

REVISTA MAR



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



**es cinco veces
más mar que tierra**

**tiene un potencial de
minería submarina**

**es primer productor de
erizos y el segundo en
salmónidos y producción
de algas**

**se convertirá en potencia
Agroalimentaria
utilizando agua marina
desalinizada**

**es líder Acuícola a
nivel mundial**

**puede convertirse en una
potencia en el
turismo de cruceros**

**tiene más del 94% de
su comercio exterior por
vía marítima**

**puede entregar
soluciones a la escasez
de agua y electricidad
a poblados costeros**

El Mar en la Nueva Constitución



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

R E V I S T A
MIAR

Publicación oficial de la Liga Marítima de Chile

Órgano oficial de difusión de la Liga Marítima de Chile |
N°207 – año 2021 – 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. Miguel Ángel VERGARA Villalobos

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. Edmundo GONZÁLEZ Robles

Sr. Richard KOUYOUMDJIAN Inglis

Sr. Ángel Custodio LABBÉ Soto

Sr. Santiago LORCA González

Sr. Jorge SANDROCK Carrasco

Sr. Ricardo TEJADA Curti

Director Ejecutivo

Sr. Renato CASAS-CORDERO Oddó

Contenido

SUMARIO	7
LIGA MARÍTIMA DE CHILE.....	9
Reimpulsa desafío para que el 'Mar se incorpore en la Constitución'	
LA PLATAFORMA CONTINENTAL:	13
Un Nuevo Conflicto Limítrofe Marítimo Entre Chile y Argentina	
II CONCURSO LITERARIO	31
Cuentos Inspirados en el Mar de Chile	
PREGÚNTALE A HARRY	34
IN MEMORIAM	37
EL NIÑO QUE MIRABA EL MAR	41
NAVIDAD AUSTRAL.....	45
LOS CAPRICHOS DE POSEIDÓN	49
ENTRE PIEDRAS Y MOLUSCOS	53
CUESTIÓN DE SANTOS	56
ESTRATEGIA Y PLAN DE ACCIÓN DE CULTURA OCEÁNICA	59
Y ALFABETIZACIÓN MARINA DE CHILE (COAM)	
DEJEN QUE LA HISTORIA NOS ALCANCE...	77
DÉCADA DE LAS CIENCIAS OCEÁNICAS	79
para el Desarrollo Sostenible 2021-2030	
EL ALMIRANTE WILHELM CANARIS	85
Un personaje muy vinculado a nuestro país	
PILOTAJE A LA ANTÁRTICA:	97
Navegación del Crucero clase Millenium	
50 AÑOS DEL COMITÉ OCEANOGRÁFICO NACIONAL*	107
La investigación científico- marina: una necesidad creciente	
DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ANUALES DE LIGA MARÍTIMA	118
Durante el año 2021	
INFORMACIONES A LOS SOCIOS DE LA LIGA MARÍTIMA DE CHILE	127

SUMARIO

Este ejemplar de Revista Mar está marcado por la urgencia de ciertos temas que se han instalado como relevantes en el quehacer de la Liga Marítima, a saber, la inclusión del concepto ‘mar’ en la Constitución y la promoción y necesidad de una alfabetización marítima.

En efecto, desde 2017, nuestra Corporación ha venido trabajando para promover el reconocimiento de nuestro país como uno esencialmente marítimo, pues su protección y resguardo no está consagrado en la Constitución. Resulta paradójal que un país que posee costas y soberanía insular no haya hecho explícita la necesidad de resguardar ese patrimonio. De allí, pues, el esfuerzo que se ha desplegado para hacer visible esta falencia. El detalle de las acciones emprendidas queda expresado en la primera parte de este ejemplar.

En la misma línea temática, Marcos Gallardo P. -director de LIGAMAR- ofrece un contundente análisis sobre el conflicto en ciernes que afecta a la plataforma continental extendida y que -una vez más- nos hace enfrentar posiciones con Argentina. Releva la importancia que tiene conocer los antecedentes históricos y jurídicos de nuestra soberanía, su alcance y proyección, amén de los efectos que esta situación podría llegar a tener en el futuro para nuestro país.

Por otro lado, el Alnte (R) Carlos Fanta propone una Estrategia y Plan de Acción cuyo propósito es promover una cultura oceánica a través de un proceso de alfabetización marítima. No es de extrañar que haya una tendencia a vivir ‘de espaldas’ al mar, toda vez que la Constitución no lo consagra y el sistema educacional no lo enseña. La propuesta en cuestión analiza diversos aspectos que podrían explicar por qué el mar no es un tema primordial, pero lo relevante es que es posible revertir esa situación si se educa a la población -desde la más temprana infancia- no solo para quererlo, sino que para comprender que nuestro futuro siempre ha estado en el mar.

Complementa dicho análisis con el artículo “Década de las ciencias oceánicas para el desarrollo sostenible: 2021-2030”. En este, su autor analiza la oportunidad que podría significar para Chile -en cuanto a la gestión y gobernanza de nuestro océano- la implementación del Programa Oceánico (emanado de la Política Oceánica Nacional) y la injerencia que podría tener en el logro de los objetivos fijados para el Decenio. Insiste, además, en el impacto positivo que tendría en ello promover una alfabetización marítima, así como la recuperación de una estrategia nacional de desarrollo económico y social, a través de la cual se articulara el desarrollo marítimo con las demás áreas económicas y productivas.

En otro ámbito, Germán Bravo V., presenta un interesante artículo de carácter histórico: “El Almirante Wilhem Canaris”. Allí presenta una cronología de la trayectoria profesional de Canaris, basada está en las notables capacidades intelectuales, profesionales y relacionales que él poseía. Relata cómo este tuvo un estrecho vínculo con nuestro país: por su destinación en el Dresden, su huida a Chile y el uso de un pasaporte como chileno.

Desde una perspectiva distinta, “Pilotaje a la Antártica: Navegación del crucero clase millenium”, escrito por Arturo de la Barrera W., va cruzando el relato de su experiencia como práctico de canales -en particular, un viaje que realizó a la Antártica, en enero de 2011, a bordo de un crucero de la Royal Caribbean- con la reafirmación de la soberanía en Chile en dicha zona, pues la experiencia de los marinos y prácticos chilenos en la navegación y dominio de ese territorio, refrendado por el reconocimiento de otras armadas y navieras internacionales, son un argumento más para defender y sostener la soberanía nacional en la Antártica.

Por último, y como es sabido, nuestra Corporación tiene como fundamental ciertos fines de carácter educacional y cultural. En ese contexto, este año se convocó con notable éxito de participantes al II Concurso “Cuentos inspirados en el mar de Chile”. Se recibieron 340 escritos y, en esta edición, se incluyeron los primeros lugares y las menciones honrosas. Vale la pena leerlos porque de ellos se desprende que hay muchos compatriotas para quienes el mar no es solo una fuente de inspiración, sino que el motor de sus vidas.

LIGA MARÍTIMA DE CHILE REIMPULSA DESAFÍO PARA QUE EL 'MAR SE INCORPORE EN LA CONSTITUCIÓN'

A la propuesta del Comité de Constitución de *Ligamar* de un articulado que sintetiza todo lo que se necesita plasmar en el nuevo cuerpo legal, se suma un despliegue comunicacional de alcance ciudadano, a través de una campaña de difusión por redes sociales y medios de comunicación.

El actual momento político que vive el país, con un proceso de redacción en marcha para una *Nueva Constitución*, ha sido considerado por la *Liga Marítima de Chile* como un espacio oportuno para visibilizar con mayor alcance y profundidad, lo que desde hace algunos años viene planteando como institución centenaria de Chile: lograr que el Mar sea incorporado en la nueva Carta Magna.

En efecto, fue en el año 2017 que la Liga Marítima comenzó a abordar los primeros diagnósticos sobre el mar en la Constitución Política, o más bien, la ausencia de este en la *Carta Magna* vigente hasta hoy, pues, para sorpresa de no pocos, el Mar de Chile no está consagrado en este supremo cuerpo legal para su protección y resguardo, como sí ocurre con otros países latinoamericanos, que han dado rango constitucional a las normas que consagran su soberanía sobre el espacio marítimo.

Las ocupaciones de Ligamar sobre el tema se materializaron al año siguiente (2018) con la organización de un Seminario sobre *'El Mar en la Constitución'*, espacio que contó con la concurrencia de importantes autoridades de alcance político, académico, científico y privado, quienes concordaron en la necesidad de reflexionar en torno al tema y buscar la forma de generar una modificación a la Carta Magna vigente, con el fin de incorporar el mar en ella.

Octubre 2019

Sin embargo, en menos de 12 meses, se produjeron los hechos del 18 de octubre del 2019 que -en síntesis- derivaron en la elaboración de una *Nueva Constitución para Chile*, por lo que, de buscar una simple modificación a la Carta Magna de 1980, que era la idea original de la Liga, las circunstancias políticas y sociales del país llevaron al escenario de redacción de una Nueva Constitución.

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

Sumate a este desafío y compártelo

www.ligamar.cl

LIGA MARÍTIMA DE CHILE
— El Mar en la Nueva Constitución —

¿Sabías qué....?

Chile es líder Acuícola a nivel mundial, y para mantener su competitividad en el cultivo o crianza de especies acuáticas, además de respetar las nuevas exigencias ambientales, deberá migrar su industria hacia el mar abierto.



El Mar une a los chilenos
#ElMarEnLaNuevaConstitución

Sumate a este desafío y compártelo

www.ligamar.cl

LIGA MARÍTIMA DE CHILE
— El Mar en la Nueva Constitución —

¿Sabías qué....?

Chile tiene un potencial de minería submarina que es cinco veces de mejor calidad en las leyes de sus minerales en comparación a los yacimientos mineros tradicionales, entre esos, níquel, manganeso y hierro.



El Mar une a los chilenos
#ElMarEnLaNuevaConstitución

Sumate a este desafío y compártelo

www.ligamar.cl

Covid 19

Esta nueva realidad sobre la que debía desplegarse ahora el propósito de Liga Marítima, se vio condicionada además a un momento de crisis sanitaria por Covid 19, que supeditó la discusión política a las prioridades de la Agenda Pública, por lo que las posibilidades de ir generando mayor conciencia sobre la importancia que el mar tiene para el porvenir de Chile, como reza su centenario lema, se vieron ralentizadas, pero no por ello invisibilizadas.

En efecto, Liga Marítima de Chile, esta vez desde la plataforma virtual, ha continuado desarrollando sus iniciativas que buscan contribuir a una mayor conciencia sobre la importancia del mar para el desarrollo y futuro del país, especialmente, cuando se pondera el enorme potencial que Chile tiene como, por ejemplo, que 'es casi 5 veces más mar que tierra'; o que 'el 94% de su actividad comercial se realiza por mar'.

Es así como de cara a los desafíos inmediatos, Liga Marítima reactivó su Comité de Constitución -integrado por destacados académicos, profesionales y directores de Ligamar- quienes durante este 2021, pensando en los espacios de participación en la Convención Constituyente, desarrollaron un contundente dossier que refrenda el porqué es necesario salvaguardar el Mar en la Constitución, redactando incluso una breve propuesta de articulado, como una manera de reflejar en palabras todo lo que se necesita plasmar en este nuevo cuerpo legal.

A esta iniciativa del Comité de Constitución, se suman otras acciones de la Liga como es centrar sus Coloquios Marítimos en torno a temas que suman valor a la importancia del Mar, entre ellos, 'El Mar y el Cambio Climático', 'El Acuerdo Suscrito en la COP 25 y su impacto en los océanos', '¿Es necesario un Ministerio del Mar para Chile?', 'El Mar en torno a la Constitución', 'Energías Marinas, una ruta hacia la economía azul' y, recientemente, 'Uso del Puerto: revisión de la doctrina inglesa y factor cambio climático', entre otros.

De la misma manera, desde el Comité de Comunicaciones de Liga Marítima se articuló una



amplia Campaña de Difusión, de alcance ciudadano, destinado a entregar información sobre las diferentes actividades país asociadas al mar, entre ellas: Chile, principal exportador mundial de erizos y segundo en salmónica; Chile, potencia en el turismo de cruceros en Sudamérica; Chile y su enorme potencial en minería submarina; Chile y sus enormes oportunidades de liderar la acuicultura en el mundo; Chile es casi cinco veces más mar que tierra, Chile Tricontinental; y Chile un país que mueve el 94% de su comercio vía marítima.

Esta campaña -que se realizó durante los meses de agosto y septiembre 2021- contó con la cobertura en distintos medios de comunicación de alcance local y nacional, además de la difusión en las redes sociales y sitio web de Liga Marítima de Chile.

LIGA MARÍTIMA DE CHILE
— El Mar en la Nueva Constitución —

¿Sabías qué....?

Chile se convertirá en potencia agroalimentaria utilizando agua marina desalinizada como complemento para los regadíos.

El Mar une a los chilenos
#ElMarUneANuevaConstitución

Súmame a este desafío y compártelo

www.ligamar.cl

LIGA MARÍTIMA DE CHILE
— El Mar en la Nueva Constitución —

¿Sabías qué....?

Chile es el primer productor mundial de erizos y el segundo en salmónidos y producción de algas. A esto se suma figurar en los primeros lugares en una variada gama de productos marinos.

El Mar une a los chilenos
#ElMarUneANuevaConstitución

Súmame a este desafío y compártelo

www.ligamar.cl

LIGA MARÍTIMA DE CHILE
— El Mar en la Nueva Constitución —

¿Sabías qué....?

Chile es un país abierto al mundo y más del 94% de su comercio exterior se realiza por la vía marítima.

El Mar une a los chilenos
#ElMarUneANuevaConstitución

Súmame a este desafío y compártelo

www.ligamar.cl

LIGA MARÍTIMA DE CHILE
— El Mar en la Nueva Constitución —

¿Sabías qué....?

Chile puede llegar a ser una potencia en el turismo de cruceros. A Sudamérica solo llega el 2% de todos los cruceros del mundo.

El Mar une a los chilenos
#ElMarUneANuevaConstitución

Súmame a este desafío y compártelo

www.ligamar.cl

LIGA MARÍTIMA DE CHILE
— El Mar en la Nueva Constitución —

¿Sabías qué....?

Chile puede entregar soluciones a la escasez de agua y electricidad a poblados costeros. ¿Cómo? Por medio de la instalación en el Mar de dispositivos 'undimotrices' que utilizan energía marina generada por las olas.

El Mar une a los chilenos
#ElMarUneANuevaConstitución

Súmame a este desafío y compártelo

www.ligamar.cl





SERVICIO INTEGRAL

ASTILLEROS CON CAPACIDAD Y EXPERIENCIA EN UNIDADES NAVALES
COMERCIALES Y PESQUERAS

MANTENIMIENTO – REPARACIÓN – MODERNIZACIÓN CONSTRUCCIÓN NAVAL – BOTES PUMAR®



VALPARAÍSO – TALCAHUANO – MAGALLANES

WWW.ASMAR.CL

LA PLATAFORMA CONTINENTAL: UN NUEVO CONFLICTO LIMÍTROFE MARÍTIMO ENTRE CHILE Y ARGENTINA

MARCOS GALLARDO PASTORE

Mg. en Ciencias Marítimas y Navales
Dip. Derecho del Mar y Derecho Marítimo
Director Liga Marítima de Chile

Un análisis de las principales fuentes jurídicas:
Convención del Mar de 1982, Tratado de Límites de 1984 entre
Chile y Argentina y del Tratado Antártico de 1959.
La situación de la República Argentina y la de la República de Chile

I. HISTORIA LIMÍTROFE ENTRE CHILE Y ARGENTINA

Los límites de Chile con la vecina República Argentina quedaron definidos en el Tratado de Límites de 1984, firmado entre ambos países, como resultado del conflicto del año 1978, que tuvo a las repúblicas de Chile y Argentina prestas a iniciar una guerra por reclamaciones territoriales al sur del Canal Beagle, en el extremo austral del continente sudamericano.

Transcurridos casi 35 años desde su puesta en vigencia, aún prevalecen dudas respecto de su interpretación, en particular, después de la publicación, por parte de Argentina, de cartografía con la demarcación de su plataforma continental extendida, la cual considera como argentina una superficie marítima que se superpone a la plataforma continental chilena.

Este análisis utiliza como principales fuentes jurídicas: Convención del Mar de 1982, Tratado de Límites de 1984 entre Chile y Argentina y Tratado Antártico de 1959. Y además, la situación de la República Argentina, la de la República de Chile, y también conclusiones y recomendaciones que se derivan del análisis de estos antecedentes.

II. LA PLATAFORMA CONTINENTAL: COMENTARIOS A LA CONVEMAR

Las disposiciones de la CONVEMAR¹ relacionadas con este tema se encuentran en la PARTE VI - PLATAFORMA CONTINENTAL. En los párrafos siguientes, se presenta una bre-

¹Decreto 1393, Fecha publicación: 18-11-1997 del Ministerio de Relaciones Exteriores: promulga la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus anexos y el acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de dicha Convención y su anexo.

ve interpretación del articulado, entre los números 76 al 85 que resultan relevantes para este trabajo, con el propósito de contar con el marco de referencia adecuado.

En el artículo 76, inciso 1º establece que la plataforma continental comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o hasta las 200 millas marinas coincidentes con la Zona Económica Exclusiva (ZEE) para los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, como es la situación de gran parte de las costas de Chile, bañadas por el océano Pacífico. De tal forma, la plataforma continental está asociada a la ZEE, es decir, la soberanía sobre el volumen de agua, el lecho y el subsuelo contenido en un espacio marítimo.

El océano Atlántico, en su parte sur occidental, tiene una morfología distinta, por lo que Argentina cuenta con una plataforma continental que alcanza más allá de las 200 millas, la que se la reconoce como plataforma continental extendida.

En tales casos, el inciso 4 provee la forma de determinarla, mediante dos criterios positivos:

- i) “Una línea trazada ... en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental,
- ii) Una línea trazada... en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental”.

Y luego, establece dos restricciones para las mediciones anteriores:

- i. “ Los puntos fijos que constituyen la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar... deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial,
- ii. de 100 millas marinas contadas desde la isóbata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros”.

A diferencia del espacio definido en el inciso 1, la plataforma continental extendida es un espacio de suelo y subsuelo oceánico y sin soberanía sobre el volumen de agua, por lo que su condición jurídica es distinta a la plataforma continental.

Luego, el inciso 8º señala deberes para el Estado ribereño: presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC), establecida de conformidad al procedimiento que se indica en su Anexo II. La Comisión hará recomendaciones a los Estados ribereños sobre las cuestiones relacionadas con la determinación de los límites exteriores de su plataforma continental. Los límites de la plataforma que determine un Estado ribereño, tomando como base tales recomendaciones, serán definitivos y obligatorios.

Este párrafo no establece una condición de obligatoriedad para la comunidad internacional, específicamente, para los países ribereños con costas adyacentes. La obligatoriedad de sus recomendaciones está referida a la relación entre la CLPC y el país que presenta sus títulos, como queda establecido en el inciso 10º que señala: “las disposiciones de este artículo no prejuzgan

la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente”.

Esta Comisión fue creada por la CONVEMAR con el propósito de examinar los datos presentados por los Estados ribereños respecto de las plataformas continentales extendidas, es decir, cuando sus límites sobrepasan las 200 millas náuticas. Además, presta asesoría científica y técnica para cualquier Estado que lo solicite.

Entre los aspectos procedimentales, que se detallan en el anexo II de la CONVEMAR, se estableció que cada país tenía 10 años para presentar la información relacionada con los límites de su plataforma continental exterior, plazo que fue contabilizado a partir del 13 de mayo de 1999. Sin embargo, a raíz de las dificultades técnicas y científicas para establecer los límites, se acordó que ese plazo podía ser satisfecho con una presentación preliminar, que fue la opción ejercida por Chile y Argentina.

El artículo 77 se compone de cuatro incisos que garantizan la soberanía y los derechos de exploración y explotación del Estado que establecen que son exclusivos, independientes de su ocupación real o ficticia, y se ejercen sobre “los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como en los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo”, no incluyendo el volumen de agua que la cubre, como ya se ha señalado.

El artículo 83, precisa que la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes, como es el caso de Chile y Argentina, “se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa”.

Este es el caso de la situación que se analiza: Chile y Argentina son Estados con costas adyacentes, por lo que, a decir de la CONVEMAR “... los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y, durante este período de transición, no harán nada que pueda poner en peligro u obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo. Tales arreglos no prejuzgarán la delimitación definitiva” y agrega, en el inciso 4º que “cuando exista un acuerdo en vigor entre los Estados interesados, las cuestiones relativas a la delimitación de la plataforma continental se determinarán de conformidad con las disposiciones de ese acuerdo”.

Para ambos países existe un tratado de límites vigente para la zona austral, que será analizado en el apartado III y el Tratado de Antártico, que se verá en el IV.

Luego, establece mecanismos para solucionar controversias, de acuerdo a los procedimientos previstos en la Parte XV de la propia CONVEMAR².

Finalmente el artículo 84 establece que el Estado ribereño dará la debida publicidad a dichas cartas o listas de coordenadas geográficas y de aquellas que indiquen las líneas del límite

²Se excluye de este trabajo un análisis de la parte XV - SOLUCION DE CONTROVERSIAS.

exterior de la plataforma continental y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas. Esto responde a lo que Argentina ha estado realizando estos últimos meses.

III. EL TRATADO DE LÍMITES DE 1984 Y EL LÍMITE MARÍTIMO CHILE – ARGENTINA

En la ratificación de Chile de la CONVEMAR para transformarla en ley de la República, se hace expresa mención de la vigencia del tratado entre ambas naciones, por lo que ambas normas jurídicas son complementarias en su aplicación.

El ocho de enero de mil novecientos setenta y nueve, ambos Estados solicitaron a la Santa Sede que actuara como Mediador en el diferendo suscitado en la zona austral y requirieron de su ayuda para fijar una línea de delimitación, que acordara las respectivas jurisdicciones al Oriente y al Occidente de esa línea, a partir de la delimitación existente, originada en el Tratado de Límites de 1881.

Los primeros cinco artículos establecen que las partes “procurarán evitar que una discrepancia de sus puntos de vista origine una controversia”... y “se esforzarán por lograr la solución de toda controversia entre ellas mediante negociaciones directas, realizadas de buena fe y con espíritu de cooperación y si dicho acuerdo la solución no se alcanzare por cualquier causa, se aplicará el procedimiento de conciliación que se estipula en el Capítulo I del Anexo N° 1”

El art. 7, específicamente identifica la Delimitación Marítima como “el límite entre las respectivas soberanías sobre el mar, suelo y subsuelo de la República Argentina y de la República de Chile en el Mar de la Zona Austral a partir del término de la delimitación existente en el Canal Beagle, esto es, el punto fijado por las coordenadas 55° 07',3 de latitud Sur y 66° 25',0 de longitud Oeste, denominado punto A, será la línea que una los puntos que a continuación se indican...”

A continuación el tratado indica los seis puntos denominados A, B, C, D, E y F, con sus respectivas coordenadas, según se indican en la Figura N° 1.

Respecto de las Zonas Económicas Exclusivas de Chile y Argentina, establece que “se extenderán respectivamente al Oriente y al Occidente del límite así descrito. Luego, el tratado indica que “al Sur del punto final del límite (punto F), la Zona Económica Exclusiva de la República de Chile se prolongará, hasta la distancia permitida por el derecho internacional, al Occidente del meridiano 67° 16',0 de longitud Oeste, deslindando al Oriente con el alta mar”. Este punto es el límite de la ZEE argentina, medida las 200 millas marinas desde Cabo San Pío, en el extremo NE del Canal Beagle, hasta donde llega la soberanía argentina. Al sur del punto F no hay enfrentamientos de soberanía entre ambos países³, ya que la ZEE chilena que se proyecta desde la Islas Diego Ramírez se enfrenta con la altamar, en la cual ningún Estado en particular ejerce soberanía.

En el art. 8, las Partes acuerdan que “en el espacio comprendido entre el Cabo de Hornos y el punto más oriental de la Isla de los Estados, los efectos jurídicos del mar territorial quedan limitados, en sus relaciones mutuas, a una franja de tres millas marinas medidas desde sus

³Del art. 86 de la CONVEMAR, se infiere que la altamar es la parte del mar no incluida en la ZEE, mar territorial o aguas interiores del Estado, ni las aguas archipelágicas.

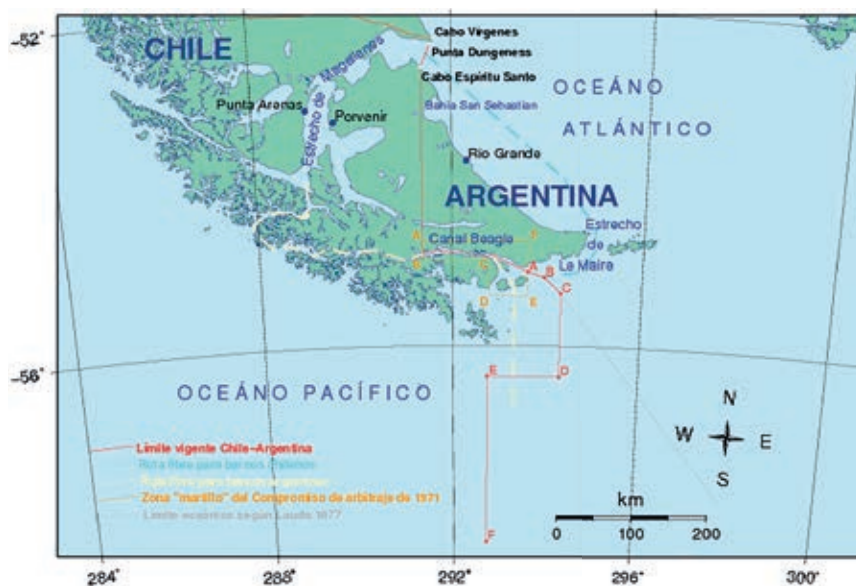


Figura N° 1. Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Beagle1984>.

respectivas líneas de base”. En ausencia de otra mención a la ZEE de los países, debería regir lo dispuesto en la CONVEMAR para estos efectos.

El art. 9 indica que las Partes acuerdan denominar “Mar de la Zona Austral” el espacio marítimo que ha sido objeto de delimitación en los dos artículos anteriores. Esto confirma la interpretación de que ninguno de los países puede invocar la existencia de un acceso bioceánico en este sector, ni el otro podrá negarlo en base a este argumento, principio invocado en el Tratado de Límites de 1881.

Finalmente, este tratado establece en el art. 15 que, para el Territorio Antártico, regirán los arts. 1° al 6°, relacionados con discrepancias y controversias y agrega... “las demás disposiciones no afectarán de modo alguno ni podrán ser interpretadas en el sentido que pueden afectar, directa o indirectamente la soberanía, los derechos, las posiciones jurídicas de las partes o las delimitaciones en la antártica o sus espacios marítimos adyacentes”, protegiendo, para ambos países, la independencia del tratado y sus respectivas aspiraciones antárticas.

IV. RESPECTO DEL TRATADO ANTÁRTICO

El Tratado Antártico fue firmado el 1 de diciembre de 1959 y concurrieron, inicialmente, Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, el Reino Unido, Sudáfrica y la Unión Soviética. Posteriormente, se incorporaron hasta un total de 54 países, aunque solo 29 de ellos poseen la categoría de miembros consultivos, los otros 25 son miembros adherentes, que no gozan del derecho a voto.

Chile tiene aspiraciones de soberanía sobre un extenso territorio antártico, el cual genera territorios marítimos y una plataforma continental extendida cuyo alcance no está definido. Las demandas

de soberanía están congeladas por parte de los países firmantes del Tratado, el que tiene fecha de vigencia indefinida y no ha sufrido enmiendas. Se destaca el art. 4, inciso 2, que señala que ningún acto es valedero para apoyar o negar una reclamación territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en la región. Por su parte, el art. 6 indica que las disposiciones del tratado se aplicarán a la región situada al del paralelo 60° de latitud sur.

Esta normativa es el principal acuerdo jurídico entre varios otros, que en su conjunto se le reconoce como el Sistema de Tratados Antárticos (STA). Las otras partes son el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente. (Madrid, 1991), el cual será revisado el año 2048; la Convención para la Conservación de las Focas Antárticas, CCFA. (Londres, 1988); y la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, CCRVMA. (Canberra, 1980).

Entre las teorías que podrían aplicarse para la asignación de territorio antártico, está la Teoría de Defrontación o Enfrentación, propuesta geopolítica brasilera basada en la proyección de territorios sudamericanos sobre el territorio antártico. La otra teoría, la de los Sectores Polares, postula que las regiones polares son prolongación de los países que lo rodean.

Una señal de lo que podría ocurrir en el futuro es el llamado efecto espejo de la situación presentada en el Ártico, a partir del 2001, ocasión en que Rusia reclamó cerca de 1,2 millones de km² del lecho y subsuelo del Mar Ártico, basado en lo dispuesto por la CONVEMAR. A partir de esa fecha, los demás países ribereños del Ártico presentaron reclamos territoriales.

En cuanto a la Antártica, Australia, Francia, Noruega, Sudáfrica, a los que se suma Argentina, han presentado reclamaciones ante CLPC, con el estudio geo-científico pertinente, utilizando la fórmula de solicitar a la comisión “no revisar por el momento”, lo que se entiende como el ejercicio de ir creando una trama a utilizar en el futuro.

De tal forma que las reclamaciones territoriales argentinas, jurídicamente, no menoscaban las reclamaciones chilenas ni deberían considerarse como un precedente para reclamaciones futuras, pero, no es posible hoy definir cómo se abrirán las negociaciones sobre la Antártica y sus efectos reales sobre las pretensiones tanto chilenas como argentinas.

V. LA REPÚBLICA ARGENTINA Y LA PLATAFORMA EXTENDIDA EN LA ZONA AUSTRAL

El 22 de septiembre recién pasado, este titular del diario argentino El Clarín, alertaba a la opinión pública: “La Argentina es bicontinental si se contempla el nuevo mapa con la Antártida incluida. Además, se ampliaron los límites externos de la plataforma continental”, escrito por Natasha Niebieskikwiat⁴.

Su contenido, un exhaustivo estudio de la CONVEMAR, refleja como este medio argentino, de alta circulación, hace ecos de una política sistemática de ese país, para respaldar lo que “Argentina ha considerado las tareas del trazado de su límite más extenso como una política de Estado y ha mantenido una continuidad del equipo de trabajo por once años⁵”

⁴https://www.clarin.com/politica/nuevo-mapa-argentina-ubica-tierra-fuego-centro-pais_0_LiGigfu2U.html

⁵Límite Exterior de la Plataforma Continental Extendida Argentina – Resumen Ejecutivo. https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/arg25_09/arg2009e_summary_esp.pdf



Efectivamente, Argentina cuenta con una política de Estado antigua y consistente que busca ampliar su territorio, que data desde mediados del siglo XIX. El reportaje indica: ...”Una larga aventura marina de la Argentina en varios capítulos terminó en las últimas semanas con un hecho histórico... involucra directamente a ese mar y a su llamada plataforma continental -que es la prolongación natural del territorio del Estado bajo las aguas- donde se esconden minerales, petróleo, gas y recursos vivos como las especies sedentarias que viven en las piedras y en la arena... es la saga de una política de Estado que caminó por encima de los gobiernos de turno. Empezó en los años ochenta del siglo pasado y siguió con varios hitos ocurridos en 1997, 2009, 2016 y 2020”.

La realidad pareciera que es superior a la señalada por la periodista. El interés del país en reivindicar sus derechos soberanos sobre la plataforma continental datan, al menos, desde 1916, época en que el Almirante Storni desarrolló una doctrina acerca de los derechos argentinos sobre la plataforma continental y todos los recursos que allí existían⁶.

Respecto de la plataforma continental extendida, la República Argentina acredita los siguientes hitos, según lo publicado en el diario:

1984. La República Argentina firmó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

1995. Se ratificó la CONVEMAR. A fines de año entró en vigor

2009. El país presentó ante el Secretario General de las Naciones Unidas información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde la base de las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del mar continental (se entiende ZEE).

La presentación ante la CLPC incluyó el límite exterior de la plataforma continental de todo el territorio, incluyendo áreas en disputa como: Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, más la Antártica.

2012. Se inició el análisis de la presentación argentina.

2016. En una decisión histórica, la CLPC adoptó las Recomendaciones sobre la presentación del límite exterior de la plataforma continental argentina, con algunas excepciones⁷.

2020. El 25 de agosto el Poder Ejecutivo promulgó la ley 27.757 de Espacios Marítimos aprobada el mismo mes por el Congreso argentino, que incluye la demarcación del límite exterior de la plataforma continental.

Efectivamente, el 21 de abril de 2009, la República Argentina, cumplió con las disposiciones de la CONVEMAR ya comentadas en el capítulo II, presentó a la CLPC un mapa con los puntos fijos del límite exterior de su plataforma continental extendida, en todo el margen continental, desde su límite con Uruguay hasta el territorio antártico.

⁶Conferencia Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos dictada el 8 de junio de 1916 en Buenos Aires, Argentina. Publicada en STORNI, Segundo R., Intereses Argentinos en el Mar, 3ª ed., Instituto de Publicaciones Navales, Argentina, 1967, pp. 54-57.

⁷En rigor, el procedimiento establecido en el Anexo II es, exactamente, al revés. La CLPC es quien hace la la recomendación y es el país quien las adopta. Ref. CONVEMAR, art. 76 inc 8.

En julio de 2012, efectuó una presentación a la CLPC, mediante una versión enmendada, sin cambios y que en lo que compete a este trabajo, se instruyó a la Subcomisión establecida para analizar la solicitud argentina para que...”no examinase ni calificase las partes de la presentación que eran objeto de controversias (se refiere a dos puntos de su límite con Uruguay) y tampoco... a la parte de la presentación que se refería a la plataforma continental perteneciente a la Antártica”.

Luego de revisar las observaciones de la CLPC del año 2016, el país trasandino presentó una nueva versión, parcialmente revisada, ante la Comisión (con solución de las observaciones respecto de Uruguay) la que fue aprobada el 17 de marzo de 2017.

Como última fase de este proceso, Argentina cumplió su obligación de depositar las cartas e información pertinente (CONVEMAR, art. 76.9) ante el Secretario General de las Naciones Unidas con la descripción de modo permanente del límite exterior de su plataforma continental extendida.

Dentro de esta efervescencia trasandina, se encuentra una interpretación política, realizada por varios personeros de ese país y que la citada periodista, transcribe: “Con la Antártida incorporada al mapa, la Argentina es un país bicontinental y, si se la mira en toda su extensión, desde La Quiaca al Polo Sur, cambia el centro geográfico. Provincias que en el mapa tradicional quedaban en el centro de la Argentina, como Córdoba o Santa Fe, pasan a ser provincias del norte y el centro de la Argentina pasaría a ser Ushuaia, en Tierra del Fuego”.

La metodología argentina se encuentra detallada en la Memoria Ejecutiva ya señalada cuya elaboración se inició el año 1997, mediante la creación por ley de la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental - COPLA⁸. Contó con la participación de científicos y profesionales de variadas especialidades, tales como, cartógrafos, geólogos, oceanógrafos, geofísicos, geodestas, expertos en información geográfica, abogados y expertos en derecho internacional marítimo. Entre los años 1997 y 2016 se realizaron un total de diez campañas para el levantamiento de datos, estudios y elaboración de la propuesta argentina.

Es de interés señalar que hay voces disidentes. Un artículo publicado por el CF (R) Fernando Morales, el 25 de septiembre, en el periódico electrónico URGENTE 24, pone una voz de alerta a esta triunfalista postura del gobierno:

“Lamentablemente, en épocas de vacas flacas, en plena pandemia y con pocos logros para mostrar a la tribuna, Argentina acaba de anunciar la impresión del nuevo mapa de la República tan extenso que ahora Tierra del Fuego se ubica en el centro del país, tal como reza el slogan emitido por el organismo del Estado Nacional encargado de manejar las relaciones exteriores del país. - Ahora con la Antártida incorporada al mapa Argentina pasa a ser un país bicontinental - reza el triunfalista mensaje muy poco diplomático y oportuno de nuestro Canciller.

Si alguien no pone un poco de cordura a tiempo, en pocos meses miles de alumnos de los colegios públicos y privados del país comenzarán a estudiar una geografía de mentira”.

⁸Ley argentina N° 24.815, del 26 de mayo de 1997.

En el mapa que representa el trazado del límite exterior de la plataforma continental extendida de la República Argentina, se aprecia que al sureste del punto F ubicado en el Mar de la Zona Austral, establecido en el Tratado de Límites con Chile, aparece una “media luna” destacada en color negro, que representa una superficie que, de acuerdo al análisis que se realiza en el capítulo siguiente, este espacio marítimo corresponde a Chile.

En efecto, el Resumen Ejecutivo presentado por Argentina señala:

“El punto fijo RA-3457 resulta de la intersección del arco de 60 M generado a partir del FOS-48 y la línea de las 200 M trazada desde el punto de la línea de base ubicado en la isla de los Estados. Siguiendo hacia el Oeste de este último punto fijo, el arco de 60 M trazado a partir del FOS- 49 genera el RA-3458, como intersección con la línea de las 200 M trazada desde el punto de la línea de base ubicado en la Isla de los Estados.

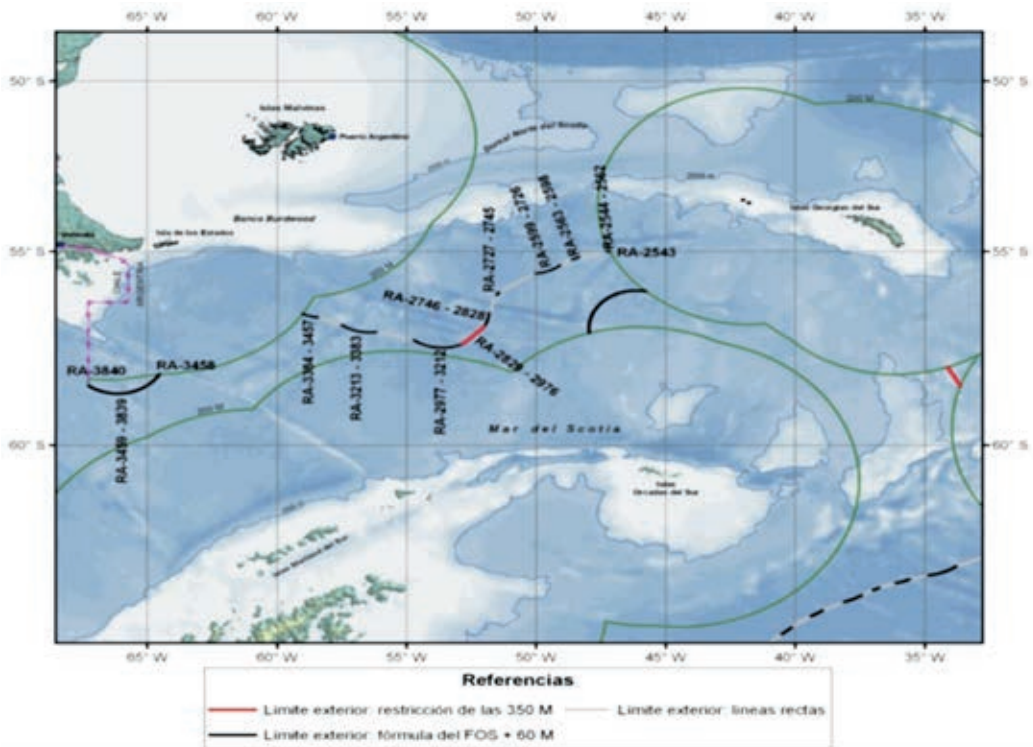


Figura N° 2. Mapa con los puntos fijos (RA) del límite exterior de la plataforma continental argentina en el margen continental combinado – Dorsal norte del Scotia. Resumen Ejecutivo de Argentina.

Desde el punto fijo RA-3459 hasta el RA-3839 son puntos fijos del límite exterior determinados por aplicación de la fórmula de la distancia (FOS+60 M). Desde este último punto fijo y hasta el RA-3840 ubicados sobre el meridiano de 67° 16',0 de longitud Oeste, el cual, en este sector, constituye el límite entre las respectivas soberanías sobre el mar, lecho y subsuelo de la República Argentina y de la República de Chile de acuerdo con lo establecido por el Tratado de Paz y Amistad suscripto por los dos países el 29 de noviembre de 1984”.

La presentación argentina expone algunas situaciones que conviene considerar, para el caso de sus relaciones con Chile.

El trazado del arco entre los puntos RA-3458 y RA-3840, destacado en el mapa (Fig. 2) con color negro, corresponde a una plataforma continental extendida argentina por sobre la plataforma continental chilena que se genera desde las Islas Diego Ramírez. En virtud del Tratado de Límites de 1984, esta área se encuentra sobre la ZEE chilena, de acuerdo al derecho internacional. Dicha plataforma continental no requiere una reclamación específica, ya que está resguarda por la misma CONVEMAR (Art. 56) en lo referido a la columna de agua como al lecho y subsuelo.

La presentación argentina incurre en un error al señalar que el meridiano 67°16' de longitud oeste constituya un límite entre las respectivas soberanías sobre el mar, lecho y subsuelo, según el Tratado de límites de 1984, simplemente, porque el tratado no lo establece en ninguna de sus partes.

No obstante, la presentación argentina entrega una señal clara e inequívoca de su empeño por sentar su soberanía, tanto en el Mar de la Zona Austral, como en la Antártica misma, al ejecutar tempranamente la cartografía en consistencia con los criterios técnicos dispuestos por la CLPC y todo el despliegue científico que lo respalda.

VI. LA CONDICIÓN DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Chile cuenta con una completa normativa jurídica que respalda el ejercicio de su soberanía en todas las áreas marítimas reconocidas por el Derecho Internacional: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, ZEE y plataforma continental, además de la plataforma continental extendida, como se verá a continuación.

El Art. 1° de la Ley N° 18.892, de 1992, que modifica la Ley General de Pesca, indica que “...los recursos hidrobiológicos y sus ecosistemas están sometidos a la soberanía del Estado de Chile en las aguas terrestres, aguas interiores y mar territorial, así como a sus derechos de soberanía y jurisdicción en la ZEE y en la Plataforma Continental, de acuerdo a las normas de derecho internacional y a las de la presente ley”.

La Ley N° 18.565, de 1986, en el art. 593 establece: “El mar adyacente, hasta la distancia de doce millas marinas medidas desde las respectivas líneas de base, es mar territorial y de dominio nacional... para objetos concernientes a la prevención y sanción de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, el Estado ejerce jurisdicción sobre un espacio marítimo denominado Zona Contigua, que se extiende hasta la distancia de veinticuatro millas marinas, medidas de la misma manera”.

En cuanto a la ZEE, en el año 1947 el Gobierno de Chile proclamó la soberanía sobre los mares adyacentes a sus costas, tanto continentales, como insulares, hasta una distancia de doscientas millas marinas. Posteriormente, en la Declaración sobre Zona Marítima de 1952, conocida como la Declaración de Santiago, los gobiernos de Chile, Ecuador y Perú (posteriormente también Colombia) proclamaron un acuerdo multilateral, en que “como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima

de 200 millas marinas”, dando origen a lo que hoy conocemos como Zona Económica Exclusiva y que fuera acogida en 1982 por CONVEMAR, incorporándola al Derecho Internacional.

La ZEE fue agregada a nuestro ordenamiento legal, mediante la modificación al Código Civil, en 1986. El Artículo 596 define sus límites y jurisdicción, señalando: “El mar adyacente que se extiende hasta las doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, y más allá de este último, se denomina zona económica exclusiva”, lo que es consistente con lo dispuesto en el Art. 58 de la CONVEMAR.

Mediante la Ley N° 19.080, de 1991, que modifica la Ley General de Pesca, fue incluido en el ordenamiento jurídico interno de Chile el concepto de Mar Presencial, definiéndose como: “aquella parte de alta mar, existente para la comunidad internacional, sobre el límite de nuestra Zona Económica Exclusiva Continental y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la Plataforma Continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del hito N°1 de la línea fronteriza internacional que separa Chile y Perú, hasta el Polo Sur”.

Cabe señalar que esta declaración no implica una reclamación de soberanía sobre la altamar, sino que representa una vinculación espacial entre el territorio continental sudamericano, Isla Rapa Nui y el territorio antártico que ocupa Chile.

Al igual que la ZEE, el concepto jurídico de Plataforma Continental tiene su origen en la Declaración Presidencial de 1947, que proclama “la soberanía nacional sobre todo el zócalo continental adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional, cualquiera que sea la profundidad en que se encuentre, reivindicando, por consiguiente, todas las riquezas naturales que existen sobre dicho zócalo, en él y bajo él, conocidas o por descubrirse.

La figura de la Plataforma Continental está contenida en la Ley General de Pesca y en el Artículo 596 del Código Civil. En ella, el Estado ejerce derechos de soberanía exclusivos para los fines de la conservación, exploración y explotación de sus recursos naturales vivos y no vivos.

Respecto de la plataforma continental extendida, el 14 de septiembre de 1984, el Gobierno de Chile ya proclamó la soberanía sobre la Plataforma Continental de la Isla de Pascua y de la Isla Sala y Gómez, hasta una distancia de trescientas cincuenta millas marinas. El reciente anuncio del Ministro de Relaciones Exteriores⁹, ampliamente difundido en los medios de comunicación nacional, respecto de esta materia, se entiende que corresponderá a la presentación de la cartografía según lo previsto en el art. 76 de CONVEMAR.

De acuerdo con la Notificación de Zona Marítima N° 37 del 29 de septiembre de 2000, Chile depositó en la Secretaría General de la ONU, la cartografía con la indicación de las líneas de base normales y rectas para medir la anchura del Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental.

En mayo de 2009, en lo referido al reconocimiento de la plataforma continental más allá de las 200 millas, el Gobierno de Chile presentó el documento Información Preliminar de la Plataforma Continental de Chile, ante la CLPC.

⁹<https://minrel.gob.cl/minrel/noticias-antiores/canciller-allamand-desde-el-punto-de-vista-geopolitico-el-pais-inicia>

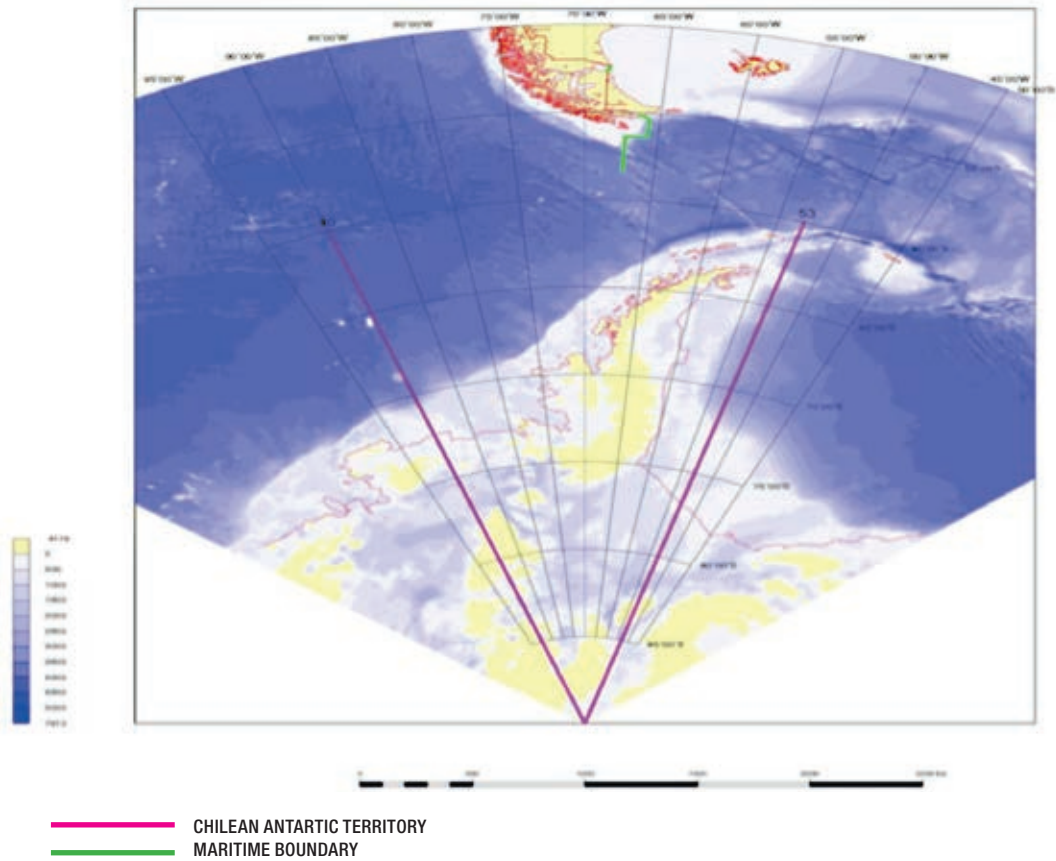


Figura N° 3. Carta del sector Antártica presentada por Chile – Mayo 2009.

Este instrumento, de un total de 82 páginas, incluidas fotos, mapas y figuras contiene una descripción preliminar del estatus de la presentación definitiva chilena y señala, en la página 3, “La presentación total de una plataforma continental ampliada será realizada por Chile oportunamente”.

Este documento basal incluye tres áreas de estudio: Península de Taitao, Islas Oceánicas y la Antártica, quedando radicada en esta última parte el área correspondiente a la Región de Magallanes y la Antártica Chilena.

En cuanto a la importancia de las islas Diego Ramírez, que se hace mención en este estudio, esta radica en su ubicación y proyección de la ZEE, más allá del punto F indicado en el Tratado de Límites de 1984.

En la siguiente imagen (figura 4 ¹⁰) se muestra en color verde la línea de la proyección de la ZEE al poniente del meridiano del punto F. Se estima que la prolongación hacia el oriente de ese punto es totalmente legítima para Chile, toda vez que frente a ella solo se opone la altamar, envolviendo la media luna propuesta por Argentina y situándola sobre la ZEE chilena.

¹⁰El nuevo mapa argentino del 2020 y los derechos territoriales de Chile. Aquiles Gallardo Puelma. Revista Tres Espadas, edición julio de 2020.

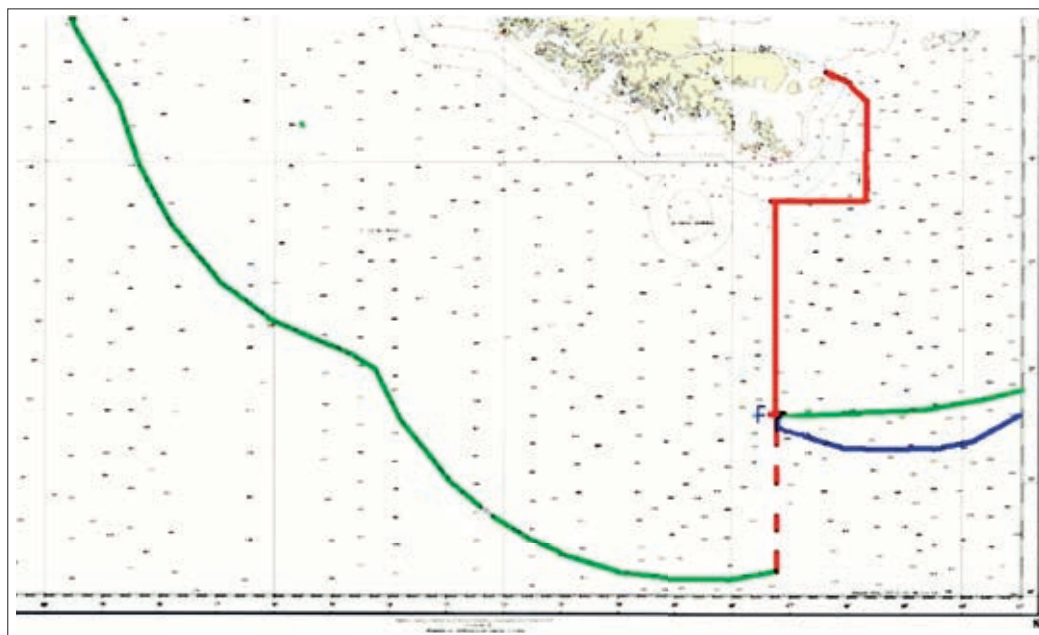


Figura N° 4. – Mayo 2009.

VII. LAS ACCIONES REALIZADAS POR CHILE RESPECTO DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL EXTENDIDA RECLAMADA POR ARGENTINA

Independiente del proceso de presentación por parte de Chile a la CLPC, la Cancillería ha tomado una serie de acciones diplomáticas orientadas a oponerse a las acciones argentinas y su nueva representación territorial.

Desde el año 2009 hasta la fecha, Chile ha presentado notas diplomáticas en las que el centro de gravedad de la posición chilena se identifica con que las pretensiones argentinas no pueden perjudicar los derechos que le corresponden a Chile, de conformidad con el Derecho Internacional.

Con fecha 25 de mayo de 2016, después de la aprobación y publicación por la CLPC de la presentación argentina enmendada, Chile presentó un téngase presente expresando que “en relación a la presentación argentina... y las recomendaciones... que ellas en nada pueden afectar la posición jurídica de Chile en lo que se refiere a la plataforma continental extendida de los territorios antárticos como país con derechos de soberanía en la Antártica”.

Respecto de la cartografía argentina y su interés en un espacio perteneciente a la plataforma continental chilena, el Gobierno de Chile ha tomado acciones respecto de la presentación argentina mediante notas diplomáticas a ese país y a la Secretaría General de las Naciones Unidas, por tratarse de una delimitación de territorios adyacentes (25 de mayo de 2016). En una Nota Diplomática bilateral, Chile manifestó a la Cancillería Argentina “su reserva respecto del trazado limítrofe indicado”.

Ese mismo año, la Cancillería chilena recordó que un acuerdo alcanzado con los Gobiernos de Argentina, Australia, Nueva Zelanda, Noruega y Reino Unido, se reafirmó la postura común frente a las presentaciones relativas a la plataforma continental antártica, en respuesta al go-

bierno de Australia quien, ese mismo año, incluyera espacios de la plataforma continental en su cartografía preparada por el Ministerio del Petróleo.

VIII. CONCLUSIONES

A. GARANTÍAS DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL PROCEDENTES DE LA CONVEMAR

1. El art. 76 garantiza a los Estados ribereños, al menos, una plataforma continental hasta las 200 millas marinas coincidentes con la ZEE. Esto constituye un imperativo jurídico para las Islas Diego Ramírez, de soberanía chilena, en lo referente a su ZEE y su plataforma continental.

2. El art. 76.8 no se pronuncia para el caso en que la plataforma continental extendida se superponga a la plataforma continental de otro Estado, como es el caso que se analiza; sin embargo, en consistencia con el párrafo anterior, deberían primar los derechos sobre la plataforma continental de un Estado por sobre los derechos sobre la plataforma continental extendida de otro Estado.

3. Si se considera la supremacía de la plataforma continental, que proviene de la existencia de una ZEE por sobre la plataforma continental extendida, la negociación entre países solo debería abrirse para el caso de superposición entre plataformas continentales o plataformas continentales extendidas.

B. ACERCA DE LA CONDUCTA ARGENTINA

1. Se considera que la República Argentina no ha observado una conducta consecuente con el espíritu de comprensión y cooperación invocado por la CONVEMAR y tampoco de cooperación y buena fe, invocada por el Tratado de Límites de 1984, al presentar una situación que muestra, al menos, una discrepancia en la interpretación jurídica del tratado, pues ha actuado sobre la base de los hechos consumados, en lo relacionado con la plataforma continental extendida al sureste del punto F.

2. A partir de la presentación argentina a la CLPC, queda explícito que sus aspiraciones sobre la plataforma continental extendida ubicada en la Antártica no tiene ninguna validez jurídica porque así quedó expresado en la presentación misma y porque el Tratado Antártico, del cual Argentina es parte, explícitamente, no acepta este tipo de reclamaciones. A pesar de ello, esta representación podría considerarse en el futuro.

3. Argentina ha cumplido lo dispuesto en el procedimiento establecido por la CONVEMAR, respecto de la determinación de su plataforma continental extendida, sin embargo, la publicidad al interior del país es equívoca, puesto que el mapa presentado a la CLPC y las recomendaciones que de ella provienen no le otorgan soberanía frente a otros Estados.

4. En cuanto a los efectos jurídicos de la presentación argentina, se señala:

- a. La prolongación de la plataforma extendida fue reconocida de acuerdo a lo establecido en la CONVEMAR y al procedimiento indicado en el art. 76, por parte del Secretario General de las Naciones Unidas, a la que Chile presentó sus reservas.

- b. La declaración y ley argentina sobre su plataforma continental extendida tiene solo efectos jurídicos al interior del país y no son obligatorios para los Estados vecinos, de acuerdo con lo establecido en el inciso 10 del mismo artículo anterior.
- c. No tiene ningún efecto jurídico sobre sus pretensiones antárticas debido a la existencia del Tratado Antártico, del cual la República Argentina es parte, el que prohíbe este tipo de reivindicaciones. Sin embargo, constituye, como un todo, una fuente de conflictos entre ambos Estados, en cuanto a las pretensiones territoriales en la Antártica.

C. LA SITUACIÓN CHILENA

1. El art. 77 de la CONVEMAR se interpreta como una garantía para los Estados ribereños respecto de la soberanía exclusiva para la explotación de los recursos naturales vivos y no vivos que puedan encontrarse en su plataforma continental, con independencia de su ocupación efectiva. Por lo tanto, independiente del curso de la presentación chilena, Argentina y cualquier otro Estado deberían abstenerse de cualquier exploración o explotación de recursos al sur del punto F identificado en el tratado porque corresponde a ZEE chilena.

2. Al sur del punto F, no hay un enfrentamiento de soberanía con Argentina ni con otro Estado porque el tratado establece que Chile deslinda con la altamar (espacio marítimo en el que no existe ZEE ni mar territorial).

3. En el caso de Argentina, la superficie que se genera en el arco entre los puntos RA 3840 y RA 3458 sí provoca un conflicto, porque dicha superficie se sobrepone a la ZEE que se proyecta desde las Islas Diego Ramírez, perteneciente a Chile.

4. El Gobierno de Chile, a través de su ordenamiento jurídico ha establecido, definido e incorporado al quehacer nacional los espacios marítimos concernientes al mar territorial, ZEE, y plataforma continental, quedando por concluir la tramitación correspondiente a la plataforma continental extendida. No obstante lo anterior, no cuenta con una cartografía específica para publicitar su ZEE, en particular, la correspondiente a la proyección de las Islas Diego Ramírez, en la zona austral, en conformidad con lo establecido en el tratado de Límites de 1984.

5. El Tratado de Límites de 1984 determina que el límite entre Chile y Argentina finaliza en el punto F. Al sur de dicho punto no existe ningún límite, ya que la soberanía de Chile sobre la ZEE que proviene de las Islas Diego Ramírez y se extiende más al sur, solo se contrapone a la altamar. Por lo tanto, hacia el sur y el oriente del punto F, existe soberanía chilena sobre la ZEE y su respectiva plataforma continental. La existencia de una plataforma continental extendida deberá probarse con los argumentos técnicos y científicos en los cuales Chile está trabajando.

6. En cuanto la preparación de la documentación chilena, no se ha podido establecer cómo se gestionará la situación de los espacios marítimos ubicados al sur del punto F, del Tratado de Límites, pero, resulta relevante salvaguardar los derechos que emanan de las Islas Diego Ramírez, por la proyección de su ZEE y la posible plataforma continental extendida.

7. En los últimos 14 años, no se ha completado la información correspondiente a la Información Preliminar de la Plataforma Continental de Chile, presentada el año 2006 y llama

la atención que la República de Chile haya optado por priorizar el estudio y la presentación de la plataforma continental extendida de la Isla Rapa Nui y postergado a una segunda posición, lo referido a los territorios al sur del Cabo de Hornos y la Antártica.

D. LA CLPC

1. Las actividades que realiza la CLPC, en cuanto a recomendar los límites de la plataforma continental extendida reclamada por los países, no deja de constituir un riesgo para la normal convivencia internacional de los países, toda vez que, este organismo de carácter técnico, lo que hace en la práctica, es asignar territorios a anexar por un determinado país.

2. Esta situación se considera de riesgo para el derecho internacional debido a que no todos los países han ratificado la CONVEMAR. En el continente americano no lo han hecho aún: Estados Unidos, Venezuela, ni Perú. Además, esta comisión no es un órgano dependiente de la Asamblea General de las Naciones Unidas por lo que la validez de sus decisiones podrían llegar a generar algún conflicto limítrofe entre países, como es caso de las repúblicas de Chile y Argentina.

E. RECOMENDACIONES

De acuerdo con lo desarrollado en el presente estudio, Chile debe tomar decisiones en tres ejes de acción: jurídico, diplomático y técnico. Las acciones deben ser coordinadas entre sí y deben demostrar la voluntad y el convencimiento de la República de Chile de sustentar su posición.

EN LO JURÍDICO

1. En la presentación chilena ante la CLPC, referida a la plataforma continental extendida al sur de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, debe presentar la reclamación sobre la plataforma continental extendida que proyectan los territorios antárticos, con la misma indicación que emana del acuerdo de caballeros de los países firmantes del Tratado Antártico; es decir, “no revisar por el momento”.

2. Chile debe dar amplia publicidad a la cartografía actualizada con la demarcación de los límites marítimos en la zona denominada el Mar Austral, toda vez que esta cartografía es empleada por una gran parte de las naves que transitan hacia el territorio antártico o en las navegaciones interoceánicas.

EN LO DIPLOMÁTICO

1. Respecto de la media luna que Argentina reclama para sí, al suroriente del punto F, Chile debería negociar solo un acuerdo para que ese país elimine de su cartografía esa zona de plataforma continental extendida como de su soberanía. Otro tipo de acuerdo plantearía un peligroso precedente de hechos consumados no solo para esta zona, sino también para la delimitación pendiente en los Campos de Hielo Sur.

2. Chile debe rechazar la declaración argentina en el sentido de que el meridiano 67° 16' longitud Oeste constituye el límite entre las respectivas soberanías sobre el mar, el lecho y el

subsuelo marino, según lo señala el Resumen Ejecutivo presentado a la CLPC, ya que esa interpretación excede lo establecido en el Tratado de Límites de 1984.

EN LO TÉCNICO

1. Chile debe actualizar su cartografía del área Cabo de Hornos - Islas Diego Ramírez, con el propósito de incorporar claramente, por lo pronto, la delimitación de la ZEE y su plataforma continental que se proyecta a partir de las líneas de base recta.

2. Chile debería adoptar las medidas de seguridad y protección efectivas para evitar la exploración y explotación de recursos en su área de soberanía al sur y suroriente del punto F establecido en el Tratado de Límites de 1984, por parte de cualquier potencia extranjera.

3. Chile debe incrementar el control del tráfico marítimo en el Mar Austral con el propósito de asentar su soberanía e influencia en dicha zona.

Reñaca, noviembre de 2020.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

1. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Jamaica, 1982.
2. Tratado de Paz y Amistad entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Argentina. Vaticano, 1984.
3. Tratado Antártico. Washington, 1959.
4. La Plataforma Continental Extendida: el caso de Chile y Argentina en el mar Austral y la Antártica. Jorge G. Guzmán. Revista de Marina N° 957.
5. El nuevo mapa argentino del 2020 y los derechos territoriales de Chile. Aquiles Gallardo Puelma. Revista Tres Espadas, edición julio de 2020.
6. La Plataforma Continental Extendida y su aplicación en la Zona Austral. Luis Winter. Conferencia en ASOFAR, agosto, 2020.
7. La Plataforma Continental Extendida de la región de Magallanes. Jorge Guzmán. Conferencia en ASOFAR, agosto, 2020.
8. Orientaciones para la Política Exterior de Chile. Andrés Allamand, Ministro de RR.EE de Chile. Conferencia en ANEPE, septiembre de 2020.
9. Realpolitik, territorio y proceso constituyente. Jorge Guzmán. Diario El Líbero, 22/SEP/2020.





Inmobiliaria Beltec saluda a
Liga Marítima de Chile en su 107° Aniversario.



En Beltec diseñamos espacios para que inicies
una nueva etapa en tu vida. Conoce nuestros
proyectos en la Región de Valparaíso.

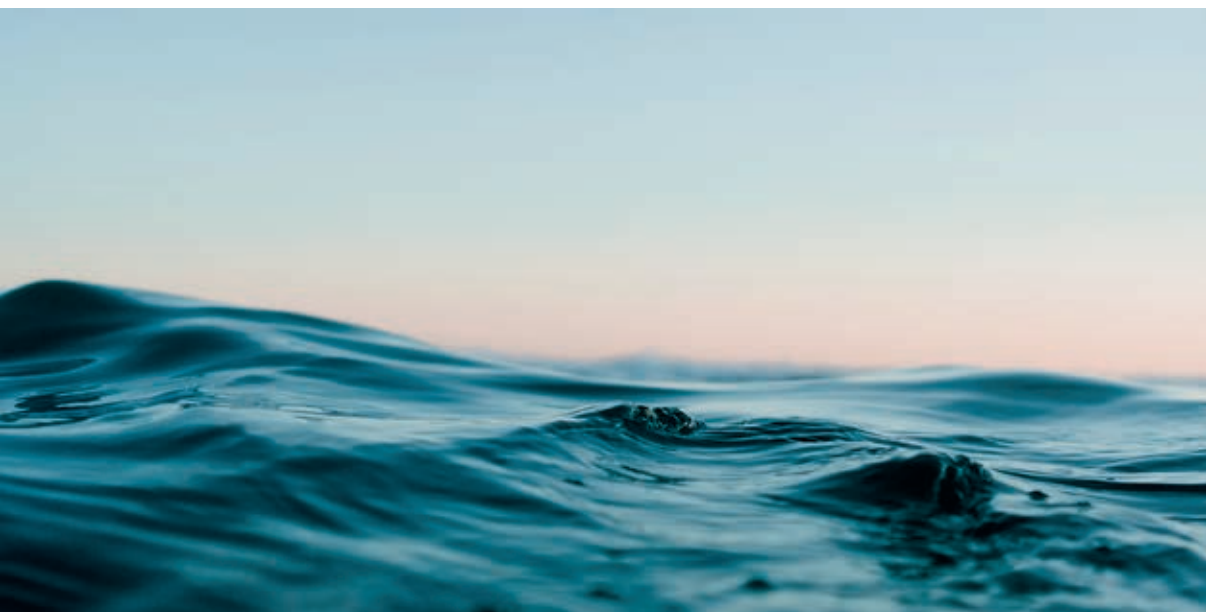
beltec.cl

Beltec para tu *nueva* vida



II CONCURSO LITERARIO (PRIMEROS LUGARES y MENCIONES HONROSAS)

CUENTOS INSPIRADOS EN EL MAR DE CHILE Liga Marítima de Chile



Liga Marítima de Chile decidió realizar un segundo concurso literario con el propósito de contribuir a afianzar la conciencia marítima de nuestro país. Nuestra corporación tiene el firme convencimiento de que el mar no solo contribuye a nuestro desarrollo económico, sino que ha sido y seguirá siendo una fuente de inspiración para poetas, escritores, pintores y cualquier persona con inquietudes artísticas.

La poesía relacionada con el mar es abundante y son muchos los Premios Nacionales de Literatura que, entre sus obras, lo han tenido como tema central. Sin embargo, pensamos que la prosa aún tiene un amplio margen de historias que relatar, reales o imaginarias. Por ello, a través de este concurso, decidimos emprender el desafío de facilitar el desarrollo de las letras en el ámbito marítimo.

La segunda versión del concurso “*Cuentos Inspirados en el Mar de Chile*”, tuvo en mente abrir un espacio para que los escritores anónimos tuvieran una oportunidad para mostrar su trabajo, generando esta vitrina para ellos. Teníamos dudas sobre la respuesta que tendría nuestro llamado, pues no teníamos mayor información ni referencias que nos pudieran iluminar acerca del número de participantes que acogerían nuestro llamado, pero tuvimos confianza en el resultado. Y no nos equivocamos. Recibimos cerca de 340 trabajos, de un nivel de calidad que nos sorprendió gratamente. Teníamos argumentos para acallar aquellas voces que claman: ya no se escribe, el mar no le interesa a nadie. Somos conscientes que el uso masivo de Internet y las redes sociales, en gran medida, ha ido coartando la habilidad para escribir y la capacidad para leer y comprender. Sin embargo, nuestra conclusión es que aún hay muchas personas capaces de expresar muy bien sus vivencias reales o ficticias. Aún no es tiempo de retirada ni de la literatura, ni de quienes la escriben.

A los participantes del concurso, les agradecemos por haber respondido a nuestro llamado. Sepan ustedes que estamos en una misma idea y un mismo ideal: incorporar el mar en nuestras vidas para que, ojalá, algún día, los hijos de este país se identifiquen ante el mundo, diciendo: “*soy de Chile, el país del mar*”.

En este concurso, hemos percibido cómo los autores, con gran maestría van describiendo escenas del mundo real adaptadas por su imaginación, que nos trasladan mar adentro, nos sitúan en la playa, o bien, nos llevan a ciudades costeras, mostrando una vida con algo de arena, oleaje y salinidad. Historias que hablan de valentía, de amor, de la ausencia, de trabajo, de esperanza y de esa realidad que solo la inmensidad del mar y de las costas que lo rodean son capaces de inspirar.

En fin, la respuesta de los escritores de este país ha sido magnífica. Queremos compartir algunas estadísticas básicas. Del total del universo de participantes un 32% correspondió a mujeres y un 68% a varones. Tuvimos concursantes desde Arica a Punta Arenas, con la representación de más setenta ciudades y comunas de Chile. Y no solo tuvimos respuestas de ciudades o pueblos costeros, sino también de escritores de tierra adentro, como Copiapó, Vicuña, Rancagua, Curicó, La Unión, Chillán, Melipilla, Osorno, San Carlos, San Fernando, Petorca, Linares o San Francisco de Mostazal, por nombrar algunos. Los hubo de lugares alejados, como Arica, Iquique, Coyhaique, Tortel o Punta Arenas. Y, por supuesto, contamos con participantes de las urbes más grandes, como Antofagasta, Valparaíso, Coquimbo y La Serena, Santiago, Concepción, Temuco, Puerto Montt. Incluso, tres autores nos hicieron llegar sus trabajos, desde Venezuela, Estados Unidos y Alemania, aunque las bases, en esta ocasión, explicitaban el requisito de residir en Chile.

La Liga Marítima de Chile se complace en culminar estos dos Concursos Literarios con la edición de un libro, que ha sido posible gracias al generoso aporte de la “Mesa Puerto”, organización conformada por la I. Municipalidad de Valparaíso, la Empresa Portuaria de Valparaíso y el Terminal Cerros de Valparaíso. A ellos, vayan nuestros agradecimientos por haber hecho posible la edición de esta obra. También agradecemos RIL Editores por su buena disposición y paciencia para solucionar nuestras inquietudes.

Finalmente, publicamos en esta revista los tres primeros lugares del concurso - Cuentos inspirados en el Mar de Chile y las cuatro menciones honoríficas.

Palabras del presidente del Jurado, Contraalmirante (R) Marcos Concha Valencia

Sr. Almirante, presidente de Ligamar don Miguel Ángel Vergara, amigos presentes:

“Y ese mar que tranquilo te baña te promete el futuro esplendor”, versos que con emoción se han repetido y los chilenos repiten por 174 años a la fecha. En esta angosta faja, ese mar está siempre presente a la vista, haciéndolo parte cotidiana del país. El concurso “CUENTOS INSPIRADOS EN EL MAR DE CHILE” organizado por Ligamar tiene por objeto que los chilenos dirijan aún más la vista hacia ese mar que nos promete el futuro esplendor.

Es así como han participado más de 300 concursantes, con cuentos en que su narrativa se desarrolla en la costa, en los canales, en las actividades marineras, en el mar océano, con la creatividad que nace de la lectura, la experiencia, la imaginación, los mitos y las tradiciones del mar de Chile.

La lectura y selección de los cuentos, por parte del jurado deja variadas reflexiones, dignas de detallar: Los concursantes conocen del mar, su nivel literario es muy bueno, predominan los cuentos inspirados en la mitología chilota y los cuentos basados en la mar océano fueron mínimos. Predominan los trágicos por pérdidas de familiares en temporales. En fin, encontramos el espíritu del chileno ante el mar que nos baña.

En cuanto a la mitología chilota y los cuentos recibidos se deduce que la zona de Chiloé y su gente está más cerca del mar como lo demuestra también el desarrollo industrial actual de los recursos marítimos.

El trabajo de selección del jurado se llevó a cabo, con un reglamento de moción y orden y una tabla de ponderación sugerida, dejándolos en libertad de elegir, excepto, que no fueran relativos al mar de Chile. Así es como después de una exhaustiva y prolija lectura se llegó por votación a presentarle a usted, Sr. presidente de Ligamar, los cuentos que han merecido lugares.

De toda esta experiencia del concurso, surgen también ideas, para que aún más chilenos se inspiren en el mar de Chile. Indudablemente lo que se hace con este concurso es plantar una semilla, pero se echa de menos sembrarla también en la fértil conciencia de jóvenes y niños que serán el futuro esplendor, trabajando en el mar de Chile. Es así como nos imaginamos que, en un esfuerzo mancomunado de la Armada, Armadores, Agencias de naves, los lleven a conocer especialmente el Sur, con sus canales, Estrecho de Magallanes y la Antártica. Sería una inversión de retorno inimaginable.

Creemos que, en el futuro, para atraer más concursantes, habría que aumentar los recursos humanos y económicos, con la colaboración de empresas dedicadas a la explotación del mar.

El jurado agradece la oportunidad dada por Ligamar, su presidente y directorio, y en él, al Sr. director don Marcos Gallardo, para colaborar con un pequeño grano de arena en la conciencia marítima de los chilenos.

Muchas gracias.



PREGÚNTALE A HARRY

Primer Lugar

Cristian BARRERA Bonino
Alfil Blanco



Esta historia de sueños y coraje se desarrolla en algún punto indeterminado del mar de Chile, donde las mareas cambian de color y lo inusual se convierte en mágica realidad. Si no me cree, pues entonces, pregúntele a Harry.

-¡¡¡Atención muchachos, a prepararse que esto comenzará en pocos minutos!!!

- ¡Capitán!, ¿hacia dónde nos dirigimos?

-No lo sé, todo dependerá de Harry. Prepárense para todo. Despejen los pasillos de estribor y babor, no queremos accidentes. ¡Ah!, teniente; esta vez asegúrese de que los botes salvavidas estén muy bien amarrados en ambos corredores; no querrá que los fuertes vientos los vuelvan a arrebatar como quien saca pétalos de una flor.

-Pero, capitán. Usted sabe que no fue por un mal amarre, sino que Harry...

-No me discuta, teniente. Zarpamos aproximadamente en quince minutos.

- ¡Sí, mi capitán!

El “SERENA” es un formidable barco de velas blancas, gigantes e imponentes, aferradas a tres enormes palos de madera gruesa que nacen desde las entrañas de la embarcación. El Palo Mayor alcanza la impresionante altura de cincuenta y ocho metros, albergando en su cima una

pequeña canasta para que Rodríguez, el vigía, pueda visualizar el horizonte con sus grandes binoculares.

Aún anclado en la orilla, el barco comienza a mecerse al ritmo de las cálidas olas del Mar Amarillo y en cuestión de segundos, antes de que el capitán pudiera dar la orden de elevar anclas, el “SERENA” sale expulsado desde el muelle a una velocidad inusitada.

-¡¡¡Oficial, González!!! ¿Qué sucede en el cuarto de máquinas?; las velas no resistirán navegar a esta velocidad. Disminuya inmediatamente a catorce nudos.

-Pero Capitán; eso depende de Harry...

-¡¡¡No me discuta, oficial González, catorce nudos, dije!!!

-Sí, mi capitán. ¡¡¡Ya escucharon al capitán; máquinas a catorce nudos!!!

Los vientos que cubren las turbulentas olas del Mar Amarillo arremeten con fuerza sobre la embarcación que sortea, a duras penas, los embates de un oleaje enardecido.

Rodríguez, desde las alturas del palo mayor, se aferra con fuerzas para no salir despedido de la nave mientras enarbola una bandera azul para indicarle a la tripulación que, por ahora, no hay tierra a la vista, sino un interminable mar que los rodea.

El “SERENA” surca las olas mientras su tripulación, valiente y determinada, se aferra a la vida confiando en las manos de su capitán que no para de alentar a su tripulación.

-¡¡¡Todos firmes en sus puestos; en cualquier momento Harry calmará los vientos; siempre lo hace!!! Sabemos que no nos dejará morir, así que vamos adelante, ¡¡¡no pierdan la fe!!!

En ese momento, el oficial Martínez, compañero de mil batallas del Capitán, sale expulsado desde la proa y su cuerpo se eleva entre las velas de la embarcación, ante la mirada atónita de la tripulación.

Martínez parecía perderse, para siempre, entre la espesa niebla y los vientos huracanados. Sin embargo, cuando todo parecía terminar para este valiente oficial, ocurrió el milagro. La gruesa hebilla metálica de su cinturón se enganchó, providencialmente, en las alturas del palo menor salvando, por ahora, su vida.

El capitán, observando cómo su compañero se salvaba de la muerte, esbozó una sonrisa susurrando: –Gracias, Harry...

-¡¡¡Desplegar escaleras hacia el palo menor, debemos bajar a Martínez cuanto antes!!!

-¡¡¡Sí, Capitán!!!

-Oficial González. Baje la velocidad a diez nudos, dejemos de luchar contra el viento. Una vez que bajemos a Martínez, sano y salvo, quiero que acelere esta máquina a su máxima velocidad.

-¡¡¡Sí, señor Capitán!!!, ¿cuánto cree usted que dure esta situación? Nunca fue tan terrible como hoy. Esto deja al Mar de Drake como un juego de niños. Si los vientos no se calman las velas no resistirán y sin velas, estaremos perdidos.

-No lo sé, oficial. Apenas Harry reciba su desayuno todo debiera calmarse; por ahora, debemos estar alertas y preparados para lo peor.

Mientras tanto, en su habitación, rodeado de posters de “Star Wars” y “Piratas del Caribe”, el pequeño Harry toma firme, con su mano, la popa del “SERENA” dirigiéndolo hacia su blanca almohada simulando una pronta colisión.

-¡¡¡Capitán, a estribor!!! ¡¡¡Nos dirigimos hacia una especie de iceberg o montañas blancas, nos vamos a estrellar!!!

La tripulación de cubierta, incluyendo a Martínez que ya estaba a salvo, corrió rauda hacia el sector de los botes salvavidas intuyendo que la embarcación no soportaría un choque frontal con semejante e imponente montaña blanca.

-¡¡¡Señores, no hay nada que podamos hacer!!! Estamos en las inquietas manos de Harry. ¡¡¡Quiten las amarras a los botes salvavidas y prepárense para saltar al mar!!!

La bandera roja flameaba en lo alto del palo mayor, alertando a la tripulación del inminente peligro. Rodríguez cerró los ojos, esperando el estruendo que seguramente lo lanzaría fuera del barco.

Harry crea vientos huracanados, cada vez más intensos, con ayuda del silbido de sus labios. Su mano mueve el “SERENA”, de arriba a abajo, dirigiéndolo hacia su almohada que se presenta imponente y destructiva. Su impecable cubrecama amarillo será testigo del fin de la embarcación que está a segundos de llegar a su última aventura. La proa comienza a incrustarse en la montaña blanca y sus labios simulan el crujir de las tablas y...

-Harry, mi amor. Ya, deja un rato ese juguete. Aquí tienes cereal con yogurt, jugo y tostadas con mantequilla.

Su madre le acomodó la almohada, puso la bandeja sobre sus piernas y salió de su habitación.

-¡¡¡Tierra a la Vista...Tierra...Tierra!!!

El vigía Rodríguez, ante la sorpresiva calma que de pronto envuelve a la embarcación, agita con sus manos la bandera verde gritando a todo pulmón el avistamiento de tierra firme.

-¡¡¡Martínez!!! Evalúe los daños de la proa. Atracaremos en breves minutos.

-Capitán, la proa no presenta daños. Estamos listos para atracar.

Harry mueve el “SERENA”, con suma delicadeza, hasta dejarlo instalado en su mesita de juegos. Después de unos momentos, unos diez a quince minutos o lo que se demora un niño en comer su desayuno, las tibias aguas del Mar Amarillo comienzan a mecerse una vez más.

-¡¡¡Atención, muchachos!!! A prepararse para una nueva aventura. ¡¡¡Eleven anclas que esto comenzará en pocos minutos!!!

- ¡Capitán!, ¿hacia dónde nos dirigimos?

-No lo sé, pregúntenle a Harry.



IN MEMORIAM

Segundo Lugar

Felipe GUAJARDO Marchant
Ronald Rivas



En la parte alta del pueblo de Chonchi, a mil doscientos veintinueve kilómetros de Santiago y a poco más de veinte, al sur de Castro, se ubica su iglesia homónima. No se distingue mucho de las demás iglesias de la isla de Chiloé, salvo por su elevado campanario y esa espantosa fachada pintada de un azul chillón y un amarillo casi blanco.

María Dolores Vera Álvarez llegó desde la capital a la isla tal como lo hacía todo el mundo, un 24 de diciembre. La travesía por el Canal de Chacao supone una experiencia casi mística

para los que se adentran en los misterios de los chilotes. Pero, para María Dolores, aquello no significaba nada. A pesar de contar con apenas trece años, era una niña en extremo racional y poco imaginativa. Divagaba en libros académicos, rechazando cualquier clase de literatura o juegos. Los romances y los terrores representaban para ella las facetas más burdas del hombre. No sentía la magia de los mitos que tanto le embutían en el colegio o quienes habían vuelto de un viaje por esos lugares. Simulaba sorprenderse con las cosas locas que, supuestamente, pasaban por ahí (haciendo gala de los modales que su madre le había enseñado), pero, en su mente, pensaba en lo estúpidas que sonaban sus compañeras de curso al asustarse con el Trauco o la Llorona. Ningún enano sería capaz de embarazarla, ni una vieja ahogada podría asustarla. La navegación por el canal era solamente eso, navegar.

Cuando puso sus pies sobre la tierra, dejando atrás el mar calmo que la había adormecido con su baile, se vio a sí misma en una isla como cualquier otra. Sus padres, en cambio, reaccionaron de otra forma. María Asunta, su mamá, por algún motivo se secaba los ojos constantemente. Gustavo, su papá, miraba el paisaje en silencio, sin ponerle atención a su mujer o a su hija. En realidad, nadie le prestaba atención a María Dolores. Al fin y al cabo, era una niña bastante rara comparada con el resto. Demasiado adulta para su juventud y su cuerpo que apenas mostraba señas de su feminidad. Pero eso no le importaba, ya que siempre se había sentido más cómoda estando sola.

Llegaron los tres a Chonchi al día siguiente de su desembarco, luego de pasar la noche en Castro. María Asunta rezaba con fervor para que el Caleuche no pasara por los fiordos mientras estuvieran ahí. Gustavo, por su parte, simplemente miraba aquella parte que había sido bautizada en honor a uno de los dioses primigenios del lugar: Ten-Ten Vilú. Como de costumbre, él hablaba poco y nada. A ninguno parecía importarles que al día siguiente sería Navidad. Mientras ellos comían, incapaces de mirarse a los ojos, María Dolores leía acostada en su cama un librito sobre la isla que había sacado de la biblioteca de su colegio. Se maravillaba con los datos duros, la geografía y la historia colonial del lugar. Los capítulos sobre los mitos, por supuesto, los saltaba sin remordimiento.

Cuando llegaron a Chonchi, el cielo estaba despejado, de un azul casi tan chillón como el de la Iglesia. El agua que mecía las barcas de los pescadores era un espejo, prácticamente inmóvil, reflejando los verdes bosques de la Isla Lemuy en un mundo inverso. Bajaron por la calle principal hasta el muelle, junto a casas abandonadas a punto de derrumbarse y uno que otro almacén. La gente que se cruzaba con ellos era amable, sencilla y trabajadora. Eran verdaderos privilegiados por tener al alcance de la mano paisajes tanto mejores que los campos de Portsmouth o las pequeñas lomas que le dan textura a Normandía, que la familia de María Dolores había visitado años atrás en un viaje. Los chonchinos tenían a su propia Europa, sin siquiera saberlo.

La familia Vera Álvarez caminó cerca de una hora por el lugar antes de entrar a la Iglesia de Chonchi. Afuera, el sol calentaba el aire lo suficiente como para permitir a María Dolores y sus papás sacarse los abrigos. En cambio, adentro del templo, el frío calaba los huesos.

María Dolores se sintió extraña cuando cruzó el portal de la Iglesia. Atribuyó al aire helado y denso el escalofrío que había recorrido toda su espalda.





El interior estaba hecho todo de madera: las columnas, el suelo, los muros, los arcos, el altar, los bancos, el coro y el púlpito, salvo por las esculturas de Cristo y la Virgen, o las placas conmemorativas ubicadas en los muros de la nave principal.

María Dolores recorrió el recinto en orden, sin saltarse un detalle, mientras su madre rezaba postrada en uno de los bancos. Su marido, esta vez, estaba sentado junto a ella, con los ojos cerrados.

La niña se conmovió, para sorpresa suya, con una placa de madera que contenía un epitafio grabado a fuego.

Al cielo te fuiste padre José Antonio
 Sin darme el último adiós triste desconsuelo
 Al alcance de tu amante esposa mi madre
 Que en vida fiel te sirvió. Lucía, que tampoco me la dio
 También como ella dejaste tu mortal velo
 En el lúgubre hogar de los mortales
 A fin de que en la celestial esfera
 Goces con ella de la gloria eterna
 A los diecisiete lustros de tu mortal vida nos dejaste en
 la orfandad el veinte de agosto de mil ochocientos setenta i ocho. A nombre de todos
 tus deudos te lo dedica tu inconsolable hijo Fr. Miguel Haro Velázquez.

“Aquel hombre lleva muerto unos seis años”, pensó. Al terminar de leerlo, se percató de otro epitafio que estaba a la izquierda, bastante más llamativo que el anterior, con detalles de color petróleo y una placa de mármol. Una pobre imitación a un templo griego.

A la memoria de
María Dolores Vera
y Álvarez
Fallecida
El 25 de diciembre de 1883
A la edad de 13 años
Su inconsolable Madre
María Asunta Álvarez de V.
Le dedica este recuerdo.

El frío de la Iglesia de Chonchi la paralizó. Su boca, rígida, se llenaba de agua salada. Quería girar su cabeza para ver a su madre. Pero no podía.

Sintió el crujido de la madera vieja a sus espaldas. Escuchó como María Asunta rezaba uno de los Misterios Dolorosos. Le pareció también escuchar a Gustavo llorar. Pero no le constaba, ya que no podía ver nada aparte de su nombre en un epitafio. La madera seguía crujendo con cada paso que daban, esta vez, alejándose de la niña. Una puerta se abrió y se cerró en cosa de segundos, tan pesada como si fuera la loza de una tumba. Apenas había luz en el interior. Y los músculos de María Dolores seguían sin responder, como tampoco sus pulmones, repletos del agua del mar que un año atrás la mató en el muelle de Chonchi. Sus papás se habían ido, la habían dejado sola y a merced del Caleuche, entre campanadas que anunciaban la misa de Navidad, en la casa del Señor.

Pero Él no respondía.



EL NIÑO QUE MIRABA EL MAR

Tercer Lugar

Marcelo LILLO Espinoza
Ismael Von Huesos



Cuando era niño todos los días bajaba a la Playa Grande de Niebla, que era donde vivía y sigo viviendo.

Desde allí, parado sobre la arena y a veces con lluvia, observaba el mar que iba y venía, en ocasiones pasaba varias horas allí. A veces hasta faltaba a la escuela para poder mirar el mar y contar las veces que este llegaba a la playa y después se iba. Una vez conté hasta tres mil doscientas cuatro las ocasiones en que las olas regresaron a la playa, lo que da cuenta del tiempo que estuve allí.

Mi mamá me retaba cuando llegaba a la casa, sin saber que yo había estado mirando el mar que se había llevado a mi papá, que era pescador. Uno muy bueno, eso me habían dicho los demás pescadores, los que cuando mi papá murió se pusieron a llorar, aunque papá no había muerto, sino que estaba desaparecido.

En la Caleta del Piojo hay un monumento hecho de cemento, con una figura que mira al mar y una placa de bronce donde están escritos los nombres de los pescadores que no regresaron, que no se sabe si están muertos o en otro lugar, el que puede ser el cielo o cualquier otro que acepte la imaginación de cada uno.

–Siempre he pensado que tu papá está muerto –me dijo un día mi mamá–. Nunca se me ha ocurrido que está en otro lugar.

Yo no dije nada; simplemente la oí y después vi que se le puso la cara triste.

Cuando ocurrió, cuando mi papá salió de madrugada y no volvió, yo tenía ocho años, pero me acuerdo de todo eso. Estaba en mi cama cuando le fueron a decir a mi mamá que la goleta de mi papá estaba desaparecida, aunque los de la Armada seguían buscándolo. Había un temporal, de eso también me acuerdo, por lo que la búsqueda era complicada. Por no decir inútil. Al cabo de una semana dieron por desaparecido a mi papá y a los otros cuatro pescadores que iban con él.

–Tu papá ya no va a volver –me dijo mamá, con los ojos llorosos.

Al día siguiente fue la primera vez que fui hasta la Playa Grande y me dediqué a observar el mar. Me preguntaba qué pasaría si es que de pronto mi papá asomaba por entre las olas, todo mojado, y se acercara a mí con los brazos abiertos. ¿Qué pasaría si es que una nave espacial gigante aparece de improviso, se abre una puerta y de ella asoma la cabeza papá con una sonrisa? Porque siempre han dicho que bajo el mar viven los extraterrestres. No sé si es verdad, pero es un bonito cuento

–Tenemos que resignarnos a eso –me dijo mamá, otro día–. A que tu papá ya no va a estar más con nosotros.

Me preguntó qué pensaba yo y le respondí:

–Voy a mirar el mar durante muchos años y cuando sea grande voy a sumergirme en él para ver si encuentro a mi papá.

Mamá sacudió la cabeza.

Al cumplir dieciocho hablé con un hombre que fue amigo de mi papá y le dije que quería ser pescador. Había terminado mis estudios, y en vez de irme de Niebla, decidí quedarme para conocer el mar.

–Eres igual a tu padre– me dijo el hombre, que se llamaba Manuel. –Cuando tenía tu edad tu papá también habló con un hombre para decirle que quería dedicarse a la pesca.

–Quiero ser pescador para encontrarlo– le conté.

Manuel me quedó mirando.

–¿Dónde crees que está tu papá? –me preguntó.

–Allá abajo –le dije–. Viviendo con los peces, las algas y los extraterrestres que habitan el fondo marino. –Y agregué–: Danzando con los caballitos de mar y las medusas.

Manuel, el que se dejaba crecer un bigote negro, sonrió y me dijo que él me iba a enseñar todo lo que yo necesitaba para dedicarme a la pesca.

Así fue como me hice pescador, para poder ver de nuevo a mi papá. Mi mamá no quería ese destino para mí; tampoco Carolina, mi novia de entonces, con la que pensaba casarme ya que ella estaba embarazada.

No les hice caso y tres meses más tarde, luego de saber lo básico, salí a mi primera aventura. Así las llamaba, mis aventuras, porque no tenía idea de lo que podía pasarme. Los pescadores más viejos hablaban tantas cosas que ya no sabía qué creer. No distinguía la verdad de los inventos de ellos, los que tenían que hablar de algo para no aburrirse mientras íbamos en la goleta, la que poco a poco dejaba Niebla más y más atrás.

Era lo que más me desesperaba, el irme alejando de lo que conocía: de mi mamá, de Carolina y de mis amigos, con los que habíamos formado un club de fútbol.

La noche antes de embarcarme bebíamos pisco y ellos, antes de despedirnos, me palmoteaban los hombros como si no fueran a verme más.

Cinco años después, ya casado con Carolina y siendo padre de dos hijos hombres, me consideraba un pescador avezado para quien el mar no tenía secretos. Los tres iban a esperarme a la Caleta del Piojo cuando llegaba y corrían a abrazarme.

—¿Viste a tu papá allá abajo? —solía preguntarme Carolina.
 —Todavía no —le respondía—. Todavía falta.
 —¿Cuánto?
 —No sé, pero falta.

De esa manera me convertí en adulto. Maduré, eso, lo principal creo yo; mis hijos crecieron, se casaron y el mayor me hizo abuelo un domingo temprano, cuando regresaba de la pesca, cuando la goleta donde viajaba hacia alta mar ya era mía. Me puse muy contento al saberlo y esa misma noche hicimos una fiesta en la casa.

—¿Viste a tu papá allá abajo? —me preguntó mamá, lo mismo que me preguntaba Carolina.
 —Todavía no —le respondí.
 —¿Crees que vas a verlo alguna vez?

No le respondí, pero sacudí la cabeza.

Mi mamá engordó y se llenó de canas y arrugas, mi nieto cumplió veinte y yo me transformé en un viejo pescador.

De eso me di cuenta la tarde en que el mar embraveció de un rato para otro, como decía el pronóstico.

Uno de mis tripulantes me gritó algo que no entendí, y cuando quise ir hacia él me vi impulsado hacia mi derecha, porque no alcancé a aferrarme de una cuerda ya que mis reflejos no eran los de antes. Me entró agua a la boca a la vez que el timonel trataba de gobernar la embarcación. Por encima de mi cabeza las nubes eran oscuras y no demoró en empezar a llover, de manera torrencial, junto con un viento norte que remeció a la goleta.

Parecía la noche en pleno día.

—¡Encomendémonos a Dios! —grité, pero nadie me respondió, a la vez que el agua empezaba a inundarlo todo.

Dios es el guardián de todos los pescadores, incluyendo a los ateos. El cielo se alumbró y enseguida sentí el trueno. Fue lo último que oí ya que al segundo me vi cayendo hacia el fondo del mar con los brazos y piernas abiertas. Pasó un minuto, pasaron dos y hasta cinco y seguí cayendo, pero consciente de que caía, lo cual no era normal.

¿Estaba muerto y no me había dado cuenta? ¿O la muerte era eso?

Toqué fondo, el que siempre creí oscuro, pero estaba iluminado. No sentía el agua entrando por mi boca, no sentía nada en verdad, pero veía las rocas de allá abajo, forradas en algas, más los peces circulando en torno a mí, hasta que de repente una mano aferró la mía y sentí clarito una voz que me dijo:

–Vamos, hijo mío, que yo voy a salvarte. En la casa te espera tu mamá, tu mujer y tus hijos y nietos, por lo que no puedes morir.

–Sí, papá –le respondí.

–Subamos juntos tú y yo, que te debo este favor.

–No me debes nada, papá...

–Te debo el haberme ahogado. No te vi crecer, ser un hombre, tener responsabilidades y sentirme orgulloso de ti. ¿Comprendes?

Al llegar arriba el temporal se había aplacado y vi una lancha de la Armada a unos metros, donde estaba mi tripulación. Un potente foco me alumbró.

–¡Patrón! –me dijo uno de mis hombres, Octavio–. ¿Dónde andaba paseando?

–Fui a ver a mi papá –contesté–. Hacía tiempo que quería saludarlo.

Octavio me quedó mirando, pero no me dijo nada. Continuó mirándome a la vez que enfilábamos hacia Niebla, pero siguió mudo. Yo también estaba mudo, pero de felicidad.



*Fundada el 14 de Octubre de 1914.
Más de Cien Años Conociendo Conocerlos Mejor.*



NAVIDAD AUSTRAL

Primera Mención Honrosa

Carlos Tromben Corvalán
Seudónimo: Juan Pérez



Narraré en primera persona una historia que viví a mediados de los años sesenta, porque me ha acompañado toda la vida cuando me encamino a los cien años.

Me veo como si fuera hoy, a bordo de una camioneta naval, que me fue a recibir al aeropuerto cuando se acercaba el día de navidad, llevándome raudo a la Comandancia en Jefe de la Tercera Zona Naval. El almirante me esperaba para darme una tarea, me había anticipado el conductor.

- Debe cumplir de inmediato la orden de trasbordo y recibirse de la comandancia del patrullero que está en ASMAR finalizando sus reparaciones. El jefe de Estado Mayor le irá comunicando su misión por el camino y la dotación, a cargo del segundo comandante, estará lista para la ceremonia de cambio de mando, ya que su antecesor debió dejar el cargo apresuradamente para asumir otro.

Efectivamente, dicho jefe, en breves palabras, me puso al tanto de lo que se esperaba de mí.

- Su misión consistirá en desplazarse rápidamente hacia el Faro Evangelistas y rescatar a uno de los fareros cuyos síntomas, evaluados por los médicos del Hospital Naval, indican que tiene

una peritonitis. Si no lo operan pronto, morirá. Debe zarpar de inmediato, aprovechando las buenas condiciones meteorológicas que no durarán, según los meteorólogos, porque se aproxima un frente intenso, pero breve.

Era mi primer mando de buque. Me sentía preparado. Como subteniente había estado embarcado en un patrullero del mismo tipo basado en Puerto Montt y había acumulado experiencia de navegación en canales, aparte que había tenido un comandante exigente, pero muy preocupado que sus oficiales aprendieran los detalles no escritos de la profesión y ganaran experiencia para más tarde asumir responsabilidades superiores.

El segundo comandante, un teniente 2º con experiencia previa en el buque, me fue informando sobre sus particularidades y presentando a los diversos miembros de la dotación, una mezcla de veteranos del año anterior y algunos recién transbordados. Me dijo que el contra maestre Cárdenas era el personaje más singular del buque porque era de la zona y llevaba mucho tiempo en el cargo, por lo cual era dueño de la historia oral de la unidad y era de exuberante imaginación y de graciosa narrativa. Otro personaje importante a bordo era el suboficial mayor Jeria, ingeniero de cargo. Hombre experto y dedicado a sus tareas. Con ambos conversé extensamente en la navegación de ida. Me pareció que Jeria estaba preocupado por algo que no logró verbalizar y que podía leerse en su mirada.

Afortunadamente las condiciones de mar se mantuvieron favorables y permitieron arribar al Faro Evangelistas sin contratiempos. El traslado del enfermo, mediante una camilla, no estuvo exento de dificultades, pero al fin lo teníamos a bordo a cargo del enfermero que llevaba un tratamiento de emergencia ordenado por los médicos para afrontar la navegación hasta Punta Arenas.

Lo que más me inquietaba era la llegada del anunciado temporal, el que se desencadenó no bien habíamos comenzado a levar para emprender el regreso.

Ya había comprobado que el equipo del puente se comportaba correctamente, aunque uno de los subtenientes recién había ascendido al grado, después del viaje en el buque escuela Esméralda, careciendo de experiencia. Por eso, le ordené al 2º comandante que las guardias de este oficial las supervisaríamos él y yo.

El viento había aumentado notablemente y la visibilidad iba en franca disminución. Navegando ahora sin luz natural era esencial ver los faros y balizas luminosas que señalizan las partes más difíciles del track.

Me encontraba en el puente con el subteniente novato de guardia. La situación era difícil, pero no era algo que estuviese ajeno a mi experiencia. Mientras me mantenía atento a la navegación subió el enfermero al puente.

- Mi comandante, el paciente está bastante mal. Le inyecté los antibióticos y analgésicos que me entregó el médico tratante, pero el hombre está con una fiebre bastante alta y semi inconsciente. Me comuniqué por fonía y me recomendó aplicarle hielo para mantener la fiebre bajo 39º, recomendándome que hiciéramos lo posible por llegar pronto porque estos casos pueden tener un desenlace fatal si no se operan.

En medio de este diálogo, se produjo un corte general de energía. Se apagaron todos los equipos y el alumbrado y se encendieron las luces de emergencia alimentadas por baterías.

- Mi comandante, el repetidor del girocompás dejó de funcionar. Lo mismo el radar.
- Timonel: navegue al rumbo magnético que le voy a indicar. Oficial de guardia, mantenga una estrecha vigilancia junto con los vigías. Máquina: media fuerza adelante.

A los pocos instantes llegaron al puente el 2º comandante, el contramaestre Cárdenas y, poco más tarde, el suboficial Jeria. Rápidamente los puse al tanto de la situación. El segundo me entregó una información inquietante. El buque no había alcanzado a compensar el compás magnético por la premura con que se preparó esta comisión de emergencia y sus indicaciones podían tener errores. Por su parte, el suboficial Jeria me entregaba pésimas novedades. Se había producido un incendio en el tablero eléctrico que había sido controlado, pero que lo había dejado fuera de servicio.

La situación no podía ser peor. Navegábamos en condiciones nocturnas, en medio de un temporal desatado, sin radar ni girocompás y con un compás magnético poco confiable. Una invitación al desastre.

Mis primeras medidas fueron ordenar al contramaestre Cárdenas tener la maniobra de anclas preparada y a un hombre avezado en la proa como vigía, el que debía informar el avistamiento de rocas o rompientes. A Jeria, mantener una estrecha vigilancia sobre la propulsión, nuestra tabla de salvación para no irnos a las rocas, arrastrados por la intensa corriente y el viento.

- Oficial de Guardia informe por el canal de emergencia marítima la situación en que nos encontramos y nuestra última posición antes de la falla eléctrica total.

Por suerte funcionó la radio con su sistema de poder auxiliar mediante baterías. La situación por momentos era angustiada. Navegábamos en lo que estimábamos era el *track* a medio canal, pero, sin demarcaciones certeras a los pocos faros y balizas luminosas que lográbamos visualizar, la posibilidad de vararnos era alta.

-¡¡¡Buque por la proa de la misma vuelta!!!! grita uno de los vigías.

Nos abalanzamos a mirar con nuestros prismáticos. Era un pesquero que había encendido todas sus luces de cubierta para que lo viéramos. En ese momento observamos una sombra en el puente que nos apuntaba con una lámpara de destellos.

-Siga mis aguas.

Con este escueto mensaje se nos abría una luz de esperanza. Indudablemente, había escuchado nuestro mensaje radial de emergencia.

Ordené al oficial de guardia comunicarse por radio, pero fue inútil, no respondía a nuestros llamados y navegaba iluminado totalmente, manteniendo un andar apropiado para que no perdiéramos el contacto visual. Pero no se veía un alma en cubierta y su aspecto era raro.

- Contra, usted que es de la zona: ¿conoce ese pesquero? alcanzo a ver Caleuche III en la popa.
- No mi comandante. Debe ser uno de los recién arribados. Leí en la Prensa Austral que las compañías estaban trayendo más buques porque se espera una buena temporada de pesca.

La navegación prosiguió por horas de la misma manera, sin que fuera posible intercambiar comunicaciones con el Caleuche III. En determinado momento, la visibilidad mejoró y sin anuncio previo, el pesquero cambió súbitamente de rumbo y desapareció hacia una zona de chubascos donde la visibilidad era nula. No lo volvimos a ver. Pero nuestro patrullero ahora estaba en una zona amplia del Estrecho de Magallanes, siendo perfectamente posible navegar con seguridad, lo que nos permitió aumentar el andar para arribar a Punta Arenas y desembarcar al enfermo.

Enseguida, fui a dar cuenta de la comisión. El almirante, el jefe del Estado Mayor y el oficial de operaciones escucharon atentos mi relato.

- De una buena se ha salvado, comandante. Le sugiero que busque al patrón de ese pesquero y le agradezca el apoyo.
- Lo haré de inmediato mi almirante, antes de zarpar a la planta de ASMAR para reparar las averías.

A la salida me encontré con el capitán Gutiérrez, compañero de promoción y de dotación de la Gobernación Marítima desde hacía bastante tiempo.

- Bienvenido a la zona, carreta. Supe por el tráfico de mensajes que habías tenido una navegación azarosa.
- Fue realmente toda una experiencia. Nos salvó un pesquero de aspecto algo raro, que nunca se comunicó por radio con nosotros. El Caleuche III. Quiero ubicarlo para agradecerle al patrón habernos salvado.
- No puede ser lo que me estás diciendo. El Caleuche III fue un pesquero que navegó estas aguas hace unos cinco años atrás y que zarpó para no volver. Nuestras estimaciones es que se hundió en las cercanías del Cabo de Hornos. Nunca se ubicó el menor rastro, pese a los grandes esfuerzos que se hicieron. Una tragedia marítima total.

Después de dejar el patrullero fondeado en la planta de ASMAR me dirigí a mi casa. Mi familia había llegado del norte y estaba instalada. Me esperaba una cálida cena de navidad.

Hoy casi todos de esa dotación han dejado este mundo, como también mi esposa. Me quedan mis hijos, nietos y bisnietos y el recuerdo del fantasmal Caleuche III que en un día de navidad nos permitió seguir navegando por la vida.



LOS CAPRICHOS DE POSEIDÓN

Segunda Mención Honrosa

Claudio Montero Barrios

Seudónimo: Sando



«La alarma se desató pasada la una de la tarde, cuando el pastel de jaibas comenzó a enfriarse en la cabecera de la mesa y el predecible capitán aún no había colgado su gorra en el clavo de la puerta.

Inquieta, doña Amanda se asomó por la ventana y echó un vistazo al fondeadero donde las chalupas se columpiaban sobre un mar que aún se mostraba desordenado a causa de la borrasca que se dejó caer aquella noche por la espaciosa bahía de Tongoy... luego torció la vista hacia los confines de la caleta y no vio rastros de la “María Luisa”.

Un presagio de infortunio le saltó a los ojos, y sin reparar en su desaliñado delantal se arrojó a la calle dando voces de socorro dejando tras de sí una estela de perros enloquecido.

Tres calles más arriba - ya sin aliento - se dejó caer sobre la acera con el moño deshecho y la vista extraviada para soltarse en un llanto descontrolado, cuyos ecos se alejaron rebotando en las fachadas de hojalata de las sencillas casas del balneario.

El avispero de vecinas se desató con los primeros lamentos y, en cuestión de segundos, arroparon a la afligida como a una parturienta y mientras unas se ocupaban de hervir el agua para la infalible tisana, doña Ester despachaba a su hijo con la noticia a la Capitanía de Puerto en medio de un desbande de gritos y carreras que estropearon almácigos y espantaron lagartijas. Fue cuando se desató el zafarrancho y, en breve, todas las chalupas - todos los botes y lanchones, todo aquello que flotara - se hacían a la mar para auxiliar al rezagado.

Así había reseñado don Anselmo Campusano - el más talentoso periodista de la cercana ciudad de Ovalle, poeta fallido, director y propietario de LA PROVINCIA - la noticia que capturó apenas escuchó desde su terraza de mar, los indicios de una fatalidad, lo que le desató el ímpetu incontrolable del reportero frente al desastre, abalanzándose sobre el muelle donde acabó trepado en lo alto de unos aparejos pesqueros para anotar los pormenores en su infalible libreta.

– Se trata de don Abdón, por si no lo sabe – le comentó a un vecino recién llegado. Ha sido su indomable fiebre marinera... No debió zarpar con el revoltijo de vientos que tuvimos anoche – diagnosticó, mientras emprendía el regreso a su casa para redactar la exclusiva, ya que por sus venas corría más tinta que sangre y en resguardo de que le escamoteasen la primicia, le ordenó por teléfono a Astudillo - su eterno subrogante, secretario, contable y demás - que retrasara la edición de LA PROVINCIA hasta que él llegará a Ovalle.

«El tiempo pasó inapelable – publicó -, y ya en los lúgubres cabeceos de los fanales de las embarcaciones de rescate que retornaban, se advertía el infortunio.

Un mudo pesimismo extendió su oscura sombra por todo lo ancho del balneario. Con la irreparable pérdida de don Abdón nuestra ciudad no sólo pierde a una eminencia del Derecho, a un inspirado docente, desaparece también el eximio navegante.

Joven de mente clara y aprovechado carácter, tempranamente demostró un profundo interés por la jurisprudencia que coronó – antes de comenzar a rasurarse – con un solemne juramento como Abogado ante la Suprema Corte.»

Luego el prosista abrió un largo capítulo acerca de la pasión marinera que le sobrevino a don Abdón en su ya lejana luna de miel, cuando avistó por vez primera la mar infinita:

«En un impulso irrefrenable, aquel mediodía don Abdón abandonó en el muelle a su dulce desposada y se trepó en la primera barca que accedió a llevarlo. Allí fue cuando el oscilante mar acabó por seducirlo: su paisaje incierto, su insondable misterio... su reciedumbre de gigante. Fue el avezado Timonero, pescador de tez curtida y vientre de Siddhartha, quien lo inició en los secretos de la escota y de la driza, del foque y el sotavento, de la botavara y la mayor... para luego acceder a venderle su sumisa “María Luisa”»

Más adelante, dio una zambullida por la austera vida de su amigo: su debilidad por el pastel de jaibas, su pasión por los Clásicos... por los iluminados debates.

– ¿No estará usted adelantándose a los hechos, don Anselmo? – le preguntó el subalterno preocupado ante la falta de confirmación oficial del deceso - ... Mañana reanudarán la búsqueda con la ayuda de la Armada.

– No sea usted ingenuo, Astudillo – le contestó mientras repasaba su manuscrito – don Abdón ya no pertenece a este mundo... Eso lo certifica mi olfato de viejo periodista.

No serían bagatelas burocráticas las que le arrebataran la primicia... se trataba nada menos que de una tragedia mayúscula para aquella región fértil y venturosa, donde llovía sólo cuando hacía falta, en donde los camarones del Limarí solo se dejaban atrapar entre diciembre y abril y la gente se moría solo cuando se cansaba de existir ... de manera que se encerró en su oficina para dar una última pulida a sus notas mientras su secretario ponía fin a la modorra de la telefonista, abnegada mujer que pasó las próximas dos horas enclavijando llamadas al resto de la plantilla para que acudieran de inmediato.

La aparición del sublime artículo en el periódico sumergió a la ciudad en el desaliento y el Cabildo en pleno resolvió comenzar con los preparativos del magno sepelio que se llevaría a efecto al día subsiguiente del hallazgo del cuerpo del navegante o a más tardar el viernes venidero en el caso de que el anchuroso océano decidiera adueñarse para siempre de los restos del jurista, por lo que se notificó al Cuerpo de Bomberos y al Orfeón Municipal para que comenzaran a pulir sus bronces de reglamento y, con cargo a una partida suplementaria del Presupuesto Comunal, se dieran dos manos de cal a la fachada del Cementerio... fue toda la ciudad la que se entregó a la tarea de dar un merecido lucimiento al funeral de tan insigne coterráneo.

A la mañana siguiente don Anselmo salió a la calle luciendo un luto riguroso que coronó con un oscuro sombrero de alas abatidas que subrayaba la aflicción de su rostro: “Yo estuve allí, en el lugar de los hechos – comentaba. - Es muy difícil que su cuerpo se recupere... Así es la vida, no somos nada; una chispa en la inmensidad del tiempo.”

Al término de aquella ajetreada mañana, el periodista se apersonó en el Club Social donde apenas dio un par de cucharadas al “Menú del día” mientras en los corrillos que se formaron a su alrededor, los parroquianos le informaban de las últimas novedades: “Se dice que el Regimiento Arica enviará cureña con Escolta y Pabellón de Combate... que el Intendente... ¡¡Duelo Nacional!!

Al día siguiente despertó eufórico y dispuesto a repetir en la edición extraordinaria de la tarde un relato aún más detallado de la prodigiosa vida de su amigo.

Así pues - enfundado en su luto rotundo - enfiló por calle Arauco hacia su despacho mientras saludaba a diestra y siniestra... y sólo le restaba cruzar el frontis del Hospital para llegar hasta La Provincia, cuando un automóvil se detuvo frente al recinto asistencial del que bajó una solícita señora Amanda que sostenía a duras penas a su desbaratado marido:

- “Debe revisarse por un doctor esa deshidratación” – le habría ordenado el veterinario que auscultó sobre la playa al humeante don Abdón -... “tres días varado en Punta Lengua de Vaca no es para tomárselo a la ligera, ni menos a sus años” – le habría diagnosticado.

Al ver a la pareja, el rostro de don Anselmo comenzó a desfigurarse y sus ojos desorbitados parecían no dar crédito a la escena... un segundo después el reportero dio sendos manotazos en el vacío y se desplomó sobre la acera con la potestad de la muerte instalada en su mirada y en los labios una pregunta sin formular.

Los médicos acudieron hasta la acera en la que yacía el cuerpo del ilustre periodista, pero nada pudo hacerse; tal vez el espanto de ver sus inspiradas carillas llenas de falsedad aceleró de tal modo su viejo corazón que éste se desbarató tras un rotundo chasquido.

Fue un convaleciente y asoleado don Abdón el que tuvo el penoso privilegio de despedir los restos mortales de don Anselmo:

- Se ha ido mi hermano, mi discípulo, qué irreparable pérdida... qué profunda orfandad. ¡No somos nada, un fugaz suspiro en la inmensidad del tiempo!"

Al verano siguiente un alevoso vendaval terminó con la vida del abnegado jurisconsulto y bizarro marino que fue don Abdón, dejando a doña Amanda sumida en la congoja - y solitario, enmohecido y viejo - aquel clavo de la contrapuerta.

Fue así como las sentidas carillas de don Anselmo Campusano cobraron plena vigencia - irrefutable veracidad - las que fueron publicadas nuevamente en La Provincia con toda su sincera congoja... su imponente belleza.



ENTRE PIEDRAS Y MOLUSCOS

Tercera Mención Honrosa

Víctor Lagos Landaeta
Seudónimo: Vicente Estrada



No puedo dejar a nadie al cuidado de Tomi. Desde que nos mudamos, el niño no habla ni se aleja de mi lado. Me mira con sus ojitos de cristal y me acompaña a todos lados. Tomi me mira en silencio, recoge una piedra de color o la concha de algún molusco y me la muestra. Son sus pequeños tesoros. Vivir cerca de la costa le ha permitido habitar un lugar de ensueño.

Llevamos poco más de un mes en esta pequeña localidad costera, toda rodeada por inmensos roqueríos y cuyo principal trabajo, al que una mujer como yo puede aspirar, es el de retirar mariscos de las piedras gigantes repletas de algas. Es un trabajo sencillo: sólo se necesita un cuchillo, cargar cubetas con los productos y estar atenta a la subida de la marea. La Señora Raquel, que también nos arrienda la pieza donde vivimos, nos compra todos los mariscos a buen precio.

—Este pueblo está lleno de sinvergüenzas, mi niña —me dijo cuando llegué—. Tenemos que ayudarnos entre nosotras.

Llegué a su pensión por casualidad. Con Tomi queríamos escapar, desaparecer, partir de cero. Tomamos un bus, y con el dinero que teníamos, compramos el pasaje que nos llevara lo más lejos posible de casa. Así llegamos a esta caleta de pescadores llamada Taucú.

Todo día que no se trabaja es un día menos de dinero que tengo para darle de comer a Tomi, que sólo come pollo, manzanas y jugo de naranja. Hay días en que me pregunta por qué no como con él y le tengo que mentir. Le tengo que inventar alguna jaqueca, algún malestar.

Mi principal miedo de vivir junto al mar era que mi niño sintiera miedo, que el ruido de las olas no lo dejara dormir, pero ha sido todo lo contrario. Desde nuestro primer día, Tomi se enamoró del océano azul, de la espuma en la arena, de las algas que se le colgaban de los pies.

Para él era un deleite acompañarme a trabajar, porque mientras yo separo las conchas de las piedras, él corre como un salvaje por la arena, pero siempre cerca. Por eso, a pesar de tomar todas las precauciones posibles, era cuestión de tiempo que enfermara.

Amaneció con fiebre y vómitos. Hubo que cambiar las sábanas humedecidas por el sudor y arroparlo con toallas porque tiritaba de frío a pesar de la temperatura. Quería salir para buscar ayuda, pero cada vez que lo intentaba, se aferraba a mi brazo y no me dejaba salir. Me tuve que soltar a la fuerza. Tiré de su brazo para zafarme, abandoné la habitación mientras él lloraba hasta desgarrarse la garganta. Corrí al restaurante de la Señora Raquel que estaba enfrente para pedirle algo que le bajara la fiebre. Me pasó dos bolsas de hielo y un lavatorio para meterle los pies. Tomi se resistía. A la fuerza sumergí sus pies bajo el agua helada. Tuve que meterle un trozo de la almohada en la boca para ahogar sus gritos. No me perdonó. Me hizo prometerle que nunca más lo dejaría solo, yo asentí.

Ese día no hubo ni trabajo ni dinero. La Señora Raquel, tan buena, nos trajo un sandwich de merluza para mí, uno de pollo para Tomi y una botella de Coca-Cola, que, según ella, ayudaba a bajar la fiebre. Cuando Tomi se durmió, lloré en el cuarto de baño de la pensión hasta que amaneció. En la habitación, Tomi dormía y roncaba a más no poder. Me enterneció, me sentí aún más culpable de tener que andarlo trayendo a rastras. Me recosté a su lado, le besé la frente y lo rodeé con mi brazo hasta dormirme.

Miré mi reloj. Era tarde, había perdido otra mañana de trabajo, el momento más provechoso del día. Me desesperé por unos segundos. Cuando ya estaba a los pies de la cama, vi sus ojitos de cristal, tan abiertos como vivos, y el alma me volvió al cuerpo. Su rostro volvía al tono saludable que siempre tuvo, sus mejillas rojizas, la sonrisa en sus labios. Me senté a su lado y lo abracé con fuerzas, al menos, hasta que me pidió que parara porque le hacía daño. Comimos las sobras del día anterior. Hablaba animado. Había sobrevivido a su primera insolación.

Como no podía darme el lujo de perder otro día de trabajo, me decidí a contradecir a la Señora Raquel e ir a trabajar en la tarde. Siempre decía que no valía la pena ir a esa hora, porque todos preferían comprar mariscos frescos en la mañana y no en la tarde, porque así tenían que congelarlos y perdían sabor. Pero me entendió, siempre lo hacía. Aunque me dijo que no podía pagar el precio completo. Sólo pagaría la mitad. Era eso, o nada. Tomi no quería quedarse solo. No quiso entender que había estado muy delicado de salud y volver a exponerlo al sol tan pronto podía ser peligroso. Insistió en acompañarme, en que no lo volvería a dejar solo, y otra vez, tuve que ceder.

Partimos a eso de las 6 de la tarde. Ya no había un calor abrasador, y el viento corría fresco. Le haría bien a Tomi. Al llegar, bajamos a la playa. Me instalé cerca de los roqueríos, saqué mi cuchilla y comencé a trabajar. Tomi estaba más temeroso que antes. Le decía que esto iba a tomar tiempo, pero él seguía a un par de pasos de mí. No había tanto marisco. Seguramente, ya había pasado más gente por acá antes. Siempre era mejor salir en las mañanas. Nos adentramos más en los roqueríos. Las piedras parecían meterse en tierra firme, como laberintos de puntas filosas y costados resbalosos. Tomi se quedó en la arena. Su risa se hacía más y más fuerte a cada minuto. Yo estaba perdida en la faena de retirar los moluscos que podía. Retiraba unos cuantos, los pocos que quedaban, y debíamos seguir avanzando. Se le veía aburrido y yo pensaba, pobre de mi niño que me tiene que acompañar a estos lugares.

En una quebrada, donde tuvimos que pasar con mucho cuidado y casi pierdo mi cubeta, llegamos a un lugar estrecho pero repleto de conchas y moluscos. Era el paraíso. Di vuelta la cubeta en el suelo con los mariscos que había sacado, todos pequeños y de mala apariencia. Los de acá eran más grandes, casi del tamaño de mi mano, y mientras más angosto el lugar, más grandes eran. Eran tan grandes y tan abundantes que decidí separar las lenguas de las conchas, la carne de la dureza. Es decir, llegaría con la cubeta repleta sin necesidad de llenar los espacios con corazas. Avanzaba rápidamente, al mismo ritmo que la risa de Tomi crecía. De tanto en tanto, me daba vuelta para mirarlo, para comprobar si seguía ahí. Y allí estaba, todo mojado, pero riendo de felicidad. Los moluscos eran abundantes y el balde ya estaba casi a la mitad.

Sin darme cuenta, algo botó el balde y me ensució unos pocos moluscos con arena. Lo levanté, y traté de palmotear las lenguas para retirarles la suciedad. Sentí un ruido, un llanto. Tomi. Lo miré y estaba en el suelo. Una ola lo había botado. Me miraba con dolor en su cara. Salí en su búsqueda, pero yo también caí. Algo me detenía. Bajo la arena húmeda y blanda, vi como mi pie se había incrustado en una grieta, en una de las quebradas, un agujero lo suficientemente grande como para que mi pie entrara, pero no lo suficiente como para que pudiera salir. Tironeaba, y un dolor inmenso me rasgaba la piel. Sentía como si mi pie se fuera a desprender de mi pierna. Tomi se levantó como pudo, tan valiente mi niño, y corrió hacia mí y me abrazó. Me decía lo que ya había visto, que lo había botado la ola, que las olas eran grandes, que tenía frío. El sol había bajado dramáticamente y la marea estaba subiendo. Estaba todo mojado. Le dije que corriera, que se fuera, pero él insistía en quedarse, en abrazarse a mi pierna. Otra ola más grande vino y nos botó. Vi como mi balde se iba flotando. Tomi corrió a tomarlo, sólo para comprobar que ahora estaba vacío. Mi niño lloraba con hipo, mientras yo trataba de no preocuparlo, que no viera que estaba atorada. Le repetía que se fuera, que saliera a la playa, que yo lo seguiría. Pero él insistía.

— ¡No, lo prometiste! ¡Nunca más solo!

La marea seguía subiendo, yo seguía jalando mi pierna con fuerza, pero todo era inútil. Tomi me miraba con sus ojitos de cristal. Que bendecida sería si su mirada fuera lo último que viera, si es que el mar no se lo lleva primero.



CUESTIÓN DE SANTOS

Cuarta Mención Honrosa

Lilian Hermosilla Méndez
Seudónimo: Misu



Antes de que las primeras beatas se reunieran por fuera de la iglesia y de que el alboroto de campanas al vuelo llamando a misa me despertara, un sábado demasiado temprano, mi mamá ya me había lavado el uniforme de la escuela esperando a que se secara para el lunes. En casa no teníamos secadora. Ni yo, padre.

Desayunaban juntas oyendo la radio, mi abuela canturreando boleros por lo bajo, entre sorbo y sorbo de mate, mi madre sosteniendo ausente el sucedáneo de café aguado que bebía y que, tal como decía la experiencia de la primera, tenía el mismo sabor que su vida amorosa.

—¿Qué van a hacer hoy? —preguntó la mayor con fingido desinterés, amontonando sobre el mantel las migas de pan desperdigadas.

—Nada. El día no está para hacer muchos planes— dijo, estudiando las nubes con la cabeza ligeramente ladeada en señal de sapiencia meteorológica.

—¡Eso llevas diciendo desde hace dos años! —exclamó exasperada, deteniendo en el aire el ritual de limpieza del gato que las miraba atónito desde su cojín junto a la estufa— Ese niño tiene que salir más, ¡y tú también! No todo va a ser trabajar—agregó, negando con la cabeza llena de rulos, en un gesto que no admitía réplicas y tras un instante de tenso silencio en que solo se escuchó cantar a don Lucho Gatica, oportunísimo, “porque mi vida se apaga...” remató la faena,

certera, con un—Esta tarde embarcan el santo, y Carlitos nunca lo ha visto— que dio por zanjada la discusión, mientras se levantaba de la mesa y ponía la tapa al azucarero, como punto final.

—“Esta tarde embarcan el...”—remedaba entre dientes, abriendo y cerrando las gavetas de la cómoda, dejando sobre la cama un enredo de ropa imposible, mientras yo me calzaba las botas y se me acercaba a anudarme la bufanda con tanto ímpetu, que me dio un golpe de tos que tuvo la virtud de avergonzarla y aplacarle los ánimos.

Salimos de casa a las tres de la tarde, justo después de haberme comido por primera vez todas las verduras del plato, con una sonrisa que no conseguía quitarme del rostro. Caminamos hasta la parada, en donde, hacía ya tiempo, había algunas personas. Dejamos pasar cuatro autobuses, que iban tan llenos como mi cabeza de expectativas, hasta que, por fin, antes que se cumplieran las amenazas de mi madre por pelarme la punta de los zapatos en el cemento, tomamos el que conducía Zunilda. Al llegar al puerto de San Vicente y desbandarse el pasaje en unas pispas, debimos esperar otros diez minutos antes de unirnos al hormiguero de gente, porque Zuni nos dejó cuidando la caja de caudales mientras ella usaba el baño de una amiga; en su empresa todavía no había servicios para mujeres... cosas de pioneras.

Las calles estaban mojadas, y el tufo que emanaba de las fábricas de harina de pescado me trocaron la sonrisa de excitación por una mueca de asco. Transitamos entre pequeños talleres y boliches, todo óxido y herrumbre, con techos sostenidos como por ensalmo en ese microcosmos de artesanos, mecánicos y buscavidas que siempre han nadado, como rémoras, tras las grandes empresas. Y también había de esas, con fachadas impolutas, galpones llenos de máquinas que exhalaban vapor y ruido a partes iguales, y garitas con guardias armados a los que habían robado su sonrisa. Los camiones cargados de pescados, hoy detenían su trasiego incesante, era la fiesta del patrono, San Pedro, y eso se respetaba.

Mientras avanzábamos a trompicones entre el gentío, una voz se colaba por los altavoces colgados de las farolas con un chirrido de micrófono acoplado. La santa misa en la parroquia estaba a punto de comenzar, anunció solemne. En el muelle, la multitud arracimada hacía piruetas para subir a las embarcaciones de pesca que hoy, engalanadas con verdes hojas de palmera, flores y banderines de colores, ejercían de anfitriones ante todos los que quisieran sumarse a la celebración.

El griterío, el olor a gasoil junto al sordo ronroneo de los motores, los vendedores ambulantes que se sumaron al festejo, con su oferta de pulseritas fluorescente para los regalones -a cien, a cien, a cien, caserita- todo, absolutamente todo ese maravilloso alboroto, nos envolvió como la banda sonora de las grandes aventuras, hasta que cruzado el enclenque portalón que subía y bajaba, según el oleaje bajo la embarcación, ya estábamos a bordo del “Rosita María”, sin que apenas pudiésemos creerlo. Miles de devotos entre los que se distinguía por sus idénticas indumentarias y estandartes a Hermandades, Asociaciones Gremiales, Sindicatos y pescadores repeinados para la ocasión, recibieron entre vítores y aplausos la imagen del santo que era llevado en andas y embarcado en la nave mayor, y que se fue cabeceando las olas, alejándose del puerto, seguida de cientos de barcos que la secundaban, haciendo sonar las sirenas, tal y como mandaba la tradición.

Apiñados como estábamos, nos llegó el olor a ropa guardada del hombre que teníamos más cerca, que se remetía la camisa dentro del pantalón tal como hago yo después del recreo. Eso fue suficiente para que mi madre, que venía perdiendo los colores desde que se encabritaron las olas, se acercara a la borda y echara las tripas junto a su dignidad. La mujerona que llevaba agarrado

a un niño con mocos que no dejaba de mirarme, se acercó a ofrecerle un pañuelo. Y como para olvidar el bochornoso incidente, un pequeño pero resultón grupo musical comenzó a tocar guitarras poniendo a cantar a toda la concurrencia. No importó que arreciara un viento gélido ni que las rudas gotas de lluvia nos azotaran con fuerza, pues como si de la multiplicación de los panes y los peces se tratara, circularon deliciosas empanadas de mariscos y vino peleón para todos, que amenazaban con no acabarse nunca, igual que los besos de mi tía abuela Berta.

El persistente graznido de las gaviotas sobre nuestras cabezas enmudeció al estruendo de los petardos, que señalaron el punto de retorno, mientras que la ofrenda floral que depositaron sobre el Pacífico, recordaba a todos aquellos que habían perdido la vida faenando en aquellas ricas y frías aguas, sumiéndonos a todos en un silencio respetuoso que, unido a los colores del atardecer, nos puso a muchos tristes y al perro viejo, que era apenas hueso, a torturarnos con sus aullidos destemplados. Supe que en breve estaríamos en tierra firme, cuando vi sonreír aliviada a mi madre por primera vez en toda la tarde; para ese entonces el niño de los mocos y yo, ya éramos grandes amigos.

En un desorden de piernas agarrotadas, mareo en las tripas y señores achispados por el vino que ya ni se acordaban a qué diantres habían venido, es que caí al agua empujado por la envidia de la hermana del niño sin pañuelo, a la que habíamos ignorado en nuestros juegos. Inmóvil y boquiabierta, así vi a mi madre a través del arcoíris que se formaba con el aceite de los barcos en la superficie del mar mientras me hundía. Por suerte unas manazas, las más fuertes que había visto nunca, me izaron raudas, casi sin esfuerzo, depositándome en los escalones del embarcadero, pálido, piernilargo y hecho un carámbano ante las risas de la muchedumbre. Con andares decididos apareció mi madre, avergonzando mis ocho años con tanto arrumaco y acto seguido, como con un gesto de espantar a los perros, se abrieron paso dos enfermeros que me envolvieron con mantas brillantes y me metieron en la trasera de una ambulancia mientras me iba poniendo morado.

Me atendieron en una habitación pequeña y luminosa que olía a desinfectante. En la camilla, el médico que era joven y miraba embelesado a mi madre, me examinó más de la cuenta demorando el momento. Cuando me introdujo el otoscopio en un oído, dijo que tenía tanta agua como la que rodeaba su isla. Concentrado, me palpó la garganta y a continuación me mandó abrir la boca para mirar dentro con una linterna, luego, cerró los ojos y se frotó las sienes buscando información — ¿Comiste empanadas de marisco y tomaste un buen sorbo de agua salada? — aseveró más que preguntó, cual vidente, ante mi asombro y sus risas. Así siguió auscultándome, convencido de la absoluta inutilidad de su trabajo, empeñado en seducirla. Habló de cosas raras como el destino, de que le había llegado un mensaje de amor en una botella, mientras yo solo imaginaba a todos los candidatos del “Rosita María” que podrían haberla vaciado.

A mi abuela, que nos esperaba en casa con un caldillo de congrijo capaz de resucitar a los muertos, le bastaron dos minutos para descifrar el motivo de la enigmática sonrisa de su hija, y aunque la corregí cuando retiraba los platos, de que nada tenía que ver un tal San Antonio y que recordara de que habíamos ido a la embarcación de San Pedro, ella siguió convencida con que ya no hacía falta tenerlo de cabeza.



ESTRATEGIA Y PLAN DE ACCIÓN DE CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA DE CHILE (COAM)

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



“Siempre extasía la contemplación del Océano tranquilo o proceloso”.
Poema La Araucana, Alonso de Ercilla y Zúñiga

“Chile es una Tierra de Océano. O sea, un país que por su estructura y posición geográfica no tiene mejor objetivo, ni mejor riqueza, ni mejor destino - más aún - ni otra salvación que el mar. Para el mar nació, del mar se alimentaron sus aborígenes, por el mar se consolidó su conquista, en el mar se afianzó su independencia, del mar deberá extraer su sustento, sin el mar no tiene sentido su comercio”.
Libro Tierra de Océanos, Benjamín Subercaseaux

“Necesito del mar porque me enseña: ...
El hecho es que hasta cuando estoy dormido
de algún modo magnético circulo en la universidad del oleaje”.
Poema El Mar, Pablo Neruda

ÍNDICE

- I. Introducción.
- II. Contexto y fundamentación.
- III. Cultura oceánica y alfabetización marina (coam).
- IV. Política oceánica nacional y la cultura oceánica y alfabetización marina.
- V. Década de las ciencias oceánicas para el desarrollo sostenible 2021-2030 y la cultura oceánica y alfabetización marina.
- VI. Plan oceanográfico nacional 2021-2030 y la cultura oceánica y alfabetización marina.
- VI. Agenda onu 2030 para el desarrollo sostenible y la cultura oceánica y alfabetización marina.
- VIII. Estrategia nacional de la biodiversidad y la cultura oceánica y alfabetización marina.
- IX. Bases curriculares nacionales y cultura oceánica y alfabetización marina.
- X. Estrategia y plan de acción de cultura oceánica y alfabetización marina.

ANEXO: ESQUEMA DE ESTRATEGIA Y PLAN DE ACCIÓN DE CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA

I. INTRODUCCIÓN

Vivimos en un planeta que, por naturaleza, es mayoritariamente oceánico y nuestra vida no sería posible sin el océano. Chile, claramente, también es predominantemente océano y tiene una identidad y destino ligado al mar, exhibiendo una realidad marítima por historia, cultura, realidad geográfica y dependencia social y económica. Así lo constata nuestro origen, al ser descubierto por mar hace más de 500 años. Así, también, lo relatan nuestros poetas como se menciona al inicio de la presente Estrategia. Así lo muestra nuestra realidad geográfica de país oceánico tricontinental, el décimo país a nivel mundial con mayor territorio marítimo, constituido por más de 3.000 islas e islotes, que posee una de las más extensas zonas de canales y fiordos del mundo y que cuenta con un borde costero de más de 83.000 kilómetros que alberga centenas de caletas de pescadores que dan sustento miles de personas. Así también, lo muestra nuestra realidad social y económica, pues sobre el 95% de su comercio exterior se ejecuta por vía marítima y nuestro país se constituye en una potencia mundial en lo referido a exportación de pesca (décimo en el mundo) y acuicultura (segundo en el mundo). Adicionalmente, actividades económicas como energías renovables del mar, minería submarina, turismo e industria marítima entre otras, han mostrado que son esenciales para el presente y futuro de nuestro desarrollo social, cultural, económico y medioambiental. Finalmente, la naturaleza también nos muestra nuestro vínculo indisoluble con el océano al constituir la biodiversidad de nuestro país un patrimonio único en el mundo con miles de especies que se presentan mayoritariamente en una gran diversidad de ecosistemas marinos, costeros e insulares, como también humedales, lagos y ríos.

La presente Estrategia de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina (COAM) tiene como propósito que esta realidad de país oceánico con destino y vocación marítima se consolide definitivamente, con una visión sistémica y de largo plazo, reconociendo que el océano es

responsabilidad de todos y es parte de nuestro patrimonio común que requiere ser más conocido y comprendido por todos nosotros en beneficio de las generaciones presentes y futuras. Es un documento que identifica y prioriza mecanismos de implementación factibles de ejecutar, y al mismo tiempo, contiene mecanismos de supervisión, seguimiento y evaluación en el tiempo.

En síntesis, esta Estrategia de COAM constituye un documento que integra, moviliza, define áreas prioritarias, establece iniciativas y metas concretas para que las comunidades científicas, los educadores, los líderes políticos, las empresas, los profesionales del mar, los que viven del mar y los que se inspiran en el mar, en definitiva para que la sociedad como un todo, en forma participativa, representativa y comprometida produzcan y aceleren una transformación cultural que permita conectarnos con un océano sostenible más conocido, valorado, comprendido, protegido y gestionado adecuadamente.

II. CONTEXTO Y FUNDAMENTACIÓN

La Estrategia COAM pretende articular esfuerzos colectivos y constituirse en un instrumento de planificación y gestión para que el Estado de Chile pueda integrar, entre otros, al menos tres aspectos y circunstancias fundamentales. En primer término, llevar a cabo las acciones delineadas en su Política Marítima Nacional¹ que explícitamente reconoció la inexistencia en nuestra sociedad de una Educación Marina y Alfabetización Oceánica. En segundo término, materializar las obligaciones asumidas por nuestro país con la Agenda de las Naciones Unidas 2030 para el Desarrollo Sostenible², particularmente su Objetivo de Desarrollo Sostenible número catorce (ODS 14) referido a los océanos y cuyo resultado esperado es el de “Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”. En tercer término, contribuir a concretar la recomendación explícita efectuada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y su Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) en el “Plan de Implementación del Decenio de las Naciones Unidas 2021-2030 para las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible”³, que instó a los países miembros a desarrollar sus propias Estrategias Nacionales de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina.

Fundamentan esta Estrategia COAM, además de la inexistencia de una Educación Marina y Alfabetización explicitada en la Política Oceánica Nacional y la recomendación efectuada por la UNESCO/COI en el Plan de Implementación del Decenio de los Océanos, diferentes trabajos de investigación efectuados en nuestro país que concluyen que la mayoría de los chilenos poseemos escasa conciencia marítima respecto a lo que el océano aporta a nuestras vidas, como también, bajos conocimientos del mar y alfabetización marina⁴.

1 Decreto Supremo N°74 del 2018 del MINREL que promulga la Política Oceánica Nacional de Chile (PON).

2 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”.

3 *The United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development (2021-2030). Implementación Plan.* UNESCO-IOC, 2021.

4 Se pueden destacar entre estas investigaciones las siguientes: a) “Chile y su Mar”, Instituto de Sociología de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Proyecto CONICYT N° 446-1988, *Revismar* 2/89; b) “Línea Base: ¿sobre qué queremos construir la educación marina en Chile”. Congreso Ciencias del Mar 2018; y c) “Alfabetización oceánica en adolescentes de la provincia de San Antonio: ¿qué sabemos del mar?”, *Revista Brotes Científicos*, Volumen 4, Número 2, Año 2020, Universidad de Santiago de Chile.

III. CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA

El término Cultura Oceánica y Alfabetización Marina (COAM) asociado al vocablo del idioma inglés “Ocean Literacy”, es un concepto relativamente moderno que comenzó a emplearse principalmente en los Estados Unidos de Norteamérica hace alrededor de 30 años. Es así, como mediante un proyecto de investigación efectuado por una Comisión que integró a personas del mundo científico, educativo, pesquero, gubernamental, filantrópico y empresarial, entre otros, determinó que el público de su país en general tenía muy poco conocimiento del océano y que la mayoría de sus ciudadanos, independiente de su edad, no comprendía el invaluable rol que cumple el océano en sus vidas y en la sociedad⁵. Asimismo, la investigación constató que los planes de estudio de su país no incluían, en general, temas oceánicos en la educación formal y en los procesos formativos existentes.

Posteriormente, luego de varios esfuerzos de comunidades educativas y de investigación de las ciencias oceánicas, el año 2010 se consolida y se publica un detallado documento que sintetiza una visión histórica y el progreso alcanzado para promover las materias relacionadas con los océanos en las aulas de Estados Unidos de Norteamérica denominado "Cultura oceánica: principios esenciales y conceptos fundamentales de las ciencias oceánicas K-12", el cual identifica y sistematiza los conocimientos oceánicos que un estudiante de los diferentes curso de educación parvularia, básica y media (K-12) debe haber adquirido al término de su educación secundaria⁶.

De esta forma, se conceptualiza y sistematiza la cultura y alfabetización oceánica en 7 principios esenciales y 45 conceptos fundamentales⁷ que deben irse incorporando gradualmente en los procesos de enseñanza aprendizaje de los distintos niveles escolares. Se define la COAM como “conocer y entender la influencia que ejerce el océano sobre nosotros y la influencia que ejercemos nosotros sobre el océano”, siendo su esencia que el ser humano comprenda y comunique acertadamente la importancia del océano para la humanidad, como, asimismo, tome decisiones informadas y responsables con respecto al océano y sus recursos. La COAM se constituye en una poderosa herramienta que proporciona conocimiento sistémico para transformarlo en acciones que permitan aumentar la conciencia sobre el estado de los océanos y valorar la importancia de su uso sostenible.

Esta iniciativa de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina se ha ido extendiendo globalmente en el planeta, conformándose Asociaciones Regionales y Nacionales de Educadores en Ciencias Oceánicas, las cuales promueven la conciencia de una cultura oceánica e intercambian conocimientos para una mejor Alfabetización Marina de sus respectivas sociedades⁸.

⁵ Summary Report, Recommendations for a New Ocean Policy, Pew Ocean Commission, May 2003.

⁶ Ocean Literacy: The Essential Principles and Fundamental Concepts of Ocean Sciences K-12, National Marine Educators Association, NMEA, 2010.

⁷The Essential Principles and Fundamental Concepts of Ocean Sciences for Learners of All Ages. Version 3: February 2020. National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA).

⁸Entre otras: “National Marine Educators Association”, NMEA; “International Pacific Marine Educators Network”, IPMEN; “Asia Marine Science Educators Association, AMEA; “European Marine Science Educators Association, EMSEA; Canadian Network for Ocean Education, CANOE; Canadian Ocean Literacy Coalition, COLC; Korea Marine Educators Association; Marine Education Society of Australia, MESA & Australian Association for Environmental Education, AAEE; Red de Educación Latino Americana para el Océano, RELATO.



IV. LA POLÍTICA OCEÁNICA DE CHILE Y LA CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA (COAM)

Como se mencionó precedentemente, la Política Oceánica Nacional vigente fue publicada el año 2018. Según su texto, esta constituye el marco de referencia político del Estado 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.

Para su elaboración se creó, en su oportunidad, la Comisión Asesora Presidencial Denominada “Consejo de ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica⁹”, el cual además de proponer la Política Oceánica Nacional, tiene entre otras responsabilidades la de “Proponer al presidente de la República un Programa Oceánico que establezca la implementación, actualización, seguimiento y cumplimiento de la Política Oceánica Nacional”. El Programa Oceánico Nacional se aprobó el 8 de junio recién pasado, pero no se ha publicado aún. Este Consejo está conformado por el ministro de Relaciones Exteriores, quien lo preside, y los ministros de Defensa Nacional, de Economía, Fomento y Turismo y del Medio Ambiente. El 8 de junio recién pasado el Consejo de ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica Nacional aprobó la incorporación del Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación al Consejo. Lamentablemente, esta instancia institucional vinculada a las iniciativas nacionales relacionadas con el océano no cuenta con la concurrencia del Ministerio de Educación ni del Ministerio de Transportes y Telecomunicación para tratar materias de COAM y Transporte Marítimo, respectivamente.

La Política Oceánica Nacional es una política pública diseñada multisectorialmente que reconoce la heterogeneidad de intereses presentes en el océano. Abarca cinco áreas sectoriales principales: a) Área Sectorial Conservación del océano y su recursos, que incluye los ecosistemas marinos, costeros e islas oceánicas; b) Área Sectorial Desarrollo Económico que comprende actividades como Pesca y Acuicultura, Infraestructura Portuaria y Transporte Marítimo, Industria Naval, Minería, Energía, Turismo e Innovación; c) Área Sectorial Seguridad y Océanos, que aborda temáticas como Océano y Paz, Áreas de Responsabilidad y Control de Actividades en el Océano, Colaboración Internacional y Desarrollo del Comercio Exterior por vía Marítima; d) Área Sectorial Océano y Territorio que trata aspectos de Prevención de Desastres Naturales, Comunidades Costeras y Política Nacional del Borde Costero, y e) Área Sectorial Desarrollo Científico, compuesto por seis ejes principales de acción para el desarrollo de la ciencia y tecnología en ciencias del mar, destacando entre ellos el eje Educación Marina de la Sociedad.

Junto a estas cinco Áreas Sectoriales, la Política Oceánica Nacional reconoce nueve objetivos principales, los cuales se pueden sintetizar en: 1) La conservación del océano y su biodiversidad, 2) El desarrollo económico sustentable del océano y sus recursos, 3) La soberanía y seguridad respecto del ámbito oceánico nacional, 4) Debida interacción de nuestro Océano con áreas extra jurisdiccionales. 5) Posicionar a Chile como actor relevante en los asuntos oceánicos internacionales, 6) Proteger las reservas de agua dulce, 7) Promover la conciencia y la comprensión pública sobre el océano, fortaleciendo los vínculos que poseen los ciudadanos con el mismo, 8) Fortalecer la institucionalidad de nuestro país relativa a los distintos ámbitos

⁹Decreto Supremo N° 94 del 2017 del MINREL, que crea el Consejo de ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica.

de trabajo en materia oceánica, de manera de mejorar la coordinación, información y toma de decisión y 9) Proteger y resguardar los intereses de Chile en el continente Antártico.

En el ámbito de la Cultura Oceánica y la Alfabetización Marina, la Política Oceánica Nacional explicita que “Chile debe incorporar su mar a la conciencia colectiva y a su cultura, mediante una educación marina de la sociedad. En las escuelas aún se enseña que nuestro territorio es largo y angosto, olvidando que la mayor parte de la superficie de nuestro país está en el mar, *no existiendo una educación marina de la sociedad (alfabetización oceánica)*”.

La Política Oceánica Nacional, además define acciones específicas referidas a la Educación Marina y Alfabetización Oceánica estableciendo que se debe “Contar con programas de educación escolar que permitan incorporar un conocimiento y entendimiento básico de la biología/ecología marina y oceanografía del Mar Chileno” y que se debe “Lograr cambios conductuales en la comunidad nacional que promuevan la sustentabilidad de los recursos marinos”.

Esta reconocida inexistencia y requerimientos de cambios conductuales es uno de los factores primordiales que motiva la necesidad de elaborar la presente Estrategia de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina.

V. LA DÉCADA DE LAS CIENCIAS OCEÁNICAS Y LA CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA (COAM)

La Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030 fue aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el año 2017¹⁰.

Esta resolución exhortó a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, COI, dependiente de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO, a preparar un Plan de Implementación para el Decenio de las Ciencias Oceánicas. Dicho Plan fue publicado oficialmente por UNESCO/COI en enero del presente año y tal como se mencionó precedentemente en el Contexto de la presente Estrategia se denomina formalmente como el “Plan de Implementación del Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030”.

La implementación de esta iniciativa internacional busca producir colectivamente nuevos conocimientos sobre nuestro océano y transformar este conocimiento en acciones que contribuyan a su sostenibilidad. La visión del Decenio de los Océanos aspira a identificar y desarrollar “La ciencia que necesitamos para el océano que queremos”, siendo su misión la de “Impulsar soluciones de ciencias oceánicas transformadoras para el desarrollo sostenible, conectando a las personas con nuestro océano”. En el marco de dicha Visión y Misión aparecen tres objetivos esenciales:

1) Identificar los conocimientos requeridos para el desarrollo sostenible; 2) Generar conocimiento y comprensión integral del océano y 3) Incrementar el uso del conocimiento y la

¹⁰ Resolución Asamblea ONU A/RES/72/73 del 05-Dic-2017, Los Océanos y el Derecho del Mar, párrafo 292.

comprensión del océano. Derivados de dichos objetivos se esbozan siete Resultados Esperados que describen el océano que se procura para nuestra humanidad al término del decenio: 1) Un océano limpio donde se identifican, se reducen o eliminan las fuentes de contaminación; 2) un océano saludable y resiliente donde los ecosistemas marinos se entienden, protegen y gestionan adecuadamente; 3) un océano productivo que provee alimentos mediante una economía oceánica sustentable; 4) un océano predecible donde la sociedad comprenda y pueda responder a las condiciones cambiantes de este; 5) un océano seguro donde la vida y los medios de subsistencia están protegidos de los peligros relacionados con él; 6) un océano con acceso abierto y equitativo a los datos, información, tecnología e innovación y 7) un océano inspirador y estimulante que la sociedad entienda y valore en relación con el bienestar del ser humano y el desarrollo sostenible.

Por otra parte, los mencionados objetivos esenciales y resultados esperados que establece el Plan demandan 10 desafíos que se pueden sintetizar de la siguiente forma: 1) Comprender y mitigar o eliminar la contaminación marina. 2) Comprender, proteger, gestionar y restaurar los ecosistemas oceánicos y biodiversidad marina. 3) Generar conocimiento para contar con un océano que alimente en forma sostenible de la población mundial. 4) Generar conocimiento para el desarrollo equitativo y sostenible de la economía oceánica. 5) Mejorar la comprensión del vínculo existente entre el océano y el clima y generar conocimientos para aumentar la resiliencia a los efectos del cambio climático. 6) Mejorar los servicios de alerta temprana para enfrentar amenazas y aumentar la resiliencia de las comunidades a los riesgos oceánicos y costeros. 7) Garantizar un sistema de observación global oceánica sostenible. 8) Desarrollar una representación digital comprensible del océano. 9) Garantizar el desarrollo integral de capacidades y el acceso equitativo a los datos, la información, el conocimiento y la tecnología de las ciencias oceánicas a todos los actores y partes interesadas y 10) Garantizar que los múltiples valores y servicios que provee el océano para el bienestar de la humanidad, la cultura y el desarrollo sostenible sean comprendidos y contribuyan a cambiar la conducta y relación del ser humano con el océano.

La Cultura Oceánica y Alfabetización Marina ocupan un lugar destacado en el Plan de Implementación del Decenio, estando reflejada especialmente en el Resultado Esperado de contar con “Un océano inspirador y estimulante que la sociedad entiende y valora en relación con el bienestar del ser humano y el desarrollo sostenible”. Asimismo, se hace referencia a ella en aquellos desafíos que el Plan define como los “Desafíos Fundamentales” del Decenio, los cuales se refieren a “Garantizar el desarrollo integral de capacidades y el acceso equitativo a los datos, la información, el conocimiento y la tecnología de las ciencias oceánicas a todos los actores y partes interesadas” y “Garantizar que los múltiples valores y servicios que provee el océano para el bienestar de la humanidad, la cultura y el desarrollo sostenible sean comprendidos y contribuyan a cambiar la conducta y relación del ser humano con el océano”.

Asimismo, el Plan de Implementación del Decenio expresa que, para alcanzar los objetivos del decenio, la Cultura Oceánica y Alfabetización Marina juegan un rol clave y esencial para su éxito. Es así como destaca, entre otros aspectos, que se requiere desarrollo de capacidades, iniciativas y acciones que promuevan políticas públicas sólidamente ligadas al mar, que fortalezcan una educación formal, que motiven comportamientos más responsables y con mayor conciencia de los océanos tanto individual como institucional, que fomenten acciones más par-

tipicativas, colaborativas y asociativas, en definitiva, establece que se busca estimular prácticas y acciones en todos los ámbitos de quehacer nacional que permitan incrementar el conocimiento y la comprensión del océano para gestionarlo en forma sostenible.

Adicionalmente, el Plan de Implementación del Decenio indica que la Cultura y Alfabetización Oceánica constituye una valiosa herramienta que abarca enfoques intersectoriales, interdisciplinarios y transdisciplinarios, contribuyendo decididamente a empoderar a los gobiernos, las empresas e industria, los medios de comunicación, los institutos de investigación, los educadores, las fundaciones, a toda la sociedad civil y el público en general, en la adecuada comprensión del papel clave que juega el océano en nuestras vidas. También indica que la Cultura y Alfabetización Oceánica contribuye en otros aspectos a los siguientes: a crear un entorno propicio para lograr las metas y ambiciones del Decenio, a sembrar un cambio transformador del comportamiento humano y promover un accionar colaborativo, a movilizar recursos y aumentar la inversión en ciencias oceánicas, a generar la formulación de políticas y a fomentar la creatividad e innovación en torno a un océano más protegido, seguro y sustentable que nos proporcione bienestar y prosperidad.

VI. EL PLAN OCEANOGRÁFICO NACIONAL 2021-2030 Y LA CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA (COAM)

El Plan Oceanográfico Nacional correspondiente al período 2021-2030 fue elaborado por el Comité Oceanográfico Nacional (CONA) y publicado el año 2020¹¹. El CONA está conformado por más de 30 instituciones, organismos, entidades educacionales, sociedades científicas y servicios gubernamentales que se dedican a la investigación del océano y sus recursos naturales, desarrollando, fomentando y manteniendo programas nacionales en ciencias marinas. Fue creado por ley el año 1971 y es presidido por el director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA). Según su texto, el Plan Oceanográfico Nacional vigente procura ser una respuesta al Decenio 2021-2030 de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, y también, a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. Al mismo tiempo, considera como referencias y orientaciones principales la Política Oceánica Nacional y el Plan de Implementación de la mencionada iniciativa del Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible.

En el ámbito de la Cultura Oceánica y Alfabetización Marina, el Plan Oceanográfico Nacional 2021-2030, en su Párrafo III Orientaciones al referirse a la Política Oceánica Nacional destaca cómo esta Política menciona a la Educación Marina de la sociedad como uno de los seis ejes principales de acción del Desarrollo Científico Nacional. Asimismo, en el párrafo III, al referirse al Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030, indica como uno de los resultados esperados del Plan de Implementación del Decenio es contar con “Un océano inspirador y atractivo, donde la sociedad lo entiende y valora, en relación con el bienestar del ser humano y el desarrollo sostenible”. Adicionalmente, el Plan Oceanográfico Nacional 2021-2030 en sus orientaciones utiliza lo expresado por el Plan de Implementación del Decenio al referirse a la COAM: “Con el fin de motivar el cambio de conducta y garantizar la eficacia de las soluciones formuladas en el marco del Decenio, es necesario que haya un cambio radical en la relación que tiene la sociedad

¹¹ Plan Oceanográfico Nacional 2021-2030. Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible. Comité Oceanográfico Nacional CONA, 2020.

con el océano. Esto puede lograrse mediante enfoques de alfabetización oceánica, herramientas educativas y de sensibilización tanto formal como informal y a través de medidas que garanticen un acceso físico equitativo al océano. Estos enfoques en conjunto construirán una comprensión significativamente más amplia de los valores económicos, sociales y culturales del océano, por parte de la sociedad y la pluralidad de roles que desempeña para asegurar la salud, el bienestar y el desarrollo sostenible. Este resultado destacará al océano como un lugar de asombro e inspiración, influyendo así también en la próxima generación de científicos, formuladores políticos, funcionarios gubernamentales, gerentes e innovadores”.

VII. AGENDA DE NACIONES UNIDAS 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA, COAM

Tal como se mencionó en el párrafo V. precedente, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el año 2015 la “Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”. La Agenda cuya aspiración es “Transformar nuestro mundo” posee 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas que son de carácter integrado e indivisible e integran las denominadas tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental. Chile adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible haciendo propios los Objetivos de la Agenda y comprometiéndose entre otro cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible número 14 (ODS 14) de “Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”, tal como lo ha expresado en los dos Informes Voluntarios de avance de la Agenda 2030 emitidos el año 2017¹² y 2019¹³, respectivamente.

El ODS 14 contiene 10 Metas que, en síntesis, y utilizando su numeración original son:

- 14.1. Prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo.
- 14.2. Proteger sosteniblemente ecosistemas oceánicos evitando efectos adversos.
- 14.3. Minimizar y abordar los efectos de la acidificación de los océanos.
- 14.4. Reglamentar explotación pesquera y poner fin a pesca excesiva e ilegal.
- 14.5. Conservar al menos el 10% de las zonas costeras y marinas.
- 14.6. Prohibir subvenciones a la pesca tendientes a sobrecapacidad y pesca excesiva.
- 14.7. Beneficios económicos a pequeños Estados insulares y a países subdesarrollados.
- 14.a. Mayor conocimiento científico y desarrollar capacidad de investigación marina.
- 14.b. Facilitar acceso a pescadores artesanales a recursos marinos y los mercados.
- 14.c. Desarrollo e implementación efectiva normativa marítima sustentable.

Relacionado con el ámbito de la Cultura Oceánica y la Alfabetización Marina, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura UNESCO, el año 2017 emitió un documento denominado “Educación para los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Objetivos de aprendizaje”¹⁴. En esta publicación se establecieron Objetivos de Aprendizaje Cognitivos, Socioemocionales y Conductuales para todos los OSD y en particular para el ODS 14.

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 de junio de 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, 2019.

¹⁴ *Education for Sustainable Development Goals. Learning Objectives. UNESCO 2017.*

En general se puede afirmar que hay una relación directa y de apoyo entre la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los Objetivos de la Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, considerando la naturaleza transversal de las ciencias oceánicas. En efecto, tal como lo expresa el Plan Oceanográfico Nacional, los Objetivos del Decenio son interdisciplinarios y universales, apoyando a la mayoría de los Objetivos de Desarrollo Sostenible que se benefician de un mejor conocimiento del océano, en forma especial con el ODS 14 Vida Submarina, pero también con otros ODS que poseen una dimensión oceánica, tales como el ODS 2, sobre Seguridad Alimentaria; el ODS 8, relativo a crecimiento económico; el ODS 12, sobre consumo sostenible y el ODS 13, sobre cambio climático, entre otros.

VIII. LA ESTRATEGIA NACIONAL DE LA BIODIVERSIDAD Y LA CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA (COAM)

En el marco del compromiso que Chile ha asumido ante el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB), del cual nuestro país forma parte desde el año 1994, Chile posee una Estrategia Nacional de Biodiversidad 2017-2030 (ENB) aprobada por el Consejo de ministros para la Sustentabilidad¹⁵, la cual incluye la Estrategia y Plan de Acción para la Conservación de la Biodiversidad Marina y de Islas Oceánicas. Los principios de esta Estrategia son concordantes con lo establecido en el marco de la Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el OSD 14.

En el ámbito del conocimiento oceánico esta Estrategia establece objetivos estratégicos que están directamente relacionados con el océano y la conservación marina destacándose entre otros:

- 1) Objetivo Estratégico: “Aplicar mecanismos públicos y privados para la valoración y promoción de los conocimientos y/o prácticas sustentables, de ecosistemas y biodiversidad marina y costera; 2) Objetivo Estratégico: “Implementar un programa permanente de educación y difusión pública en materias de conservación marina”; y 3) Objetivo Estratégico: “Implementar un programa de sensibilización y difusión dirigido a tomadores de decisiones locales, regionales y nacionales; públicos y privados y a docentes, sobre el valor de la biodiversidad marina y costera”.

IX. LAS BASES CURRICULARES NACIONALES Y LA CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA (COAM)

Las Bases Curriculares son los instrumentos principales del currículo nacional que establecen los aprendizajes comunes requeridos por todos los estudiantes, integrando un conjunto de fundamentos, objetivos de aprendizaje y orientaciones para el trabajo pedagógico. Por su parte los objetivos de aprendizaje se organizan en Planes y Programas de Estudio, que son más funcionales, organizando en el tiempo estos aprendizajes y cumpliendo la función de ser una herramienta de ayuda práctica para los docentes en su labor.

¹⁵ Decreto Supremo N°14 del Ministerio del Medio Ambiente del año 2018, Aprueba Estrategia Nacional de Biodiversidad 2017 - 2030.

Las Bases Curriculares definen dos categorías de Objetivos de Aprendizaje que, en su conjunto, dan cuenta de los conocimientos, las habilidades y las actitudes que los alumnos deben aprender para satisfacer los objetivos generales de cada nivel de educación. En primer término, están los Objetivos de Aprendizaje Transversales para todo el ciclo y, en segundo término, los Objetivos de Aprendizaje por curso y asignatura.

Con respecto a estas Bases Curriculares, la Ley General de Educación¹⁶ establece que “Corresponderá al presidente de la República, mediante decreto supremo dictado a través del Ministerio de Educación, previa aprobación del Consejo Nacional de Educación, establecer las bases curriculares para la educación parvularia, básica y media”. Al día de hoy se encuentran vigentes las siguientes:

- Bases Curriculares Educación Parvularia, Edición diciembre de 2018¹⁷.
- Bases Curriculares Primero a Sexto Básico, Edición diciembre de 2018¹⁸.
- Bases Curriculares Sexto Básico a Segundo Medio, Edición julio de 2016¹⁹.
- Bases Curriculares Tercer a Cuarto Medio, Edición noviembre de 2019²⁰.

De la lectura y análisis de estas Bases Curriculares se desprende que el concepto y las palabras “mar” y “océano” son escasamente mencionados. En efecto, en las Bases Curriculares de Educación Parvularia no las menciona. Primero a Sexto Básico lo hace nueve veces. En Sexto Básico a Segundo Medio, cuatro veces y las Bases Curriculares de Tercer a Cuarto Medio, tres veces.

Esta exigua mención de las palabras mar y océano en la Bases Curriculares vigentes es discordante con lo expresado en la Política Oceánica Nacional, la cual afirma que “Chile debe incorporar su mar a la conciencia colectiva y a su cultura, mediante una educación marina de la sociedad. En las escuelas aún se enseña que nuestro territorio es largo y angosto, olvidando que la mayor parte de la superficie de nuestro país está en el mar, no existiendo una educación marina de la sociedad (alfabetización oceánica)”.

Por otra parte, estas 16 menciones de las palabras mar y océano en las Bases Curriculares, muestran una brecha considerable en comparación con lo propuesto por documentos de la UNESCO que promueven los 7 principios esenciales y 45 conceptos fundamentales de la COAM y se alejan bastante de los Objetivos de Aprendizaje propuestos por la UNESCO en su ya mencionado documento “Educación para los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Objetivos de aprendizaje”. Esta brecha existente, ya cuantificada, demanda una acción que actualice las Bases Curriculares vigentes incorporando los principios y conceptos de la COAM y Objetivos de Aprendizaje del ODS 14, considerando el rol transformador social que tiene la educación principalmente desde el inicio de la edad temprana escolar y, por ende, a toda la sociedad en su conjunto.

¹⁶ Ley General de Educación N° 20.370, Artículo 31.

¹⁷ Bases Curriculares Educación Parvularia. Ministerio de Educación. Reimpresión: diciembre 2018

¹⁸ Bases Curriculares Primero a Sexto Básico. Ministerio de Educación. Primera Edición: diciembre 2018.

¹⁹ Bases Curriculares 7° básico a 2° medio. Ministerio de Educación. Primera edición: julio de 2016.

²⁰ Bases Curriculares 3° y 4° medio. Ministerio de Educación. Primera Edición: noviembre 2019.

X. Plan Estratégico para contar con una Cultura Oceánica y Alfabetización Marina (COAM)

Este Plan Estratégico de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina se elaboró teniendo en cuenta lo lineamientos establecidos en la Política Oceánica Nacional vigente sobre este tema y está enmarcado en un horizonte al año 2030 teniendo en cuenta principalmente que a nivel global se encuentra en plena ejecución la Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030 y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. El Plan Estratégico sintetiza en su VISIÓN cuál es el futuro que aspira alcanzar en dicho horizonte, resume en su MISIÓN qué se pretende concebir para materializarla y con qué propósito. Especifica cuatro ÁREAS DE ACCIÓN PRIORITARIAS en la cuales concentrar el esfuerzo para lograr los resultados que se espera alcanzar y establece OBJETIVOS e INICIATIVAS ESPECÍFICAS con sus correspondientes METAS e INDICADORES CLAVES DE RENDIMIENTO (KPI), para el logro de este Plan Estratégico al año 2030.

VISIÓN

“Una sociedad conectada con el mar chileno, consciente y comprometida con la importancia de nuestro patrimonio oceánico”.

MISIÓN

“Definir, implementar, divulgar y gestionar una Cultura Oceánica y Alfabetización Marina en Chile, con el propósito de contar con un océano conocido, valorado, comprendido y protegido por todos los sectores de la sociedad chilena”.

ÁREAS DE ACCIÓN PRIORITARIAS

El presente Plan Estratégico de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina ha identificado los siguientes cuatro ejes o áreas de acción prioritarias, enmarcadas en el Plan de Implementación del Decenio de las Ciencias Oceánicas para el desarrollo Sostenible:

- Área de Acción Integración de Políticas Públicas, Marco Legal e Institucionalidad.
- Área de Acción Formación Oceánica y Educación Marina Formal.
- Área de Acción Sociedad Civil y decisiones institucionales conectadas con océano sustentable.
- Área de Acción Participación, Representatividad e Involucramiento Comunitario.

Estas cuatro áreas de acción prioritarias están directamente relacionadas con lo recomendado por el Plan de Implementación del Decenio de la Naciones Unidas 2021-2030 para las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible y por el documento recientemente emitido por la UNESCO/COI denominado “Cultura Oceánica y Alfabetización Marina dentro de la Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. Un Marco para la Acción²¹”.

Estas se ajustan plenamente a las necesidades y realidad para la planificación en el ámbito nacional. En particular, ellas apoyan sustancialmente los tres Objetivos explícitos del Decenio: Determinar los conocimientos necesarios para el desarrollo sostenible, generar un conocimiento y una comprensión global del océano y de aumentar el uso de los conocimientos oceánicos.

²¹ Ocean Literacy within the United Nations Ocean Decade of Ocean Science for Sustainable Development. A Framework for Action. UNESCO, Junio 2021.

En su conjunto, las cuatro Áreas integradas pretenden motivar un cambio de conducta y transformar la relación que tiene la sociedad con el océano, buscando que todos los sectores de la comunidad nacional se involucren y comprendan ampliamente los valores sociales, culturales, económicos medioambientales del océano. La primera área prioritaria de acción se relaciona con la incorporación de la COAM en las políticas públicas, en las Bases Curriculares Nacionales y en el marco legal e institucional vigente, con los recursos financieros asociados. La segunda área prioritaria se vincula con el fortalecimiento de la formación oceánica y educación marina formal, que incluya ríos lagos y humedales, tanto para educadores como escolares. La tercera se relaciona con crear una mayor conciencia y familiarización de la sociedad civil y la ciudadanía corporativa²² con una COAM para que durante su accionar colectivo e institucional considere la conexión de sus operaciones y decisiones con la necesidad de un océano sostenible. La cuarta y última área de acción prioritaria se concentra en sensibilizar e implicar en forma participativa e innovadora, como también, de manera representativa y equitativa, a toda la comunidad nacional con el rol y el valor que desempeña el océano en la prosperidad bienestar y desarrollo sostenible del país.

En definitiva, estas cuatro áreas permiten sistematizar y priorizar objetivos, iniciativas y metas para que nuestra sociedad en su conjunto tenga más conocimientos sobre nuestro océano, pueda comprender mejor el valor de este conocimiento oceánico sostenible y lo experimente en forma práctica, comprometida y efectiva en un horizonte de largo plazo.

ÁREA ACCIÓN PRIORITARIA 1: Políticas Públicas, Marco Legal e Institucional

Objetivo: Incorporar e integrar la COAM en formulación de políticas públicas, marco jurídico e institucional del país.

Resultado esperado: Existencia de una Estrategia de COAM legalizada y divulgada, que se constituya en una Política Pública que sea institucionalmente gestionada por un ente focal nacional que supervise y monitoree periódicamente las metas e indicadores establecidos. Junto a lo anterior, lograr una masa crítica de servidores públicos con conocimientos, capacidades y compromiso para implementar COAM a nivel nacional, regional y local, apoyados por recursos materiales y financieros adecuados en el tiempo.

Iniciativas/Metas/Indicadores

- 1.1. Incorporar el Mar de Chile en la Constitución Política del Estado.
Meta: A la fecha de aprobación de nueva Constitución.
Indicador: Capítulo y Texto existente incorporado.
- 1.2. Elaborar en forma participativa y colaborativa una Estrategia Nacional de COAM.
Meta: Al 2023 contar con Estrategia legalizada, publicada y divulgada.
Indicador: N° de Decreto Supremo de aprobación.
- 1.3. Instituir entidad nacional tipo secretaría ejecutiva responsable y con capacidad de gestión para implementar, coordinar y supervisar cumplimiento del Plan Estratégico.
Meta/Indicador: al 2024 entidad nacional constituida. N° de Decreto Supremo de aprobación. Publicación de informes bienales de avance del Plan Estratégico.

²² *Ocean Literacy within the United Nations Ocean Decade of Ocean Science for Sustainable Development. A Framework for Action.* UNESCO, Junio 2021.

1.4. Capacitar a Servidores Públicos con conocimientos medibles, capacidades y compromiso para implementar COAM a nivel nacional, regional y local; utilizando antecedentes de Curso UNESCO/COI denominado “*Ocean Literacy Course for Government Officials*”

Meta: Al 2025, 20% de Servidores Públicos con conocimientos transmitidos y con al menos un 70% de aprobación.

Indicador: N° de Servidores Públicos capacitados y % de aprobación.

1.5. Incorporar a Bases Curriculares de Educación Parvularia, Básica y Media los principios y conceptos de COAM y Objetivos de Aprendizaje de ODS 14 de la UNESCO.

Meta: Al 2025, contar con Bases Curriculares de Educación Parvularia, Básica y Media con conceptos COAM aprobadas por Ley.

Indicador: N° de Decreto Supremo de aprobación. % de incorporación de los 7 principios y 45 conceptos fundamentales de COAM en Bases Curriculares.

1.6. Identificar inversión ejecutada en COAM e intensificarla en forma transparente, eficiente y sostenida en COAM.

Meta: Al 2024 contar con un monto cuantificado de inversión anual en COAM.

Indicador: % de incremento anual de inversión en COAM.

ÁREA DE ACCIÓN PRIORITARIA 2: Formación Oceánica y Educación Marina Formal

Objetivo: Fortalecer una formación oceánica y educación marina formal con enfoque multidisciplinario y transversal.

Resultado Esperado: Instituciones de educación escolar formal con recursos educativos de calidad, con educadores capacitados apoyados con herramientas pedagógicas adecuadas, con estudiantes de educación parvularia, básica y media con conocimientos de principios esenciales y conceptos fundamentales COAM; complementados con capacidades, hábitos y actitudes que contribuyan a aumentar la comprensión de cómo un océano sostenible influye en nuestra vida diaria y cómo nuestros comportamientos, decisiones y acciones impactan en el océano, alineándolas con la educación climática y de sostenibilidad ambiental.

Iniciativas/Metas/Indicadores

2.1. Dotar a Escuelas con infraestructura y medios necesarios para implementar las acciones de COAM, incluidos recursos y herramientas digitales

Meta: Al 2025, Escuelas con infraestructura, material curricular y recursos educativos incorporados.

Indicador: N° y % de Escuelas con incorporación efectuada.

2.2. Capacitar a Educadores activos y en formación de enseñanza escolar con herramientas pedagógicas para incorporar COAM en aulas, tanto presencial como en línea, incluyendo entre otros aspectos talleres, cursos y excursiones; utilizando antecedentes de Curso UNESCO/COI denominado “*Ocean Literacy Course for Educators*”

Meta: Al 2030, Educadores con capacitación efectuada.

Indicador: N° y % de Educadores capacitados.

2.3. Instruir a Alumnos de educación parvularia, básica y media con conocimiento de COAM, complementados con capacidades, hábitos y actitudes para contribuir a un océano sostenible y contribuyente a la salud humana.

Meta: Al 2030, alumnos instruidos.

Indicador: N° y % de alumnos instruidos.

2.4. Orientar a organizaciones escolares con enfoque institucional integral hacia una COAM en que la sostenibilidad de los océanos, el cuidado del medio ambiente y el cambio climático se incorpora en cada nivel de la administración.

Meta: Al 2030, Organizaciones Escolares con orientación y enfoque documentado.

Indicador: N° y % de organizaciones con orientación en enfoque documentado.

ÁREA DE ACCIÓN PRIORITARIA 3: Accionar de organizaciones, sectores de la sociedad civil y ciudadanía corporativa con COAM

Objetivo: Promover conciencia y familiarización de organizaciones, sectores de la sociedad civil y ciudadanía corporativa con la COAM, para que sus decisiones y accionar colectivo e institucional estén plenamente conectadas con la necesidad de un océano sustentable, incorporando y practicando el concepto de economía azul y/o economía oceánica sustentable en ellas.

Resultado Esperado: Que los sectores productivos, de servicios, empresas e industrias, inversionistas y filántropos, fundaciones y organizaciones sin fines de lucro, comprendan la conexión de sus actividades con el océano y gestionen sus operaciones y actividades comprometidas con un océano sostenible.

Iniciativas/Metas/Indicadores

3.1. Difundir y capacitar con COAM a sectores productivos, asociaciones gremiales y sindicales, organizaciones y empresas de servicios e industria, para que comprendan la conexión de sus operaciones y actividades con el océano.

Metas: A los 2025 sectores productivos, de servicios, empresas e industria, asociaciones gremiales y sindicales con capacitación efectuada; utilizando antecedentes de Curso UNESCO/COI denominado “*Ocean Literacy Course Why the Ocean Matters to All*”

Indicadores: N° de capacitaciones efectuada por sector.

3.2. Incorporar COAM y sostenibilidad oceánica en planificación comercial y de investigación y desarrollo de sectores público y privado, aplicando concepto de economía azul y prácticas de protección del medio ambiente en sus operaciones.

Metas: al 2030 COAM y sostenibilidad oceánica incorporada en planificaciones de sector público y privado.

Indicadores: N° de organizaciones públicas y privadas con planificación documentada.

3.3. Incentivar y coordinar esfuerzo de inversionistas, filántropos, fundaciones y organizaciones sin fines de lucro, en promoción de COAM y una gestión sustentable, integrada y ecosistémica del océano.

Metas: Al 2030 haber efectuado al menos una actividad bienal que incentive el esfuerzo en estos sectores y organizaciones.

Indicadores: N° de actividades anuales efectuadas.

3.4. Promover e incrementar asociaciones entre comunidad científica, académica y otras organizaciones sin fines de lucro, con las empresas, industrias e inversionistas para fortalecer una COAM y sostenibilidad de los océanos.

Metas: Al 2030 haber efectuado al menos una actividad bienal que desarrolle e incremente este vínculo.

Indicadores: N° de actividades desarrolladas y N° de asociaciones logradas.

3.5. Generar acciones de promoción de COAM a través de asociaciones artísticas, culturales, deportivas y espirituales inspiren sus actividades en ejemplificar patrimonio e identidad marítima nacional y los beneficios de un océano valorado y protegido.

Metas: Bienalmente efectuar al menos una actividad en cada de ámbito de acción artístico, cultural, de deportes náuticos y espiritual respectivamente.

Indicadores: N° de actividades y eventos efectuados.

AREA DE ACCIÓN PRIORITARIA 4: Participación, Representatividad, Compromiso e involucramiento Comunitario

Objetivo: Desarrollar herramientas y actividades de COAM con mayor participación ciudadana y representatividad, buscando un compromiso e involucramiento equitativo para todas las comunidades con mayor acceso a redes asociativas innovadoras.

Resultado Esperado: Todas las comunidades urbanas, rurales, costeras o interiores, con mayor capacidad y acceso a oportunidades de conocer y comunicar el valor que desempeña el océano y el medio ambiente marino en la prosperidad, bienestar y desarrollo sostenible del país.

Iniciativas/Metas/Indicadores

4.1. Desarrollo de Portal público colaborativo, participativo y representativo, que, en forma innovadora, dinámica y sistémica, concentre y difunda en línea la información de COAM.

Meta: Al 2024 contar con portal público de COAM.

Indicador: N° de ingresos al Portal y N° de intercambio de información efectuados.

4.2. Incrementar e incorporar el conocimiento de comunidades locales y comunidades indígenas en la COAM.

Meta: Al 2024, desarrollar herramienta para medir tendencias, cambios y avances en comunidades locales y comunidades indígenas.

Indicador: Seguimiento de cambios y tendencias en comunidades locales y comunidades indígenas.

4.3. Incrementar eventos relacionados con Día Mundial de los Océanos (08 de junio) y el Mes del Mar, promoviendo que todos los chilenos accedan al mar; potenciando los deportes náuticos; exhibiendo las oportunidades y beneficios sociales, culturales, económicos y medioambientales que otorga el mar; y mostrando al mismo tiempo, el papel que el océano juega en nuestras sus vidas y la influencia de nuestras acciones sobre el océano.

Meta: Al 2024, desarrollar herramientas para medir tendencias, cambios y avances en este tipo de eventos.

Indicador: Seguimiento de cambios y tendencias en este tipo de eventos.

4.4. Mejorar e incrementar el intercambio de conocimientos oceánicos a través de medios de comunicación social, revistas impresas y digitales, museos, acuarios, marinas, concursos públicos relacionados con el mar y escuelas azules.

Meta: Al 2024, efectuar capacitación a medios y entidades utilizando antecedentes de Curso UNESCO/COI denominado “*Ocean Literacy Course for Media and Press*”. Al 2024 desarrollar herramienta para medir tendencias, cambios y avances en entidades y medios sociales.

Indicador: Seguimiento de cambios y tendencias en entidades y medios sociales.

ANEXO: Esquema de Estrategia y Plan de Acción de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina.

En definitiva la presente Estrategia COAM pretende articular esfuerzos colectivos y constituirse en un instrumento de planificación y gestión para que el Estado de Chile pueda integrar, entre otros, al menos tres aspectos y circunstancias fundamentales:

En primer término, llevar a cabo las acciones delineadas en su Política Marítima Nacional que explícitamente reconoció la inexistencia en nuestra sociedad de una Educación Marina y Alfabetización Oceánica.

En segundo término, materializar las obligaciones asumidas por nuestro país con la Agenda de las Naciones Unidas 2030 para el Desarrollo Sostenible, particularmente su Objetivo de Desarrollo Sostenible número catorce (ODS 14) referido a los océanos y cuyo resultado esperado es el de “Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”.

En tercer término, contribuir a concretar la recomendación explícita efectuada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y su Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) en el “Plan de Implementación del Decenio de las Naciones Unidas 2021-2030 para las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible”, que instó a los países miembros a desarrollar sus propias Estrategias Nacionales de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina.

Por último, mencionar que la Estrategia COAM, está motivada por la inexistencia de una Educación Marina y Alfabetización, explicitada en la Política Oceánica Nacional y por la recomendación efectuada por la UNESCO/COI en el Plan de Implementación del Decenio de los Océanos. Se fundamenta, además, en diferentes trabajos de investigación efectuados en nuestro país que concluyen que la mayoría de los chilenos poseemos escasa conciencia marítima respecto a lo que el océano aporta a nuestras vidas, como también, bajos conocimientos del mar y alfabetización marina.

¹ Política Oceánica Nacional en página 55 explicita que: “Chile debe incorporar su mar a la conciencia colectiva y a su cultura, mediante una educación marina de la sociedad. En las escuelas aún se enseña que nuestro territorio es largo y angosto, olvidando que la mayor parte de la superficie de nuestro país está en el mar, no existiendo una educación marina de la sociedad (alfabetización oceánica)”.

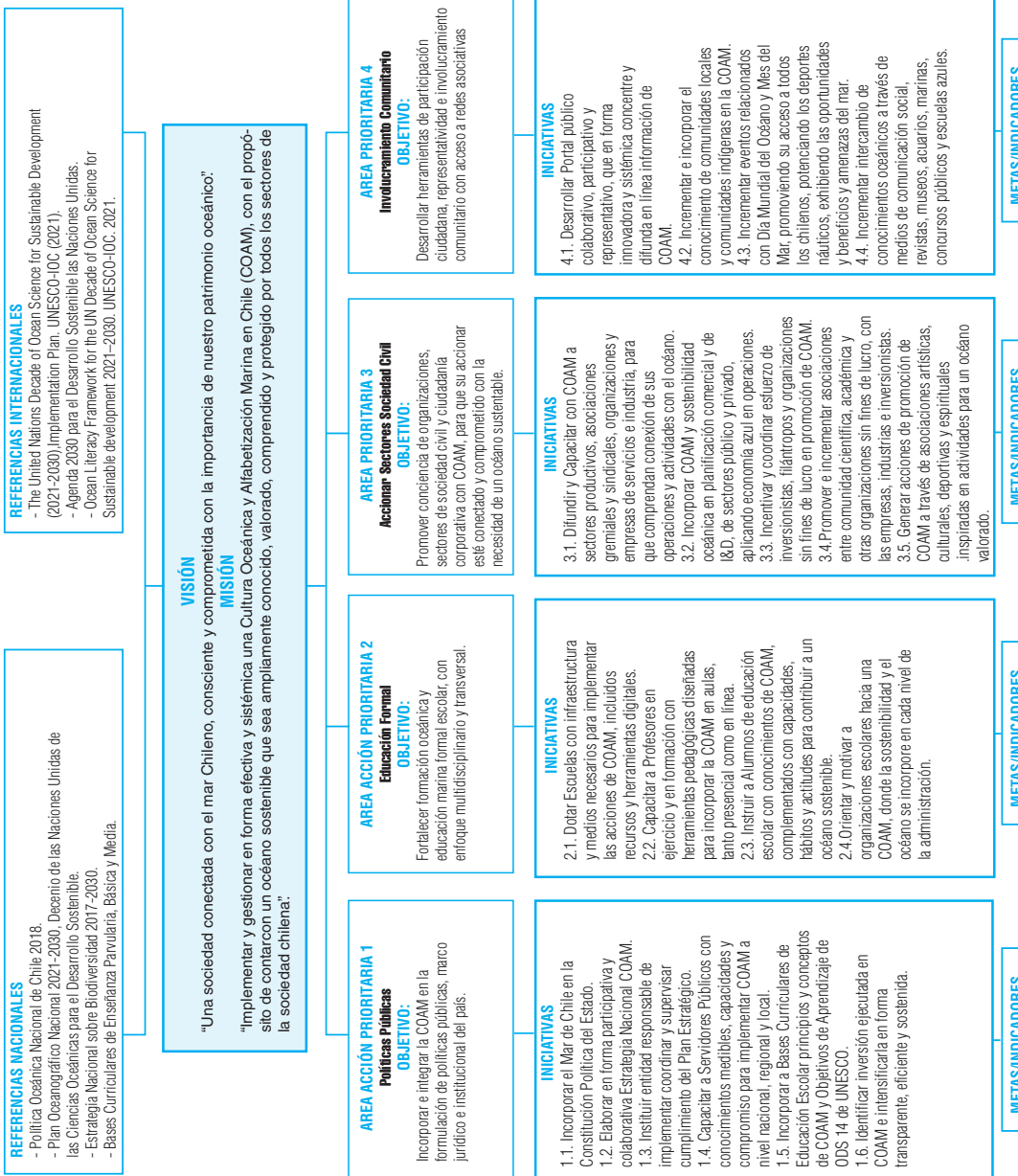
² Resolución ONU A/RES/70/1 aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”.

³ The United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development (2021-2030). Implementation Plan. UNESCO-IOC, 2021.

⁴ Se pueden destacar entre estas investigaciones las siguientes: a) “Chile y su Mar”, Instituto de Sociología de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Proyecto CONICYT N° 446-1988, Revismar 2/89; b) “Línea Base: ¿sobre qué queremos construir la educación marina en Chile?”. Congreso Ciencias del Mar 2018; y c) “Alfabetización oceánica en adolescentes de la provincia de San Antonio: ¿qué sabemos del mar?”, Revista Brotes Científicos, Volumen 4, Número 2, Año 2020, Universidad de Santiago de Chile.

ESQUEMA DE BORRADOR DE ESTRATEGIA DE CULTURA OCEÁNICA Y ALFABETIZACIÓN MARINA (COAM) PARA CHILE.

Esquema sintetiza en una plana el contexto en que se sustenta el borrador de esta Estrategia (Referencias nacionales e internacionales), qué futuro aspira alcanzar (Visión), qué hará para materializarla y con qué propósito (Misión), desagregando los resultados esperados en acciones y fines a concretar con su implementación (Áreas de Acción Prioritarias, Iniciativas y Metas).



DEJEN QUE LA HISTORIA NOS ALCANCE...

Pablo Tello Rosales
Socio Liga Marítima de Chile

Sí, así es. En estos tiempos aciagos repletos de malos ejemplos, conductas aberrantes, farsantes públicos y consumados, grupos vociferantes que imponen sus ideas por la fuerza del griterío, quizás sea bueno respirar profundo y templar nuestro espíritu.

Recoger brisas y vientos de antaño, esas que planeaban sobre nuestra tierra chilena y que a veces, empujaban algún río, lago o mar, creando benéficas ondas que llegaban hasta nosotros. Es así como ideas antiguas fueron muy adelantadas en su época, en un momento de la historia que fueron consideradas osadas, pero difíciles de poner en práctica.

Una muy interesante, y que hoy en día en el estado actual de nuestro azaroso cotidiano vivir, pudiese ser de un gran beneficio.

En el año 1945, en un artículo del diario La Estrella, un 26 de febrero nos decía lo siguiente: “Un lector de la Estrella, nos ha escrito una interesante carta en la cual da una idea a las autoridades para poder proseguir con obras públicas proyectadas e inconclusas con el mínimo de gasto, para lo cual debe hacerse trabajar a los presos de las diversas cárceles de la provincia y también a los alcohólicos inveterados que periódicamente caen detenidos” (sic).

Podríamos extrapolar esas antiguas ideas a una realidad chilena. Países como Noruega y Estados Unidos en Dakota del Norte, mantienen programas de trabajo, en que el interno o recluso está permanentemente ocupado desde las 08:00 AM hasta las ocho de la noche, con actividades propias de agricultores, cocineros, pilotos de ferry, encargados de invernaderos, aserraderos y un sinnúmero más de actividades.

Su reincidencia es sólo de un 20%, mientras que en Chile es del 70%. Nuestras cárceles ya no son escuelas, sino que universidades del delito. ¿Utopía? Si fuésemos un país del primer mundo como Noruega y Estados Unidos quizás no, pero en Chile la drogadicción, lenidad en las penas y un sistema político vulnerable a los vociferantes enunciados al principio de este artículo, lo hacen muy difícil, pero hay que dar un paso en serio en relación con la implementación de buenas antiguas iniciativas.

Otra idea del pasado fue una muy poco conocida por la población general.

Antes del Canal de Suez que une el Mar mediterráneo con el Mar Rojo, construido entre los años 1859 -1869, y el Canal de Panamá que comunica el Océano Atlántico con el Océano Pacífico inaugurado en agosto de 1914, Chile pudo haber tenido el suyo propio.

Talcahuano o “Thalcaguenn” (trueno del cielo), llamado así por el nombre del cacique con ese nombre que habitaba la zona, pasó a ser llamada la “ciudad de dos mares” en su momento.

Por un lado, en la orilla occidental de la bahía de Concepción se ubica el puerto de San Vicente, nombrado así por Juan Bautista Pastene, quien recaló en ese lugar un 27 de septiembre del año 1544, y le dio ese nombre por ser la festividad de San Vicente en esos días, y al medio la península de Tumbes que se incrusta en el Pacífico como un martillo, en el cual su mango es una delgada faja de tierra que separa ambas bahías.

El Gobernador español de la época, Alonso de Ribera y Zambrano tuvo un primer mandato en Chile entre los años 1601 y 1605. Militar experimentado, había combatido en Flandes y en tres campañas en Francia y llegaba a la belicosa zona de la Araucanía.

Aparte de sus ocupaciones castrenses, su visión de mundo quizás le permitió avizorar la conveniencia de unir Talcahuano y San Vicente, mediante un canal artificial, evitando así que los navíos tuviesen que rodear toda la península para viajar entre ambos puertos. Propuso la obra, por medio del expediente de hacerlo con chuzos y palas en el sector de la angostura baja al pie de los cerros de la península de Tumbes. Lamentablemente tuvo que dejar su cargo para asumir otras funciones.

Una gran idea inconclusa que nunca se llevó a cabo. Hubiese sido uno de los primeros canales navegables entre mares de la historia, y sería chileno.

Es por eso, y por otros centenares o miles de ejemplos de buenas ideas e iniciativas, que a veces...debemos dejar que la historia nos alcance...



*Fundada el 16 de Diciembre de 1914
Liga de Com. Anos Cronista Comarica / Mediana*



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
Contralmirante (R)
Socio Liga Marítima de Chile



Resumen.

La Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030, más conocida como el “Decenio de los Océanos” acaba de iniciarse. Dada la relevancia que tiene para nuestro país su océano, desde la perspectiva social, económica, cultural, de seguridad y medio ambiental, se reflexiona cómo esta oportunidad se nos presenta propicia para emprender acciones e iniciativas contribuyentes a potenciar algunas fortalezas y minimizar algunas debilidades referidas a la gestión y gobernanza de nuestro océano. Se examina cómo una adecuada implementación del Programa Oceánico de la Política Oceánica Nacional contribuiría a los resultados esperados de este Decenio. Se explora cómo al incorporar los principios y conceptos fundamentales de una Cultura Oceánica y Alfabetización Marina propiciados por UNESCO a las Bases Curriculares nacionales, apoyaría decididamente a los objetivos de esta Década los cuales se concentran en identificar, desarrollar e incrementar el conocimiento y comprensión del océano. Se indaga cómo

el contar con una Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social - como existió en el pasado- contribuiría a la prosperidad, bienestar y seguridad del país a través de la una gobernanza oceánica sostenible, vinculada e integrada con las otras políticas públicas y sectoriales del país.

Este año se inició la Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030 que fuera proclamada por el plenario de las Naciones Unidas¹. Esta “Década Oceánica” busca movilizar a las comunidades científicas, a los líderes políticos, a las empresas, a los profesionales del mar, a los que viven del mar y a los que se inspiran en el mar, en definitiva, a la sociedad como un todo, en torno a un programa común de investigación, incremento del conocimiento e innovación tecnológica, que permita gestionar eficientemente los océanos y alcanzar los objetivos de la agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

La visión del Decenio de los Océanos aspira a identificar y desarrollar la ciencia que necesitamos para el océano que queremos, siendo su misión la de “Impulsar soluciones de ciencias oceánicas transformadoras para el desarrollo sostenible, conectando a las personas con nuestro océano”². En el marco de dicha visión y misión aparecen tres objetivos esenciales: identificar los conocimientos requeridos para el desarrollo sostenible, desarrollar la capacidad y generar conocimiento y comprensión integral del océano y, finalmente, incrementar el uso del conocimiento y comprensión del océano.

Derivados de dichos objetivos se esbozan siete resultados esperados que describen el océano que se procura para nuestra humanidad al término del Decenio: 1) un océano limpio donde se identifican, se reducen o eliminan las fuentes de contaminación; 2) un océano sano y resiliente donde los ecosistemas marinos se entienden, protegen y gestionan adecuadamente; 3) un océano productivo que provee alimentos mediante una economía oceánica sustentable; 4) un océano predecible donde la sociedad comprenda y pueda responder a las condiciones cambiantes de este; 5) un océano seguro donde la vida y los medios de subsistencia están protegidos de los peligros relacionados con él; 6) uno con acceso abierto y equitativo a los datos, información, tecnología e innovación y finalmente, 7) un océano inspirador y estimulante que la sociedad entienda y valore.

El océano, como mayor ecosistema de nuestro planeta, junto con regular el sistema climático, sostiene una parte importante de la economía, alimentación, comercio y transporte, el agua, la salud, el turismo y el bienestar de la humanidad.

Lo anterior ha sido debidamente destacado en el Informe Mundial sobre las Ciencias Oceánicas del año 2020³, como también a nivel nacional en el Reporte Final del Comité Científico Nacional del COP 25⁴ el año 2019.

Por su parte, Chile en particular como décimo país a nivel mundial con mayor territorio marítimo, presenta una alta dependencia respecto de su océano y mares jurisdiccionales.

Esta realidad tanto a nivel global como nacional se ha podido apreciar con mayor claridad en el último tiempo, al existir un creciente reconocimiento y una mayor comprensión de la dependencia

1 Resolución ONU A/RES/72/73 aprobada por la Asamblea General el 5 de diciembre de 2017.

2 The United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development 2021-2030, Implementation Plan, UNESCO-IOC, 2021.

3 Informe Mundial sobre las Ciencias Oceánicas 2020. UNESCO-COI, 2020.

4 Evidencia científica y cambio climático en Chile: Resumen para tomadores de decisiones. Comité Científico COP25; Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación. Santiago 2019.

de la sociedad de los servicios vitales y prosperidad que proporciona un océano sostenible. Muestras tangibles en el ámbito global por mencionar solo algunos son: el Decenio 2021-2030 de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible que acaba de comenzar; la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible⁵, en plena ejecución con su Objetivo de Desarrollo Sostenible número 14 (OSD14) dedicado a los océanos; y, el lema marítimo mundial 2020 de la Organización Marítima Internacional OMI que el año estuvo dedicado a un “Transporte Marítimo Sostenible para un Planeta Sostenible”. Por su parte, muestras tangibles de aquello en el ámbito nacional, por mencionar también solo algunas son: la planificación y ejecución en Chile de la segunda Conferencia mundial Nuestro Océano 2015; la renovada Política Oceánica Nacional publicada el año 2018 y, la planificación y organización por parte de Chile el año 2019 de la vigésimo quinta Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, COP 25, denominado como el COP Oceánico o COP Azul, el cual finalmente no se ejecutó en Chile, el año 2019, por razones de fuerza mayor.

Por otra parte, el Panel Internacional de Alto Nivel para una economía oceánica sostenible, conocido como “*Ocean Panel*” y del cual Chile forma parte⁶, junto con considerar a los océanos como una fuente de soluciones para la mitigación del cambio climático, reflexiona sobre cómo un desarrollo económico y social basado en una economía oceánica sostenible, es fundamental en la producción futura de alimentos, energía, transporte marítimo y otros productos y servicios marítimos, como también, es fundamental en la proporción de bienes artísticos, culturales y recreativos - no siempre fáciles de cuantificar - pero que en su conjunto son esenciales para la supervivencia, el desarrollo y bienestar del ser humano.

En particular con respecto a la economía oceánica, según estimaciones conservadoras de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE⁶, la economía oceánica crecería el doble hacia el año 2030 pasando de generar 1,5 a 3,0 trillones de dólares, teniendo el potencial para superar la tasa de crecimiento de la economía mundial tanto en términos de valor generado como de empleo. Es notable como en el caso de Chile, este pronóstico se ha materializado con creces ya que sólo las exportaciones del denominado macro sector Pesca y Acuicultura –que integra diferentes productos del mar– casi triplicó su crecimiento (269%) en los últimos 15 años⁷.

Para materializar en Chile los objetivos y resultados esperados por la Década de los Océanos, nuestro país posee algunas fortalezas y debilidades. En el ámbito de las fortalezas podemos destacar dos de ellas: en primer término, aquella que se basa en los objetivos de la Política Oceánica Nacional y 118 acciones ya establecidas por la Política Oceánica Nacional vigente desde el año 2018. En efecto, tal como lo propusiera el año pasado en un documento referido a ella⁸, si se elabora y ejecuta sistémicamente el Programa Oceánico señalado en la Política Oceánica, se podría hacer una apropiada implementación, actualización y seguimiento de las 118 acciones establecidas en la Política Oceánica, como asimismo, de los objetivos y resultados esperados por la Década de los Océanos, ya que ambas instancias poseen una notable convergencia, especialmente en el Área Sectorial “Investigación Científica” y “Desarrollo Económico” de la Política Oceánica.

En segundo término, la otra fortaleza son los aportes consolidados que hiciera la comunidad científica nacional a través del ya mencionado Comité Científico Nacional de la COP25, especial-

5 Resolución ONU A/RES/70/1 “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”.

6 OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris.

7 Anuario de Exportaciones Chilenas 2018, Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, DIRECON - ProChile.

8 Contribución a la Gobernanza Sustentable de nuestros Océanos mediante la implementación efectiva de la Política Oceánica Nacional de Chile. Revista Mar N° 206, 2020, Liga Marítima de Chile.

mente aquellos derivados de 2 de las 7 áreas temáticas abordadas. Las dos áreas temáticas para destacar son aquellas materializadas por las mesas de trabajo denominadas “Mesa Océano” y “Mesa Criósfera y Antártica”, las cuales identificaron evidencia científica entregando valiosas recomendaciones para apoyar el diseño de políticas públicas, siendo muchas de ellas una realidad ya concretada, tanto en libros y documentos de divulgación científica del océano, como en proposiciones específicas de políticas y normativa asociada a nuestro mar. Algunas de las recomendaciones concretas ya existentes son: Propuesta de implementación para un Sistema Integrado de Observación del Océano Chileno (SIOOC), Propuesta para la actualización del Plan de Adaptación al Cambio Climático en Pesca y Acuicultura, Propuesta de las soluciones basadas en el océano para las Contribuciones Determinadas a nivel Nacional de Chile (NDC), Documentos de educación y divulgación científica sobre Océano, Criósfera y Antártica y su relación con el cambio climático.

En el ámbito de las debilidades, en tanto, podemos identificar dos. La primera dice relación con la inexistencia de una educación marina o alfabetización oceánica de nuestra sociedad, como lo reconoce explícitamente la Política Oceánica Nacional vigente. Tal como fuera propuesto en el documento de junio del 2020 “Cultura Oceánica y Alfabetización Marina para Chile, Una propuesta”⁹, posterior a su publicación se efectuó el análisis de las Bases Curriculares nacionales vigentes, las cuales son aprobadas por Ley, constatándose con claridad la inexistencia explicitada por la Política Oceánica, ya que las palabras “océano” y “mar” son mencionadas mínimamente, en sólo 16 oportunidades en ellas (Enseñanza Parvularia, Básica y Media), muy lejos de los principios y conceptos de aprendizaje oceánicos sugeridos por la UNESCO¹⁰. Destaco en este análisis que en las Bases Curriculares de Educación Parvularia la palabra mar y océano no se mencionan nunca, lo que se considera preocupante debido al rol transformador que tiene la educación en la edad escolar temprana al inicio de su proceso formativo. La proposición de los principios, conceptos y temas relevantes a incorporar como Objetivos de Aprendizaje Transversales en las Bases Curriculares se están elaborando en el marco de un Grupo de Trabajo multidisciplinario convocado por la Liga Marítima el año 2019, el cual trabaja en un “Programa de Alfabetización Marina” con la participación de destacados académicos, pedagogos, historiadores y profesionales del mar y de las ciencias oceánicas.

Este esfuerzo educativo es concordante con lo expuesto en el ya mencionado Plan de Implementación de la Década de los Océanos emitido por la UNESCO y el Comité Oceanográfico Internacional, el cual expresa que una parte especialmente transformadora del Decenio tiene que ver con nuestra relación y comprensión del valor de los océanos, la que puede fomentarse mediante los esfuerzos de desarrollo de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina entre los diversos grupos de interés, lo que además contribuirá a que el ODS 14 pueda ser cumplido el año 2030.

En segundo lugar, nuestro país posee otra debilidad que se ha ido acentuando en el tiempo. Esta dice relación con la carencia de una institucionalidad política y administrativa, que permita contar con una visión y políticas de largo plazo que, integradas en una Estrategia de Desarrollo Económico y Social, otorguen a nuestro país un desarrollo armónico y sostenible. Esta Estrategia de largo plazo requiere vincular aspectos tales como desarrollo científico e innovación, desarrollo de seguridad y paz, económico y social, integrando las diferentes Políticas Sectoriales del país incluida la Política Oceánica.

9 Cultura Oceánica y Alfabetización Marina para Chile. Una Propuesta. Publicado por Revista de Marina en <https://revistamarina.cl/es/articulo/cultura-oceanica-y-alfabetizacion-marina-para-chile-una-propuesta>.

10 *Education for Sustainable Development Goals. Learning Objectives. UNESCO 2017. Ocean Literacy Scope and Sequence for Grades K-12, National Marine Educators Association, 2010. Cultura Oceánica para todos Kit Pedagógico, UNESCO-COI, 2008. Ocean Literacy, The Essential Principles and Fundamental Concepts of Ocean Sciences for Learners of All Ages, National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA 2020.*



Chile contó con esta capacidad cuando, el año 1967, se creó la Oficina de Planificación Nacional ODEPLAN¹¹, con la función coordinar la elaboración del “Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social”. Junto con dicha función, ODEPLAN debía informar sobre el cumplimiento de este Plan Estratégico de largo plazo a ambas ramas del Congreso Nacional, al comienzo de cada legislatura Ordinaria de Sesiones. Incluso es destacable que nuestro país contara formalmente con una Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social y con sus políticas a largo plazo¹². 21 Políticas Globales y Sectoriales de Largo Plazo, siendo una de ellas la Política Marítima Nacional. Esa instancia, con visión de largo plazo ya no existe, pues el año 1990 se derogó la Ley creadora de ODEPLAN y se creó el Ministerio de Planificación y Cooperación¹³, el cual en el año 2011 fue reemplazado por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia¹⁴, no mencionándose en estas dos últimas instancias ministeriales el Plan de Desarrollo Económico y Social creado junto a ODEPLAN el año 1967.

Esta carencia de un proceso formal de planificación de largo plazo para construir y acordar escenarios futuros ha sido planteada desde hace varios años y reiteradamente en distintas instancias, organizaciones y centros de estudio¹⁵. Asimismo, personalidades de distintos ámbitos políticos y académicos se han pronunciado sobre esta necesidad de contar con una visión compartida de país con una Estrategia Nacional de largo plazo¹⁶.

La Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030 ya iniciada, junto con presentarnos un significativo desafío, es también una oportunidad para el desarrollo social, económico, cultural, de seguridad y medioambiental de nuestro país. Es factible de alcanzar en mayor medida si logramos, entre otros aspectos, consolidar las fortalezas y minimizar las debilidades mencionadas precedentemente, las cuales demandan un accionar colaborativo y participativo en el marco de la Política Oceánica Nacional.

La Década de los Océanos posee una especial vinculación con nuestra Política Oceánica vigente, pues integra apropiadamente el desarrollo científico e innovación, con el desarrollo económico y social, junto con un entorno de seguridad que proporcione y paz y convivencia armónica para dichos desarrollos. Es así, como la Política Oceánica Nacional en su introducción nos destaca al océano como “base importante del desarrollo social económico y cultural” de los chilenos; seguidamente en su visión expresa cómo se aspira a un océano “benefactor en su dimensión económica y social”; a continuación en sus objetivos menciona un “marco de equilibrio intersectorial que armonice el desarrollo social, el crecimiento económico y la gestión del medio ambiente marino”; posteriormente, en el ámbito de la seguridad expone la necesidad de “crear las condiciones de seguridad necesarias para aprovechar los grandes espacios oceánicos de Chile, en un ambiente de paz y de conservación del medio ambiente acuático a fin de alcanzar el crecimiento social y económico que la nación demanda” y finalmente, en el ámbito desarrollo científico indica cómo “el conocimiento científico y la información útil y oportuna sobre los océanos constituye la base para el diseño e implementación de políticas públicas y la toma

11 Ley N°16.635 promulgada el 05-07-1967 que crea la Oficina de Planificación Nacional.

12 Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social. Políticas de Largo Plazo. ODEPLAN septiembre 1977.

13 Ley 18989 promulgada el 13-07-1990 que crea el Ministerio de Planificación y Cooperación.

14 Ley 20.530 promulgada el 06-10-2011 que crea el Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

15 OCDE y Naciones Unidas, estudio Caminos de Desarrollo Examen de las Políticas de Transformación Productiva de Chile, 2018. Reporte Final de Consejo Asesor Presidencial sobre Trabajo Salario, Competitividad y Equidad social, 2008. Consejo Chileno de Prospectiva y Estrategia, documento Estrategia Chile 2030, 2017. Foro de desarrollo del sector público y privado, publicación Las visiones importan: Lecciones de experiencias exitosas de desarrollo, 2004.

16 Manuel Marfan, ex ministro de Estado y ex consejero del Banco Central, Diario la Tercera 27 de octubre 2019. Sebastián Edwards, economista y catedrático, Diario la Tercera, 12 de julio 2020; Paula Escobar, escritora, periodista y profesora, Diario la Tercera, 19 de julio 2020.

de decisiones oportunas que aseguren la conservación de los ecosistemas marinos y el uso sustentable del océano para contribuir al desarrollo y bienestar social del país y la identidad cultural nacional”.

En definitiva, la presente reflexión nos invita a transformar el desafío que presenta la Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030 en una real oportunidad de prosperidad y bienestar, integrando las dimensiones de desarrollo económico, social, cultural, de seguridad y medio ambiental del país, en un accionar simultáneo sobre al menos algunas de las siguientes medidas de corto, mediano y largo plazo:

En el corto plazo, concretar en el Programa Oceánico, aún no publicado, las 118 acciones e iniciativas que se derivan de las Áreas Sectoriales de la Política Oceánica Nacional, con énfasis en la Áreas Sectoriales de “Desarrollo Económico” e “Investigación Científica, las cuales contribuyen directamente a los resultados esperados por la Década de los Océanos. Estas 118 acciones e iniciativas en el Programa Oceánico Nacional requieren ser medibles y cuantificables de tal forma que durante el período de la Década de los Océanos 2021-2030 se pueda constatar su real implementación y cumplimiento.

Junto a lo anterior, es necesario crear una institucionalidad permanente de consejo y secretaría ejecutiva técnica muy pequeña que apoye en dicha implementación y cumplimiento al Consejo de Ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica, similar al consejo ya propuesto el año 2018 por el Presidente de la Liga Marítima en su documento “Es necesario un Ministerio del Mar?”¹⁷ y al consejo propuesto por el Ministerio de Relaciones Exteriores en conjunto con la Universidad de Concepción en su documento “Mares de Chile: Visión 2040”¹⁸.

En el mediano plazo, consolidar un Programa de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina incorporando en las Bases Curriculares Nacionales de Enseñanza Parvularia, Básica y Media, aquellos principios y conceptos fundamentales de aprendizaje sugeridos por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura, UNESCO. Adicionalmente, se precisa contar con una Estrategia Nacional de Cultura Oceánica y Alfabetización Marina tal como lo recomienda explícitamente la UNESCO y su Comisión Oceanográfica Intergubernamental, COI, en el recientemente emitido Plan de Implementación del Decenio de las Naciones Unidas 2021-2030 para las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible.

Finalmente, en el largo plazo, crear la institucionalidad nacional correspondiente que permita volver a contar con una Estrategia de Desarrollo Económico y Social como existió en el pasado y como ha sido planteado recurrentemente en los últimos años por diversas y variadas instituciones y personalidades públicas y privadas. La mencionada estrategia con políticas de largo plazo requiere incorporar e integrar las diferentes Políticas públicas y sectoriales del país incluyendo a la Política Oceánica dentro de ellas.

Palabras Clave: Ciencias Oceánicas. Cultura Oceánica. Política Oceánica. Gobernanza Oceánica. Estrategia de Desarrollo.

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

18 Mares de Chile: Visión 2040. Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile en conjunto con la Universidad de Concepción, enero 2020.

EL ALMIRANTE WILHELM CANARIS

Germán Bravo Valdivieso
Socio liga Marítima de Chile

El almirante Wilhelm Franz Canaris es un personaje muy vinculado a nuestro país en su época de oficial de inteligencia, del crucero alemán Dresden en la primera guerra mundial, su huída de Chile y sus actividades en España con un pasaporte chileno. He aquí su historia.

Su formación naval

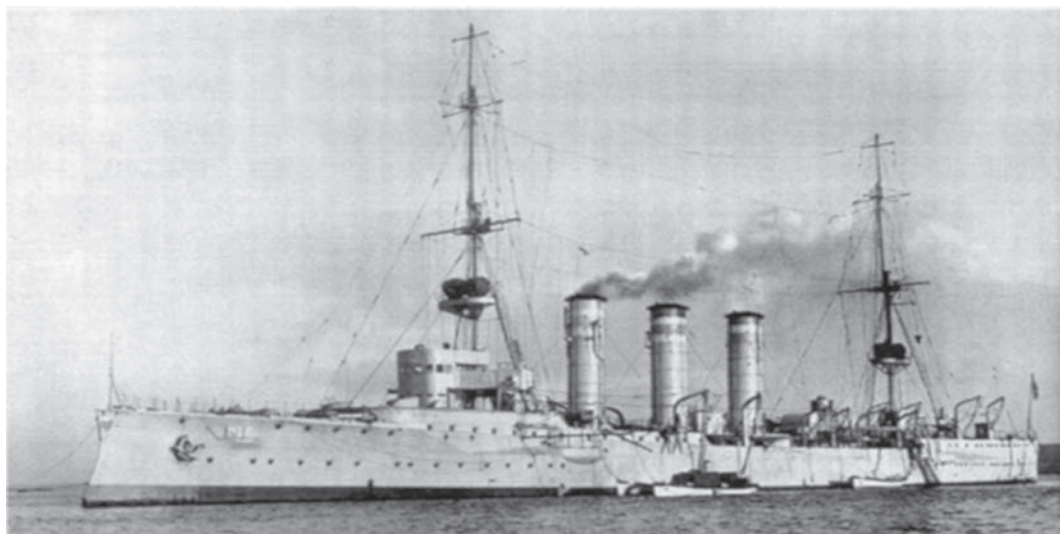
Hasta 1898 estudió en la escuela en Duisburg, siendo uno de los mejores alumnos de la clase. Deseaba ingresar a la marina, pero su padre se oponía, pues quería que perteneciera a la caballería del káiser. El repentino deceso de su progenitor le dejó las puertas abiertas para ingresar a la academia naval de Kiel, en 1905.

En 1907, se graduó de guardiamarina y fue destinado al crucero Bremen, uno de los más modernos de la flota imperial, buque que fue enviado, de estación, a la costa oriental de América, donde Canaris aprovechó de aprender castellano.

En 1908 ascendió a subteniente y le correspondió participar en el bloqueo que las escuadras británica, italiana y alemana hicieron a los puertos de Venezuela para obligar al presidente Cipriano Castro a deponer su política de nacionalización. Gracias a sus conocimientos del idioma, fue comisionado para negociar con el sucesor del presidente Castro, Vicente Gómez, y terminó siendo condecorado por éste con la orden de Bolívar, su primera medalla.

Su estadía en Centroamericana terminó en 1910 cuando el crucero fue relevado y Canaris transbordado al bote torpedero V162 en el Mar del Norte.





SMS Dresden, 1919

En 1911 ascendió a teniente segundo, siendo asignado al crucero Dresden, de reciente construcción y que sería la unidad de sus afectos durante toda su vida.

Regresó el buque a Kiel en 1913, después de la guerra entre la Liga de los Balcanes y el Imperio Otomano, donde había sido destinado y recibió órdenes de dirigirse a la costa oriental de México, para relevar al Bremen.

Destino al Pacífico

Estaba por regresar el Dresden a Alemania, cuando se recibió un mensaje que anunciaba el comienzo de la primera guerra mundial, siendo destinado a atacar el tráfico aliado en el Atlántico, para lo cual le era indispensable contar con provisiones y carbón.

Aprovechando las amistades que el teniente Canaris había hecho en las visitas anteriores a Brasil y Argentina, tomó contacto y formó una eficiente red de informaciones, que le permitió al crucero cumplir su misión y, a la recalada en Valparaíso, fue condecorado con la Cruz de Hierro de segunda clase.

Es conocida la historia de los combates de Coronel y de las Falkland, cuando el crucero quedó solitario y fugitivo. Canaris aprovechó la recalada en Punta Arenas para extender su red de informantes, lo que fue muy importante para que el buque se escabullera durante dos meses por los canales patagónicos.

Posteriormente, el Dresden recaló en Juan Fernández, buscando la protección de la neutralidad chilena, pero percibió su comandante, Franz Emil Lüdecke, la actitud de los cruceros británicos y no tuvo dudas de que sería atacado por ellos, pero debía evitar que su nave cayera en las manos del enemigo y necesitaba tiempo para preparar su destrucción, por lo que envió a Canaris al crucero británico Glasgow a reclamar la violación de la neutralidad de Chile mientras se colocaban las cargas para hundir al crucero alemán.

Con absoluto desprecio al derecho internacional, el comandante británico le respondió que lo único que aceptaba era la rendición incondicional, por lo que Canaris regresó a bordo mientras su comandante había concluido los preparativos.

El Dresden sobrevivió más de tres meses desde la destrucción de la división del vicealmirante von Spee y el juicio de uno de sus camaradas fue:

“Estoy seguro de que nunca hubiéramos podido seguir a bordo del Dresden hasta marzo de 1915, si Canaris no lo hubiera hecho todo de manera maestra y su riqueza de ideas no hubiera brillado en todo momento”.

Los tripulantes alemanes fueron internados en la isla Quiriquina, pero Canaris, pensaba arrancarse, mas lo frenaba la orden del comandante Lüdecke al respecto, hasta que logró vencer su resistencia y recibió de su parte el encargo, en el caso de lograr su cometido, de presentar a las autoridades en Alemania un informe sobre los últimos meses del Dresden y las razones de su hundimiento.

La fuga

En la noche del 3 de agosto de 1915 Canaris se arrancó de la isla, arrastrándose desde el alojamiento de los oficiales hacia la costa noreste, bajó un acantilado y alcanzó la playa, donde lo esperaba un bote pesquero, que había contratado por veinte pesos.

Sus primeros contactos fueron con un agricultor alemán, de apellido Puffe, en cuya casa del fundo San Cristóbal, recibió la primera idea de como podía hacerse la huída y le proporcionó dinero, un boleto de ferrocarril y cartas de recomendación para sus contactos en Argentina.



Algunas horas más tarde abordó el tren al sur, iba vestido a la usanza del hombre común de esa región de Chile y fue recibido por un agricultor, inmigrante alemán de Osorno, quien lo llevó a su fundo, desde donde, después de un corto descanso, tomó un caballo y se dirigió a la cordillera.

Cabalgó evitando los pueblos y alojando en aisladas pensiones, hasta que quince días más tarde llegó a suelo argentino y ubicó a un estanciero alemán de apellido von Bülow, para quien iban dirigidas las cartas de recomendación.

Aquí le fue entregado un nuevo caballo en el que cabalgó hasta Neuquén, donde abordó el tren a Buenos Aires, arribando el 21 de agosto.

Tomó contacto con el agregado naval alemán quien le proporcionó un pasaporte chileno, a nombre de Reed Rosas, viudo, hijo de padre chileno y de madre inglesa que se dirigía a Holanda para ocuparse de una herencia familiar y reservó una cabina en el vapor holandés Frisia, que se dirigía a Rotterdam.

Durante la navegación existía gran desconfianza entre los pasajeros a causa de la guerra, pero el chileno Reed Rosas congeniaba con todos, especialmente con los británicos.

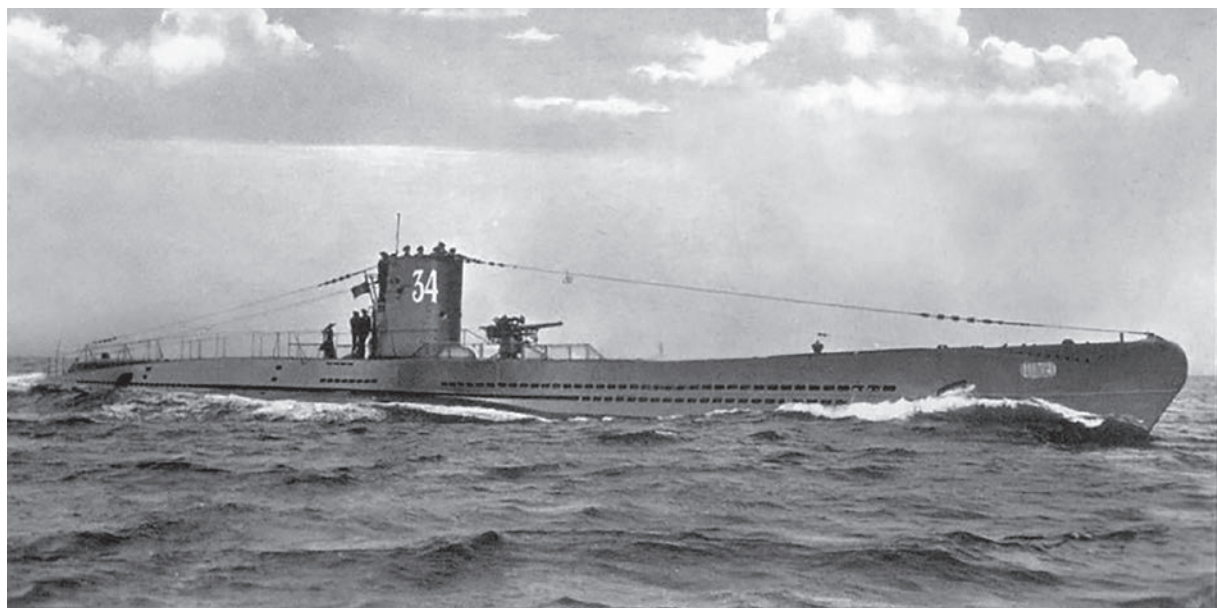
Al entrar en la zona europea de bloqueo, el Frisia fue detenido por unidades inglesas y se le ordenó dirigirse a Plymouth, donde pasajeros y tripulantes fueron sometidos a una revisión completa por parte de los servicios de seguridad. Canaris la pasó en forma rápida y segura, despertaba tan poca desconfianza, que un funcionario inglés le rogó que le ayudara a establecer si otro pasajero, que afirmaba ser chileno de Valparaíso, efectivamente hablaba el “dialecto nativo” de allí.

El 30 de septiembre desembarcó en Holanda y el 4 de octubre se presentó en la comandancia naval para entregar el informe que se le había encomendado sobre el último viaje y destino final del Dresden.

Misión en España

En 1915 fue ascendido a teniente primero y fue reclutado para la inteligencia naval, la cual necesitaba una reorganización para las acciones que se preveían en el Mediterráneo.

Las operaciones de los submarinos alemanes requerían de una organización logística, lo que solamente podía hacerse si contaban con abastecimientos en alguno de los países neutrales, siendo España el elegido.



Submarino alemán U34



Canaris fue enviado a Madrid con instrucciones de desarrollar un centro de suministros para los submarinos. Viajó con su pasaporte chileno y se instaló en la capital española, donde la comunidad germana lo ayudó a cumplir su misión. Pronto estableció una red que cubría los principales puertos del país.

El trabajo desarrollado había sido brillante, pero él deseaba participar de la guerra en el mar y pidió su traslado, por lo que fue destinado a Kiel, siendo recogido por el submarino U 35 en Salitrona, al oeste de Cartagena.

A su llegada a la base de submarinos de Cattaro, en Austria, Canaris fue condecorado con la Cruz de Hierro de primera clase.

Comandante de submarino

A su regreso de España se le entregó el mando del submarino UC 27 cuya tarea era minar las rutas aliadas.

En enero de 1918 debió reemplazar al comandante del U 34 y se dirigió hacia Gibraltar a esperar alguna presa. Divisó un convoy británico de cinco cargueros y decidió atacar al Maizar de 7.293 toneladas, que se constituyó en su primera víctima. Luego se acercó a Orán y hundió al mercante armado General Church, logrando burlar el ataque de su escolta de destructores británicos. Hundió un tercer buque antes de regresar a Cattaro, totalizando 16.174 toneladas. En mayo viajó nuevamente a Kiel para recibirse del nuevo submarino UB 128, que llegó a la base en Austria un mes después, pero era demasiado tarde, pues las fuerzas de los imperios centrales ya estaban derrotadas, y la revolución bolchevique había minado a las marinas imperiales austro húngara y alemana produciendo su paralización.

Entre guerras

La anarquía se apoderó de Alemania y la lucha civil fue cruenta. Canaris y una gran cantidad de sus colegas se pusieron al lado del gobierno, formando parte de las patrullas navales que luchaban contra el marxismo.

Cuando cayeron los líderes anarquistas Rosa Luxemburg y Karl Liebknecht, fueron asesinados por las patrullas navales que los habían detenido en la noche del 15 de enero de 1919.

El teniente Kurt Vogel, que había comandado una de las patrullas, fue condenado, pero como se supo de un plan para permitirle escapar de la cárcel, se decidió su traslado a una prisión más segura.

Antes de proceder a ello, una tarde llegó un automóvil a la cárcel, del cual descendió un oficial naval, que se presentó como teniente Lindemann y mostró una orden, debidamente rubricada por el fiscal querellante, para el traslado del preso.

Lindemann salió con él y al día siguiente el fiscal visitó la cárcel, pero se encontró con que el preso no estaba, no existía un teniente Lindemann, ni había dado la orden de transferirlo. El teniente Lindemann no era otro que el propio Canaris y el prisionero se encontraba seguro en Holanda.

Ante el caos que existía, el general Wolfgang Kapp organizó un golpe revolucionario que pretendía restaurar la vieja jerarquía imperial, Canaris simpatizó con él y fue enviado a la cárcel, pero a los pocos días quedó en libertad, siendo finalmente absuelto, pues siempre había actuado por instrucciones del almirante von Trotha.

Para restablecer la disciplina, el ministro de defensa, comisionó a Canaris para poner orden en la marina y lo trasladó a Kiel, con la misión de eliminar las últimas trazas del alzamiento de 1918 y ayudar a la reconstrucción de la armada.

Canaris buscó el camino para burlar la humillante imposición que le imponía a Alemania el tratado de Versalles, limitando su contingente a 15.000 hombres, y formó un cuerpo secreto de personal de reserva que mantuvo motivado con la idea de crear una verdadera flota de combate.

El 15 de enero de 1924 ascendió a capitán de corbeta y recibió órdenes de embarcarse para una misión secreta, como profesor universitario en viaje de turismo, en el vapor Rheinland al puerto japonés de Osaka.

Las fuerzas aliadas de 1918 habían considerado a los submarinos alemanes como un arma siniestra, pues los U-boats habían hecho ponerse de rodillas a los británicos. Como consecuencia de ello, el tratado de Versalles prohibió la existencia de submarinos alemanes y su construcción, debiendo destruirse los planos de diseño.

Dos de los más importantes astilleros constructores de submarinos, salvaron sus proyectos y decidieron ofrecerlos a marinas extranjeras como forma de salvaguardar y mejorar la técnica de construcción.

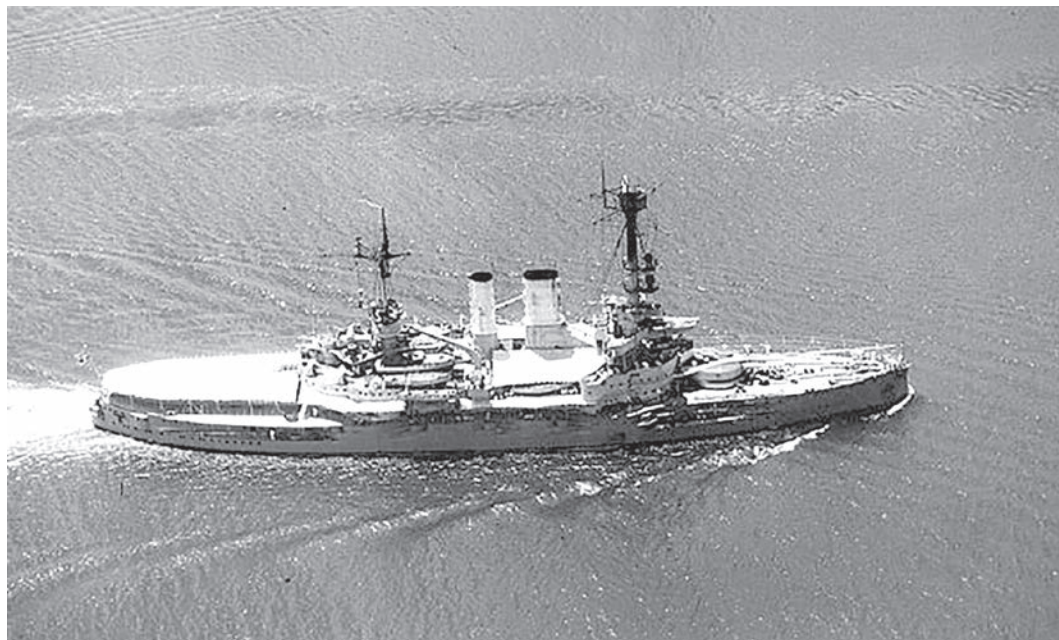
Los Estados Unidos habían forzado al Japón, en 1922, a aceptar una restricción del tonelaje de buques de guerra, pero habían considerado solamente acorazados, cruceros y portaaviones, sin mencionar los submarinos.

Los almirantes japoneses se entusiasmaron con la idea y el más famoso arquitecto naval alemán viajó a Osaka con los planos del submarino crucero U-142 y del submarino minador U-117. Canaris llegó a establecer la cooperación que fue la base de la flota submarina japonesa. El éxito obtenido en el lejano oriente no era aún suficiente por lo que se buscó algo de mayor envergadura en España.

Indudablemente el hombre indicado era el capitán Canaris, pues aún conservaba sus contactos y fácil llegada a los más encumbrados círculos de la monarquía española.

En 1925 viajó a Madrid cuando Gran Bretaña, Francia e Italia se disputaban a la marina española para construir submarinos, pero muy pronto la armada ibérica, con el apoyo del Rey, se decidió oficialmente por los sumergibles alemanes de 1.000 toneladas de desplazamiento, rápidos y de gran radio de acción.

Entretanto en Alemania los políticos decidieron que era preciso alejar a Canaris de Berlín y de sus actividades en España, por lo que fue nombrado segundo comandante del viejo acorazado Schlesien en el Mar del Norte. Un año más tarde fue ascendido a capitán de fragata.



SMS Schlesien fue uno de los cinco acorazados pre-dreadnought de la clase Deutschland
construidos para la Marina Imperial Alemana

El almirante Adolf Zenker, no se resignaba a perder los contactos de Canaris en España, sobretodo cuando se estaba construyendo un nuevo diseño de submarino de 750 toneladas para la marina española, aprobado directamente por el rey Alfonso XIII y por el general Primo de Rivera, además de algunos botes torpederos; por lo que repetidamente el Schlesien fue comisionado para visitar ese país.

En 1928 el almirante Erich Raeder asumió como jefe de la marina alemana, quien nunca congenió con Canaris y le prohibió toda incursión en asuntos políticos, manteniéndolo alejado de Berlín.

En 1931 recibió Canaris su promoción a capitán de navío y asumió como comandante del acorazado Schlesien. Debía volver a Berlín y la prensa izquierdista se había ensañado con él y lo hacía responsable de los hechos sucedidos durante los levantamientos marxistas.

La república de Weimar, que nunca había sido popular, fracasó rotundamente, por lo que el viejo mariscal Paul von Hindenburg, devoto monárquico y autoritario trató de gobernar sin los políticos, pero no lo dejaron, por lo que llamó al líder del partido nacional socialista, Adolf Hitler, para que formara gobierno.

Canaris jamás fue nazi, pero recibió con beneplácito su llegada, al igual que muchos de los oficiales de Willenshaven, debido a su postura anticomunista, a la promesa de poner orden, a la esperanza de que las imposiciones que agobiaban al país fueran revisadas y al anhelo de llevar nuevamente a Alemania a un sitio de honor, pero Raeder lo destinó a comandar el fuerte Swinemünde, el cual era un mando impreciso que había perdido toda importancia.



Bajo el régimen nazi

La oficina de inteligencia de las fuerzas armadas (Abwer) estaba a cargo del oficial naval Conrad Patzig, quien fue relevado del cargo, por lo que recomendó al almirante Reader, el nombramiento de Canaris para sucederlo, pero éste, que lo había destinado a Swinemünde para eliminarlo del servicio al cabo de un año, le respondió indignado “que con ese hombre no podía trabajar”. Patzig le replicó que como no había nadie en la marina para el cargo, recurriría al ejército, lo que fue suficiente para que Reader aceptara el nombramiento de Canaris. Al instalarse en sus nuevas oficinas en Berlín, colocó una maqueta del crucero Dresden.

En 1935 Canaris ascendió a contralmirante y en 1938 recibió los galones de vicealmirante.

Cuando supo que Hitler tenía decidida la invasión a Checoslovaquia, un grupo de generales pensaron aprovechar la movilización para tomarse el poder y acabar con el régimen, arrestar a Hitler y neutralizar a la Gestapo, a los que adhirió Canaris.

Al final no hubo movilización, pues la ayuda a Hitler le llegó de parte de los primeros ministros de Gran Bretaña y Francia, Chamberlain y de Daladier, quienes sacrificaron a sus aliados checos para que Alemania se quedara con una parte del país sin necesidad de ir a la guerra. Sin saberlo, con su crédula pasividad, le quitaron la espoleta a uno de los más claros complots urdidos para eliminar a Hitler.

Gestiones para terminar la guerra

Muy pronto, para la invasión a Polonia, nuevamente el alto mando del ejército consideró que la guerra sería un suicidio para Alemania y que no quedaba otro camino que terminar con Hitler. Canaris se acopló a ellos.

De acuerdo al plan, Hitler, Göring, Ribbentrop, Himmler y Heydrich debían ser sometidos a un juicio sumario y fusilados.

Para evitar que se produjera una guerra civil que podía ser aprovechada por los países enemigos para iniciar un ataque a gran escala, buscaron la garantía de la integridad territorial del país por medio de una personalidad cuyo prestigio moral fuera suficiente para llegar a un acuerdo y decidieron recurrir a S.S. el Papa Pío XII, quien estuvo de acuerdo, pero en forma descortés, lord Halifax, ministro de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, rechazó la invitación del santo padre.

El arrollador avance alemán sobre Francia alejó la posibilidad de reclutar nuevos generales para deponer al régimen.

El 1 de abril de 1940, Wilhelm Canaris recibió sus despachos de almirante y fue enviado a España para obtener el concurso de Franco a la causa alemana. Lo hizo en julio de 1940, disfrazado de turista, bajo el nombre de Juan Guillermo, ciudadano argentino que vestía poncho y sombrero alón, pero solo obtuvo una entrevista de ambos dictadores en Hendaya, pero posteriormente se supo que recomendó a Franco no plegarse al conflicto.

En el otoño de 1942, la principal preocupación de Canaris era terminar la guerra antes de que Alemania fuera totalmente destruida y liberarla del régimen, por lo que comenzó a explorar la idea de alcanzar algún acuerdo con los aliados.

El mayor general Stewart Menzies, cabeza de la inteligencia británica, tenía gran aprecio por el Almirante y participaba de la misma idea, por lo que a fines de 1942, cuando Canaris le envió un mensaje, invitándolo a reunirse en un país neutral, era lo que el británico estaba ávidamente esperando, pero cuando estaban listos para reunirse en España, la Foreign Office no lo permitió y posteriormente Roosevelt y Churchill prohibieron cualquier negociación con la resistencia alemana.

En la conferencia de Casablanca los aliados determinaron exigir únicamente la rendición incondicional, lo cual movió al almirante Canaris a renovar sus esfuerzos para encontrar una alternativa. Tomó contacto con el agregado naval norteamericano en Turquía, comandante George H. Earle, un ultra conservador que anhelaba poner fin al desencuentro de los poderes anticomunistas y que era amigo de Roosevelt.

Canaris se juntó con Earle y planteó las consecuencias que traería exigir una rendición incondicional, por cuanto Hitler prolongaría el conflicto hasta donde le dieran sus fuerzas, en cambio ofrecía buscar un armisticio entre ellos, propuesta que era sustentada por el Papa Pío XII, a quien lo secundaban, entre otros, el nuncio Ángelo Roncalli, después Papa Juan XXIII y el obispo Giovanni Baptista Montini, después Papa Paulo VI.

La respuesta de Roosevelt fue tajante, rechazando la proposición y prohibiendo toda negociación con Canaris.

Así fracasaban las intenciones del Almirante para evitarle mayores males a Alemania, pero las filtraciones de sus esfuerzos llegarían oídos de la poderosa RSHA que se había formado de la fusión de la Gestapo, de la policía criminal (Kripo) y del servicio de seguridad del Führer.

El desembarco norteamericano en Anzio le fue cargado completamente a la cuenta del servicio de inteligencia por no haber tenido informaciones anticipadas de él y por orden de Hitler, el

Almirante fue destituido y quedó en disponibilidad, detenido en Burg Lauenstein, mientras se le daba un nuevo puesto, a pesar de que hacía solamente unas semanas había sido condecorado con la Gran Cruz de Alemania de plata por “sus excepcionales contribuciones a la conducta militar de la guerra”.

Un nuevo golpe le llegó a Canaris el 10 de marzo cuando su antiguo rival, el almirante Karl Donitz, ahora comandante en jefe de la marina, le comunicó que quedaba removido del escalafón naval.

En otras de las inescrutables decisiones de Hitler, a los pocos días ordenó reincorporarlo como almirante *zurverfügung*, esto es, disponible para asumir un cargo, y casi inmediatamente lo nombró jefe del staff especial para la adquisición de armamentos y medidas económicas de guerra.



Reunión del almirante Canaris con el Alto mando alemán

El nombramiento de Canaris era raro, pero tenía una explicación, pues cada día era más improbable un triunfo alemán y Hitler no quería prescindir de uno de los pocos altos jefes alemanes que eran respetados en el extranjero y que podía llegar a un acuerdo con los aliados cuando las cosas se tornaran insoportables.

Cuando los aliados desembarcaron en Normandía, mientras los soviéticos avanzaban por el Este, las voces de los mariscales von Runstedt y Rommel hicieron ver a Hitler que era necesario variar su orden de mantenerse firme y que había llegado la hora de buscar un armisticio, pero como toda respuesta, relevó de su mando al primero.

Ante la incuria del dictador, algunos altos oficiales volvieron a pensar que no habría una solución si no se daba un golpe de Estado y se eliminaba a Hitler y fijaron sus esperanzas en el coronel conde Claus Schenk von Stauffenberg.

Canaris no tuvo participación en el intento para asesinar a Hitler el 20 de julio de 1944, ni conocía la fecha del atentado, pero simpatizaba con él.

Cuando von Stauffenberg regresaba en avión a Berlín, sin conocer aún su fracaso, llamó por teléfono a Canaris, para pedirle que informara a personas de segunda importancia que Hitler había muerto, pues cuando él aterrizara, la confusión reinante no le daría tiempo de hacerlo. A raíz del atentado, la S.S inició un régimen de terror con cuatrocientos investigadores que buscaron cómplices en cada rincón del país, la menor seña de sospecha era suficiente para conducir a los calabozos para ser interrogados por la Gestapo y luego a los “tribunales populares” y de ahí al patíbulo. En total 4.980 personas fueron ejecutadas con relación al atentado.

Presidio y muerte

Nunca le pudieron probar a Canaris participación alguna en el atentado, no habiendo más que una serie de contradictorias acusaciones por sospecha.

El Almirante fue encarcelado en condiciones inhumanas y engrilletado para los interrogatorios, acusado confusamente de haber tenido conocimiento que algunos de sus subalternos habían participado en complots contra Hitler en épocas muy anteriores al 20 de julio de 1944.

Con fecha 19 de septiembre de 1944 al almirante Donitz se daba el gusto, por segunda vez, de destituir a su colega.

Como los fiscales acusadores no lograban configurar un delito de traición, trataron quebrar su resistencia física con un trato inhumano.

Cuando las incursiones aéreas aliadas llegaban al corazón de Berlín, los prisioneros fueron trasladados al campo de concentración de Flossenbürg en la frontera con Checoslovaquia, y se improvisó una corte provisoria que violaba las leyes del propio Reich y cuyo objetivo era asesinar a los acusados.

No lograron configurar una acusación por traición, sino que lo inculparon de que, desde 1938, había mantenido en secreto un plan para un golpe de Estado, que había pretendido incitar a los comandantes militares alemanes a rebelarse y había permitido negociaciones secretas con el Vaticano.

El 6 de abril llegaron de Berlín dos jefes de la SS. con orden de interrogarlo duramente y sacarle una confesión de culpabilidad, que no obtuvieron, y de proceder, de todos modos, a su asesinato.

Como el III ejército norteamericano, a las órdenes del general Patton, avanzaba por el centro de Alemania, pronto a alcanzar la región de Flossenbürg, a las 5 de mañana del 9 de abril de 1945, el almirante Canaris y otros cinco prisioneros fueron trasladados desnudos al patio de ejecuciones, donde desde una viga fueron colgados en ganchos de carnicería y ahorcados.





**MUTUAL
DE SEGUROS
DE CHILE**



En **Mutua de Seguros de Chile**, contamos con más de **500.000 asegurados en todo el país**, a quienes brindamos protección a través de seguros de vida, productos de ahorro e inversión, además de la entrega de beneficios adicionales en salud o educación, entre otros.

Nuestra clasificación de riesgo **AA+** es una de las más altas del mercado asegurador nacional y comprueba el exitoso desempeño y la estabilidad financiera que nos permite **garantizar la confianza y tranquilidad de nuestros asegurados y sus familias**.

Amplia
Trayectoria

+100
años

Asegurando
a la familia chilena

Clasificación
de Riesgo

AA+

Solidez financiera

Cobertura
Nacional

16

Sucursales
a lo largo de Chile

Nuestros
Asegurados

+500
mil

Personas
confían en nosotros



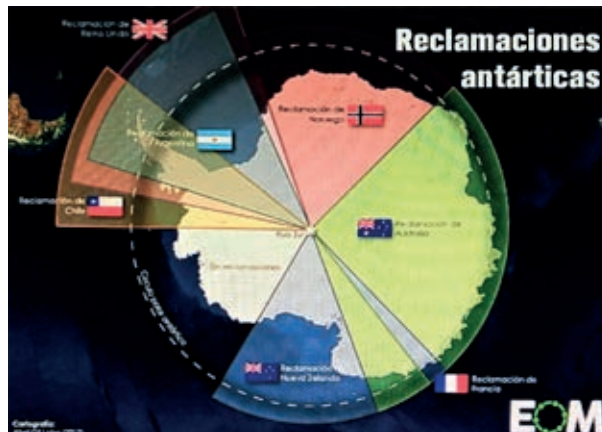
www.mutualdeseguros.cl



PILOTAJE A LA ANTÁRTICA: NAVEGACIÓN DEL CRUCERO CLASE MILLENIUM

Arturo De la Barrera Werner

Los argumentos de soberanía chilena sobre nuestro Territorio Antártico se basan en derechos históricos, en la actividad y ocupación efectiva, en la contigüidad geográfica y su vecindad al territorio continental.



La postura de Chile se mantiene, además, con su presencia en tierra y de naves chilenas en la Antártica. Pero la concurrencia de naves de otras banderas requiere preferentemente la asesoría de marinos chilenos.

En efecto, la soberanía de Chile en el territorio Antártico no sólo se ve proyectada por su geografía más allá del Cabo de Hornos y las islas Diego Ramírez. También el practicaje chileno en aguas de los canales de esa península que son muy similares a los canales patagónicos, le confiere a Chile otro antecedente más de una presencia que refuerza su soberanía en ese territorio, símbolo que no pueden ostentar los otros países signatarios y reclamantes en esa zona como son los gobiernos del Reino Unido y Argentina que tiene sectores geográficos superpuestos al nuestro.

Pero también el practicaje o pilotaje a bordo de naves extranjeras aporta otro antecedente y reviste cierta importancia ya que, si las empresas navieras eligen para esta actividad antártica a una agencia de naves de Chile es porque reconocen la experiencia de un chileno frente a un práctico argentino, británico u otra nacionalidad.

Se suman, además, los antecedentes históricos que datan del siglo XIX, los rescates y su asentamiento actual con varias bases y estaciones científicas instaladas hasta las costas del mar de Bellinghausen.

Navegación de GTS Celebrity Infinity

Estas navegaciones se tornan más interesantes con los grandes cruceros GTS (Gross Tonnage Ship) cuyo pilotaje es requerido por las navieras a sus agencias chilenas: es así como estas prefieren convenir con un solo práctico para la Antártica, a pesar de que las normas de seguridad para los canales patagónicos exigen dos prácticos.

La agencia de naves A.J. Broom - la primera con la cual inicié contactos a partir del año 1988 - ofreció en el 2010 la oportunidad de un practicaaje en una nave como el GTS C. Infinity de la empresa Naviera Royal Caribbean cuyo gran tamaño sería la primera vez que la Antártica recibiera un gigante del mar. Si bien en año 2004 la agencia de naves Agunsa ofreció la conducción del MS Asuka, esa nave tenía un desplazamiento que alcanzaba las 30.000 TRG en comparación con este GTS de 90.000 toneladas, de 296 metros de eslora, 12 cubiertas, para 2.900 pasajeros. Era entonces necesario- con varios meses de antelación - definir su itinerario y analizar la ruta más adecuada en la Antártica asegurando la disponibilidad de cartografía náutica electrónica y cartas en papel de mayor escala para determinadas áreas a recalar (cartas internacionales de la IHO, UK, USA o SHOA).

El jefe de Operaciones de A.J. Broom Mario Montero indicó que se trataba de una nave que tenía intenciones de desarrollar viajes en enero de 2011, lo cual fue aceptado, iniciando las conversaciones con el Captain Zissos Koskinas, Vice President Nautical Ops. de Royal Caribbean con sede en Miami quien solicitó conocer antecedentes de la página web www.antarcticpilot.cl y consultó sobre la concurrencia o experiencia antártica personal como Práctico, debiendo resumir las 26 incursiones como oficial en buques de la Armada y otras 21 como Práctico en diversas naves de turismo o expediciones antárticas.

Posteriormente, fue conveniente contactar con la IMO organización que ha dictado normas sobre los cascos reforzados en aguas polares (proyecto Código Polar) y con la IAATO (*Internacional Antarctic Association Tourist Organization*) para informar respecto a este viaje considerando el tamaño y características del GTS C. Infinity. El capitán de esta nave sería el Capitán Michael Margaritis quien conoció oportunamente las rutas más adecuadas para sus 2.000 pasajeros, quienes no bajarían a tierra, debiendo disfrutar del panorama antártico desde la cubierta.



Remolcado para ingresar al Río de la Plata

Zarpe de Buenos Aires

El 31 de enero fue el zarpe desde Buenos Aires, Río de la Plata con 2 Prácticos argentinos que condujeron la nave por el canalizo du-

rante unas 5 horas hasta alcanzar las aguas del Atlántico y luego con una velocidad de 24 nudos comenzó este crucero su itinerario celebrando durante la noche una fiesta general a las cuales había que sumarse debidamente, ya que las actividades como Práctico se iniciarían en los próximos 3 días al ingresar a las aguas antárticas.

Si bien en castellano, el encargado del pilotaje en Chile se denomina Práctico de Canales, cabe hacer presente que en inglés para la Antártica el nombre otorgado inicialmente fue “Antarctic Pilot”, luego derivó a “Captain of Ice” y, finalmente en “Ice Master” en los últimos años. Pero siempre el requerimiento coloquial sería:” Chilean Pilot “



Río de la Plata e itinerario del Crucero GTS

Islas Falkland

A las 7 horas del 2 de enero recalamos a Port Stanley en las Islas Falkland para fondear a la gira e iniciar el desembarco de pasajeros por medio de sus grandes botes.

Las buenas condiciones del tiempo permitieron, durante el lapso de 8 horas, visitar esta localidad de unos 2.500 habitantes (1.300 kelpers o falklanders, 700 británicos y 300 chilenos), y conocer sus alrededores históricos, en las playas cercanas los turistas vieron muy de cerca aquella fauna que podrían ver en la Antártica, solo de lejos: pingüinos papúa y pingüinos rey y leones marinos, pero sólo algunos grupos concurren a las áreas de la guerra de 1982 para conocer *in situ* los detalles de este conflicto de 74 días entre el Reino Unido y Argentina.

Para Argentina, la capital es Puerto Argentino y sus habitantes son malvinenses y el idioma oficial es inglés malvinense. Reconocen que es una entidad del Reino Unido, pero indican que la soberanía de la totalidad del archipiélago y sus aguas adyacentes continúan en litigio con Argentina.





Navegando el Paso Drake

Zarpamos de Port Stanley para ingresar a las aguas antárticas del mar de Drake, paso famoso por sus tormentas con olas de más de 15 metros de altura que son resultado de los violentos temporales que azotan la Antártica - que sólo sorprenden en algunas ocasiones- pero esta vez nos acogió con unas excelentes condiciones de mar y viento acompañándonos permanentemente el vuelo de los albatros, ave símbolo de esta zona (y de los Caphorniers, la cofradía de los capitanes del cabo de Hornos).

Sin embargo, informaciones glaciológicas argentinas recibidas a bordo nos indicaban la presencia de témpanos a la deriva del tipo tabulares y catedrales que podríamos avistar a unas 20 millas al norte de las islas Piloto Pardo y posteriormente sólo pequeños campos de hielos, bandejones, gruñones y *pancake ice*. Aquí finalizarían las vacaciones a bordo para iniciar las actividades antárticas debiendo permanecer en el puente hasta un próximo regreso al mar de Drake.

Proa a las Islas Piloto Pardo

El día 4 de enero, en las proximidades al monumento que recuerda el rescate de los naufragos del HMS Endurance (1916) en Punta Wild, una Guía de turismo instalada en el puente dió a conocer en 4 idiomas (inglés, alemán, francés y castellano) esta área donde lograron llegar los 22 tripulantes de la expedición de Sir E. Shackleton. Sin embargo, como no informó que este rescate lo realizó la nave chilena Yelcho fue necesario escribir estos datos para que ella completara su descripción agregando que estas islas (Islas Elefante, en las cartas internacionales) tenían el nombre de Piloto Pardo por el capitán de la nave chilena que en el crudo invierno antártico de agosto 1916 logró rescatar a estos naufragos y conducirlos a salvo hasta Punta Arenas. El Monolito Histórico en la isla se erigió en recuerdo a Luis Pardo y su arriesgada maniobra de cruzar el mar de Drake y, entre los hielos, salvar esos tripulantes británicos.

Una vez sorteadas las islas Elefante y Clarence que integran las Is. Piloto Pardo, iniciamos la navegación del Estrecho de Bransfield a una velocidad de 10 nudos ingresando a una zona despejada de hielo.

Estrecho de Bransfield

Las aguas que separan la península antártica o Tierra de O'Higgins de las Islas Shetland del Sur son presentadas en todas las cartas náuticas como Estrecho de Bransfield - excepto en las cartas argentinas- cuyo nombre aparece como Mar de la Flota, situación que ha sido cuestionada porque la toponimia antártica es en general respetada por las oficinas hidrográficas que emiten la cartografía de este sector antártico. No obstante, nuestros vecinos han asignado sus propios nombres a diversos canales, bahías y otros accidentes geográficos en la Antártica, lo cual tiende a originar cierta confusión especialmente en los rescates de naves.

En las proximidades de este estrecho se han originados varios siniestros de naves, entre ellos el encallamiento del MN Lindblad Explorer en 1972 cuyos pasajeros fueron rescatados por el ATF Yelcho (CC. C. Pinto) y AP. Pardo (CN. C. Barra). En el año 1979 se varó nuevamente en esta zona y que es rescatado por el AP. Pardo (CF R. Suazo) para varase por última vez y hundirse en el año 2007 en el E. Bransfield, después del rescate de sus pasajeros por el AP. Pardo.

Todos estos varamientos se originaron con esta nave al mando de capitanes de diversas nacionalidades que no contaban con el asesoramiento de un práctico chileno.

Resulta asombroso como el nombre de Chile aparece ligado los rescates antárticos y también en todos ellos están los nombres de Yelcho y Piloto Pardo.

Accidente

A la cuadra de la isla Rey Jorge (en el E. Bransfield) recibimos la información del médico del buque que un pasajero norteamericano se había accidentado quebrándose una pierna. El daño sufrido era muy complicado y solicitaba que fuera evacuado a un hospital en tierra. Como la base más cercana con quirófano adecuado y con aeronaves al continente era la base chilena Marsh, en isla Rey Jorge, establecimos comunicaciones VHF canal 16 con la Gobernación Marítima, cuyo Capitán de Puerto de Bahía Fildes era el Capitán de Corbeta R. Alfaro a quien indicamos la situación solicitando la posibilidad de evacuar al accidentado mediante helicóptero de la FACH.

Esto no fue posible, pues la base se encontraba con la visita del Presidente Sebastián Piñera y el presidente Rafael Correa de Ecuador y los helicópteros estaban destinados al traslado de las comitivas a la estación Maldonado, base ecuatoriana cercana a la base Prat, en Isla Greenwich. La alternativa inmediata fue tomar rumbo a Bahía Fildes y en ella efectuar el desembarco del pasajero accidentado, manio-



HMS Endurance atrapado
en el mar de Weddell



Tripulantes esperan rescate en I. Elefante
Foto abajo, isla Decepción

bra que no alcanzó a materializarse, ya que el enfermo estaba más estable y el médico estimó que podía continuar a bordo hasta Ushuaia.

Por lo anterior no ingresamos a Bahía Fildes donde teníamos la posibilidad de que los pasajeros pudieran ver a la distancia donde se encuentra la mayor cantidad de estaciones y bases en la Antártica ubicadas muy cercanas dentro de esta bahía: China, Rusia, Chile, Uruguay, Corea y Argentina, con dotaciones permanentes durante el año.

Proa a Isla Decepción

Proa a Isla Decepción y sorteando ahora los pequeños témpanos y campos de *brash-ice* continuamos nuestra navegación por el Estrecho de Bransfield donde recalamos a temprana hora para encontrarnos frente a los Fuelles de Neptuno, con su impresionante contraste de colores que muestra sus roqueríos volcánicos que caracterizan a esta isla que en su entorno presenta también enormes pingüineras que impresionan a los turistas. El olor es fuerte, pero soportable ante la belleza de ver a la distancia estas simpáticas aves. Circunnavegamos exteriormente esta isla en cuyo centro emerge una amplia bahía donde-desde sus profundidades – se han originado las erupciones volcánicas más violentas que se conoce en la Antártica chilena. A partir del año 1967 diversos rescates marítimos han sido protagonizados por el A.P. Pardo, (CN C. Borrowmann) y PP. Lientur (CC. C. Vásquez) con el salvataje de las dotaciones científicas chilenas, inglesas y argentinas de la isla.

En años anteriores, navegando en la bahía Foster de Isla Decepción fue posible avistar un bergantín de tres palos de bandera francesa cuyo nombre no logramos conocer, pero trajo el recuerdo de nuestro BE Esmeralda. No sabemos si la Dama Blanca alguna vez ha visitado la Antártica, pero dada las condiciones actuales de hielos existentes en verano su casco no corre riesgos y sería el primer buque escuela que, en su condición de velero, navegue las aguas de esta península.

Considerando la distancia que teníamos a isla Livigstone no fue posible observar la estación de España y de Bulgaria que se ubican en la bahía Sur de esa isla, en donde se instalaría próximamente la primera base de nuestra hermana república de Colombia.





Pingüinera en I. Decepción

Estrecho de Gerlache

Regulando a 5 nudos la velocidad del GTS C. Infinity en una baja visibilidad semi nocturna y con el apoyo de reflectores para mejor avistamiento de la presencia de témpanos a la deriva, y del *pack ice* existente, iniciamos el desplazamiento hacia el sur a través del estrecho de Gerlache, hasta recalar al canal Lientur, acceso a la bahía Paraíso. Previamente, intentamos aproximarnos al canal Neumayer, pudiendo observar que grandes témpanos tabulares obstruían el ingreso a este hermoso canal, lo cual nos impidió su navegación.

Canal Lientur

Desde este canal fue posible establecer comunicaciones con la estación Gabriel Gonzalez Videla (GGV) de la FACH, cuyo Capitán de Puerto en caleta Gloria era el teniente 1º R. Soto quien informó sobre la poca cantidad de témpanos en la Bahía Paraíso y sólo algunos de 30 metros de altura lo cual sería un buen espectáculo para los pasajeros. La cercana Estación argentina Almirante Brown se encontraba deshabitada y, en ocasiones, suele prestar apoyo informando también las condiciones de hielo en el área.

Permanecimos allí más de una hora en la que los pasajeros disfrutaron de la vista de témpanos desplazándose en diferentes direcciones impulsados por las corrientes marinas algunos y otros por la suave brisa reinante en otra dirección. Poniendo término a este simpático panorama –característico de la zona– comenzamos la maniobra para salir de la bahía y poner proa al canal Lientur.

Canal Neumayer

Después de tres pitazos largos en señal de despedida a caleta Gloria y sorteando algunos témpanos salimos del canal Lientur para alcanzar el Estrecho de Gerlache.

La intención de navegar el cercano canal Neumayer se vio frustrada nuevamente al observar que su boca sur se encontraba bloqueada por témpanos de diversos tamaños y no podíamos ingresar. Ese canal ha tenido la característica de ser uno de los más concurridos por la presencia de numerosas ballenas Minke siendo así un gran espectáculo que se ofrece a los turistas.



En archipiélago de Melchor



GTS C. Infinity en bahía Paraíso

A raíz de lo anterior, en lugar de dirigirnos al cercano Estrecho Bismark para salir al mar de Drake, retromarchamos hacia el norte y navegamos –a requerimiento del griego capitán Margaritis– la bahía Dallman para tomar el paso Drake.

Archipiélago de Melchor

Nuestra velocidad se debió disminuir a 5 nudos considerando el campo de hielos *pack-ice* que cubrían la zona. Posteriormente, una velocidad 2 nudos nos permitió sortear el hielo más compacto, situación que se mantuvo por 3 largas horas. Nos habríamos evitado aquello si la salida la hubiésemos realizado por el E. Bismark despejado de hielos, pero el capitán griego prefirió el archipiélago de Melchor con sus islas Alfa, Omega, Delta, Psi nombres asignados por una expedición de sus ancestros que entusiasmó al capitán Margaritis.

Paso Drake

Con 20 nudos regulamos el andar en el paso de Drake, pero una mar gruesa del NW al sur de las islas Diego Ramirez nos esperaba con vientos de 75 nudos cuyas condiciones afectaron levemente a esta nave originando un muy leve balance.

Alcanzamos el Cabo de Hornos al amanecer del 7 de enero y la mala visibilidad no permitió a los pasajeros el buen avistamiento del imponente faro y monumento a los Caphorniers. Con la asesoría de un práctico argentino ingresamos posteriormente al canal Beagle por su boca oriental para recalar al puerto argentino de Ushuaia permaneciendo allí 8 horas en su confortable y abrigado muelle.

En el puerto de Ushuaia

Permanecer algunas horas en Ushuaia es un agrado, pues esta pequeña ciudad de 50 mil habitantes es acogedora y de un fácil recorrido por sus calles. Argentina ha sabido aprovechar la geografía de esa zona transformándola en un atractivo polo turístico con el aeropuerto internacional Malvinas Argentinas de 3.800 metros, un excelente muelle para acoger a grandes cruceros y un buen centro de sky para los deportistas.

Además del "faro del fin del mundo" (islotte Eclaireurs), el turismo ofrece el Tren del Fin del mundo un simpático recorrido por el borde del canal Beagle, el Museo Marítimo (antes un penal de Ushuaia) y el Museo Territorial Fin del Mundo (historia natural fueguina).

A las 19 horas fue el zarpe de este puerto con la asesoría del práctico argentino de Ushuaia quien cumplió con el pilotaje en el canal Beagle hasta Puerto Williams. Los prácticos chilenos F. Rojas y J. Bilbao designados para conducir el GTS C. Infinity al Cabo de Hornos no lograron un oportuno avión desde Punta Arenas y debieron charterar una aeronave a Puerto Williams desde donde a la media noche tomaron su control para recalar y acercarnos al amanecer a las proximidades de la isla Hornos para avistar el monumento a los Caphorniers y al legendario y verdadero Faro más austral del mundo.



Carta electrónica: canal Schollaert a Paso Drake

Después de desembarcar los dos prácticos chilenos, enfilamos rumbo a la Isla de los Estados en Estrecho Le Maire y luego navegar el Atlántico hacia el norte y recalar en Puerto Madryn, allí di por finalizada mi permanencia abordo por tener que embarcar nuevamente en este crucero la semana siguiente en un viaje similar desde Montevideo a la Antártica.



Atracando a muelle de Ushuaia

Reflexiones finales

Sin duda, las navegaciones en un crucero de gran tamaño permiten sólo un breve conocimiento de la Antártica y sus pasajeros deben conformarse con las excelentes comodidades a bordo, su seguridad y aprovechar las largas horas de luz que acompañan en estas singladuras para disfrutar de los panoramas antárticos. Diferente son aquellas navegaciones en naves de exploración o turismo -que zarpando de Punta Arenas o Ushuaia- en períodos de 10 a 20 días pueden alcanzar canales interiores hasta el mar de Bellinghaussen o mar de Weddell.

Si bien en el año 1988 inicié las actividades de practica en la Antártica a bordo de un remolcador, en el año 2001, este servicio ofrecido en mi página web www.antarcticpilot.cl fue objetado en carta del Director DGTM por carecer de una licencia de para aquello, lo que en mi respuesta aclaré que esta actividad no se realizaba en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, ya que los canales antárticos son aguas internacionales.

Estas navegaciones fueron continuas en las temporadas estivales a partir del año 88 siendo requerido por diversas navieras para cumplir pilotajes a la Antártica a bordo de naves científicas y de turismo, las que terminaron sin inconvenientes en diciembre 2018, año en que después de la navegación a bordo de un nuevo M.S. Asuka II- crucero japonés de la NYK Cruises- finalizaron estas actividades para iniciar conversaciones con colegas Capitanes de la Cofradía Caphorniers y ex prácticos con quienes se espera dar continuidad a las navegaciones con el nombre de www.skuapilots.com y seguir contribuyendo a reforzar el practica chileno en los canales de la península Antártica. Sin embargo,



Vista aérea del Cabo de Hornos al norte

a raíz de la pandemia por el COVID-19 las expediciones han declinado y las temporadas estivales de cruceros a la Antártica también se vieron afectadas a partir de ese año, al igual que todo el turismo internacional.

Epílogo

Este servicio desarrollado a bordo de naves extranjeras reviste cierta importancia ya que, si empresas navieras eligen para esta actividad antártica a una agencia de naves de Chile, es porque reconocen que la experiencia comparativa con un práctico argentino, británico u otra nacionalidad. Su preferencia es siempre hacia el chileno.

Se estima que los hielos son el mayor peligro al que debe enfrentarse el navegante por su difícil localización. A pesar de los modernos radares, sistema de detección y de los detallados informes glaciológicos, han existido lamentables accidentes, siniestros que han significado la contaminación de las prístinas aguas de la Antártica.

Como el tráfico marítimo y el tamaño de las naves se ha intensificado en los últimos años se hace más imperativo que quienes asesoran estas navegaciones sean prácticos profesionales con una vasta experiencia en la zona de canales antárticos.

Referencia:

“El tráfico marítimo antártico y sus riesgos”. Revista de Marina. CN Leonardo Quijarro S.

“Antártica y el asunto de la soberanía”. Diario Estratégico. JP. Ternicien N.

“Chile una vez más al rescate”. Revista Marina 1972. H. Mesias

-IAATO (Releases estimates of Antarctic tourism)

“Reglamento de Practicaje y Pilotaje” DGTM



50 AÑOS DEL COMITÉ OCEANOGRÁFICO NACIONAL*

Hellmuth Sievers Czischke¹,
 Mario Cáceres Muñoz²,
 Patricio Carrasco Hellwig³,
 Juan Fierro Contreras⁴

En una sobria pero solemne ceremonia, el 10 de septiembre de 2021 se conmemoró el quincuagésimo aniversario de la creación del Comité Oceanográfico Nacional (CONA). La actividad contó con la asistencia de los Ministros de Defensa Nacional, don Baldo Prokurica Prokurica; de Economía, Fomento y Turismo, don Lucas Palacios Covarrubias; y de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación, Dr. Andrés Couve Correa; así como, del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Juan Andrés De La Maza Larraín; del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante don Carlos Huber Vio; de ex Secretarios Ejecutivos y representantes de las instituciones miembros del CONA. Dadas las restricciones impuestas por la pandemia del COVID-19, se contó además con una audiencia virtual conectada vía *streaming*. A todos ellos, el Presidente del Comité y Director del SHOA, Contraalmirante don Patricio Carrasco Hellwig, extendió la más cordial bienvenida a la ceremonia conmemorativa.



Ceremonia de 50º aniversario del CONA.

* Versión resumida que compila las presentaciones expuestas durante la ceremonia de Aniversario del CONA.

¹M.Sc. en Oceanografía; Primer Secretario Ejecutivo del CONA (1971-1974); Profesor Emérito, U. de Valparaíso; Socio Honorario Liga Marítima de Chile.

²PhD Oceanografía; Secretario Ejecutivo del CONA (1995-1998 y 2005); Académico de la U. de Valparaíso.

³Contraalmirante, Presidente del CONA; Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA).

⁴Magister en Oceanografía; actual Secretario Ejecutivo del CONA.

A continuación, se presenta una síntesis de los contenidos expuestos en la ocasión donde se realizó y homenajeó el quehacer del Comité.

La investigación científico- marina: una necesidad creciente

Para Chile, un país dotado de una extensa costa, ha sido imperativo investigar su mar; un pilar fundamental sobre el cual se ha construido el progreso y bienestar de la nación. Hombres e instituciones de ciencia emprendieron, desde mediados del siglo pasado, importantes iniciativas individuales en la búsqueda de desentrañar los misterios de la gran masa oceánica a la que se enfrentaban, para conocer su dinámica, la riqueza biológica y mineral, como también la manera de conservarla.

A lo largo de los años se generó un gran interés para ejecutar acciones de investigación científico-marina, conjunta y coordinada, mediante la creación de una entidad que pudiera gestionar instituciones y personas, en pos de las investigaciones en ciencias y tecnologías marinas. Esta necesidad se hizo perentoria en la década de 1950, cuando se desarrolló, a gran escala, la actividad pesquera en nuestro país. Si bien fueron creadas diversas instancias, ninguna contaba con las facultades necesarias para coordinar a los organismos nacionales y lograr el impulso y desarrollo imperativo que se requería. Por lo tanto, cada vez se hacía más apremiante la creación de un organismo nacional con poder de resolución, que coordinara en forma efectiva a las instituciones nacionales dedicadas a la investigación marina. Una entidad que incentivara y promoviera la generación de proyectos y actividades; que gestionara las capacidades técnicas, logísticas y operativas para impulsar el conocimiento del océano y sus recursos.

Con el arribo a Chile en 1960 del *AGS Yelcho*, buque que fue adaptado para realizar investigaciones oceanográficas, fue posible efectuar una serie de cruceros científicos frente a las costas continentales y aguas antárticas. En mayo de ese mismo año, por Decreto Supremo N° 1305, fue creada la Comisión de Estudios y Planeamiento de Actividades Técnicas, Científicas, Oceanográficas y Antárticas, con el fin de asesorar a la Comandancia en Jefe de la Armada en el equipamiento y la planificación de los cruceros de investigación. Dicha Comisión era presidida por el Director del Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada (actual SHOA) e integrada por instituciones que por entonces realizaban investigaciones marinas, financiadas con aportes directos de la Armada, el Ministerio de Agricultura y de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO).

La ley N° 16624 de 1967, que fijó la tributación de la Gran Minería del Cobre, destinaba el 2 % de su recaudación a la investigación del mar; aportes que fueron disminuyendo en el tiempo. Por ello, en la formulación del Plan Decenal Chileno de Investigaciones Oceanográficas 1970-1980, se consideró como prioritaria la creación de una Comisión Nacional asesorada por Grupos de Trabajo compuestos por especialistas, que asumieran la formalización, organización y planificación de las actividades relacionadas con las investigaciones científico-marinas.

Creación del Comité Oceanográfico Nacional.

Finalmente, con la promulgación del Decreto Supremo N° 814, del Ministerio de Defensa, del 10 de septiembre de 1971, el Gobierno creó el Comité Oceanográfico Nacional (CONA), lo que permitió reunir a todas las instituciones relacionadas con las ciencias del mar en torno a una entidad rectora.

Si bien este cuerpo legal fue recibido, en general, con satisfacción, no dejaron de sorprender las críticas que provocó, más aún cuando parte de ellas solicitaban su inmediata abolición. En reunión del Grupo de Desarrollo en Ciencias del Mar de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (CONICYT), convocada por este motivo, el Capitán de Navío don Raúl Herrera Aldana explicó los alcances del CONA y las razones por las cuales este era presidido por el Director del Instituto Hidrográfico de la Armada. Recordó que la ley N° 16771 de 1968 había asignado una serie de funciones y obligaciones a ese Instituto. Entre otras, la de constituir el servicio oficial, técnico y permanente del Estado en todo lo referente a oceanografía, planificación y coordinación de todas las actividades oceanográficas nacionales. Asimismo, en el reglamento publicado en abril de 1969, se le asignaba la representación del Estado de Chile ante una serie de organismos internacionales, por lo cual el CONA asumía además las funciones de asesor.

A su vez, cabe consignar que este Decreto Supremo presentaba una particularidad que le otorgaba una fuerza muy especial. No solo fue firmado por el Presidente de la República de la época, don Salvador Allende, sino que por cinco de sus ministros. Frente a ello, cualquier acción que se emprendiera para su abolición, ya fuera administrativa o política, difícilmente podría fructificar.

El espíritu que animó su creación hoy más que nunca, como indicó el Contraalmirante Carrasco en su presentación, prevalece en las palabras del Comandante Herrera, primer Presidente del Comité Oceanográfico Nacional, pronunciadas el día de su constitución:

«Las investigaciones oceánicas son de fundamental importancia para Chile, ya que ellas son indispensables para una explotación racional y eficiente de sus riquezas, pero esta se encontrará siempre entrabada si no se cuenta con la voluntaria y adecuada coordinación».

El CONA, compuesto en sus inicios por tres universidades y seis servicios del Estado, está conformado actualmente por 31 instituciones públicas y privadas; entre las cuales se cuentan servicios gubernamentales, universidades, institutos, sociedades científicas y empresas, cuyo quehacer guarda estrecha relación con las ciencias del mar, y que el Comité ha venido coordinando a lo largo de sus cincuenta años de vida.

Los inicios del CONA

Durante los primeros años se realizaron reuniones ordinarias mensuales y algunas extraordinarias; se redactó el Reglamento Interno; se organizaron los primeros Grupos de Trabajo; se planificaron y coordinaron las Operaciones Oceanográficas MARCHILE; se controlaron las investigaciones oceanográficas nacionales y extranjeras en aguas chilenas; se atendieron todas las obligaciones internacionales, en especial con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI-UNESCO), la Asociación Internacional de Ciencias Físicas del Océano (IAPSO) y con el Comité Científico de Investigación Oceanográfica (SCOR); donde, para este último, se creó un Comité Nacional, que fomenta la cooperación internacional en investigación oceanográfica y en la resolución de problemas metodológicos y conceptuales.



AGS Yelcho.

Asimismo, asociado a la representación que tiene el SHOA ante organismos nacionales e internacionales, le ha correspondido al CONA participar en diversas tribunas, como el Panel Intergubernamental sobre Floraciones de Algas Nocivas de la COI; la Sección Nacional de la Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos; el Comité Directivo de Actividades de Investigación Científica Marina y el Comité de Conservación Marina del Ministerio del Medio Ambiente, entre otros.

No obstante lo anterior, en aquellos primeros años el Comité no logró contar con financiamiento propio para realizar investigaciones en ciencias marinas de forma sistemática y permanente. Por fortuna, esta aspiración fue atendida años después por el Estado y los frutos, como resultado de esta acción, se pueden apreciar en el recuento de lo realizado en todos estos años.

Un gran avance en la organización operativa del CONA fue la creación de Grupos de Trabajo dedicados a temas específicos. El primer Grupo de Trabajo, creado en noviembre de 1972, fue el de Contaminación del Medio Ambiente Acuático, al cual se le asignó la tarea de coordinar los esfuerzos de las instituciones relacionadas con estudios de contaminación marina a lo largo del país. Su creación fue muy oportuna, pues en junio de 1973 tuvo que entrar en acción frente al hundimiento en isla Guamblin del petrolero *Napier*. Esto constituyó un primer gran desafío para el CONA y su recién creado Grupo de Trabajo.

Apenas ocurrido el accidente, el CONA actuó planteando requerimientos a nivel nacional e internacional, solicitando la asesoría de expertos para evaluar las consecuencias medioambientales del derrame. Estas acciones resultaron muy exitosas.

En la época también se produjo el varamiento en el estrecho de Magallanes del petrolero *Metula*, en agosto de 1974, que causó uno de los derrames de petróleo crudo más grandes del mundo; además del accidente de la motonave *Northern Breeze*, que encalló en septiembre de 1975

en los farellones de Quintero y el varamiento del OBO *Valparaíso* en las cercanías de isla Mocha en 1986. A su vez, en marzo de 1975, se manifestó un fenómeno de Marea Roja en la bahía de Valparaíso, donde el CONA coordinó las investigaciones con el apoyo de un buque de la Armada y de la Universidad de Chile.



El buque mercante Northern Breeze varó en farellones de Quintero en 1975. Se calcula que el derrame fue de aproximadamente 200 toneladas.

En los años siguientes se crearon los grupos de trabajo de Geología Marina, Biodiversidad Acuática, Dinámica Océano-Atmósfera, El Niño y la Variabilidad Climática, Floraciones de Algas Nocivas, Intercambio de Datos e Información Oceanográfica, Gestión de la Información en Ciencias Marinas, Percepción Remota y Sistemas de Información Geográfica y Acuicultura; todos los cuales han sido fundamentales en el cumplimiento de las tareas del Comité.

Cada uno de estos grupos especializados, compuestos por profesionales, investigadores y académicos de variada procedencia institucional, dinamiza la gestión investigativa del CONA, desarrollando congresos, seminarios, talleres, foros, cursos de formación; así como la edición de libros, entre otros productos e iniciativas, que han contribuido a la difusión del conocimiento científico-marino.

Otro de los problemas, que preocupaba a la comunidad científico-marina y requería una pronta solución, era contar con una herramienta legal que permitiera controlar las investigaciones científicas de buques extranjeros y nacionales en aguas chilenas. Al respecto, el Comité participó en la elaboración del Decreto N° 711 de 1975, que aprobó el Reglamento de Control de las Investigaciones Científicas y Tecnológicas Marinas en la Zona Marítima de Jurisdicción Nacional.

También le correspondió gestionar el Estudio Regional del Fenómeno de El Niño, programa de investigación oceanográfica cooperativo entre Chile, Ecuador y Perú, entre 1976 y 1982, y coordinó los cruceros con los cuales Chile participó en los Estudios Internacionales del Océano Austral (1975 – 1982). El área asignada a nuestro país correspondió a la región del paso Drake, lo cual se realizó exitosamente con el concurso del *AGS Yelcho*. Otra de las investigaciones internacionales que requirió gestiones del CONA fue el Experimento Mundial de Circulación Oceánica (*World Ocean Circulation Experiment - WOCE*) entre los años 1991 y 1997.

Cruceros de Investigación Marina en Áreas Remotas (CIMAR)

En 1992, la Armada adquirió a Estados Unidos el *AGOR Vidal Gormaz* como su primer buque oceanográfico. Esta plataforma dio gran impulso a la investigación marina, ampliando las capacidades para efectuar trabajos científicos, imposibles de ejecutar con un remolcador de flota adaptado a tareas para las cuales no había sido diseñado, como era el noble *Yelcho*.

En los primeros años de la década de los noventa se consolidó una de las grandes aspiraciones de los científicos marinos, que era la de realizar investigaciones sistemáticas en los grandes espacios estuarinos del sur de Chile. Esta iniciativa se materializó en 1994, desarrollada por el Comité Oceanográfico Nacional bajo el alero del SHOA, en sinergia con la comunidad científico-marina. La ejecución de la primera de las expediciones de este programa de Cruceros



Actividades oceanográficas a bordo del AGOR Vidal Gormaz.

de Investigación Marina en Áreas Remotas en la Patagonia Chilena se efectuó en 1995. Estas investigaciones han permitido estudiar en forma multidisciplinaria aspectos oceanográficos, meteorológicos, de biodiversidad marina y morfología submarina, en las zonas de fiordos y canales australes. Poco tiempo después, el área de investigación se amplió a los espacios marítimos alrededor de las islas de Pascua, Salas y Gómez, Desventuradas y el archipiélago de Juan Fernández; todos ellos sectores insulares alrededor de los cuales se han creado Áreas Marinas Protegidas, algunas de ellas de gran extensión.

La información recolectada en el marco de estos 25 cruceros CIMAR, con el apoyo de los buques *AGOR Vidal Gormaz*, *BI Abate Molina* y *AGS Cabo de Hornos*, ha generado a lo largo de los años una valiosa base de datos ambientales. Han sido 362 proyectos ejecutados, que se han convertido en una importante herramienta de información y de conocimientos oceanográficos para la comunidad científica nacional e internacional, así como para el desarrollo socioeconómico nacional, la conservación y gestión de los recursos hidrobiológicos y los ecosistemas marinos de fiordos, canales e islas oceánicas chilenas: zonas identificadas como prioritarias y estratégicas. Este quehacer refleja, a cabalidad, la coordinación de voluntades, esfuerzo financiero, tecnológico y científico del Comité y sus instituciones miembros las que, en conjunto con la Armada de Chile, se han comprometido para asegurar el estudio sistemático de nuestros espacios marítimos.

Más recientemente, cabe destacar las acciones tendientes a crear una red integrada de monitoreo de parámetros ambientales, mediante boyas y plataformas oceanográficas; coordinaciones y gestiones para proveer de una plataforma oceanográfica a la expedición ATACAMEX, durante la cual se alcanzó una profundidad de 8081 metros con un vehículo autónomo en la fosa de Atacama, y la participación en el Comité de Asignación de Ruta de los cruceros de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), empleando el buque oceanográfico *AGS Cabo de Hornos*.

Una producción científica ininterrumpida

La revista “Ciencia y Tecnología del Mar”, editada durante 1975 a 2015, constituyó por décadas una destacada tribuna para investigadores y científicos nacionales y extranjeros y es un valioso repositorio de estudios de nuestro mar. Asimismo, el CONA ha contribuido a la edición de numerosos libros de divulgación del conocimiento científico-marino, de los cuales, entre los más recientes se encuentran: “La Oceanografía en Chile. Historia de un Desarrollo Imperativo”; “Miradas al Territorio Submarino de Chile” y “Costas de Chile. Medio Natural, Cambio Climático, Ingeniería Oceánica y Gestión Costera”.

En cuanto a la producción científica del Programa CIMAR, esta abarca un amplio abanico de temáticas, como meteorología, geología y batimetría, masas de agua, características físicas y químicas de la columna de agua, corrientes y mareas, fitoplancton y producción primaria, zooplancton, peces litorales, organismos bentónicos, sedimentos marinos y contaminación acuática; todo lo cual ha dado origen a numerosas publicaciones científicas y a un significativo número de tesis de pre y posgrado. De esta forma, el programa CIMAR también ha contribuido a que alumnos y tesistas adquieran una experiencia invaluable para su formación en las disciplinas de las ciencias del mar.

El CONA en el escenario de la Agenda 2030

Para la adecuada coordinación del trabajo de los organismos que realizan investigaciones marinas, y tal como lo contempla el Decreto fundacional, corresponde al Comité ir actualizando el Plan Decenal Chileno de Investigaciones Oceanográficas que desde 1970 ha delineado las directrices que sustentan el desarrollo y fomento de la investigación científico-marina nacional. La más reciente actualización de este documento rector permitió poner a disposición de dicha comunidad, el Plan Oceanográfico Nacional, correspondiente al período 2021-2030. Este último vincula las prioridades nacionales con el proceso mundial de investigación científico-marina, como lo es la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, con sus 17 objetivos y 169 metas, y principalmente con el Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, iniciativa propuesta por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI). Chile, en el marco de las estructuras existentes y los recursos disponibles, ha apoyado, en conjunto con los países miembros, la propuesta de la COI, a la que ha convocado la ONU

En particular, la citada Agenda 2030 contempla conservar y utilizar los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible y establece una meta orientada a aumentar los conocimientos científicos, desarrollar la capacidad de investigación y transferir tecnología marina; temáticas que tienen especial relación con el rol del SHOA y particularmente del CONA.

Lo anterior fue abordado durante la asamblea 140 del CONA, efectuada el 1 de junio de 2018, en donde se aprobó en forma unánime, la conformación de un Grupo de Tarea con la misión de coordinar y elaborar un Programa Nacional sobre el Decenio y vincular las prioridades nacionales con el proceso mundial.

Presentación del libro “CIMAR 25 Años”



Portada Libro “CIMAR 25 Años”.

Antes de concluir la ceremonia, se dio a conocer la reciente publicación del libro “CIMAR 25 años. Cruceros de Investigación Marina en Áreas Remotas”, en el que se compilaron, en un solo volumen, los aspectos más relevantes del programa CIMAR, producto del trabajo mancomunado con la comunidad científica marina nacional y con la cual se espera dejar testimonio de la sinergia alcanzada a través de la colaboración interinstitucional y multidisciplinaria

En este libro se relatan los orígenes y la gestión del programa, que se remonta a las asambleas del CONA a principio de los años noventa; se describen los 25 cruceros realizados entre 1995 y 2019, sus objetivos científicos, actividades, proyectos y sus estaciones de muestreo. También se exponen los avances en el conocimiento científico en estos 25 años, en ámbitos tales como la

oceanografía física, química, biológica y geológica, materializados en siete artículos elaborados por connotados investigadores de las ciencias del mar. También, se presentan las proyecciones y futuras necesidades de investigación y una compilación acabada de toda la producción bibliográfica generada por los proyectos científicos ejecutados en cada uno de los cruceros.

El libro “CIMAR 25 años” valora y reconoce los esfuerzos y dedicación de un numeroso grupo de científicos, profesionales y marinos, actores principales de un programa de investigación que ha sido vital para el desarrollo de las ciencias del mar en el país, proveyendo las bases para el conocimiento oceanográfico sistemático, interdisciplinario e interinstitucional de la extensa región de fiordos y canales australes e islas oceánicas chilenas. Su publicación, sin duda, se constituirá en un incentivo para seguir profundizando los estudios de la sorprendente riqueza de nuestras aguas interiores y oceánicas.



AGS Cabo de Hornos, buque de investigación oceanográfica de la Armada de Chile.

Palabras finales

La misión del CONA mantiene hoy plena vigencia, cuando se observa el crecimiento sostenido de la investigación científico-marina y los múltiples desafíos que será necesario enfrentar en el futuro, de cara a la inmensidad de nuestros espacios oceánicos; fuente inagotable de recursos que requieren ser estudiados, los que se acometerán con el mismo espíritu que animó a los forjadores de este Comité.

Al finalizar, cada expositor extendió sus felicitaciones a los diferentes estamentos que en estas cinco décadas han contribuido al quehacer del CONA; así como a cada uno de los integrantes de la Secretaría Ejecutiva, que silenciosa y abnegadamente entregan lo mejor de sí para que el Comité continúe por la senda de desarrollo trazada; a todas las instituciones miembros del Comité Oceanográfico Nacional; a los científicos, que a través de estas cinco décadas han apoyado y participado entusiasta y desinteresadamente en las innumerables iniciativas promovidas y coordinadas por el CONA y, en especial, a los investigadores, académicos, profesionales y técnicos que ya están embarcados en la exploración del mar de la eternidad. Sus estudios sin lugar a duda traspasarán generaciones, junto a sus inolvidables lecciones de perseverancia y permanente dedicación, en pro de las ciencias del mar. Asimismo, se quiso expresar el reconocimiento del Comité Oceanográfico Nacional a los comandantes y dotaciones de los buques que han participado en los distintos cruceros, por el profesionalismo y sacrificio que pusieron al servicio de la investigación científico-marina chilena, apoyando el quehacer de muchas generaciones de investigadores, a lo largo de tantas navegaciones.

Al cerrar esta ceremonia de aniversario, se rindió un sentido homenaje al Capitán de Navío don Raúl Herrera Aldana, Director durante tantos años del Instituto Hidrográfico de la Armada, gestor y primer Presidente del Comité Oceanográfico Nacional. Su decidida acción, perseverancia, visión y firme pero caballerosa dirección, colocaron los cimientos que permitieron celebrar hoy este quincuagésimo aniversario.



*Fundada el 14 de Octubre de 1914
Más de Cien Años Concreto Compromiso Marítimo*





Terminal Cerros de Valparaíso

Principal Terminal de Carga Fraccionada de la Región

www.tcvai.cl



DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ANUALES DE LIGA MARÍTIMA

Durante el año 2021, Liga Marítima de Chile realizó las siguientes actividades:

Durante el año 2021, Liga Marítima de Chile realizó las siguientes actividades:

Trabajos en Edificio Corporativo

Durante el segundo semestre se desarrolló el “Plan de Mantenimiento Ligamar - 2021”, que contempló el pintado de las fachadas de nuestro edificio.



Coloquios marítimos

27 de abril, Expositor: Jorge Sandrock Carrasco, Abogado. Tema “En torno al Mar en la Constitución”. 43 Visitas.

24 de junio, Expositor: Gloria Maldonado F. – directora ejecutiva del Centro de Investigación e Innovación en Energía Marina (ME-ERIC). Tema: “Energías Marinas en Chile: Un futuro energético de Clase Mundial”. 59 Visitas.



Exposición de Actividades

El jueves 12 de agosto, mediante conferencia vía ZOOM, se entregó a nuestros asociados el estado del Programa de Actividades Anual, principalmente en lo que no se pudo hacer, en lo que estábamos haciendo y lo que pensamos hacer en lo que resta del año 2021. En dicha oportunidad se incluyó el charlista Sr. José García Huidobro con un tema relacionado con la importancia de la Comunidad.





Reunión de camaradería por Fiestas Patrias

En el mes de septiembre, se desarrolló una reunión de Camaradería con nuestros socios (empanadas y vino tinto), en la Terraza del Club Naval de Valparaíso.



Entrega de Libro “Magallanes y la Antártica”

El Proyecto del libro “Magallanes y la Antártica”, acogido a la Ley de Donaciones Culturales, se enmarca en la necesidad de dar a conocer a la comunidad la importancia histórico cultural de la conmemoración de los 500 años del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, que marca un hito en las exploraciones científicas e hidrográficas en el área austral.



Cabe destacar que, en la medida en que se avanzaba en el desarrollo de este libro, se estimó que el título que mejor reflejaba su contenido debía ser “La Armada de Chile en los Territorios Australes, a 500 años de la travesía de Magallanes”, cambio que recibió la aprobación del Consejo de Donaciones Culturales.

Hoy, luego de dos años de trabajo y esfuerzo y de algunas restricciones en el presupuesto inicial, estamos en condiciones de poner este libro a disposición de la comunidad educativa, en el sitio web de la Corporación, en forma gratuita, lo que se materializó con la entrega simbólica de un ejemplar a cada una de las entidades educacionales que hoy nos acompañan, en la certeza de que tendrá la adecuada difusión entre sus alumnos e investigadores.

Homenaje Aniversario DIRECTEMAR

El miércoles 18 de agosto se realizó el tradicional almuerzo en el Club Naval de Valparaíso, Salón Prat, con que Liga Marítima de Chile, rinde homenaje a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, según aforo permitido, con asistencia del Sr. DGTM, autoridades navales y civiles del ámbito marítimo-portuario de San Antonio y Valparaíso. Ocasión en que se despidió, al Ex CJA Sr. Julio LEIVA Molina.



Asamblea General Ordinaria y Renovación Parcial del Directorio

El Directorio por el Período 2021-2023, quedó integrado por los siguientes socios:

Presidente: Miguel Ángel Vergara Villalobos

Vicepresidente: Patricio Reynolds Aguirre

Secretario: Juan Carlos Galdámez Naranjo

Tesorero: Carlos Vidal Stuardo

Directores:

Marcos Gallardo Pastore

Denia Gómez González

Edmundo González Robles

Richard Kouyoumdjian Inglis

Ángel Custodio Labbé Soto

Santiago Lorca González

Jorge Sandrock Carrasco

Ricardo Tejada Curti

Director Ejecutivo: Renato Casas-Cordero Oddó



Premiación Concursos Literarios

Esta actividad se desarrolló en el contexto de una segunda versión de cuentos literarios ambientados en historias, ficticias o reales, mitos o leyendas del Mar de Chile.

Se presentaron 321 cuentos. La ceremonia de premiación se desarrolló en el Salón de nuestra Corporación y contó con la presencia de los directores de la Corporación, jurado que seleccionó las obras premiadas, invitados especiales y autores de las crónicas y cuentos con distinción.

El socio director, don Marcos Gallardo Pastore, coordinador de esta tarea, hizo una reseña de las actividades realizadas para llevar a feliz término este concurso.



Presidente de Liga Marítima de Chile, Miguel Ángel Vergara, (centro) acompañado del Vicepresidente, Patricio Reynolds, y el director coordinador del Concurso, Marcos Gallardo, junto a los ganadores del 1º y 2º lugar del Concurso de Cuentos Literarios 2021, y los representantes de las empresas que aportaron a estos premios: TCVAl y ANA .

Ingreso de nuevos socios

El 26 de agosto, Liga marítima de Chile recibió a sus nuevos socios, ocasión que el presidente les informó, que este año estábamos abocados a una campaña para lograr que el mar sea al menos mencionado en la nueva Constitución Política, que se está en proceso de elaboración y que se les estaba enviando a los socios por Redes Sociales breves cápsulas con temas relativos al mar. También les señaló que se estaba trabajando en un programa para la educación básica y media, en conjunto con la PUCV y la U. de Valparaíso y la DGTM, denominado Programa de Alfabetización Marítima. Finalmente, les señaló la pregunta del millón qué esperábamos de ellos. Lo más importante es que nos aportaran ideas sobre temas marítimos a los que podríamos abocarnos, y que nos ayudaran a difundir nuestras actividades. Pero, que no bastaba con quedarnos en la idea, se requería que esa idea fuese monitoreada y gestionado sus recursos para llevarla a cabo, comentando, la Liga puede aportar un mínimo de Termino parafraseando lo que dijo el presidente Kennedy: No pregunten que me aporta la Liga Marítima, sino que puedo aportar yo a la Liga Marítima. Sean todos muy bienvenidos y muchas gracias por vuestro interés por integrarse a esta corporación.

En esta oportunidad, fueron investidos como nuevos socios, las siguientes personas y entidades:



Don Gerardo COVACEVICH Castex
 Don Gudelio MONDACA Oyarzún
 Contraalmirante Don Cristian ARAYA Escobar
 Don Carlos FANTA de la Vega
 Don Carlos TROMBEN Corbalán
 Don Eduardo CABEZAS Ferrari



Don Patricio SCHIAVETTI Rosas
CF Don Francisco ROMERO Iraguen
Don Jorge SANDROCK Carrasco
Don Luis MORÁN Velásquez



Y finalmente la Agencia “*Lloyd’s Register Central and South American Limited en Chile*” - Representante Legal su Gerente don Carlos VIVIANI Walker.

Edición y lanzamiento de Libro

La Liga Marítima de Chile, más que centenaria corporación intentando fomentar la conciencia marítima de los chilenos, presentó el Libro “Beagle 78 – En la Estela de Prat”, del editor CF. (R.) Don Luis Ernesto SIEBERT Cristi. Positivo libro que, entre otras cosas, viene a informar a la ciudadanía sobre una realidad desconocida de sus FF. AA., contribuyendo a valorizarlas. Felicitamos esta feliz iniciativa de recopilar y dar orden y sentido a una serie de relatos de los actores de primera línea de este conflicto, como, asimismo, a todos quienes participaron con sus relatos y en la elaboración de este libro. ¡Muchas gracias por haber confiado en la Liga Marítima!



Participación en las actividades conmemorativas del Quingentésimo Aniversario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes (1520 – 2020) en la ciudad de Punta Arenas.

Con ocasión del lanzamiento del Libro *La Armada de Chile en los Territorios Australes: A 500 años de la travesía de Magallanes*, Ligamar reivindica la hazaña del navegante portugués, Hernando de Magallanes, 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 nuestro país tomó de posesión oficialmente en 1843 y su compromiso con la Región de Magallanes y la estratégica posición de esta zona como Puerta de Entrada al continente Antártico.

“Este libro –añade- 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”.

Durante la Ceremonia, se destacó la importante tarea que hubo detrás de cada uno de los autores que se sumaron a esta edición, cuyo trabajo fue desarrollado durante dos años, entre ellos los historiadores: Rodrigo Moreno Jeria, profesor e investigador del Centro de Estudios Americanos, Universidad Adolfo Ibáñez; Mateo Martinic Beros, abogado y Premio Nacional de Historia; Piero Castagneto Garviso, periodista especializado en temas culturales, históricos y patrimoniales; Carlos Tromben Corbalán, 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 Astaburuaga, 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 Casacuberta, y Eduardo Rivera Silva. Asimismo, 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.



Durante la Ceremonia se entregó la Medalla al Mérito 2020 en su categoría Ancla de Plata al historiador, profesor, abogado, Premio Nacional de Historia 2000 y Premio Bicentenario 2006 a Mateo Martinic Beros. La distinción recibida por el destacado historiador y profesor magallánico considera además su registro como Socio Honorario de la Liga Marítima de Chile en el Libro de Socios que data desde su creación en 1914.

Ceremonia aniversario Liga Marítima de Chile 2021

Ceremonia de aniversario donde nuestra corporación celebró sus 107 años de vida de manera ininterrumpida. Ocasión en que se entregó la siguiente distinción: Diploma y Medalla de Plata “Al Valor” – Año 2021:

Este reconocimiento, instaurado por Liga Marítima de Chile, se otorga exclusivamente a civiles, que ejecutan actos de salvamento en el Mar y exponen sus vidas en beneficio de sus semejantes.



Impone la condecoración y hace entrega del diploma, el presidente de Liga Marítima de Chile, Almirante, don Miguel Ángel VERGARA Villalobos, acompañado del director general del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante, don Carlos HUBER Vio.



En esta oportunidad, esta distinción ha recaído en la persona de Don Wilson FLORES Ortíz, de 36 años, operador de maquinaria pesada, oriundo de la ciudad de La Serena, Cuarta Región. Está casado con la Sra. Leyla Rubio Pérez y tiene una hija, de nombre Sofía, de 7 años. Don Wilson FLORES Ortíz, el día 21 de octubre de este año, en el sector de playa denominado Cuatro Esquinas, comuna de La Serena, rescató en perfectas condiciones a dos menores de edad, identificados como los hermanos Amada y Valentín GAJARDO Vilches, de 11 y 10 años de edad respectivamente, quienes se encontraban en peligro de inmersión.



Don Wilson FLORES Ortíz, junto a su esposa la Sra. Leyla Rubio Pérez y su hija Sofía, de 7 años.



Directorio Liga Marítima de Chile 2021 – 2023

En la sede de la corporación, de avenida Errázuriz N° 471, 2° piso, Valparaíso y, siendo las 11:00 horas del viernes 10 de diciembre del año 2021, se constituye el nuevo Directorio de la Liga Marítima de Chile, por el período 2021 - 2023.



De pie:

J. Sandrock C., R. Tejada C., A.C. Labbé S., M. Gallardo P., R. Kouyoumdjian I.,
R. Casas-Cordero O. (Director Ejecutivo)

Sentados:

E. González R., C. Vidal S., P. Reynolds A., M.A. Vergara V. (Presidente), J. C. Galdámez N.,
D. Gómez G., S. Lorca G.

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° 208, correspondiente al año 2022. 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 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:

Colleras	\$	10.000
Corbata	\$	5.000
Insignia de solapa	\$	5.000
Insignia de vestón bordada.....	\$	25.000
Prendedor de corbata	\$	10.000
Medalla de 45 centímetros	\$	10.000
Medallón de 62 centímetros	\$	15.000
Porta cartera para señora	\$	10.000
Pulsera para señora.....	\$	15.000

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 17:00 horas.

Cuota de Incorporación y Cuota Social año 2022

Se pone en conocimiento de los señores socios, que en la Sesión de Directorio efectuada el día viernes 10 de diciembre de 2021, se estableció *mantener el actual valor de la Cuota de Incorporación en \$ 40.000 y la Cuota Social correspondiente al año 2022, en \$ 30.000.*

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 24 de enero y el martes 22 de febrero de 2022*, 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.