de Maniobra Naval. De la muestra participaron personal de unidades y reparticiones navales como de otras instituciones de personal retirado armada. Los organizadores quedaron muy satisfechos con los resultados logrados.

Visita a TPS

El Gerente de Operaciones de TPS, don Andrés Repetto, extendió una invitación al Directorio Ligamar a visitar TPS y a compartir visiones sobre el desarrollo portuario de Valparaíso. Participó parte importante del mismo el día jueves 02 de junio a las 14:30 horas.



II Concurso Literario.

El viernes 2 de diciembre a las 11:00 horas, se efectuó el lanzamiento del libro con los 41 cuentos seleccionados del II Concurso Literario “Cuentos inspirados en el Mar de Chile”, en el Salón Prat de nuestra Corporación.

Bote Doble Bancada.

El sábado 3 de diciembre, a las 11:00 horas. Se participó de la Ceremonia de Recibimiento y Bendición de embarcación Bote Doble Bancada donada por Ligamar al Caleuche Litoral Valparaíso, en su sede Caleuchana de Punta Angamos.



Firma de Acta de Entrega de la presidencia Ligamar con fecha 6 de diciembre de 2022.

En cumplimiento a lo estipulado en el Título VII, Art. 45.- y las Atribuciones y Deberes que señalan los Estatutos de Liga Marítima de Chile, se elaboró un Acta de Entrega, in-

cluyendo los anexos “A “Acta de Sesión de Directorio N° 1143, “B” Estado Financiero, “C” Situación Tributaria de Ligamar” y “D” Informe de Auditoría a los años 2021-2022.





Almuerzo Aniversario.

El martes 6 de diciembre, entre las 13:00 y 16:30 horas, en el Club Naval de Campo “Las Salinas”, sector “Club House Golf”, se conmemoró el centésimo octavo aniversario de la Liga Marítima de Chile, ocasión en que se distinguieron Socios Honorarios, recepción de nuevos socios y entrega de distinciones anuales. Además, se realizó el relevo de la Presidencia Ligamar. A todos los asistentes se les obsequió el Calendario corporativo año 2023, el Suplemento publicado por El Mercurio de Valparaíso sobre nuestra trayectoria como Institución y el libro “Cuentos Inspirados en el Mar de Chile II”.





Ceremonia Cambio de Mando de Presidente de Liga Marítima de Chile reunió a actual CJA con sus antecesores

Izq a der: Almirante (R), Miguel A. Vergara, presidente saliente de Liga Marítima de Chile; Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés de la Maza; Almirante (R), Edmundo González Robles, presidente entrante de Ligamar; y Almirante (R), Enrique Larrañaga Martín.

Viña del Mar, 06 diciembre 2022



Almuerzo despedida Sr. Past President – Almirante don Miguel Ángel Vergara Villalobos.

El miércoles 7 de diciembre, a las 13:00 horas, en el Club Naval de Valparaíso, Salón Prat, el Directorio Ligamar despidió al Sr. Past presidente – Almirante don Miguel A. Vergara Villalobos, en agradecimiento a los años entregados como presidente de nuestra corporación.



Distinción como Socios Honorarios Ligamar 2022.

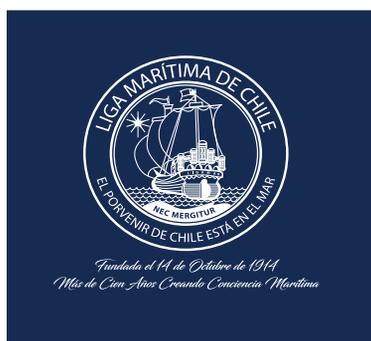
Esta Corporación, en dos oportunidades del año 2022, aprovechó la oportunidad para entregar esta distinción, en una primera instancia a don Jaime GARCÍA Prieto, por su permanente trayectoria como investigador de temas marítimos relacionados con la M.M.N.





Distinción Socios Activos por 35 años

Y en el mes de diciembre a los socios activos que han permanecido ininterrumpidamente como tales por un periodo no inferior a 35 años, contribuyendo de manera destacada al desarrollo de la Misión de la Institución, siendo estos: los socios Vicealmirante don Hernán COUYOUMDJIAN Bergamali, Capitán de Navío don Enrique MALDONADO Roi, Capitán de Navío don Rafael MAC-KAY Backler y Don Miguel MARÍN López.



Lanzamiento del Rompehielos AP-46 “Almirante Oscar Viel”.

El jueves 22 de diciembre asistieron, por invitación, el Sr. presidente y seis directores Ligamar al Lanzamiento del primer Rompehielos en Latinoamérica, según cronograma informado por la Armada de Chile, en la Base Naval de Talcahuano, a contar de las 22:00 horas.



Animación 3D del rompehielos Almirante Viel.

El lanzamiento, en el mes de diciembre, del nuevo buque antártico chileno “Almirante Viel”, diseñado y construido por ASMAR, constituyó una oportunidad importante para visibilizar frente a la opinión pública, la importancia del mar para los chilenos, en cuanto a sus atributos económicos, logísticos, turísticos y deportivos que nos ofrece nuestra zona económica exclusiva; y, por lo tanto, la importancia de mantener un control soberano de esa inmensa superficie marítima que es parte del patrimonio de Chile, y lo importante que resulta tener y mantener un control riguroso sobre la superficie, que cuide y proteja ese mar chileno. La Liga Marítima, cuyo objetivo es crear conciencia marítima en los chilenos, aprovechando la oportunidad de la botadura al agua del buque Antártico Almi-

rante Viel, desarrolló y publicó un inserto en El Mercurio de Santiago, donde además de mostrar las características del nuevo buque, destacó que la nave fue íntegramente concebida, diseñada y construida en Chile. Adicional a lo anterior, mostró las capacidades y los éxitos de la construcción naval chilena, destacando lo construido por ASMAR, por los astilleros ASENNAV en Valdivia (buque antártico con fines turísticos) y lo construido por astilleros ALWOPLAST, especialistas en la construcción y diseño de embarcaciones deportivas altamente tecnificadas.

Para marzo de 2024 está considerado que Ligamar doné el respectivo Pabellón de Combate a dicha Unidad Naval, en Valparaíso.



Instalación del bloque b-65 en el rompehielos Almirante Viel. Imagen: Asmar



Botadura del rompehielos Almirante Viel, en los Astilleros ASMAR (T).

Informaciones a los socios de la Liga Marítima de Chile

La dirección de revista “Mar” invita a los señores socios de la corporación a colaborar con un artículo que abarque exclusivamente el ámbito marítimo, para ser publicado en la edición N° 209, correspondiente al año 2023. La extensión de los artículos no deberá exceder cinco páginas de papel tamaño carta, a espacio sencillo. La dirección se reserva el derecho a publicar o no el tema recibido. Los trabajos pueden enviarse grabados en archivos digitales, mediante correo electrónico a ligamarchile@gmail.com

Artículos con logotipo Liga Marítima de Chile:

Se comunica a los señores socios que deseen adquirir artículos con logotipo de la corporación, pueden hacerlo a través de Secretaría:

Corbata.....	\$ 15.000
Insignia de solapa.....	\$ 5.000
Insignia de vestón bordada.....	\$ 35.000
Prendedor de corbata, más colleras.....	\$ 25.000
Medalla de 45 centímetros.....	\$ 15.000
Medallón de 62 centímetros.....	\$ 20.000
Porta cartera para señora.....	\$ 15.000
Pulsera para señora.....	\$ 20.000

Actualización de direcciones y números de teléfono:

La corporación, en forma permanente, está haciendo llegar información mediante circulares e invitando a los señores socios a participar en los diferentes eventos que realiza en el desarrollo de sus actividades anuales. Con tal objeto, se requiere mantener los datos actualizados de dirección, teléfono y correo electrónico. Por tal razón, se solicita a los señores socios se sirvan informar los cambios que a este respecto se produzcan, al teléfono 32 2235280, de lunes a viernes; de 09:00 a 13:00 y 14:00 a 16:30 horas.

Cuota de Incorporación y Cuota Social año 2023:

Se pone en conocimiento de los señores socios, que en la Sesión de Directorio efectuada el día viernes 25 de noviembre de 2022, se estableció mantener el actual valor de la Cuota de Incorporación en \$ 40.000 y la Cuota Social correspondiente al año 2023, dejarla en \$ 40.000.

Vacaciones del personal de Liga Marítima de Chile:

Se comunica a los señores socios, que Liga Marítima de Chile permanecerá cerrada, por feriado anual de su personal, entre los días lunes 06 de febrero y el viernes 10 de marzo de 2023, ambas fechas inclusive.

Revista Mar

Órgano de difusión oficial de la Liga Marítima de Chile

Director

Renato CASAS-CORDERO Oddó

Representante Legal

Juan Carlos GALDÁMEZ Naranjo

Dirección
Avenida Errázuriz N°471
VALPARAISO – CHILE

Teléfonos
32 2235280

Casilla postal
1345 - V

Dirección correo electrónico
secretaria@ligamar.cl

Sitio web INTERNET
www.ligamar.cl

Los juicios emitidos en los artículos publicados en esta revista
son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

Diseño y maquetación
Claudio Carrasco Nova

Impresión
Imprenta de la Armada

Felicidades a la Armada de Chile por la construcción del primer Rompehielos en el país, Almirante Óscar Viel, que nos situará a la vanguardia en la protección y proyección soberana en la Antártica desde 1948.



Fundada el 14 de Octubre de 1944
Oficina de Cruz Roja Comandante Comodoro Marcial

