



# Valparaíso y el océano

Identidad, desafíos  
y oportunidades

Edición Aniversario 2025 / 198 años

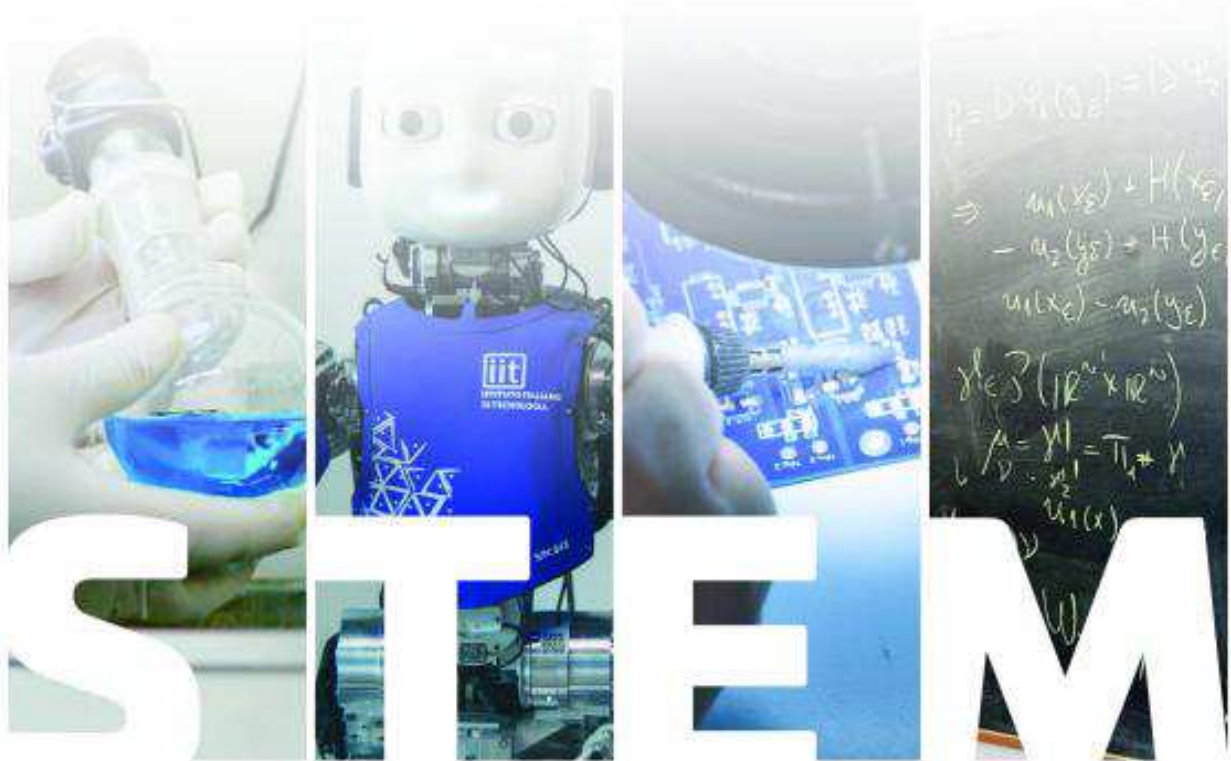
EL MERCURIO  
de Chile



UNIVERSIDAD TECNICA  
FEDERICO SANTA MARIA



# LA UNIVERSIDAD STEM DE CHILE



Science

Technology

Engineering

Mathematics

**STEM** es un enfoque educativo que integra la Ciencia, la Tecnología, la Ingeniería y la Matemática. Representa la convergencia de disciplinas que impulsan la innovación, resuelven desafíos globales y construyen el futuro.

Con una profunda tradición científica y tecnológica, la USM forma profesionales para ser agentes de cambio, capaces de enfrentar los grandes desafíos del presente y del futuro.

**Aquí el conocimiento se transforma en impacto**



Valparaíso



Viña del Mar



San Joaquín



Vitacura



Concepción



# Valparaíso, Región de Mar y Futuro



AGENCIA UNO

**V**alparaíso no es solamente un puerto ni una postal patrimonial. Es una región que respira mar, que vive y sufre en torno al Océano Pacífico, y que hoy enfrenta un dilema: seguir atrapada entre la nostalgia de su pasado y las fracturas de su presente, o proyectarse con decisión hacia un futuro en el que el mar deje de ser solo recurso o amenaza para convertirse en motor de desarrollo. Durante el siglo XIX, Valparaíso fue el gran puerto del Pacífico, capital económica de Chile y símbolo de modernidad. El comercio internacional, la inmigración y la vida cultural florecieron como en ningún otro punto del país. Sin embargo, la apertura del Canal de Panamá y la pérdida de centralidad económica marcaron un declive del que nunca terminó de reponerse. La ciudad-región se quedó a medio camino entre la gloria pasada y la precariedad actual, con una dependencia portuaria que ya no garantiza prosperidad. El mar ha sido también fuente de tragedias. Las marejadas que arrasan el borde costero, los tsunamis que han dejado huella en la memoria colectiva y la sobreexplotación pesquera que castiga comunidades enteras recuerdan que no se trata de un escenario neutro, sino de un ecosistema vivo que exige gestión y respeto. Pero mientras los riesgos son evidentes, las oportunidades también lo son, y es aquí donde la política debe decidir de qué lado está.

La reconversión productiva es impostergable. El puerto de Valparaíso sigue siendo clave, pero compite con San Antonio y con un sistema logístico más eficiente. Si la región no diversifica su matriz económica, quedará reducida a un actor secundario en el comercio marítimo. Universidades, centros de investigación y una economía creativa vibrante son activos de primer orden que no pueden seguir desperdiciándose. La llamada economía azul —que abarca biotecnología marina, acuicultura sustentable e innovación vinculada al océano— es una oportunidad que requiere inversión, voluntad política y visión estratégica, no discursos de ocasión ni proyectos aislados. La región debe asumir que el futuro no vendrá solo del puerto, sino de un tejido productivo que mire al mar con innovación y sostenibilidad.

En lo urbano y social, la deuda es evidente. Los cerros, que dan identidad a Valparaíso, son también un espejo de desigualdad y abandono. Viviendas precarias, riesgo permanente de incendios, falta de co-

*El mar puede volver a ser motor de desarrollo para Valparaíso, pero solo si se supera la improvisación política y se impulsa un proyecto común que combine innovación, equidad y resiliencia.*

nectividad y servicios básicos configuran un escenario que se repite cada verano en titulares de emergencia. No se trata solo de urbanismo: es el síntoma de la ausencia de políticas integrales que entiendan la ciudad como un todo y no como piezas desconectadas. La cultura porteña, admirada en todo el mundo, no puede sostenerse en la precariedad de quienes la habitan. Cada incendio, cada derrumbe y cada protesta vecinal son gritos de alerta frente a un Estado que ha mirado demasiado tiempo hacia otro lado.

El Cambio Climático suma presión y complejidad. El aumento del nivel del mar, la degradación de ecosistemas costeros y la frecuencia creciente de eventos extremos exigen respuestas inmediatas. Valparaíso podría ser un laboratorio mundial de resiliencia costera, con proyectos de adaptación replicables en otras ciudades del planeta, pero sin coordinación interinstitucional todo queda en diagnósticos y promesas que cambian con cada gobierno. La región necesita un plan robusto, con metas claras, recursos permanentes y participación ciudadana real, porque la adaptación climática no es un lujo sino una condición de supervivencia.

Frente a este escenario, la gobernanza aparece como el mayor desafío. La región carece de una visión común. Municipios, Estado, empresas y universidades avanzan por carriles paralelos, muchas veces compitiendo en lugar de colaborar. Mientras tanto, las decisiones estratégicas sobre el borde costero, las inversiones portuarias o el desarrollo turístico se toman de manera fragmentada, con una mirada cortoplacista que hipoteca el futuro. La política local, absorbida por disputas menores y cálculos electorales, ha sido incapaz de ofrecer un proyecto integrador. Y sin un relato compartido, Valparaíso seguirá siendo un mosaico de buenas intenciones inconexas.

El océano, que alguna vez convirtió a Valparaíso en el corazón económico de Chile, puede volver a darle sentido y proyección. Pero esta vez no se trata de repetir la historia, sino de escribir una nueva, donde la sus-

tabilidad, la innovación y la equidad social sean ejes fundamentales. Convertir el mar en motor de desarrollo inclusivo exige decisiones valientes, inversiones estratégicas y un compromiso transversal que supere la lógica del parche y del aplauso fácil. Valparaíso tiene que dejar de ser una ciudad que vive del mito y empezar a ser una región que planifica su futuro con la seriedad que demanda su gente. Chile necesita a Valparaíso fuerte, moderno, resiliente y orgulloso, no atrapado en la paradoja de haber sido grande y hoy sobrevivir apenas en el recuerdo. El momento de decidir es ahora, y la política no tiene derecho a seguir postergándolo.

Valparaíso no puede seguir siendo una ciudad que se mira al espejo con melancolía ni una región atrapada en la disputa entre intereses portuarios, municipales y sectoriales que bloquean cualquier visión común. El desafío es mucho más grande: requiere un acuerdo social y político que trascienda gobiernos y autoridades de turno, que entienda que aquí está en juego no solo el desarrollo local sino la proyección internacional de Chile como país oceánico. Mientras otras naciones del Pacífico construyen estrategias de economía azul, energías marinas y resiliencia costera, nosotros seguimos discutiendo sobre concesiones portuarias y peleas burocráticas que nos restan competitividad. Valparaíso merece más que la indiferencia de Santiago y más que la improvisación de sus élites locales. Necesita liderazgo, planificación y capacidad de articular un re-

lato colectivo que convoque a la ciudadanía, a la academia, a las empresas y al Estado en torno a un proyecto común. Esa es la verdadera disyuntiva: o se asume la oportunidad histórica de reconstruir a Valparaíso como capital marítima del futuro, con identidad cultural y vocación internacional, o se lo condena a la irrelevancia, a ser solo un símbolo turístico de postal patrimonial mientras su gente sigue enfrentando incendios, desempleo y abandono.

El tiempo para decidir no es mañana: es hoy. ■■■



Carlos Vergara Ehrenberg  
Director El Mercurio  
de Valparaíso



# Una ciudad que mira al horizonte



**Valparaíso no solo nació del océano: vive por y para él. En este puerto laten historias de comercio, encuentros culturales y hazañas navales que han marcado los cinco siglos de historia de Chile. Hoy, ya en la tercera década del siglo XXI, ese espíritu sigue convocando a los porteños a soñar, desarrollar y vivir una urbe siempre enfrentada al mar.**



**D**esde que, hace casi 490 años, una pequeña nave comandada por un navegante español asomó en esta ensenada del Pacífico y la bautizó con el nombre de Valparaíso, el mar ha sido su pasaporte y ha definido su destino. Aquí el horizonte, más que una frontera, es una senda abierta hacia el resto del mundo. Mientras en la bahía las grúas trabajan en movimiento incesante recibiendo barcos de cinco continentes, en los cerros los colores ocres, azules y verdes cansados trepan como mareas mientras los ascensores y escaleras suben y bajan con acentos de todas las latitudes.

El siglo XIX consolidó su vocación cosmopolita: arribaron vapores, mercancías y periódicos en múltiples idiomas; llegaron técnicos, comerciantes, impresores, banqueros, cocineros y músicos con las novedades de todo el globo, listas para asentarse y dar fruto en la naciente república de Chile. “La identidad de Valparaíso, ayer y hoy, ha estado fundada en su relación con el comercio marítimo internacional. Esa histórica relación con visitantes extranjeros, inmigrantes y navegantes ha generado una cultura propia y distintiva de los habitantes del puerto”, reflexiona Andrés Rodrigo, director del Museo Marítimo Nacional (MMN), institución que desde 1917 custodia reliquias y escenas de esa “época dorada de navegación de ultramar” y de sus mutaciones técnicas y urbanas.

Pero la historia de una gran ciudad no se mide solo en prosperidades. Valparaíso ha enfrentado bombardeos extranjeros, invasiones de piratas y corsarios, incendios y terremotos. Quedó en ruinas en 1906 y volvió a levantarse; sufrió el declive tras la apertura del Canal de Panamá, en 1914, y poco a poco se reinventó como puerto moderno, siempre mirando al mar. “A nuestro puerto

“

**La identidad de Valparaíso, ayer y hoy, ha estado fundada en su relación con el comercio marítimo internacional. Esa histórica relación con visitantes extranjeros, inmigrantes y navegantes ha generado una cultura propia y distintiva de los habitantes del puerto”.**

Andrés Rodrigo  
Director Museo Marítimo Nacional



se le han presentado diversos desafíos, sin embargo, su propia historia nos reafirma que esta ciudad siempre ha sabido levantarse, y siempre con su vocación oceánica. Porque Valparaíso solo se entiende en su estrecha relación con el mar”, agrega Rodrigo.

Esa relación implica también defensa y soberanía. Desde inicios del siglo XIX, la Escuela Naval forma a generaciones de oficiales, y la Primera Zona Naval (Prizona), cuya misión es resguardar una porción significativa del mar chileno, incluyendo territorios insulares, opera desde 1927 en Valparaíso, hoy desde uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad, frente al monumento de los héroes navales. “La vocación marítima de Valparaíso es parte de la identidad de Chile. Aquí se cruzan la vida civil y naval; desde esta bahía se proyecta nuestra presencia hacia el Pacífico y hacia territorios como Rapa Nui y Juan Fernández, conectando comunidades y asegurando soberanía”, señala el comandante en jefe, de la Prizona, contralmirante César Delgado. Y añade que esa misión va mucho más allá de lo militar: “Valparaíso es un nodo de comercio, ciencia y cultura. Custodiamos sus rutas y también impulsamos investigación oceanográfica, apoyamos a la comunidad y protegemos la vida en el mar”. En esa intersección de estudio y mar, el director del MMN ve un desafío clave: “El pasado inspira, pero el futuro nos obliga: queremos que cada porteño, y sobre todo cada joven, entienda que el mar no es solo paisaje, sino oportunidad de desarrollo y responsabilidad compartida”.

#### CAMPUS A CIELO ABIERTO

La ciudad ha sido y sigue siendo un gran campus a cielo abierto. A la Escuela Naval se sumaron universidades que consolidaron su vocación formativa y científica: aulas que miran el océano y laboratorios que lo estudian. Hace ya un siglo, Valparaíso albergaba

tres universidades, las mismas que se han mantenido invariablemente entre las mejores del país y del continente en variadas disciplinas, incluyendo por supuesto las ciencias del mar y el estudio del comercio marítimo, que conlleva una dimensión estratégica ineludible. “El 95,8% del intercambio comercial de Chile se realiza a través de nuestros puertos; y el 97% de la data del mundo viaja por cables submarinos”, enfatiza Delgado.

Desde la sociedad civil, la Liga Marítima de Chile (Ligamar) ha empujado la conciencia marítima desde 1914. Su actual presidente, el almirante (R) Edmundo González, lo expresa con foco en la ciudad: “Nuestra vocación oceánica no es solo un relato histórico, es una agenda de oportunidades concretas: más y mejores trabajos, un borde costero vivo e inclusivo. Ese es el Valparaíso que queremos sostener para que el mar se traduzca en orgullo, empleo y calidad de vida”.

¿Cómo se sitúa hoy Valparaíso en las grandes rutas del siglo XXI? González traza un mapa: “Valparaíso fue -y puede volver a ser- un puerto de ideas además de un puerto de cargas. Si alineamos voluntades y recursos, la ciudad puede liderar la economía azul y la logística verde en el Pacífico sur”.

El camino y el destino están trazados en una historia centenaria. Valparaíso fue “puerto de Santiago” en el siglo XVI y paradero obligado de las rutas del Pacífico; en el XIX conectó con la capital y el resto del país por ferrocarril, y en el XX se modernizó con molo de abrigo y terminales. Ya en este siglo, el turismo de cruces volvió a traer idiomas a los cafés del plan y cámaras a los miradores de una ciudad declarada Patrimonio de la Humanidad por Unesco, precisamente por constituir “un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navales de la costa del Pacífico de Sudamérica”.

Y en cada ciclo el puerto reescribió su suerte: cuando la técnica cambió, cambió la ciudad; cuando el comercio se contrajo, se abrió otra puerta. Por eso, Andrés Rodrigo insiste en mirar la historia como herramienta de porvenir: “nosotros mostramos desde los galeones y corsarios hasta la flota contemporánea. El Museo es un aula viva que conecta a sus visitantes con el mar”.

El futuro ya asoma. El director del MMN sueña con Valparaíso



como hub cultural marítimo y aula abierta del acuerdo global por la gobernanza del océano; González empuja una economía azul que convierta identidad en empleo y bienestar; Delgado enlaza ciencia, seguridad y cooperación en un mismo horizonte. “Si pienso Valparaíso a 30 años, veo una ciudad que vuelve a abrirse al Pacífico con fuerza propia, un borde costero vivo e integrado; un puerto limpio y digital; una ciudad universitaria del mar”, describe el presidente de Ligamar.

Los porteños pensamos la ciudad. ¿Cómo no hacerlo, si desperdiciamos con el colorido ajeteo del puerto, convivimos con las sirenas de los buques y tenemos a la mano la experiencia de la infini-

tud que nos regala el océano?

Al final del día, desde algún mirador de alguno de los 42 cerros que conforman este anfiteatro natural orientado al Pacífico, cuando el sol enciende la costura entre cerros y bahía, Valparaíso vuelve a ser una conversación entre el mar y la gente. El viento trae ecos de idiomas foráneos y promesas nuevas. Las luces del puerto titilan y los ascensores, tercios, siguen subiendo. Esta ciudad entrañable sabe convertir la dificultad en carácter. Su vocación oceánica se plasma en economía, ciencia, cultura, hospitalidad y belleza. No es una belleza de postal, sino una mucho más cercana: la belleza de una ciudad propia que nace, crece, sufre y se reinventa junto al mar. ■■■

# 198 años informando y aportando a la cultura y progreso del país

Saludamos a **El Mercurio de Valparaíso** en su 198° aniversario, destacando su rol esencial a la hora de informar e impulsar la cultura y el desarrollo de la región.

Agradecemos el valioso aporte de este histórico medio de comunicación, que a lo largo de casi dos siglos ha sido testigo y protagonista de los principales hitos de nuestro país. Su compromiso con la verdad, la cultura y la identidad regional lo convierte en un referente para Chile y un orgullo para Valparaíso.

Confiamos en que este legado continúe proyectándose hacia el futuro, contribuyendo al crecimiento de la región y al fortalecimiento de nuestra sociedad.



Marejadas más frecuentes e incluso en periodo estival se cuentan entre los efectos visibles de este fenómeno.

# Los efectos del Cambio Climático en la costa chilena



*Desde la acidificación y aumento de la temperatura del océano hasta marejadas y erosión de zonas costeras se cuentan entre las consecuencias que este fenómeno global está teniendo en aguas locales, lo que obliga a un trabajo de investigación, monitoreo y reformulación de políticas públicas para enfrentarlo.*

**H**asta hace unas tres o cuatro décadas, el Cambio Climático era un tema tratado al pasar por la mayoría de los países, casi condenado a una conversación sobre un futuro tan improbable como desestimado. Hoy, sin embargo, las modificaciones del clima a nivel mundial no constituyen una advertencia lejana, sino una realidad que los

habitantes de este planeta vivimos día a día. Esta alteración sostenida de los patrones climáticos de la Tierra, provocada principalmente por la actividad humana que libera gases de efecto invernadero y aerosoles -en forma de partículas suspendidas- produce un desequilibrio en el balance radiactivo del planeta. Las consecuencias se manifiestan en que en muchos lugares las temperaturas suben generando fenómenos cada vez más extremos: olas de calor, sequías, tormentas tropicales, tornados y huracanes de fuerza mayor, retroceso de glaciares e incendios forestales de gran magnitud.

Chile, por supuesto, no queda al margen de esta evolución climática y en muchos estudios se especifica que nuestro país será uno de los más golpeados con todos estos cambios, con profundización de sequías o inundaciones por precipitaciones extremas en cortos lapsos de tiempo. En el caso de nuestras costas, el fenómeno se refleja también en el aumento de la frecuencia e intensidad de las marejadas incluso en época estival,

lo que trae como efectos laterales una mayor erosión costera, pérdida de playas y daños en infraestructura de puertos.

“Las marejadas más continuas de los últimos tiempos se deben a las intensificaciones del viento debido al Anticiclón del Pacífico. Son patrones de circulación de aire que generan cambios en los sistemas frontales y producen las marejadas”, dice Alvaro González, académico del Instituto de Ciencias de la Tierra de la Universidad Austral.

Para Francisco Cereceda, director del centro de Tecnologías Ambientales de la Universidad Federico Santa María (USM), el país está adoptando medidas para enfrentar este desafío, aunque todavía falta continuar sumando más actividades y desarrollando estudios. “El cierre progresivo de centrales termoeléctricas a carbón, el impulso a las energías renovables, programas de reforestación con especies nativas, la protección de ecosistemas claves, la elaboración de una ley de Cambio Climático y de un plan de acción climático, junto a la creación de un comité de acción de Cambio Climático. Sin embargo, aún falta mucho por hacer. Y, lo principal, es difundir estas actividades para que la comunidad se entere de lo que pasa”, señala.

En general, las medidas para combatir este fenómeno, por ejemplo, en la costa chilena están interconectadas. Lo que sucede en un lugar inevitablemente tiene una repercusión en otra zona del país. “Tenemos solo una atmósfera y un solo gran océano y está todo interconectado. Por ejemplo, lo que sucede en la

Antártica no se queda solo en la Antártica y lo que se emita en lugares como la Patagonia o muy lejanos como Europa o Asia, igual puede llegar en algún momento a otros lados del mundo. Eso ya lo estamos viendo en casos como los microplásticos u hollín", dice Humberto González, académico de la Universidad Austral y subdirector del Centro de Investigación en Dinámica de Ecosistemas Marinos de Altas Latitudes (Centro IDEAL)

#### LA SOBREVIVENCIA DE LA VIDA MARINA

Los océanos son uno de los sumideros más importantes de carbono del planeta. Esto significa que absorben CO2 y calor, lo que eleva la temperatura y la acidifica. Esa situación afecta a todo el ecosistema marino, por ejemplo, disolviendo el carbonato de calcio, principalmente, de lo que están formados los bancos de corales, afectando la gran diversidad marina que estos albergan. Incluye de la misma forma al resto de los peces, crustáceos y demás organismos marinos, destruyendo ecosistemas completos. El impacto a las comunidades costeras que dependen de estos recursos naturales puede ser gigantesco.

El Comité Científico Asesor del Cambio Climático del Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación publicó un informe este año sobre el impacto de este problema en las costas nacionales. Allí, indica que para mantener la biodiversidad de la cadena alimentaria marina se recomienda "promover el uso de polinizadores nativos y la incorporación de especies algales para favorecer la resiliencia y sostenibilidad del sistema alimentario e incorporar la noción de prácticas sustentables en el área de pesca, promoviendo el desarrollo de un marco regulatorio que favorezca la adaptación climática y la seguridad alimentaria en esos sectores clave".

Para Humberto González, del Centro IDEAL, los peligros del Cambio Climático en las especies marinas son que, de continuar en este camino, podrían desaparecer "las que cuentan con esqueletos calcáreos -desde moluscos bivalvos hasta plancton con esqueletos de carbonato de calcio- si persiste este proceso de



Especies marinas como los crustáceos están siendo afectadas por acidificación del mar.

acidificación del océano. En general, las especies que tienen esqueletos de queratina -crustáceos- son menos resistentes a las condiciones negativas del Cambio Climático, que incluyen la acidificación, el calentamiento y la disminución de productividad marina. Las especies gelatinosas como las medusas y salpas pueden sobrevivir con menos dificultad. Esto podría traer conse-

cuencias nefastas para las tramas tróficas y la provisión de recursos del océano", avizora.

La idea es compartida por Francisco Cereceda, de la USM, quien agrega que hay otras especies ligadas al océano en vías de desaparición como "osos polares, peces de agua dulce, anfibios y corales".

Tentativamente, este nefasto impacto será similar al derrumbe de un castillo de naipes. Si hay menos reproducción en la vida marina, la cadena alimentaria golpeará, primero, a las pesqueras que deberán reducir su planta de trabajadores y, posteriormente, en el consumo de productos del mar. Al existir menos variedad y cantidad, serán más onerosos y lo que, hasta hace unos años eran platos recurrentes en la mesa familiar -como las merluzas, pejerreyes, reinetas, etc.-, pasarán a convertirse en comidas solo para los que posean poder adquisitivo.

Por eso, el deber de científicos y los gobiernos es asegurar la implementación de ecosistemas marinos que puedan regenerar la vida marina y ponerse de acuerdo en temas específicos para mantener a raya el ascenso de la temperatura. Al menos, las nuevas generaciones tienen un compromiso mayor con la naturaleza porque han internalizado la degradación de la vida en el planeta. Pero falta llegar a mejores acuerdos. "Me preocupa cómo vamos a llegar a acuerdos con las crisis de plástico en el mundo que daña directamente a los océanos. Se hizo una reunión en Ginebra, en agosto pasado, y aunque los representantes de Chile hicieron sus mejores esfuerzos, no se llegó a ningún acuerdo", cuenta Humberto González, mientras Francisco Cereceda augura que la política de Donald Trump, en lugar de liderar un cambio en políticas públicas valientes y comprometidas como líder de la primera potencia mundial, harán que "aumente el nivel del mar generando un cambio en la densidad del agua de mar por la entrada de agua dulce -a través del derretimiento de glaciares-, cambiando la circulación oceánica, principal motor del transporte y equilibrio térmico del planeta junto con la circulación atmosférica". ■■■

**GASVALPO**  
+energías

Saludamos afectuosamente a

El Mercurio de Valparaíso en su

**198° Aniversario**

El diario de habla hispana más antiguo del mundo.

Valoramos su permanente contribución para resguardar la memoria de nuestra región y proyectar su desarrollo, informando día a día con objetividad y espíritu constructivo.

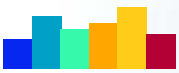
¡Felicitaciones en este nuevo aniversario y que sean muchos años más!

Gasvalpo GasvalpoSpA Gasvalpo

Viña del Mar: P. Poniente 811  
La Serena: Av. Alberto Arenas Cervajal 3986 - Local 9  
Talca: Dos Norte 3230 - Local K

www.gasvalpo.cl 600 600 7000

# Las fortalezas porteñas para ser sede del Acuerdo BBNJ de la ONU



*Urbe universitaria y con una larga tradición oceánica, la capital regional es la cara de Chile en la postulación por albergar al organismo internacional que busca proteger la biodiversidad marina.*

**E**n la última medición de la compañía estadounidense de servicios diagnósticos de internet Speedtest, Valparaíso se ubicó como la ciudad con la banda ancha fija más rápida del mundo, superando a Nueva York, Pekín y Abu Dhabi, entre otras. Chile, en ese mismo ranking, aparecía tercero, solo detrás de Singapur y Hong Kong.

Es común advertir la velocidad con que los datos digitales llenan las pantallas de computadores y celulares en nuestro país, pero el fenómeno resulta particularmente útil si es parte de las ventajas comparativas de una nación a la hora de postular a ser sede internacional de organizaciones globales. Un país con internet rápida significa generalmente una nación donde las reuniones telemáticas, los trámites online y el trabajo en línea operan con fluidez.

En resumen, un gran nivel de conectividad no deja de ser una de las características que Chile quiera destacar en el mundo. Eso es justamente lo que se está realizando en este momento al postular a Valparaíso como sede del Acuerdo relativo a la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situidas Fuera de la Jurisdicción Nacional de la ONU. O, simplemente, Acuerdo BBNJ (Biodiversity Beyond National Jurisdiction, por sus siglas en inglés).

Este tratado de alta mar adoptado el 19 de junio del 2023 es un acuerdo jurídico vinculante que busca la preservación y sostenibilidad oceánica a través de cuatro objetivos: recursos genéticos marinos, incluida la distribución justa y equitativa de los beneficios; herramientas de gestión basadas en áreas, incluidas las áreas marinas protegidas; evaluaciones de impacto ambiental; y creación de capacidades y transferencia de tecnología marina. Tal vez el fin más importante de estos objetivos tenga que ver con la posibilidad real de crear aguas marinas protegidas en zonas internacionales.

Uno de los próximos pasos a seguir como parte de la entrada en vigor del Acuerdo BBNJ es la elección de la sede en la que trabajarán los funcionarios de Naciones Unidas encargados de ejecutarlo. En este contexto, Chile postula a Valparaíso a ser la ciudad que albergue la infraestructura respectiva.

La búsqueda de nuestra capital regional por ser sede internacional es una gran apuesta si se considera que en general la ONU mantiene sus oficinas en el primer mundo a excepción del Programa para el Medio Ambiente, en Kenia, y la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, en Jamaica.

El principal encargado de llevar a cabo las negociaciones por nuestro

“

**Nuestra postulación representa una aspiración del sur global. Es la única que viene de un país en desarrollo, y eso no pasa inadvertido, sobre todo considerando que la otra es de Bélgica, en el Primer Mundo”.**

Julio Cordano

Director Medio Ambiente, Cambio Climático y Océanos Ministerio RR.EE.



país es Julio Cordano, director de Medio Ambiente, Cambio Climático y Océanos del Ministerio de Relaciones Exteriores. “La primera vez que planteamos postular a Valparaíso para ser sede del BBNJ fue en marzo del 2023. Las campañas en este tipo de postulaciones no se logran de un día para otro. Requieren mucho trabajo silencioso y sin buscar el titular”, comenta Cordano desde Nueva York, donde se encuentra justamente en las negociaciones ad hoc.

“Hay que tener muchas reuniones, organizar eventos de promoción, tener un gran número de conversaciones, escuchar mucho también. Eso es lo que hemos estado haciendo estos dos últimos años en la cancillería con el apoyo y liderazgo del ministro de Relaciones Exteriores y del Pre-

sidente de la República”, dice el diplomático.

Desde ya, la postulación de Valparaíso cuenta con el apoyo de países como Francia en Europa y México en Latinoamérica. Pero en realidad no es la ciudad la que busca su lugar, sino que es el país el que desea el apoyo de sus pares. “La postulación que nosotros estamos planteando es por Valparaíso, pero también es de Chile”, enfatiza Cordano, adelantando que la votación por la sede a elegir debería ser a más tardar en enero del 2027.

## BRUSELAS, CONTRINCANTE

Pero, ¿por qué Valparaíso debería ser sede? ¿Qué gana el puerto? “Estamos proponiendo un lugar con vocación marítima, con capacidad, con una línea histórica y cultural, mirando al océano. Ese es nuestro puerto”, dice el encargado de una nominación en que Bruselas, la capital de Bélgica, aparece como la otra gran contrincante.

También hay un anhelo continental: “Nuestra postulación representa una aspiración del sur global. Es la única que viene de un país en desarrollo, y eso no pasa inadvertido, sobre todo considerando que la otra es de Bélgica, en el Primer Mundo, en el medio de Europa, donde ya hay una gran concentración de instituciones de Naciones Unidas. De ser aceptada Valparaíso, sería la primera que se establecería en América Latina”.

El puerto chileno además posee una buena infraestructura y eso también está en la oferta presentada. “Está la conectividad digital a nivel, la capacidad del país para organizar reuniones, los servicios financieros, los de salud, la gran cantidad de universidades porteñas y los colegios internacionales”, explica el representante de Cancillería, realizando lo que significaría una sede de este tipo en suelo local. “Estamos hablando en términos prácticos de un equipo internacional de personas, probablemente más de 100, que se vendrían a ir a vivir a Chile. Harían uso de todos los servicios del país”.

Chile, además, tiene una tradición en acuerdo marítimos que debería ser respetada a la hora de decidir. “Somos uno de los pocos países en el mundo que protegemos más del 30% de nuestras aguas jurisdiccionales. Muchos están ahí peleando por llegar a esos niveles, y nosotros tenemos el 44% bajo alguna forma de protección. En fin, cuando se piensa en las ventajas que tiene la postulación, se tiene que considerar también el historial que tiene el país. Hay una tradición muy larga de contribución al derecho internacional del mar. Hemos sido parte de la construcción de ese derecho internacional a través de la Convención de Naciones Unidas de Derecho del Mar (CONVEMAR), pero también a través de todos sus instrumentos de implementación”, detalla Cordano. ■■■





# Un puerto hacia el mundo: Valparaíso como sede del Acuerdo de Alta Mar



Alberto van Klaveren  
Ministro de Relaciones Exteriores

Luego de casi dos décadas de trabajo en Naciones Unidas, la comunidad internacional culminó las negociaciones del tratado sobre la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina en alta mar. El llamado BBNJ, por su sigla en inglés, viene a

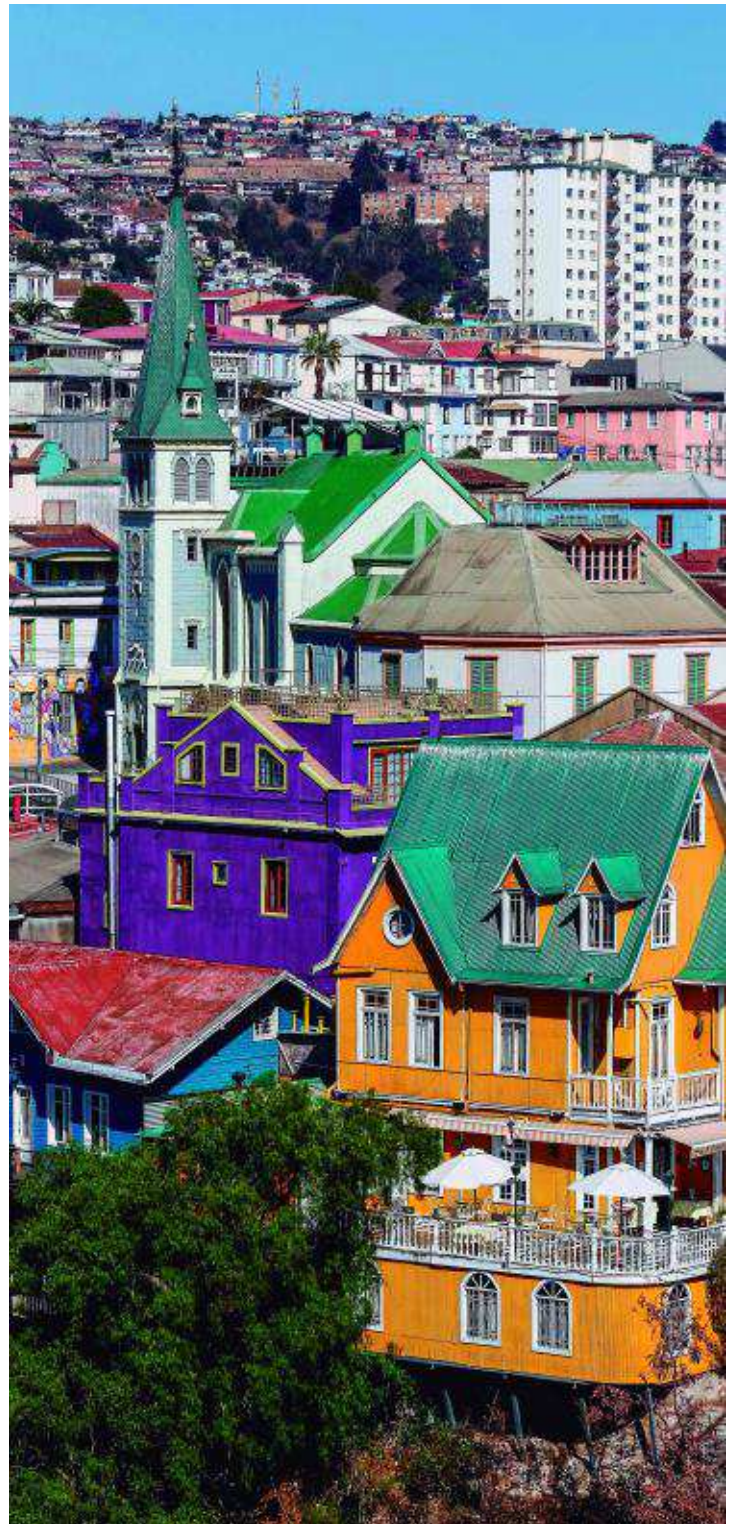
Fuimos de los primeros países en firmar y ratificar el tratado y vemos con optimismo que su entrada en vigor está próxima.

El Acuerdo BBNJ no es solo un instrumento de conservación. Por primera vez, establece un sistema multilateral para crear áreas marinas protegidas en alta mar, un avance de enorme relevancia. Pero también abre una nueva frontera: define reglas para el reparto de beneficios derivados del uso del material genético de la biodiversidad en este espacio, creando oportunidades concretas para países en desarrollo como el nuestro. A ello se suman disposiciones sobre evaluaciones de impacto para actividades en alta mar y un robusto sistema de creación de capacidades y transferencia de tecnología marina.

Con estas potencialidades a la vista, Chile decidió postular a Valparaíso -ciudad con profunda tradición marítima y portuaria- como sede de la Secretaría del Acuerdo. Ello implicaría coordinar desde aquella ciudad la implementación y gestión del tratado, con un equipo internacional y multidisciplinario establecido de forma permanente en la ciudad.

La instalación de la Secretaría traería beneficios concretos: fortalecería nuestras capacidades científicas, impulsaría la investigación sobre biodiversidad marina y dinamizaría los ámbitos académico, educativo, tecnológico y turístico tanto a nivel local como nacional. Como bien ha señalado el Presidente Boric, con esta candidatura aspiramos a que Valparaíso se consolide como capital mundial de la gestión sostenible del océano.

Por otra parte, es también importante subrayar que la pesca queda fuera del ámbito del Acuerdo BBNJ. Por lo mismo, no incidirá en la gestión pesquera ni modificará las normas que la regulan. Más aún, la incorporación de evaluaciones de impacto para actividades más allá de nuestra jurisdicción nos entrega



una herramienta internacional concreta para resguardar la salud y la resiliencia de nuestras pesquerías.

Esta candidatura representa un esfuerzo nacional y transversal: constituimos un comité interministerial y un comité ciudadano, que convocamos regularmente para informar los pasos del proceso. Hemos contado, además, con el apoyo constante de las autoridades locales, que han hecho suya esta campaña y proyectan hacia el exterior un mensaje de unidad.

En marzo pasado, por primera vez, llevamos a la sede central de Naciones Unidas en Nueva York una

exposición fotográfica sobre Valparaíso. Quisimos mostrar sus cerros, sus colores y su gente; llevar su identidad a un espacio habitualmente reservado a la formalidad de las deliberaciones intergubernamentales.

Hoy buscamos dar el paso complementario: traer la gobernanza de Naciones Unidas a Valparaíso. Es una oportunidad única para instalar, en este rincón del planeta, un espacio global de toma de decisiones, con una mirada responsable y renovada sobre las incontables oportunidades que ofrece el océano. ■■■

# L

# “

La instalación de la Secretaría traería beneficios concretos: fortalecería nuestras capacidades científicas, impulsaría la investigación sobre biodiversidad marina y dinamizaría los ámbitos académico, educativo, tecnológico y turístico tanto a nivel local como nacional”.



llenar un vacío crucial de gobernanza oceánica. Como la alta mar cubre cerca de la mitad del planeta, hablamos de resguardar la vida en espacios vastos y aún poco conocidos para la humanidad.

Chile, fiel a su vocación oceánica y consciente de que la salud del mar es estratégica para nuestro futuro, participó de manera directa y activa en el proceso.

# Seguridad marítima: la línea de defensa del océano chileno



ARMADA DE CHILE



*La protección de nuestras costas se mueve en los ejes de combate al narcotráfico, prevención de la pesca ilegal, cuidado del medioambiente y apoyo en el tráfico oceánico. Desde Directemar y la Prizona Naval abordan estas directrices.*

**E**n los últimos siete meses, más de cinco toneladas de componentes de clorhidrato de cocaína (o precursores químicos) con destino a Bolivia fueron incautados en los puertos del norte chileno. Sobre el 90 % de las cargas que nuestro país comercia con el exterior tiene como puerto de salida la costa chilena, que en sus más de 6.500 km de extensión es una zona particularmente difícil de proteger. Es decir, una prueba de fuego para cualquier organismo de defensa en el mundo.

En esa tarea, la Armada de Chile tiene un rol fundamental. “La Policía Marítima Especializada desarrolla un trabajo permanente y coordinado con instituciones nacionales e internacionales, con el objetivo de detectar y neutralizar actividades ilícitas que amenazan la seguridad marítima y portuaria del país”, explica el capitán David Valenzuela, jefe del Departamento de Comunicaciones y Relaciones Públicas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar).

La tarea de combate al narcotráfico implica un esfuerzo conjunto de la Armada junto a las policías chilenas y así es como desde Directemar destacan también la incautación en los últimos cinco años de más de 13 toneladas de drogas. “Mediante operaciones investigativas de alto impacto como Europa, Cerbero, Jalisco, Surto y Procyon”, enfatiza el oficial.

“El Departamento de Inteligencia e Investigaciones Policiales Marítimas (Dipolmar) ha sido clave en estos resultados. Como unidad especializada, trabaja estrechamente con el Ministerio Público y constituye una herramienta esencial para el funcionamiento de las Fiscalías de Poco Marítimo recientemente establecidas por la Fiscalía Nacional”, agrega la autoridad marítima.

“El accionar de la Policía Marítima Especializada se ha

extendido a la persecución del crimen organizado vinculado a la pesca ilegal, el robo de recursos hidrobiológicos y el robo de salmones. En este ámbito, DIPOLMAR ha logrado desarticular bandas organizadas que operaban en la zona sur-austral, protegiendo no solo la seguridad económica y ambiental del país, sino también la sustentabilidad de sus recursos marítimos frente a delitos que afectan directamente a comunidades costeras y a la industria nacional”, sostiene la autoridad.

La dinámica de la protección de la actividad pesquera requiere un alto grado de compromiso y esfuerzo por parte de la Armada. Valenzuela explica que “la fiscalización pesquera se materializa por medio de patrullajes terrestres y marítimos, en forma permanente a lo largo de todo el territorio nacional, a través de las Capitanías de Puerto y Unidades a Flote, sin restricción de horario ni día de la semana, pues la actividad pesquera es fluctuante y ella se desarrolla de acuerdo al comportamiento y dinámica de los recursos pesqueros y conforme a las reglas que la normativa establece”.

## PROTECCIÓN EN ALTA MAR

En el marco de la cooperación internacional y de fiscalización en alta mar aledaña a la Zona Económica Exclusiva (ZEE), se ejecutan las llamadas Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánicas (más conocidas como OFPO), cuyos objetivos son verificar y resguardar el cumplimiento de medidas de conservación. Chile es suscriptor de tales normas en cuánto participa como estado miembro para gestionar y regular actividades extractivas y uso sostenible de los recursos pesqueros.

La inspección de las aguas antárticas también es una tarea del Estado chileno y es realizada por inspectores calificados. En este caso, los oficiales cumplen estas funciones a bordo de los buques de la Armada de Chile, que anualmente participan de la Campaña Antártica. “Este año, el Buque Marinero Fuentelba realizó esta tarea en-

tre fines del mes de abril y primeros días de mayo y se logró materializar la fiscalización del 100% de la flota pesquera extranjera que operaba en aguas antárticas”, comenta el jefe de RR.PP. de la Directemar.

En la Región de Valparaíso, la preservación de las zonas protegidas y la prevención de eventuales daños es una labor esencial de la Armada. Con esa brújula de navegación se mueve, por ejemplo, la labor de la Primera Zona Naval de la Armada (Prizona), en Valparaíso. “Una de nuestras tareas tiene relación con el cuidado del medio ambiente acuático, para lo cual se realizan labores preventivas y de control de contaminación”, sostiene el comandante en jefe de la Prizona, César Delgado.

“Una de nuestras principales responsabilidades es la preservación de los océanos y sus recursos a través de los parques marinos y áreas marinas protegidas, los que a nivel nacional abarcan el 44 % de toda nuestra Zona Económica Exclusiva, y en el caso de la Región de Valparaíso, equivalen al 36% de esa zona, siendo las áreas más extensas por su ubicación insular”, detalla el oficial.

Además de combate al narcotráfico, detección de pesca ilegal y cuidado del medio ambiente, la Armada tiene una labor importante en el tráfico marítimo. Desde Directemar destacan que “la implementación de sistemas de navegación seguros, como el Sistema de Identificación Automática (AIS), puede ayudar a prevenir colisiones entre embarcaciones, compartiendo la posición de tiempo real de las naves”.

Eso sí, previenen: “No obstante, no se pueden dejar de lado las capacitaciones, cursos y las pruebas que deben rendir los usuarios marítimos para la obtención de sus respectivas matrículas. Además, la reglamentación internacional entrega instrucciones referentes a estas materias, como el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, que es una ayuda a los navegantes para efectuar navegaciones en distintas condiciones y capacidades, con la finalidad de efectuar una navegación segura”. ■■■



**CONCÓN**  
*avanzamos contigo*  
MUNICIPALIDAD DE CONCÓN

# Fiesta Gráfica

**18 AL 20 SEP**

**ESTADIO ATLÉTICO DE CONCÓN**

Desde las 12:00 hrs.



**SONORA  
MALECÓN**



**SONORA  
DINAMITA**



**RUTA 5 TAPARI**



**HERMANOS  
MORALES**



**LOS DUEÑOS  
DEL BARÓN**



**Sonora  
Manuel Palacios**

EMPRENDEDORES - PATIO DE COMIDAS - TALLERES - ZONA INFANTIL -  
MÚSICA EN VIVO - DÍA DEL CIRCO CHILENO Y MUCHO MÁS

La Ilustre Municipalidad de Concón saluda a  
El Mercurio de Valparaíso en su 198° Aniversario.



# Viña del mar revitaliza su borde costero con deporte y recuperación de espacio público



*Alcaldesa Macarena Ripamonti impulsa una cartera de iniciativas para potenciar el valor de su patrimonio natural y acercar el mar a la comunidad. Gracias a las gestiones del municipio se logró obtener la concesión del Muelle Vergara y de la Casa Cunningham (Rosada), espacios que se transformarán en nuevos espacios públicos para los viñamarinos y visitantes.*

**N**uevos aires se respiran en el tradicional balneario de Caleta Abarca en Viña del Mar, que actualmente está siendo aprovechado por los amantes de deportes náuticos en aguas abiertas, formándose una verdadera comunidad con personas de todas las edades que valoran las tranquilas olas de este emblemático sector del borde costero viñamarino.

La emblemática playa es un lugar perfecto para quienes buscan practicar deportes acuáticos, como stand up paddle (SUP), y nadar, incluso de noche -se realizan talleres y eventos- gracias a la gran piscina que se forma debido a la suave pendiente del borde-playa. En verano es uno de los lugares más concurridos, ya que es apta para el nado y cuenta con salvavidas.

Dicho potencial es respaldado desde el Municipio, siendo la propia alcaldesa Macarena Ripamonti, una de las entusiastas deportistas que disfruta de las bondades del mar que rodea a la comuna, lo que la ha llevado a trazarse el objetivo de desarrollar un trabajo estratégico para afianzar el valor turístico y deportivo a las playas viñamarinas y acercar a la comunidad al mar.

La jefa comunal destacó “el trabajo estratégico para devolver el valor turístico y deportivo a las playas de la Ciudad Jardín. Esperamos que Caleta Abarca sea una segunda Playa del Deporte, un lugar maravilloso para las organizaciones deportivas y visitantes. Son diversas las organizaciones que día a día están cuidando y dando vida a este emblemático lugar viñamarino”, afirmó.

## CONCESIÓN MUELLE VERGARA

Dentro de la planificación estratégica para potenciar el valor turístico y económico que tiene el borde costero tiene para la comuna, el Municipio de Viña del Mar ha dado importantes pasos.

Es así que en diciembre del 2024, se obtuvo de la Armada de Chile, la concesión marítima mayor del Muelle Vergara, por un período inédito de 10 años.

“Con esta concesión formalizamos un trabajo que como municipio veníamos realizando hace tiempo en el muelle, para hacer mejoras, invertir, sacar proyectos y que sea un lugar de desarrollo. Es una tremenda oportunidad para fomentar el desarrollo de la vida en tor-

no al mar”, explicó la alcaldesa Ripamonti.0

En este espacio, el municipio busca construir y operar un espacio público que cuente con instalaciones y servicios como terrazas, miradores, escalas, rampas para accesibilidad universal, cafetería y baños públicos.

## RECUPERAR HITOS PATRIMONIALES

Abandonada desde el 2009, la casa Cunningham, inmueble fiscal que data de 1957 y es conocida como la “Casa Roja” -ubicada en el borde costero entre Las Salinas y Reñaca-, en marzo de este año recibió una gran oportunidad para ser rescatada, luego que el Municipio de Viña del Mar recibió de parte de la Armada de Chile, la concesión marítima mayor para recuperarla como paseo mirador público.

El proyecto municipal transformará el espacio en un paseo y mirador público, al igual que el muelle Vergara, para lo cual se habilitarán terrazas, miradores, escalas, rampas de acceso universal, cafetería y baños públicos.

La jefa comunal explicó que “nuestro objetivo es generar un proyecto que va a cuidar el patrimonio y permitirá a la comunidad contar con espacios de descanso y recreación de manera abierta y libre”. ■■■



Alcaldesa Ripamonti practicando SUP en Caleta Abarca.

# Bote Salvavidas: siglo de servicio

**T**iene sus curiosidades el ambiente que rodea al Bote Salvavidas. Una es el "Capitán Christian-sen", uno de sus botes más antiguos y que recuerda al fundador y primer líder de este cuerpo de socorro. Una embarcación que participó hace 85 años en el rescate de soldados que, desde Dunkerke, escapaban de la amenaza nazi. Mucho de esa vocación de ayuda impregnada en esa nave ya retirada del mar y parte del Museo Marítimo Nacional, permanece en el equipo de profesionales de una institución que cumplió 100 años de vida en 2025.

El Bote Salvavidas nace para rescatar a muchas naves que estaban a merced del mar, en el contexto de un puerto menos protegido. Recién en 1930 se termina el Molo de Abrigo y se hacía urgente contar con infraestructura de protección y rescate. Ya en el siglo XIX hubo iniciativas como la Unión Masónica para la Propagación del Salvamento de Vidas en Mar y Tierra de 1880, y seis años más tarde parte el Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso. Ya en la década de 1910 aparecen los primeros botes específicos para esta labor y en 1925 surge este cuerpo fundamental.

"La función de la institución es salvaguardar la vida humana en el mar, poniendo siempre como punto de partida la prevención de todo tipo de accidentes e incidentes en el mar y también en ambientes acuáticos, lagos, ríos, piscinas", cuenta Hugo Montenegro, capitán y actual presidente de la entidad. Todo lo que concierne a la seguridad en ambientes acuáticos les concierne, aunque la naturaleza de los rescates ha evolucionado. "La tecnología permite hoy prevenir los temporales con mucha mayor anticipación y por lo tanto la actividad en invierno ha ido disminuyendo y en paralelo ha ido aumentando los rescates en época estival", agrega.

Poseen siete embarcaciones y está próxima a arribar una octava donada por la británica Royal National Lifeboat Instituto. Montenegro



repasa antiguas operaciones en medio de grandes temporales, como cuando en mayo de 1940 se hundió el dique segundo del puerto. Allí se pudo rescatar a 300 personas en una sola noche y nadie falleció. Parte de ese espíritu se mantiene entre los 75 voluntarios (40 de ellos operativos) con rigurosa formación, similar a la de los bomberos. "Primero creamos buenos marinos y luego se van especializando en primeros auxilios y rescate", dice. Como prevención también es clave, realizando charlas, seminarios y patrullas activas en playas.

#### RESTAURANTE

La entidad no posee aportes estatales así que varias de sus operaciones se pagan mediante donaciones, cuotas de socios y la postulación constante a fondos concursables del Estado. De ahí, también, radica el

rigor de una institución que se ha sabido ganar el corazón porteño, de cara al mar.

Precisamente una de las estrategias para abonar recursos está en pleno Muelle Prat, sede de la institución, donde en su segundo piso y con una privilegiada vista al mar está su clásico restaurante. La carta es extensa y por supuesto de corte marino y platos ligado a la tradición caletera criolla. Los caldillos de congrio como el de la casa, los Locos mayo, el sempiterno Jardín de mariscos, se cuentan entre los clásicos de su listado. También cebiches, carpaccios, mariscales fríos, pescados a la plancha y fritos; vale decir recetas reconocidas por el gran público nacional. Su gran atractivo, en tanto, es pasar la noche de Año Nuevo con una cena especialmente preparada para la ocasión, a la espera de los fuegos artificiales que se aprecian en primera fila. ■■■

## La CORPORACIÓN MUNICIPAL DE VIÑA DEL MAR destaca la labor del diario de habla hispana más antiguo del mundo en su aniversario

Gracias por acompañarnos año a año en la difusión de los avances de nuestra Corporación:

- Construcción Obras Nuevo SAR Miraflores.
- Farmacia y Óptica Municipal.
- Centro Radiológico Municipal con +20.000 exámenes anuales.
- Inicio construcción CESFAM y SAPU Nueva Aurora.



# Chile insular mira a su futuro

*Rapa Nui y Juan Fernández enfrentan en la actualidad retos como la administración de sus Áreas Marinas Protegidas, con participación de sus propios habitantes, pero también respecto a su cultura y tradiciones, la relación con el Estado de Chile y hacer soberanía a miles de kilómetros del continente.*

## A

3.600 km al oeste de Caldera, se ubica la Isla Rapa Nui, Patrimonio de la Humanidad desde 1995, con una rica biodiversidad marina y volcánica y una cultura única. A 670 km de distancia al oeste de Valparaíso está el archipiélago Juan Fernández, compuesto por las islas Robinson Crusoe, Alejandro Selkirk y Santa Clara, mientras que a 800 km de Atacama están las Islas Desventuradas (San Félix y San Ambrosio), consideradas como una sola ecorregión, una zona de alto valor biológico a nivel mundial, con el endemismo en flora y fauna más alto del planeta. Ambos territorios, pertenecientes jurisdiccionalmente a la Región de Valparaíso y que forman parte de Chile insular, enfrentan en la actualidad desafíos que van desde la administración de sus Áreas Marinas Protegidas hasta la preservación de su cultura y costumbres.

Políticamente, Rapa Nui es un territorio insular de Chile, pero geográficamente es un punto oriental de la Polinesia y, por ende, de Oceanía, conformando con Hawái y Nueva Zelanda el llamado Triángulo de la Polinesia. Elizabeth Arévalo Pakarati, alcaldesa de Rapa Nui, señala que “pertenecer a Oceanía tiene un profundo significado para nuestro pueblo. Es una conexión directa con nuestras raíces, con nuestro origen cultural. Por eso, el actual programa de gobierno municipal lleva el nombre de Haka Ara que representa ese vínculo con el pasado, con nuestra genealogía y descendencia”.

La autoridad detalla que “la relación entre Chile y Rapa Nui está marcada por una historia profunda y compleja. Cada 9 de septiembre conmemoramos el Acuerdo de Voluntades firmado en 1888, mediante el cual se estableció un vínculo entre el Estado chileno y el pueblo rapanui. Este acuerdo, muchas veces malinterpretado como una anexión, fue en realidad un pacto mutuo, donde Chile asumió un rol de protectorado sobre la isla. Hoy, uno de los principales desafíos en esta relación tiene que ver con el reconocimiento de nuestras autoridades tradicionales y de nuestra estructura social basada en clanes. Nosotros, como pueblo polinésico, no compartimos raíces culturales con los pueblos originarios de Sudamérica”.

## DE LOCAL A GLOBAL

Sobre los retos que enfrenta hoy Rapa Nui, la edil indica que “uno de los más urgentes es el impacto del Cambio Climático, que afecta gravemente a las islas del Pacífico. La subida del nivel del mar amenaza las costas y pone en riesgo la habitabilidad de muchas zonas. A esto se suma la contaminación por microplásticos, que daña nuestros ecosistemas marinos, y la sobreexplotación pesquera en aguas internacionales, que compromete la biodiversidad y la seguridad alimentaria de nuestras comunidades”.

“También es clave -sostiene- es la preservación de nuestra cultura y lengua, especialmente frente a los efectos de la globalización. En el ámbito de la gobernanza ambiental, estamos trabajando junto a otras naciones del Pacífico en iniciativas para proteger no solo nuestras zonas económicas exclusivas, sino también avanzar hacia la protección de las aguas internacionales, reconociendo que el océano es un patrimonio común. También enfrentamos el desafío de la reconexión con el resto de las islas del Pacífico, especialmente tras la pandemia, que interrumpió los vuelos y nos dejó aislados (...) A nivel local, tenemos desafíos importantes como la transición energética y avanzamos hacia un plan de mediano y largo plazo para adoptar energías renovables. También estamos mejorando la gestión de residuos, promoviendo un turismo consciente y sostenible”.

La protección de los ecosistemas marinos es otra prioridad para Rapa Nui, que cuenta con una de las áreas marinas protegidas más grandes de Chile y del mundo. “Para ello -señala la autoridad-, hemos desarrollado diversas estrategias que combinan participación comunitaria, gestión institucional y cooperación intersectorial. Actualmente, contamos con un Consejo del Mar, elegido por la comunidad local, que tiene un rol fundamental en la toma de decisiones sobre el uso y conservación de nuestros espacios marinos. Colaborativamente con el Ministerio del Medio Ambiente, estamos trabajando en la elaboración del Plan de Administración del Área Marina Protegida de Múltiples Usos, lo que nos permite gestionar de manera más efectiva estos territorios”.

## 300 MIL KM<sup>2</sup>

TIENE NAZCA-DESVENTURADAS, EL PARQUE MARINO MÁS GRANDE DE CHILE, QUE PERTENECE A LA REGIÓN DE VALPARAÍSO.

## 1977

UNESCO DECLARA AL ARCHIPIÉLAGO JUAN FERNÁNDEZ COMO RESERVA MUNDIAL DE LA BIÓSFERA.

**RESERVA MUNDIAL DE LA BIÓSFERA**

Declarado Reserva Mundial de la Biósfera por UNESCO en 1977, el Archipiélago Juan Fernández destaca por su naturaleza indómita y alto nivel de endemismo. Años antes de que la sostenibilidad se convirtiera en una preocupación mundial, los habitantes de Juan Fernández la hicieron un estilo de vida. Hace más de un siglo se autoimpusieron medidas de manejo para la pesca, y han sido pioneros en la creación de grandes áreas de conservación en tierra y mar. En septiembre de 2024 se aprobó el plan de manejo del Área de Conservación de Múltiples Usos “Mar de Juan Fernández”, siendo el primero que sale a la luz bajo el régimen del nuevo Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas (SBAP).

El plan tiene una figura de gobernanza inédita en el país para su administración, llamado Consejo Local de Gestión, compuesto por seis organismos del estado (SERNAPESCA, SUBPESCA, MMA, GORE V Región, Armada de Chile y Municipalidad de Juan Fernández) y siete consejeros/as representantes de la comunidad. Además, el Gobierno anunció en junio pasado el inicio de los trabajos para aumentar las superficies protegidas en torno a los parques nacionales de “Mar de Juan Fernández” y “Nazca-Desventuradas”, además del Área de Conservación de Múltiples Usos (ACMU) Desventuradas. Si la iniciativa se concreta, el país pasaría a tener el 54% de sus aguas jurisdiccionales con algún tipo de protección medioambiental.

Julio Chamorro, presidente de los Consejeros del Mar de Juan Fernández, destaca que “tenemos una red de AMP y el parque marino más grande de Chile está en Nazca-Desventuradas, con 300 mil km2, más el Parque Marino Juan Fernández, con 262 mil km2, que es un área de conservación de múltiples usos, y también una red de pequeños parques marinos”.

Chamorro destaca que “existe una nueva iniciativa, que ha sido anhelo histórico y cultural del pueblo fernandeciano que es unir el archipiélago Juan Fernández e Islas Desventuradas por un corredor biológico, pero para eso hay que pasar por aguas internacionales. Era un sueño, porque no existían las herramientas, pero desde que se elabora Tratado de Alta Mar, si es ratificado, vamos a tener la posibilidad de hacerlo, lo cual además de valor histórico y cultural, tendrá un impacto y valor biológico, porque estudios comprueban que compartimos nuestras especies, que son diferentes a las que existen en Chile continental”.



**ORGULLO FERNANDECIANO**

E presidente de los Consejeros del Mar advierte que “vivir en Juan Fernández también tiene un lado B, que es un rezago respecto al desarrollo de Chile continental. Siendo un lugar aislado y de difícil acceso, los temas de salud son súper importantes, como el hecho de que las mujeres de la isla deban ir a tener sus bebés al continente. Ser parte del Chile insular significa vivir también a veces en la carencia administrativa. Por ejemplo, han pasado 15 años del tsunami, pero aún no se construye el colegio, ni la municipalidad, ni todos los servicios públicos que fueron arrasados por el tsunami, que funcionan en contenedores. Vivir en un territorio lejano y aislado es complejo, porque el Estado chileno no tiene política para territorios oceánicos”.

Por ello, advierte que los principales desafíos que hoy enfrenta

Juan Fernández son temas administrativos del Estado que le permitan a sus habitantes tener mejor calidad de vida. “Por ejemplo -específica Chamorro-, aumentar el Fondo Común Municipal o aumentar el porcentaje de zona de los funcionarios, que es importante, porque no cualquier profesional se viene a este territorio si eso no va compensado con un porcentaje mayor de sueldo”.

“Otro de nuestros desafíos es que nos reconozcan como pueblo tribal, ya que tenemos condiciones, costumbres y una forma de vida especial, que calzan con la definición. Y eso nos abriría varias otras puertas que hoy están cerradas, como el derecho a la tierra. Nosotros no tenemos otro lugar donde habitar que nuestras propias islas, por lo tanto, hemos aprendido a vivir con ellas armónicamente”. ■■■

**VIVA SEPTIEMBRE VIVE LIMACHE**

Del 17 al 21 de septiembre, desde las 12:00 horas

**RAMADAS - COCINERÍAS - EMPRENDIMIENTOS**  
**AGRUPACIONES FOLCLÓRICAS DE LIMACHE**  
**JUEGOS TÍPICOS - ESPACIOS Y ESPECTÁCULOS INFANTILES**  
**CIRCO TONY CALUGA - GRUPO GUAYABA**

**SHOWS GRATUITOS 19:30 HORAS**

<b>MIÉRCOLES 17</b> <b>KUMBIA HITS</b>	<b>JUEVES 18</b> <b>LOS VIKING'S 5</b>	<b>VIERNES 19</b> <b>SONORA MALECÓN</b>
<b>SÁBADO 20</b> <b>SONORA DINAMITA</b> <b>GRUPO RED</b>		<b>DOMINGO 21</b> <b>GERMÁN CASAS</b> <b>CHRISTELL</b>

**ESTADIO MUNICIPAL ÁNGEL NAVARRETE CANDIA**  
**CALLE CARELMAPU S/N. LIMACHE**

**Limache Vive Mejor**

La Ilustre Municipalidad de Limache saluda a El Mercurio de Valparaíso en su 198° Aniversario y destaca su profesional desempeño en la difusión de información necesaria y de interés de vecinos y vecinas de nuestra comuna y la Región de Valparaíso.

**DIQUE "VALPARAÍSO III"**  
 1985 2025  
**SOCIBER 40 AÑOS**

**SOCIBER**, proyectando su compromiso con el mundo marítimo mediante la reparación de naves, saluda afectuosamente a El Mercurio de Valparaíso en su aniversario N° 198.

[www.sociber.cl](http://www.sociber.cl) [contacto@sociber.cl](mailto:contacto@sociber.cl)



# El desafío de Chile de transformar el océano en motor de desarrollo sostenible



*El modelo de Economía Azul mueve cerca de US\$2,5 billones al año a nivel global, de acuerdo con estimaciones de la OCDE. Sectores como transporte marítimo, pesca, turismo costero, biotecnología y energías renovables forman parte de esta industria que crece de manera sostenida.*

## N

o es casual que a la Tierra se le denomine planeta azul. Con un 70% de su superficie cubierta por agua, es en los océanos donde se concentra gran parte de este vital elemento en la tierra. Según la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de Estados Unidos (NOAA, por sus siglas en inglés), los océanos son pulmones para el planeta debido a que más del 50% del oxígeno que respiramos

proviene del fitoplancton marino, siendo estos los que absorben alrededor del 30% del dióxido de carbono producido por la actividad humana.

Pero su importancia no radica solo ahí. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) estima que más de 3.000 millones de personas dependen del pescado como fuente principal de proteínas. Por su parte, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) calcula que la economía oceánica global alcanza US\$2,5 billones al año, impulsando sectores como transporte marítimo, pesca, turismo costero, energías renovables y biotecnología, entre otros.

Sin embargo, este motor vital enfrenta amenazas crecientes: cada año llegan millones de toneladas de plástico a los mares, cerca del 35% de las poblaciones de peces están sobreexplotadas, y la acidificación y el aumento de temperatura, producto del cambio climático, amenazan ecosistemas clave.

Es en este escenario donde la economía azul toma relevancia, siendo una oportunidad concreta para países costeros como Chile y sus más de 6.400 kms. de costa.

### CRECIMIENTO ECONÓMICO

Para el Banco Mundial la economía azul es “el uso sostenible de los recursos oceánicos para fomentar el crecimiento económico y mejorar los medios de vida y el empleo, al mismo tiempo que se preserve la salud del ecosistema oceánico”.

Los recursos marino-costeros representan la fuente de ingresos y subsistencia de millones de personas que habitan las regiones costeras de todo el mundo y proporcionan alimento, empleo, materias primas y diversos servicios que benefician a toda la humanidad.

Chile no está ajeno a lo anterior. Para el Dr. Lorenzo Reyes, decano de la Facultad de Ingeniería y Negocios de la Universidad de Las Américas, nuestro país es un actor relevante a nivel global. “Chile se ubica entre las diez principales naciones pesqueras, con capturas cercanas a 3,9 millones de toneladas anuales, y es el segundo productor mundial de salmón y harina de pescado. A esto se suma un liderazgo en conservación, con más del 40% de su zona económica exclusiva bajo resguardo a través de Áreas Marinas Protegidas”, comenta.

El académico agrega que nuestro país también ha desempeñado un



rol de liderazgo en campañas internacionales asociadas a la gestión sostenible de los océanos y el desarrollo de la economía azul. Asimismo, se está explorando en el desarrollo de energías marinas renovables y un turismo costero cada vez más sustentable. “A partir de estas acciones, Chile tiene un potencial real para encabezar la economía azul en América Latina, conjugando desarrollo, innovación y sustentabilidad”, indica.

En Chile, la pesca y la acuicultura han sido históricamente pilares de la economía. Hoy es una de las naciones pesqueras con mayores recursos disponibles, gracias a su extensa costa. Sin embargo, señala el Dr. Reyes Bozo, debe realizar cambios profundos para ajustarse a los principios de la economía azul con el objetivo de utilizar sus recursos marinos de forma sostenible y regenerativa, respetando los ciclos naturales y ecosistémicos.

“En el caso de la pesca, es indispensable fortalecer la gobernanza, combatir la pesca ilegal, que hoy extrae unas 320 mil toneladas al año, y garantizar que las cuotas de captura se basen en criterios científicos y ecosistémicos. En la acuicultura, especialmente en la salmónica, se debe reducir la contaminación de aguas y fondos marinos, controlar escapes y enfermedades, y avanzar hacia tecnologías limpias”, comenta.

Y agrega que Chile ya impulsa innovación en este ámbito, desarrollando vacunas y probióticos para reducir el uso de antibióticos, y programas de diversificación productiva, como el cultivo de ostras y ostiones en distintas regiones. “Solo con estas transformaciones, pesca y acuicultura, podrán seguir siendo motores económicos sin poner en riesgo la biodiversidad y los recursos ecosistémicos”, indicó.

**ENERGÍA MARINA**

Para Jadille Mussa, académica de Arquitectura del Paisaje de la Universidad Central, los más de 6.000 km de costa de nuestro país le otorgan un potencial significativo para liderar el desarrollo de la economía azul en América Latina.

“Las aguas chilenas albergan una rica biodiversidad, incluidas especies emblemáticas como salmón, jurel y algas. Esta riqueza permite el desarrollo de industrias como la pesca, la acuicultura y la biotecnología marina, que pueden ser explotadas de manera sostenible”, comenta.

Además, agrega, Chile tiene un gran potencial para el uso de energías renovables marinas, como la eólica y la mareomotriz. “Las condi-

desarrollo de energías renovables no convencionales.

**ECOTURISMO Y COMUNIDADESE**

Para Mussa, el paisaje y la belleza natural de la costa chilena y su diversidad de ecosistemas ofrecen oportunidades para el desarrollo del ecoturismo y el turismo sustentable. Agrega que estos pueden generar ingresos significativos, al mismo tiempo, promover la conservación, donde Chile se ha comprometido con acuerdos internacionales sobre la conservación de océanos y recursos marinos, lo que le otorga un liderazgo en la discusión regional sobre sostenibilidad y protección del medio ambiente.

“Si se implementan políticas adecuadas y se fomenta la innovación, el país podría posicionarse como un referente en el desarrollo de un modelo económico que beneficie tanto a las comunidades locales como al medioambiente”, agrega.

**MUNDO PÚBLICO-PRIVADO**

Para el Dr. Lorenzo Reyes, políticas públicas como la expansión de Áreas Marinas Protegidas, que hoy cubren el 42% del mar nacional, y la Ley de Plásticos y Productos de un Solo Uso, posicionan a Chile como pionero regional en la reducción de residuos marinos. También destaca iniciativas lideradas a nivel público-privado.

“CORFO impulsa proyectos de acuicultura en mar abierto y cultivos regenerativos de algas pardas, con altas inversiones que buscan producir biomasa y generar bonos de carbono azul. La industria salmonera también muestra avances con certificaciones internacionales y diálogos entre grandes empresas con pescadores artesanales y autoridades, buscando encontrar soluciones para la explotación sustentable de recursos con respaldo de la comunidad. A nivel local, pescadores artesanales y cooperativas de mujeres mariscadoras han innovado en pesca sostenible y emprendimientos con valor agregado. Estas políticas e iniciativas reflejan que la revolución azul ya está en marcha en Chile y que el país se perfila para liderarla en América Latina”, concluyó.



ciones oceánicas del país son ideales para desarrollar estos recursos, lo que podría diversificar su matriz energética y atraer inversiones”, comenta la experta.

Y es ese potencial el que dio paso a que el pasado mes de julio el Ministerio de Energía anunciara la adhesión de Chile a la Global Offshore Wind Alliance (GOWA), coalición internacional que promueve el desarrollo acelerado de la energía eólica marina. Esta incorporación convierte a Chile en el tercer país latinoamericano en unirse a GOWA, después de Brasil y Colombia, consolidando su perfil internacional en el

**KOVACS**  
DESDE 1933

Kovacs felicita a El Mercurio de Valparaíso por sus 198 años de existencia.

OMODA | JACCOO



www.kovacs.cl

600-8996600



Rodrigo Mundaca Cabrera  
Gobernador regional  
de Valparaíso

## El Océano, nuestro presente y futuro: la Región de Valparaíso y la economía azul

**L**a Región de Valparaíso es el punto histórico de conexión entre el Atlántico y el Pacífico. Desde sus orígenes, su devenir ha estado inexorablemente ligado al océano y a ambos lados de la cordillera de los Andes, bajando por el valle de Aconcagua, con San Antonio y Valparaíso emergiendo como los principales puertos del país. Esta conexión histórica, plasmada en sus caletas, sus valles transversales y el paisaje urbano patrimonial de sus cerros y centros de planos cuadrículados, son el cimiento sobre el que hoy se debe construir el futuro.

Somos una región bicontinental, con un pie en América del Sur y otro en Oceanía, lo que nos posiciona como un nexo estratégico, no solo para el transporte marítimo, sino también para el intercambio cultural, científico y de conservación marina.

Ese futuro tiene un nombre: la Economía Azul. No es una simple etiqueta, sino una visión integral de desarrollo sostenible que aprovecha los recursos marinos de manera armónica, combinando el crecimiento económico con la sustentabilidad del medio ambiente.

El Cambio Climático nos obliga a repensar nuestra relación con el océano. El aumento del nivel del mar, la erosión costera y los fenómenos meteorológicos extremos desafían el ordenamiento territorial y la planificación urbana. Necesitamos infraestructuras resiliente y una regulación de las zonas costeras que proteja tanto a las comunidades como a los ecosistemas y posibilite el desarrollo económico sostenible. Esto implica una planificación que integre las desembocaduras de los ríos, las zonas de humedales, la alta cordillera y los fondos marinos, reconociendo su valor eco-

lógico y su rol en la mitigación de la escasez hídrica, la biodiversidad y el riesgo costero.

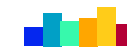
La Región de Valparaíso tiene dos de las diez Reservas de la Biósfera de Chile, con Juan Fernández en el océano y La Campana-Peñuelas en la zona continental, concentrando el 86% de las AMP, estando Juan Fernández ad portas de cumplir 50 años en 2027, y con ello de ser ampliada a partir de un compromiso del Estado en la última Conferencia Mundial del Océano en Niza en junio de este año.

Para que la Economía Azul sea una realidad, se necesita una articulación sinérgica entre el sector público, privado, la academia y la sociedad civil. Las universidades y la Armada, con su capacidad tecnológica, pueden liderar el desarrollo de tecnologías navales sostenibles, así como ONGs, sindicatos y cooperativas pesqueras desde sus propósitos aseguran la seguridad alimentaria y la protección de los recursos.

La postulación de Chile para albergar la secretaría del Tratado BBNJ, un acuerdo global para la conservación de la biodiversidad marina en alta mar, es una oportunidad histórica. Si se concreta,

“

**Somos una región bicontinental, con un pie en América del Sur y otro en Oceanía, lo que nos posiciona como un nexo estratégico, no solo para el transporte marítimo, sino también para el intercambio cultural, científico y de conservación marina”.**



Valparaíso podría convertirse en el epicentro mundial de la diplomacia y la ciencia oceánica, elevando su estatus y atrayendo inversiones y talento.

Finalmente, el desarrollo portuario es ineludible. Valparaíso y San Antonio necesitan convertirse en un hub logístico y portuario, con una visión de largo plazo que vaya más allá del movimiento de carga, sino también como un puerto de datos a partir de la llegada de los cables submarinos de internet, como el Humboldt y otros, que nos posiciona como punto de conexión con el mundo.

Nuestro Corredor Bioceánico de Aconcagua nos conecta con el MERCOSUR, que une los océanos Atlántico y Pacífico, solidificando a nuestra región y su sistema portuario que debe

contemplar la modernización de los terminales, la eficiencia en la gestión portuaria, las zonas de apoyo portuario y una integración armoniosa con el entorno urbano, regional y ambiental.

Tenemos un planeta y un solo océano para las generaciones futuras. El océano no es solo el horizonte de la Región de Valparaíso; es la hoja de ruta para su futuro. ■■■



Junto a El Mercurio de Valparaíso,  
navegamos hacia un futuro  
sostenible para nuestra región

**¡Felices 198 años!**



VALPARAÍSO



Marina - Enrique Swinburn



Marina - Abelardo H. Cabezen



Marina - Enrique Swinburn



Rompientes (Cabo de Hornos) Hugo Schnarcks-Alquist



Marina - Benito Rebolledo Correa



Marina norte - Hugo Schnarcks-Alquist

Saludamos al diario **El Mercurio de Valparaíso**, en su 198° aniversario, y agradecemos su permanente apoyo al Museo, a la cultura, el arte y el patrimonio de nuestra ciudad.  
**Museo de Bellas Artes de Valparaíso, palacio Baburizza**

**PALACIO BABURIZZA** | MUSEO MUNICIPAL DE BELLAS ARTES VALPARAÍSO

**130** años



Facebook, Twitter, Instagram, YouTube icons  
 @museobaburizza

# Francisco Coloane, escritor irreplicable en el fin del mundo



*El autor chileno hizo de mares e islas australes parte de un paisaje vigoroso al nivel de Jack London y Julio Verne y como único representante de una especie sin descendientes.*



MEMORIACHILENA.CL

## T

odo en Francisco Coloane tuvo características míticas, casi incomprensibles, misteriosas y sorprendentes. Desde su primer apellido, no se sabe si de origen portugués o huilliche, hasta el aparentemente contradictorio apego a la Armada de Chile y su militancia en el PC. Fueron las señas de identidad de alguien tal vez más grande que la vida, criatura de infinitas cabezas, mitad una cosa y parte de algo más, un original en un país plomizo como el que le tocó nacer.

A 115 años de su nacimiento, el 19 de julio de 1910 en Huite (en Quemchi, Chiloé), los libros de Coloane siguen presentes en las librerías chilenas, transformándolo en un escritor imperecedero, siempre en sintonía con las nuevas generaciones. Su destino es un poco el de Julio Verne, con quien lo compararon en algún momento los franceses.

Se puede decir que el autor de Cabo de Hornos (1941) y Tierra del Fuego (1956) nació literalmente alumbrado por una estrella, pues en ese 1910 el cometa Halley se pudo ver en los cielos chilenos. Cuando en 1986 otra vez el cuerpo celeste ingresó a nuestra bóveda, Coloane ya era un consagrado autor del mar austral y al menos dos de sus libros (Cabo de Hornos, El Último Grumete de la Baquedano) eran lectura obligatoria en los liceos y colegios chilenos.

Coloane fue un caso curioso e irreplicable: el del escritor comunista cuyos libros eran material pedagógico durante el régimen de Pinochet y con algunas de sus obras publicadas por la Armada para ser leídas por los uniformados y personal interno a modo de formación.

### MAR Y TIERRA

La obra de Coloane transita entre mar y tierra. La experiencia a bordo de barcos balleneros y la herencia paterna lo vincu-

lan al océano, mientras que su trabajo como ovejero en Porvenir lo moldeó como hombre de Tierra del Fuego.

Con el paso del tiempo, las odiseas en alta mar y las labores patagónicas moldearían el universo del Coloane escritor. En el Yukón canadiense, Jack London se alimentó a fines del siglo XIX de experiencias laborales de similar exigencia para echarle combustible a su obra. No es extraño, entonces, que en Europa hablaran del chileno como el "Jack London de Sudamérica".

El Último Grumete de la Baquedano (1941) es el exponente más conocido de su "literatura marítima": la historia de Alejandro Silva, que con 15 años se embarca como polizón en el buque escuela Baquedano de la Armada, con el objetivo de encontrar a su hermano perdido desde hace años. Es una clásica novela de aventuras y a Coloane le significó ganar un premio de obras infantiles organizado por la editorial Zig-Zag. La novela fue llevada a la gran pantalla en 1983 por Jorge López, convirtiéndose en un imprevisto éxito en una época en que el cine chileno no conocía esa palabra.

Cabo de Hornos, con 14 relatos, es su segundo libro más popular y ofrece un variado registro de historias patagónicas donde ya hay varias narraciones que se adentran en su "literatura terrestre": las protagonizan ovejeros, matarifes, baquianos.

En Francisco Coloane se pueden encontrar resabios y ecos de grandes autores mencionados (a los que se añaden Joseph Conrad y Herman Melville), pero habría que hacer nuestra la frase de un crítico del diario francés Le Figaro que concluía que el chileno en realidad se parecía solo a sí mismo. Y como si fueran las palabras de un capitán de barco, terminaba su reseña así: "Lean a Coloane, es una orden". ■■■

## UW

La universidad estatal más grande de regiones

saluda a El Mercurio de Valparaíso en su 198° aniversario, valorando su aporte a la región y compartiendo el compromiso de cuidar y preservar nuestros océanos para las futuras generaciones



Universidad de Valparaíso  
ACREDITADA  
NIVEL DE EXCELENCIA  
Gestión Institucional, Docencia de Pregrado  
Investigación - Vinculación con el Medio y  
Docencia de Postgrado  
Hasta marzo 2029



# El Mercurio, un centinela de dos siglos de historia portuaria



Patricio Winckler Grez  
Escuela de Ingeniería Oceánica,  
Universidad de Valparaíso.  
Asociación Chilena de  
Ingeniería de Puertos y Costas  
(ACHIPYC). Centro de  
Investigación para la Gestión  
Integrada del Riesgo de  
Desastres (CIGIDEN)



**L**a vida de esta ciudad se urde al son de los siglos, los terremotos y las tempestades, entrelazándose con la de El Mercurio, fiel centinela de sus desastres y proezas. Hace 198 años nació este diario en un Valparaíso floreciente. Era una ciudad que, desde su descubrimiento por Juan de Saavedra en 1536, había avanzado lentamente sobre terrenos de mar y recién se encaramaba a los cerros. Aun no eran necesarios los treinta ascensores que se construirían en su época de esplendor, seis de los cuales aún operan como testigos del ingenio frente a una geografía desconcertante. Desde lo que hoy es el Paseo Yugooslavo, se oteaba una intensa actividad marítima al abrigo de Punta Ángeles, presagiando el rol que tendría a la postre como uno de los puertos más importantes del Pacífico Sur.

Valparaíso fue un enclave estratégico en las rutas que conectaban Europa y la costa oeste de América, a través del Estrecho de Magallanes. Un óleo de Thomas Somerscales retrata a más de cien navíos de madera cobijados en la bahía hacia la segunda mitad del siglo XIX, en tiempos en que el cerro Concepción separaba El Almendral del Barrio Puerto. A sus pies, la Cueva del Chivato era un buen sitio para contemplar los temporales que arribaban proyectando con cierta regularidad naves a los roqueríos. Ahí se erigiría, entre 1899 y 1901, el señorial edificio de El Mercurio, que hoy hiberna junto a sus preciados archivos de antaño. Algunos entendidos cuentan en torno a quinientos naufragios en la bahía, más de una decena de los cuales yacen bajo calles y edificios como consecuencia de la expansión de la ciudad. Y es que Valparaíso fue dándole mordiscos al mar tempestuoso, hasta ganar más de setenta hectáreas de terrenos urbanos. Hacia fines del siglo XIX, sus faldeos atraían a navegantes, industriales y comerciantes ávidos de prosperidad.

Hay dos hitos que explican un quiebre de esta promesa, a comienzos del siglo XX: La construcción del canal de Panamá, que desviaría la ruta de navegación interoceánica hacia Centroamérica, y el terremoto del 16 de agosto de 1906, uno

más de una secuencia de eventos ocurridos en 1575, 1647, 1730 y 1985. Buceando en la biblioteca familiar, mi viejo encuentra dos archivadores con todo tipo de recortes relacionados con Valparaíso. De la lectura aprendo que el terremoto de 1906 destruyó mercados, teatros y edificios en el barrio El Almendral, lo que llevó a que se aprobara una ley de reconstrucción en 1909. Parte del plan implicaba abrir nuevas calles, ensanchar las existentes y rellenar el terreno, delineando lo que hasta hoy es el pretil costero de dicho tramo.

Hacia la zona protegida, se construyó la más colosal obra del siglo XX, el molo de abrigo, que con sus casi mil metros consolidó a Valparaíso como el puerto principal en las décadas venideras. En los archivos de la Empresa Portuaria tuve la fortuna de hojear algunas propuestas de ampliación, entre las que destaca la de la Comisión Krauss, cuyos planos, de tonos rosáceos y trazo elegante, constituyen una verdadera obra de arte. Así como El Mercurio fue un pionero en Chile, el molo se materializó con lo que, en su momento, fueron los bloques más grandes jamás construidos en la faz de la tierra. Dicha osadía fue producto del trabajo conjunto de la Comisión de Puerto y la compañía S. Pearson & Son Ltd.

Desde el término de las obras en 1931, la fisonomía del puerto no ha cambiado mucho, salvo por la reposición de los mue-

“

**Las economías de escala, la estandarización de la carga y el desarrollo de motores eficientes revolucionaron la logística marítima, cambiando la fisonomía de los navíos que arriban al Puerto de Valparaíso”.**



bles que sucumbieron con el sismo de 1985, la ampliación del sitio tres y la defensa que albergará el paseo Barón, pronto a abrirse. Las economías de escala, la estandarización de la carga, y el desarrollo de motores eficientes revolucionaron la logística marítima, cambiando la fisonomía de los navíos que arriban a puerto. Hoy la bahía recibe esporádicamente buques que pueden albergar más de quince mil contenedores en sus potentes trescientos cincuenta metros de eslora. Estos se desplazan en grúas de más de mil trescientas toneladas, y se distribuyen luego en una explanada algo congestionada y cercana a su máxima capacidad. Las escasas hectáreas de terreno útil han obligado a los concesionarios a mover carga raudamente, desde y hacia la zona extraportuaria de actividad logística. Ocasionalmente arriba un

crucero cuyo contingente visita un par de miradores quirúrgicamente seleccionados, muy a diferencia de aquellos marineros que se mezclaban en las inmediaciones de la Plaza Echaurren cuando la ciudad le hacía honor a su mote de Joya del Pacífico.

A diferencia del óleo de Somerscales, hoy resulta inusual ver más de una decena de buques en la bahía. Frente a una nueva generación de concesiones, la automatización de los procesos logísticos, la migración de empresas y la resistencia de iniciativas que luchan por mantenerla viva, Valparaíso navega entre la memoria, la incertidumbre, la resistencia y la esperanza. A futuro vendrán nuevos terremotos, temporales y naufragios, y espero que El Mercurio de Valparaíso sea el diario donde las hijas de mis hijos encuentren la noticia y su contexto. ■■■



# Cocina marina: sentires contrapuestos

“

El mercado de pescado se surte con mucha deficiencia, por desidia, se me ocurre, porque el pescado es abundante y de excelente calidad (...). Los mariscos son variados y muy buenos, particularmente una variedad muy abundante, llamada loco, y unas jaibas admirables, de forma redonda". Hace poco más 200

años la viajera inglesa María Graham describía su contacto con los productos del mar, en un Valparaíso recién asomado al mundo tras la independencia chilena. Ese siglo pasó volando hasta convertir aquel caserío pegado al mar en la Joya del Pacífico.

¿Ocurrió lo mismo con la provisión de productos marinos? Pues sí y no. De un lado, su ubicación estratégica y su roce internacional, aportó ideas notables: bares de ostras, restaurantes de alto nivel, que supieron aprovechar una despensa marina rebosante y sabrosa. Sin embargo y quizá por esa misma superabundancia presente hasta hace, más o menos, 30 años a la fecha, no hubo mayores preocupaciones para conservar pescados y mariscos en mercados locales. Eso se vio -y se ve- en mercados regionales, distanciando a muchos de su consumo más allá del cotidiano. Quizá por eso, y sobre todo desde la segunda mitad del siglo XX, muchos comedores porteños miraron a las carnes vacunas y porcinas.

Hoy, que gran parte de la pesca proviene desde lugares como Lebu, Talcahuano, Coquimbo y Carelmapu, mediados por el Terminal Pesquero de Santiago, aparece una recuperación relativa a la hora de los menús de aire marino. "Debemos aprender a variar nuestras propuestas gastronómicas y

agregar algas, mariscos y pescados en nuestra dieta. Volver a buscar a los caseros para comprar, respetar las vedas y probar nuevas especies", dice Meyling Tang, socia de Tres Peces, comedor connotado en la Zona Patrimonial, que además de su menú marino a la chilena, reivindica la pesca legal y ética. "Compramos directo a pescadores, se paga al día y hay una carta flexible adaptada semanalmente a lo que hay en el bote", cuenta.

## CAMBIO DE PARADIGMA

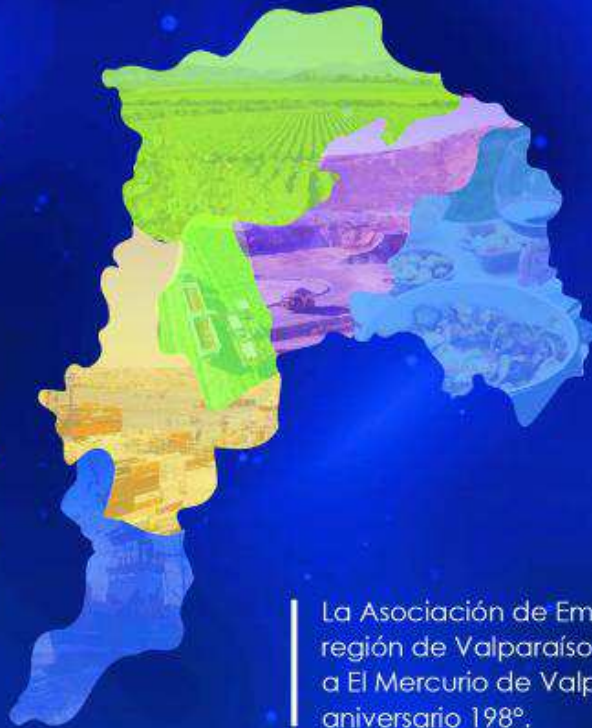
Existe un ligero cambio de paradigma en la cocina de restaurantes, dentro de un país donde el 90% del consumo marino se da en las casas, de acuerdo a una encuesta del Instituto Milenio en Socio-Ecología Costera SECOS. Hay más aprendizaje, más proveedores independientes, algunos pescadores se han independizado de sus "padrinos", intermediarios que van a las caletas adelantando pagos (y endeudando) al pescador, a la vez de encarecer el producto al cliente final. Pero para otros cocineros destacados, no es suficiente.

"Si bien hay muchos restaurantes que se han volcado al mar, el producto de calidad es poco. Primero porque escasea, y te lo digo porque voy más de una vez a la semana (al Terminal Pesquero de Santiago) y, segundo, por- que (allí) se le maltrata golpeándolo, se guarda de mala forma. No veo mucho progreso", cuenta Ignacio Ovalle, chef de La Calma de Vitacura, reconocido comedor de alta cocina marina en Chile. Un entorno desafiante, con un profundo mar de fondo a la espera de ser aprovechado al máximo. ■■■

*Una historia de abundancia y contratiempos aparece cuando se habla de pescados y mariscos a la mesa, en la región y en la capital. Hoy, en un contexto más atento a lo marino en restaurantes, aún hay desafíos para saborear, como se debe, una despensa costera fascinante.*

# ASIVA

Unidos por  
el Desarrollo  
Regional



La Asociación de Empresas de la región de Valparaíso - ASIVA felicita a El Mercurio de Valparaíso en su aniversario 198°.

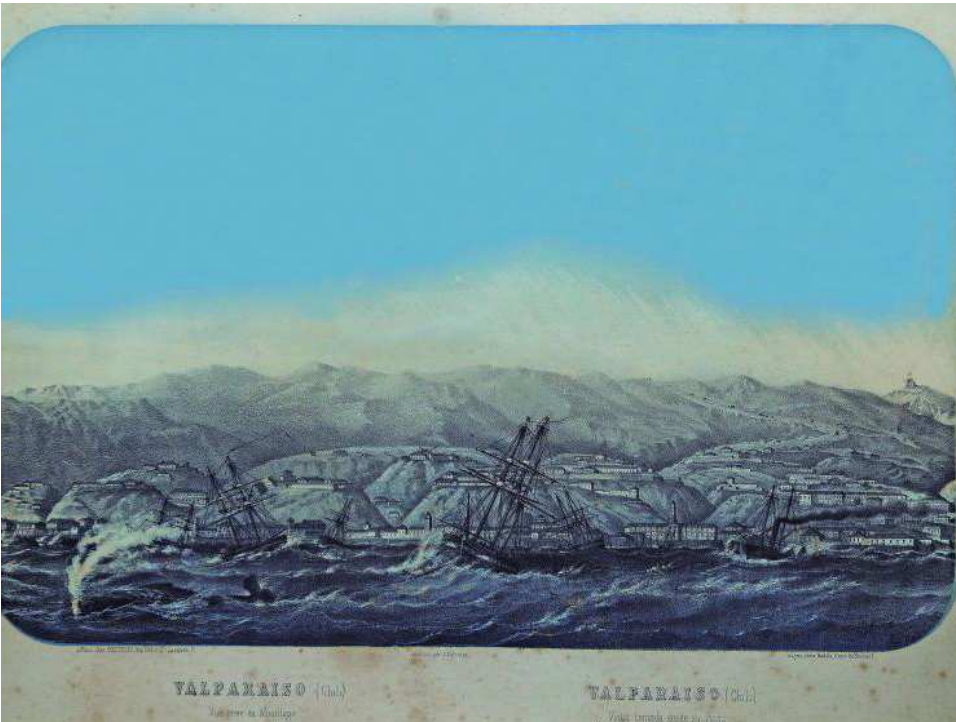


El Naufragio del Arethusa en cuadro del pintor británico Charles Wood, que se conserva en el Museo Nacional de Bellas Artes.

# Rellenos que ocultan tragedias porteñas



*Carretadas de tierra y piedra fueron ganando espacios al mar, hasta lograr convertir en ciudad lo que fuera una insignificante aldea costera.*



Grabado francés de la primera mitad del siglo XIX que muestra un día de temporal en el puerto de Valparaíso.

# H

aciendo un ejercicio de arqueología urbana nos encontraríamos que el subsuelo de Valparaíso esconde numerosos fragmentos de la historia local y nacional. Casi desde su nacimiento, sin fundación oficial como es sabido, primero la aldea, luego el pueblo y finalmente la ciudad, ha ido ganando espacios al mar mediante rellenos de diversas dimensiones. Muchos de ellos espontáneas carretadas de tierra y piedra.

Esos rellenos han ido sepultando numerosos restos náuticos de embarcaciones hundidas en medio de recios temporales.

Tenemos varios estudios sobre esos naufragios a partir del acucioso trabajo de Francisco Vidal Gormaz en su obra "Naufragios ocurridos en la costa de Chile" donde lógicamente se consignan los siniestros ocurridos en las costas de Valparaíso.

"Valparaíso, historia que se oculta bajo el pavimento", es un trabajo reciente de Claudio Henríquez y Jaime Vera.

A ese trabajo se suma "Fragmentos del mar, Valparaíso puerto de naufragios", de Mauricio Urzúa.

El tema lo tenemos genialmente graficado en "Apuntes porteños", de Lukas, Renzo Pecchenino, que nos presenta una ilustración donde se indican con flechas centrales lugares de la actual ciudad ocupadas hace tiempo por aguas tormentosas donde se hundieron numerosas naves. Consigna nombres y fechas de esos naufragios: "Feliz", 1831; "Sir John Keane", 1836; "Perú", vapor de ruedas, 1851; "Express", 1854; "Catharina", 1854; "Activo", 1861; "Palestina", 1872; "Esmeralda", 1875, y "Elisa", 1878. Agrega Lukas a esta nómina del siglo XIX el "Naguilán" que se fue a la costa en 1962.

## LUKAS

Mirando la ilustración se aprecia que todos los naufragios ocurrieron en lugares hoy centrales de la ciudad antiguamente cubiertos por las aguas y luego rellenados generando así nuevos espacios urbanos.

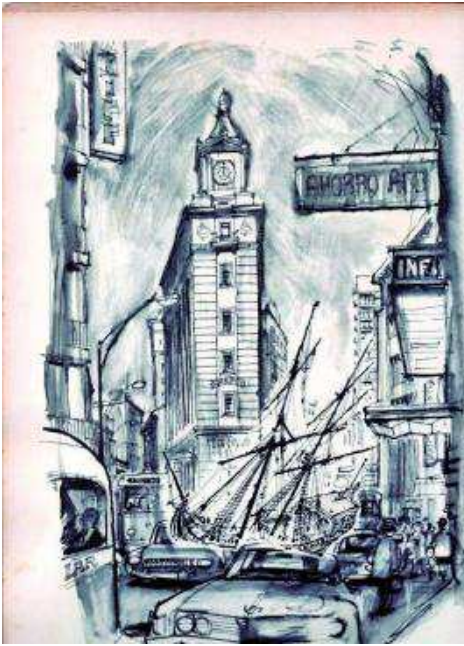
Expresión muy concreta de esos "céntricos" naufragios es el caso, también ilustrado por Lukas, del "Nuestra Señora de la Ermita", que se fue a los roqueríos justamente donde hoy se ubica el Reloj Turri, lugar antiguamente conocido como Cruz de Reyes. José Portales, el armador de la nave, abuelo de Diego Portales, perdió en este siniestro toda su fortuna. Ya en el siglo antepasado funcionó allí un precursor estudio del fotógrafo Helsby, padre del destacado pintor. En el siglo XX se levantó el edificio que marca el encuentro de las calles Prat y Cochrane, conocido como Turri, por una antigua casa de cambios que allí operaba.

## HAZAÑA DE UN HUASO

El 14 de agosto de 1826 se fue contra los roqueríos de ese mismo lugar la fragata norteamericana "Arethusa". Perecieron el capitán, su hijo y ocho tripulantes mientras la carga se esparció en las tormentosas aguas en gran parte perdiéndose. Entretanto, luchando con el oleaje se salvaron el piloto y ocho marineros. En reportaje histórico publicado en "Revista de Marina" por Pedro Sapunar Peric se consigna el relato de un testigo del dramático rescate de uno de los tripulantes:

"Fui testigo ocular de una ocasión en que un huaso dio una prueba extraordinaria de su habilidad con el lazo. Un barco el "Arethusa" encailló durante una fuerte tormenta del Oeste en las rocas de la costa de Valparaíso...La tripulación se podría haber salvado mientras que el barco aun resistía; pero el capitán no se figuraba tan grande el peligro y mantenía a la tripulación a bordo para cuidar el barco y la carga. Sin embargo, la base del barco se soltó a los golpes; los mástiles se cayeron al agua y lo flotante de la carga, que consistía en fardos, cubrió toda la superficie del agua entre el buque destrozado y la tierra... Toda la costa estaba





El naufragio "Nuestra señora de la Ermita", donde se emplaza el reloj Turri, en la mirada de Lukas.

llena de gente que quería ayudar a los infelices que todavía quedaban a bordo...Un marinero inglés, nadador fuerte, se había entretanto tirado al agua a alguna distancia del barco naufragado y había hecho un esfuerzo extremo para cruzar las marejadas, en dirección oblicua y se abrió paso al costado del barlovento del buque en la esperanza de llegar a tierra con

alguno de los naufragos, pero cada intento renovado era rechazado por las olas furiosas, hasta que se hundió por fin, agotado por el trabajo; reapareció dos veces, pero quedó largo rato invisible y se dio por perdido para siempre; cuando otra vez asomó su cabeza sobre la hola, un huaso, con la rapidez de un rayo, lanzó su lazo alrededor del cuello del marinero audaz y lo arrastró finalmente a tierra acompañado de un "¡Viva!" estrepitoso de miles de voces". El fatal naufragio del velero quedó inmortalizado en un cuadro del destacado pintor británico Charles Wood que se exhibe en el Museo Nacional de Bellas Artes. La hazaña del huaso solo se mantiene en la tradición oral.

**BOTE SALVAVIDAS**

Pero la frecuencia de los naufragios en el puerto, sin obras de protección, llevó a la creación en 1878 de una organización voluntaria de servicio para atender las emergencias náuticas. La iniciativa surgió en la logia masonica Germania, en la línea de acción del Cuerpo de Bomberos. Posteriormente, 1925, sería creado el Cuerpo de Voluntarios de Bote Salvavidas, cuyo inspirador fue el legendario Oluf Christiansen Lund, viejo lobo de mar danés residente en Chile. La institución se mantiene vigente hasta hoy, pese a una eterna falta de recursos.

El escritor Salvador Reyes inmortalizó la institución en "Valparaíso, puerto de nostalgia" una de sus novelas. El casino del "Bote" se convirtió en un centro social y de buena gastronomía.

**EL QUILTRO**

El fin de la Segunda Guerra Mundial derivó en la sobreoferta de antiguas naves mercantes reacondicionadas. Así inversionistas chilenos sin mayor experiencia naviera adquirieron en Estados Unidos el vapor "California". Llegó al puerto y se mantuvo sin mucha actividad salvo sonados encuentros sociales. Sus condiciones en la bahía eran riesgosas y un temporal del 23 de junio de 1949 hacía temer su naufragio.

Acudió la embarcación del Bote Salvavidas a rescatar al guardián de la nave según relata el periodista Ricardo Valenzuela, voluntario de la institución. En medio del despiadado oleaje el guardián fue rescatado. No alcanzó a saltar el perro compañero inseparable del guardián. Escribe el periodista emocionado:

“ Durante largo rato, un quiltro heroico del Barrio Puerto nadó vigorosamente, en medio del recio oleaje tratando de ganar la orilla para salvar la vida después que el viejo vapor se fue a pique”.

Ricardo Valenzuela

Periodista, voluntario del Bote Salvavidas, junio de 1949



“Durante largo rato, un quiltro heroico del barrio Puerto nadó vigorosamente, en medio del recio oleaje tratando de ganar la orilla para salvar la vida después que el viejo vapor "California" -donde servía como ayudante del guardián- se partió en dos y se fue a pique en medio de la bahía...Un infierno en el cual bien poco puede hacer por salvarse un pobre perro enrollado a bordo desde el Cero Arrayán, cuando, aburrido de que los chicos le tirasen el rabo, siguió al amo hasta el muelle y se fue con él en una chalupa haciéndose marino. Y allí estaba el cadáver del pobre perro al otro día en la playa de Portales, donde lo arrojó la resaca, inflado como una botija...”

Un drama mínimo en medio de tanta tragedia parte de las decenas de naufragios documentados desde 1585 que marcan la historia marinera sobre la cual se logra levantar Valparaíso..

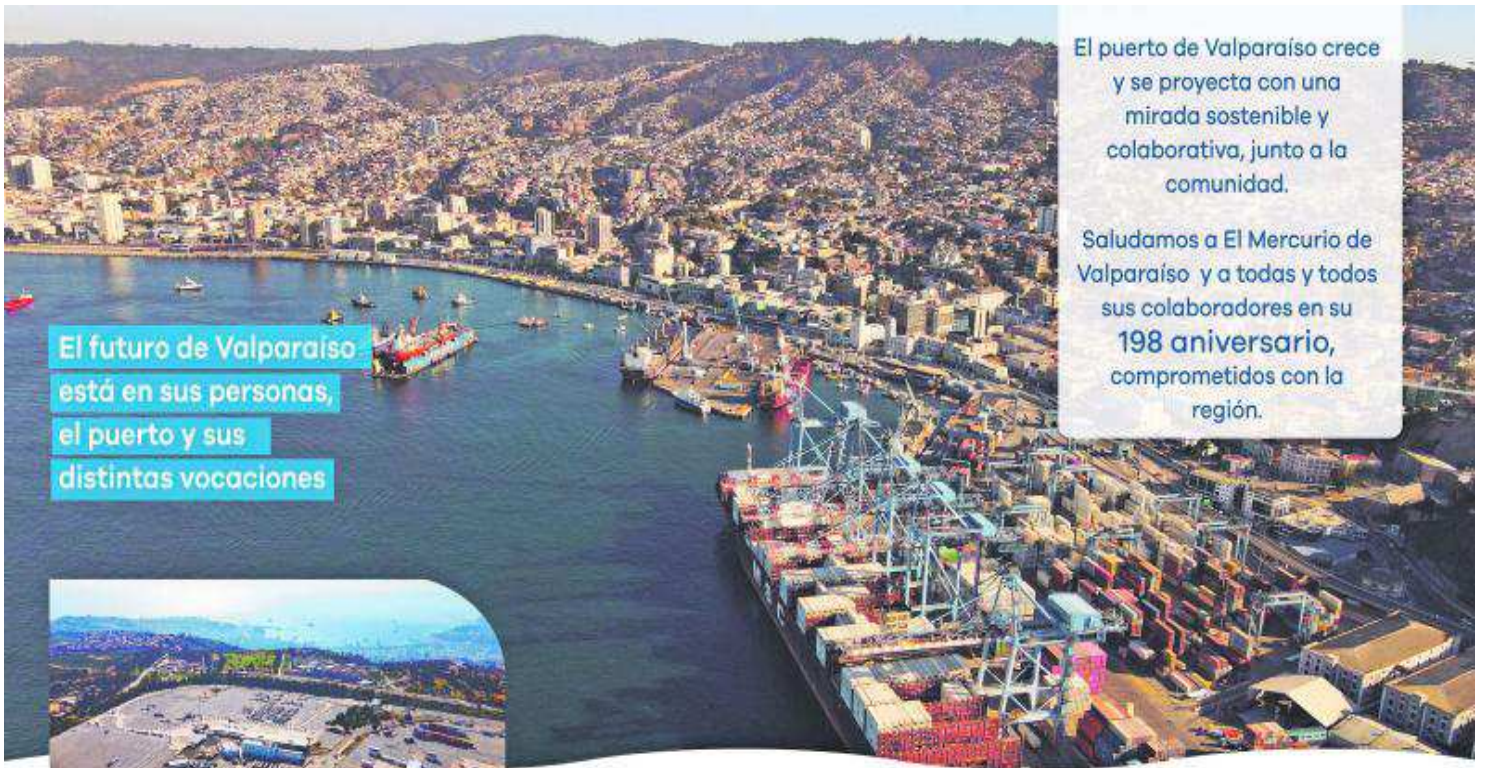
**agua que trae vida**

Ante desafíos globales, aportamos con soluciones innovadoras.

En el actual contexto de sequía, nuestra nueva planta desalinizadora multipropósito representa una nueva fuente de agua segura y sostenible para el consumo humano y la actividad productiva.

Felicidades a El Mercurio de Valparaíso en sus 198 años, acompañando la historia y el desarrollo de nuestra región.

[www.aguaspacifico.cl](http://www.aguaspacifico.cl)



El futuro de Valparaíso  
 está en sus personas,  
 el puerto y sus  
 distintas vocaciones

El puerto de Valparaíso crece  
 y se proyecta con una  
 mirada sostenible y  
 colaborativa, junto a la  
 comunidad.

Saludamos a El Mercurio de  
 Valparaíso y a todas y todos  
 sus colaboradores en su  
**198 aniversario,**  
 comprometidos con la  
 región.





AGENCIA UNO

# Chile en el escenario global: liderazgo oceánico desde Valparaíso



*El país ha consolidado un rol protagónico en la protección internacional de los océanos, con una política de Estado que trasciende los gobiernos. La Región de Valparaíso, epicentro de la conservación marina nacional, ha sido clave en este trabajo y en el esfuerzo por fortalecer la proyección estratégica del país al Pacífico y el Atlántico.*

**C**hile es reconocido mundialmente como uno de los tres países con mayores áreas marinas protegidas. Ese posicionamiento, fruto de una política de Estado que trasciende a las administraciones de turno, tiene un epicentro indiscutido en la Región de Valparaíso. Desde aquí se han articulado experiencias como el Comité Técnico Regional en Maitencillo y Ventanas, los refugios marinos creados por pescadores artesanales y la postulación de Valparaíso como sede de la Secretaría Técnica del tratado global BBNJ (Biodiversity Beyond National Jurisdiction).

El gobernador Rodrigo Mundaca destaca la magnitud de este liderazgo. “La meta mundial al 2030 es conservar el 30% de la superficie del océano, sin embargo, en Chile ya tenemos el 43% conservado y, en la última Conferencia Mundial del Océano, hicimos el compromiso como país de conservar el 50% de nuestra superficie oceánica, a la brevedad posible”. Agrega que esta realidad se concentra principalmente en el territorio regional: “De ese 43% de nuestra superficie marina protegida, el 86% se encuentra en la Región de Valparaíso, con las Áreas Marinas Protegidas de Juan Fernández y Rapa Nui”. “En otras palabras -sigue-, casi toda la conservación marina del país se encuentra en nuestra región.

La relevancia no es solo ambiental. “Acá se encuentra la Primera Zona Naval de la Armada, tenemos universidades que generan conocimiento científico-oceánico, centros de investigación, innovación y conservación marina, y, además, tenemos los dos principales puertos del

país: San Antonio y Valparaíso”, precisa Mundaca. Ese entramado se complementa con “conexión directa con el continente oceánico en el Pacífico y con el Atlántico por el corredor biooceánico de Aconcagua. Tenemos cinco cables submarinos de internet y en el futuro se construirá un sexto cable. Por tanto, somos una región que no solo mira al mar, sino que depende del mar para su desarrollo”.

El senador Ricardo Lagos Weber señala que “nuestro país cuenta con un gran prestigio internacional por lo que ha realizado en materia de proteger nuestro océano. Contar con el 44% de Áreas Marinas Protegidas es visto con mucha atención y, por sobre todo, que esta es una política de Estado con diversos gobiernos que vienen avanzando en esta materia”.

El parlamentario sostiene que el BBNJ, cuyo proceso “fue surgiendo como un sueño, y ahora ya hay más de 50 países que lo han ratificado”, es un hito clave. “Nos coloca en el centro con una institución de la ONU -asegura-, y eso tendrá un efecto positivo tanto para la vida científica y académica como también para la actividad económica de la región”.

La alcaldesa de Valparaíso, Camila Nieto, enfatiza que la protección oceánica no puede quedar restringida a acuerdos internacionales ni a las grandes instituciones: “Las políticas, las iniciativas o las decisiones que se tomen en torno al mar y su uso deben ser fruto de un proceso de definición colectiva que contemple todas las miradas y todos los intereses”. “Valparaíso es una ciudad intrínsecamente portuaria -continúa-, pero también es turística, universitaria, patrimonial, pesquera. Todas esas perspectivas deben contribuir a hacer del océano un espacio protegido en pos de la relevación de su valor”.

“

Nuestro país cuenta con un gran prestigio internacional por lo que ha realizado en materia de proteger nuestro océano, sobre todo porque esto es una política de Estado”

Ricardo Lagos Weber  
senador por Valparaíso



El gran reto ahora es articular conservación y desarrollo. Rodrigo Mundaca lo define así: “Las áreas de protección marina no impiden el desarrollo de actividades económicas como se podría pensar, sino que regula y ordena las actividades posibles de toda índole, conservando los ecosistemas, que es la principal amenaza que enfrentamos: perder la posibilidad que generaciones futuras puedan gozar de los beneficios múltiples que genera el océano”.

El gobernador detalla que desde la región se promueve “desarrollar la pesca artesanal sostenible, dando condiciones para potenciar ecosistemas saludables, con pesquerías bien gestionadas, resultando en una mayor abundancia de recursos y una pesca más productiva a largo plazo. Impulsar un turismo sostenible, que ayude a la protección de la biodiversidad marina”.



Juan Fernández,  
emblema regional y  
nacional de áreas  
marinas protegidas.

La alcaldesa Nieto subraya que esas oportunidades deben sentirse en la vida de los porteños. “Las posibilidades son infinitas -observa-. Las campañas educativas en establecimientos, la concientización de parte del turismo, la conexión y el encuentro que podemos hacer entre los diferentes mundos que viven para y por el mar y la colaboración que, en este contexto, puede hacer el comercio, son solo algunas de las iniciativas que pueden formar parte de este ecosistema de aprendizaje”. Para la primera autoridad comunal resulta central “que los diferentes protagonistas de la vida de mar dialoguen, que se encuentren y que, de ese intercambio, emanen propuestas que ayuden a cuidar nuestros ecosistemas, al mismo tiempo en que hacen suyas las respuestas”.

#### SALIR DEL LABORATORIO

La academia es otro actor estratégico. El rector de la Universidad Técnica Federico Santa María (USM), Juan Yuz, explica que la institución desarrolla “soluciones concretas basadas en evidencia científica”. Como ejemplos, menciona “sistemas de monitoreo sísmico utilizando la fibra óptica submarina ya existente” o “recubrimientos nanoestructurados para la acuicultura que eliminan el uso de químicos contaminantes”. El rector subraya que estos avances no se quedan en los laboratorios, pues la uni-

versidad tiene “una activa vinculación con actores clave de la industria y el sector público, a quienes aportamos con bases técnicas y visión de sostenibilidad en la elaboración de políticas públicas”.

Con miras al tratado BBNJ, la máxima autoridad de la USM plantea que la academia porteña puede entregar “asesoría técnica especializada para la implementación normativa del tratado, desarrollar plataformas de datos abiertos para la conservación de ecosistemas y formar el capital humano avanzado que esta nueva gobernanza oceánica requiere”. De concretarse la designación, “las universidades seremos socias naturales para generar la evidencia científica que debe guiar las decisiones globales”.

El senador Lagos Weber añade otra dimensión crítica: la fiscalización: “Las Áreas Marinas Protegidas son una muy buena política pública que busca el resguardo de nuestra biodiversidad, y que a la vez permite conocer si las pesquerías están o no sobreexplotadas”. “Pero más que la acción legislativa -añade el congresista- se necesita la acción del Ejecutivo, que dispone de los recursos materiales por medio de la Armada y de la diversa institucionalidad pública con la que se cuenta para resguardar nuestros recursos pesqueros y perseguir la sobre explotación de recursos. Por sobre todo perseguir y castigar la pesca ilegal que está asociada al crimen organizado”. [nmn](#)

I. MUNICIPALIDAD DE  
QUINTERO

La Ilustre Municipalidad de Quintero, su alcalde Rolando Silva Fuentes, el Honorable Concejo Municipal y sus funcionarios, hace llegar un afectuoso saludo a El Mercurio de Valparaíso con motivo de su 198° aniversario.

Casi dos siglos de historia avalan su incansable labor de informar, educar y entretener a las comunidades de nuestra región, contribuyendo de manera significativa a la construcción de la identidad nacional.

Hacemos un reconocimiento especial a su actual director, Carlos Vergara Ehrenberg, por su compromiso con la pluralidad informativa y la entrega oportuna de contenidos de interés público. Del mismo modo, extendemos nuestras felicitaciones al equipo de editores, periodistas, fotógrafos, diseñadores y a todos quienes, con profesionalismo y dedicación, hacen posible que día a día la ciudadanía acceda a información de calidad y de gran relevancia.

Finalmente, la Municipalidad de Quintero agradece el convenio suscrito con la empresa, el cual nos permite mantener a nuestra comunidad informada sobre las noticias más importantes de la comuna, fortaleciendo así el vínculo entre el medio y la ciudadanía.

EMPRESA  
EL MERCURIO  
DE VALPARAÍSO



UNAB

## Cuando la ciencia y el oficio restauran el mar



*En Quintay y Pichicuy, pescadores y científicos devuelven vida y diversidad a fondos marinos blanqueados. Con el erizo rojo como especie clave, el programa “Replamamiento y pesca artesanal sustentable en la Región de Valparaíso”, que lidera el Centro de Investigación Marina UNAB, de Quintay, combina técnica de alto nivel, conocimiento tradicional y trabajo comunitario para restaurar ecosistemas y asegurar el sustento de futuras generaciones.*

**E**l balde está lleno de pequeñas esferas de un rojo intenso, vivas y espinosas. El agua salada escurre por las manos curtidas de un pescador que, emocionado, las observa antes del proceso de repoblamiento a punto de ocurrir en la caleta de Quintay, una enseada protegida, donde las casas conviven con laderas aún cubiertas de bosque y matorral costero. Es un paisaje que guarda huellas de su pasado ballenero y que hoy vive del buceo artesanal, el turismo de baja escala y, desde hace años, de su alianza con la investigación marina. A pocos metros, Alejandra Cabezas observa. Durante casi dos años, la ingeniera en acuicultura y jefa de producción del programa cuidó los erizos en laboratorio, midiendo su crecimiento milímetro a milímetro desde la etapa en que eran larvas, afinando protocolos de cultivo y alimentación. Ahora, vivirán en el fondo marino de donde un día desaparecieron, con la misión de restaurar un equilibrio roto.

La escena se repite en Pichicuy, la otra caleta elegida tras una consulta a once organizaciones de pescadores de la región de Valparaíso. Ubicada en el límite norte, rozando la frontera con Coquimbo, aquí el paisaje es mucho más árido, con cerros pelados y vientos constantes. Su playa ancha y sus olas largas han atraído en la última década a surfistas que conviven con una comunidad pesquera que conoce cada piedra y corriente de su sector. En las dos caletas, el CIMARQ y sus socios locales han sembrado 25 mil ejemplares –en Quintay, 5 mil en abril de 2024 y 20 mil en noviembre; en Pichicuy, 25 mil en junio de 2025–. Son larvas juveniles de 3 a 5 centímetros, cultivadas para resistir el oleaje, con tasas de crecimiento de 2 a 4 mm al mes y una supervivencia superior al 95% durante 18 meses de cultivo. Cada lote ha sido acondicionado para mejorar su capacidad de adaptación y minimizar pérdidas, un trabajo de precisión que lleva detrás horas de seguimiento físico-químico, alimentación controlada y manejo de densidades.

Juan Manuel Estrada, biólogo marino, doctor en biotecnología, director del CIMARQ y líder del programa, dice que erizo rojo (*Loxechinus albus*) es más que una especie objetivo: “Es un símbolo de las áreas de manejo y caletas de nuestro país. Cuando se alimenta de algas usualmente deja algunas, permitiendo su recupe-

ración”. Allí está su papel regenerador: en densidades sanas, devuelve diversidad y refugio a los fondos, actuando como pieza clave para restablecer el equilibrio ecológico.

Pero el éxito de esta misión no depende solo de la biología de la especie ni de las técnicas de cultivo. Depende también –y mucho– del conocimiento acumulado de quienes trabajan el mar desde la infancia. Estrada lo valora: “Las organizaciones maduras tienen un conocimiento empírico extremadamente detallado de su entorno, siendo capaces de leer señales ambientales, oceanográficas e incluso conductuales de las especies objetivo”. Los pescadores saben cuándo se avecina un cambio de tiempo por la textura de las nubes o el color del horizonte. Identifican la presencia de depredadores por el comportamiento de las aves o el brillo en la superficie del agua. Reconocen, por el movimiento de la espuma en un veril, si el fondo está limpio o cubierto de algas.

En Pichicuy, el presidente del sindicato, Javier Álvarez, explica lo que les ha enseñado el océano a hombres como él, que desde los 12 años se hacen a la mar cada mañana: “Nosotros los pescadores no solamente sacamos los recursos, también nos preocupamos de repoblar para seguir manteniéndolos. Con este sistema el erizo aprovecha de botar los huevitos dentro de nuestra área de manejo y así se van repoblando en más cantidad”, explica.

En Quintay, su homólogo Viterbo Ibacache habla de esperanza y cuidado: “Ayudar a que se recupere el fondo marino es una de las esperanzas que nos va quedando. La universidad nos ha aportado mucho en ciencia, y nosotros en lugares estratégicos, porque conocemos el borde costero”. Para él y su gente, participar significa volver a ver los fondos generosos en erizos como antes, y asegurar un recurso que podrá venderse a buen precio cuando alcance su talla comercial. Porque el erizo rojo no solamente es una especie regeneradora, también es uno de los productos del mar más apetecidos en el mercado interno y también en Norteamérica y Japón.

### TIEMPOS DE LA NATURALEZA

Tras la siembra, el trabajo conjunto entre pescadores y académicos continúa con el retiro regular de depredadores naturales, en especial estrellas de mar, y la vigilancia para evitar extracción ilegal. En cada caleta, los pescadores bucean,



UNAB

observan y reportan. La ciencia y la tradición se encuentran en esos intercambios: técnicos y académicos aportan datos de crecimiento y supervivencia; pescadores, conocimiento de corrientes, refugios y riesgos.

Para Alejandra Cabezas, esa conexión con la gente es tan importante como la técnica. Su experiencia colaborando en iniciativas como la Guía de Biodiversidad de Casablanca refuerza su convicción: "Nadie cuida lo que no conoce. Es fundamental que el conocimiento que se genera en la academia sea transmitido a la comunidad", señala. Su trabajo con una especie de crecimiento lento le ha enseñado paciencia: "El éxito depende de respetar los tiempos de la naturaleza".

Y sin duda, también depende de inspirarse en ella. "La magnificencia y grandeza del océano es evidente para cualquiera que pasa más del 50% de su tiempo en el mar. Eso pone en perspectiva nuestra propia naturaleza con todas sus limitaciones, y genera la humildad necesaria para escuchar con atención la opinión de todos: desde el estudiante más joven hasta el colega más experi-

mentado. Lo mismo ocurre con los pescadores, todos tienen experiencias, habilidades, conocimientos y experticias que enriquecen enormemente las propuestas de investigación y desarrollo", reflexiona Juan Manuel Estrada.

Más allá de las cifras –50.000 semillas reemplazadas en dos caletas, financiamiento de \$422 millones del Gobierno Regional, tasas de supervivencia superiores al 95%–, el programa deja capacidades instaladas: herramientas de manejo activo, protocolos replicables y una red de trabajo basada en confianza. "Los resultados más importantes se ven principalmente a mediano y largo plazo", advierte Estrada, con la vista puesta en aplicar lo aprendido a otras especies emblemáticas como el pejesapo o el lenguado.

En la superficie, tras cada siembra, el mar recupera su calma habitual. Bajo el agua, entre rocas y algas, miles de erizos comienzan a asentarse. En las caletas de Quintay y Pichicuy, donde la ciencia y el oficio se dan la mano, crece también la certeza de que el futuro se construye bajo las olas. ■■■

## Financiamiento

**\$422 millones CLP**  
(Gobierno Regional de Valparaíso, BIP 40046478)

## Periodo

2023 - 2025

## Localización

Quintay y Pichicuy

## Total semillas reemplazadas

**50.000**  
en la Región de Valparaíso

## Tamaño promedio

**3-5 cm de diámetro,**  
para resistir oleaje

## Crecimiento

**2-4 mm/mes**  
durante el cultivo

## Supervivencia

**>95%**  
a los 18 meses

Grupo **EBI** Chile

# FELICES 198 AÑOS

## MERCURIO DE VALPARAÍSO

el diario más antiguo de Chile

Descubre más

**EBI Chile** es un grupo de diez empresas, que pertenece a **EBI Environnement**, compañía de origen **canadiense con 65 años de experiencia** en servicios ambientales transversales para **clientes mineros, industriales y municipales**, contribuyendo al desarrollo de la **región y el país**

**¡Encuétranos en redes sociales!**

EBI Chile
 g upoebichile
 Grupo EBI Chile

## PORQUE EL AGUA NOS MUEVE

Y trabajamos cada día para que puedas consumirla de forma segura, con tan sólo abrir la llave...

Hoy reconocemos también a quienes trabajan para que no te falte la Información

FELICIDADES A

# Diario El Mercurio de Valparaíso

por su aniversario N°198



AGENCIA UNO



Camila Nieto Hernández  
Alcaldeza de Valparaíso

## Valparaíso como un faro azul

“

En cuanto a Valparaíso, vive en mi memoria por la cordialidad de su gente, más esa su alegría que parece una gracia que él reciba del mar”.

La frase no es mía, pero me representa. Las palabras son de una Gabriela Mistral recién llegada a nuestra ciudad puerto en 1954, luego de algunas décadas fuera de Chile. Sus palabras las hago mías porque son una proyección prístina del carácter porteño y su matrimonio con el mar. El océano Pacífico ha forjado la identidad de la comuna que hoy me toca administrar.

Desde su función para el fondeo de barcos durante tiempos de la conquista hasta su consolidación como uno de los puertos más importantes del Pacífico Sur en el Siglo XIX, Valparaíso ha crecido y se ha desarrollado mirando desde sus cerros los barcos transitar por sus mares.

Es en ese contexto que hoy enfrentamos un nuevo desafío: convertirnos en el epicentro del pensamiento de la política de conservación marítima en el mundo. Esto, a propósito del firme compromiso que hemos adquirido con la idea de llevar a Valparaíso a convertirse en la sede del Tratado de los Océanos (BBN), por sus siglas en inglés).

Albergar el Tratado BBN es un desafío histórico para Chile: implica recibir a delegaciones de todo el mundo para discutir la gobernanza de la biodiversidad marina en áreas fuera de jurisdicciones nacionales. Supone desplegar logística de primer nivel, asegurar participación inclusiva y generar consensos en temas tan complejos como conservación, uso sostenible y reparto de beneficios de los recursos genéticos marinos. Para Chile, país oceánico por excelencia, es también una oportunidad para mostrar liderazgo en diplomacia ambiental y comprometerse con la protección del océano en el escenario global.

Es decir, significa liderar el debate sobre cómo proteger la biodiversidad en altamar, facilitar acuerdos entre más de 190 países y asegurar que las decisiones se tomen en un país con tradición marítima y compromiso ambiental. Además, es una oportunidad única para impulsar la ciencia, la innovación y la diplomacia climática, proyectando a Chile como referente en la protección de los océanos y generando impacto en la economía local con la llegada de delegaciones internacionales.

El mar ha provisto a Valparaíso de crecimiento y desarrollo. Asegurar su conservación, además de un fin en sí mismo, es también una necesidad si queremos retomar la senda de la prosperidad que hizo grande a nuestro puerto. Nuestra ciudad no vive su mejor momento histórico, pero eso no se enmienda con cartas al director o recursos de protección mediáticos, sino que se arregla con gestión, coordinación y, sobre todo, acción. Proponer objetivos ambiciosos y realistas para cumplirlos y, así, mejorar la vida de quienes viven y visitan Valparaíso.

Hoy la conservación de los océanos es eso: un propósito que debemos alcanzar si apuntamos hacia el buen vivir de nuestros vecinos y vecinas. En otras palabras, ahora forma parte de nuestro

“

**El mar ha provisto a Valparaíso de crecimiento y desarrollo. Asegurar su conservación, además de un fin en sí mismo, es también una necesidad si queremos retomar la senda de la prosperidad que hizo grande a nuestro puerto”.**



programa municipal para que Valparaíso mejore. Para eso, esta administración ha asumido con seriedad y compromiso la candidatura de Valparaíso para ser sede del BBN, porque las vocaciones portuaria, pesquera, deportiva y turística de nuestra ciudad convergen en el océano y, en ese marco, cuidarlo se convierte en una prioridad.

Llevar adelante esta tarea no es solo un desafío de gestión, sino un acto de responsabilidad histórica. Valparaíso ha sido testigo de encuentros de culturas, del comercio mundial y de los grandes hitos de la navegación en el Pacífico. Hoy nos corresponde que ese mismo puerto sea testigo del compromiso de la humanidad con el cuidado del planeta.

Como alcaldesa, asumo este desafío con la convicción de que Valparaíso puede volver a ser referente global, esta vez como faro de sostenibilidad y cooperación internacional. Trabajaremos con rigor, profesionalismo y apertura para que este sueño se concrete, no solo por el prestigio que representa, sino porque el futuro de nuestra ciudad y del mar que nos define depende de lo que hagamos hoy. Que sea este el tiempo en que Valparaíso, mirando de frente al océano, vuelva a proyectar esperanza. ■■■



# VALPARAÍSO



# MEJORA



# CON TODOS

**198** | Feliz Aniversario  
El Mercurio de Valparaíso







El dique "Valparaíso II" se da vuelta "de campana" en el violento temporal del 22 de mayo de 1940.

## Ciudad de astilleros y diques precursores



*La importancia del puerto de Valparaíso como centro de operaciones marítimas impulsó la industria naval más allá del tradicional movimiento de carga y descarga de naves.*



La bahía de Valparaíso con los diques de madera "Valparaíso" y "Santiago" a fines del siglo 19.

“Los centenares de personas que, confiados en la invitación impresa distribuida en el vecindario, nos dirigíamos a presenciar el lanzamiento al agua de la corbeta construida por Mr. Duprat sufrimos ayer un completo chasco. La corbeta presintió que la marea iba a dejarla fea sino se daba prisa, y llevándose dos puntales delante entró apaciblemente por al Pacífico adentro, si esperar las aguas al bautismo”.

Así comienza una información publicada en este Diario el 20 de enero de 1851 que da cuenta de una “plancha social” originada en las rígidas reglas de las aguas del mar.

La historia comienza en 1845 cuando el diestro carpintero francés Juan Duprat instaló un astillero en el sector costero de Valparaíso, a la altura de Playa Ancha.

Allí se construyeron varias embarcaciones menores hasta que en 1850 el Gobierno le ordenó una corbeta para la Armada, considerando la calidad de su trabajo.

Llega el día de la solemne botadura de la corbeta en un acto que sería presidido por el intendente de Valparaíso, Manuel Blanco Encalada, junto a autoridades nacionales. La nueva nave, cuyas terminaciones se harían cuando estuviese a flote, sería bendecida por un obispo.

La gran ceremonia fracasó pues la corbeta, de acuerdo a las condiciones del mar comenzó a navegar antes de la hora señalada.

Expresa la información de este Diario:

“Cuando los padrinos y el obispo llegaron, la corbeta sin nombre se mecía sobre las olas, El almirante Blanco, según nos informan, increpó al constructor Duprat por haberse anticipado a la ceremonia que Su Señoría presidiría. Cuentan que el buen gascón contestó con su enérgica jerga franco-hispana al padrino almirante: las mareas no esperan a los reyes (proverbio francés) y menos esperarían a los intendentes”.

### EL MERCURIO DE ESOS DÍAS EXPLICA LA SITUACIÓN:

“El caso es que el constructor es responsable por el buque hasta ponerlo a flote en el mar. Las once de la mañana era la hora oportuna de la marea. Al constructor debía dejársele la fijación de la hora pues el lanzamiento tenía lugar bajo su responsabilidad. La autoridad tuvo a bien fijar la doce, hora en que ya corría el buque peligro de tocar fondo, y Mr. Duprat halló que unas gotas de agua bendita no aumentarían la profundidad de la caleta”.

Finalmente, la historia hizo justicia; Manuel Blanco Encalada de importante trayectoria militar y política, ocupó brevemente la Presidencia de la República en 1826, mereció por su gestión como intendente de Valparaíso el nombre de una calle central. Por su parte don Juan Duprat es recordado por un faro en el molo de abrigo construido a partir de una puntilla costera en la avenida Altamirano llamada Duprat.

La importancia de Valparaíso como centro de la navegación en el Pacífico antes de la construcción del Canal de Panamá a principio del siglo pasado, dio numerosas oportunidades para la industria naval y servicios asociados.

Así en 1855 Nicolás F. Tiedge construyó un dique de madera que prestó importantes servicios a la navegación nacional e internacional. Pero el 7 de junio de 1872 el dique se hundió cuando estaba en su interior el vapor "Clodia" sometido a reparaciones. La nave se tambó y logró salir de la estructura del dique finalmente hundido.

Se temió una tragedia pues 20 hombres se encontraban trabajando en las reparaciones del vapor, pero todos se salvaron. Inevitablemente el dique se hundió.

#### DOS DIQUES

Como el movimiento portuario exigía un dique asumió la obra nuestro conocido Duprat, que construyó un dique flotante de madera que comenzó a operar en 1864. Fue bautizado lógicamente como "Valparaíso".

La demanda aumentó y se construyó otra unidad, el "Santiago" que entró en servicio en 1865.

Tenía, para su época, grandes dimensiones 91 metros de largo y 25 de ancho.

El "Valparaíso", por una mala operación, naufragó en 1915, en tanto que el "Santiago" se hundió en 1921 en medio de un intenso temporal.

Posteriormente, antes del inicio la Segunda Guerra Mundial se adquirió en Holanda un dique de acero, equipado con toda la técnica de esos años.

El 22 de mayo de 1940 un violento temporal castigó la bahía. El dique holandés, "Valparaíso II" se dio vuelta de campana. En su interior estaba el vapor "Chile", que se hundió rápidamente, en tanto que el dique, con su estructura invertida, quedó a flote.



Panorama del temporal que terminó con el "Valparaíso II".

Las aseguradoras extranjeras rechazaron las posibilidades de acometer el reflotamiento de la enorme estructura.

#### FEDERICO CORSEN

El destacado ingeniero porteño Federico Corssen Decher, tras acerbados cálculos matemáticos y operaciones en el mar acometió una arriesgada maniobra de recuperación que resultó exitosa.

Pero nuevamente el puerto se quedó sin dique cuando el 5 de marzo de 1980 se hundió para siempre el "Valparaíso II" con parte de su

tripulación incluyendo su capitán.

Largas dudas basadas en nuevas realidades económicas hasta las eternas consideraciones sobre la inseguridad del puerto. Finalmente se acometió en los astilleros de Talcahuano la construcción del dique "Valparaíso III", actualmente en operaciones.

Larga historia de diques y astilleros, elementos esenciales en el destino marítimo nacional y, en particular, en la oferta portuaria de Valparaíso más allá de las tradicionales operaciones de carga y descarga. ■■■

Te esperamos  
en la red ambulatoria  
más grande de la V región

- Alta complejidad
- 5 Centros Médicos
- Amplia disponibilidad de atención
- Toda tu información de salud en la App Mi Clínica Ciudad del Mar

CLÍNICA  
Ciudad del Mar



# Chile y la Antártica: soberanía, ciencia y conservación



*El continente blanco concentra reclamos territoriales superpuestos, avances científicos de alto nivel y desafíos ambientales crecientes frente al cambio climático.*

**C**on una superficie conformada por 14 millones de km<sup>2</sup>, el territorio Antártico está cubierto en un 99% de su superficie por hielo. Sus condiciones climáticas son las más frías, secas y ventosas del planeta, siendo un continente sumamente inhóspito y extremo. Gracias a estas características tan únicas, la biodiversidad terrestre es limitada y los organismos que allí habitan poseen

particularidades únicas y propias de la región. La biodiversidad marina en la Antártica es superior, con cerca de 300 especies de peces habitando sus aguas, donde el 90% de ellos son endémicos de la zona. Además, la comunidad bentónica antártica, es decir organismos que viven en el fondo marino, cuenta con una gran diversidad de especies.

La firma del Tratado Antártico en 1959 -y que entró en vigencia en 1961- involucró a 12 países que habían desarrollado actividades en el continente blanco durante el Año Geofísico Internacional (1957-58), y designó a la Antártica como una región de paz y cooperación. A través de éste, se otorgó, entre otros, un marco normativo en relación al uso pacífico de la Antártica, destacando la cooperación para la investigación científica y el intercambio de informaciones. Este acuerdo también abordó aspectos relacionados con los reclamos de soberanía, estableciendo como "interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia internacional".

## SOBERANÍA

El tratado Antártico también estableció la condición de statu quo de las reclamaciones territoriales de siete de los países signatarios, entre los cuales se encuentra nuestro país. Para Mladen Yopo, doctor en Ciencia Política e Investigador de Política Global de la Universidad SEK, Chile tiene fundamento histórico, geográfico, jurídico y geopolítico en su reclamo antártico. Desde su análisis, destaca que son 3 aspectos los que generan la potestad de Chile de mantener una presencia Antártica con sentido de título. "El primero, por cercanía y proyección. Evidentemente, Chile es el país más cercano a la Antártica y, por lo tanto, su proyección natural, de alguna forma, está dada, por esto", indica.

Y agrega, como segundo punto, los títulos jurídicos, los que han generado potestad en el reclamo de Chile. "Este territorio correspondía a la Capitanía General de Chile, que incluía a islas del sur, el continente, y también Tierra del Fuego y otros territorios australes. Y después de lo que se llamó la independencia, el principio de uti possidetis iuris (como posees seguirás poseyendo) por título jurídico le otorgaba a Chile la posesión de territorios en la Antártica", comenta el experto.

El doctor Yopo indica que además de esto, Chile tempranamente tuvo decretos, como el 1747 de 1940, que estableció los límites del territorio chileno antártico entre los meridianos 53 y 90 de longitud oeste, desde el polo sur hasta el paralelo 60 sur. Es aquí donde destaca el tercer factor que le otorga a Chile potestad sobre el territorio y que es el sentido de ocupación, con una presencia efectiva en el territorio Antártico, con instalaciones de bases científicas permanentes, como la presidente Frei y otras más, el funcionamiento de servicios públicos y escuelas, entre otros, que van dando un poco este sentido de dominio y pertenencia al reclamo antártico. Es así como Chile ha tenido una presencia antártica desde la constitución del Estado Nación.

"Chile es firmante del Tratado Antártico de 1959, el cual lo firman 12 países originalmente, pero eso no significa que reconocen ni rechazan los reclamos territoriales. Chile sigue con su reclamo territorial y tiene algunos problemas porque se solapan en una parte con Argentina y Reino Unido, que también tienen reclamos al respecto. El reclamo chileno se basa en argumentos históricos, en fundamentos geográficos, actos jurídicos, administrativos, y la presencia y ocupación efectiva. Y una postura muy activa en lo que es el Tratado Antártico, sobre todo para mantener a la Antártica como un continente de paz, un continente limpio de no explotación y de cuidado planetario", comenta el investigador de Política Global de Universidad SEK.

## CIENCIA

Para Raúl Cordero, climatólogo y líder del Grupo de Investigación Antártico de la Universidad de Santiago, la única manera de que Chile pueda jugar un rol destacado en la geopolítica Antártica, es a través de una robusta agenda científica. "Siempre es bueno recordar que el Tratado Antártico consagró a la Antártica como un continente de ciencia. Afortunadamente el Programa Antártico Chileno ha continuado fortaleciéndose y ya es probablemente el más fuerte entre los países en desarrollo que operan en Antártica. La fortaleza de ese programa científico explica el rol destacado que nuestro país tiene en temas antárticos", comenta.

Agrega que gracias a la entrada en servicio del rompehielos Almirante Oscar Viel, Chile eliminó la mayor barrera que frenaba el progreso de la investigación chilena en el Océano Austral. "Es muy difícil llevar a cabo

investigación en los océanos, si no se cuenta con una plataforma que lo permita y se espera que el Vuel sea esa plataforma", indica el experto de la Usach.

A pesar de los grandes avances del Programa Antártico Nacional, señala Raúl Cordero, la infraestructura Antártica chilena requiere actualizarse. "Especialmente en lo relativo a la producción de energía. Las bases chilenas son energizadas mediante la quema de combustibles fósiles, lo que presenta externalidades negativas cada vez más evidentes. Las bases nacionales no son eficientes energéticamente, ni utilizan energías limpias. Avanzar en esa dirección debería ser una prioridad", señala.

En tanto, para Juan Höfer, Académico de la Escuela de Ciencias del Mar de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile se encuentra en una situación geográfica privilegiada para estudiar la Antártica y el océano Austral.

"En los últimos 15-20 años el programa polar chileno ha experimentado un crecimiento muy importante como demuestran el significativo incremento en la calidad y cantidad de artículos científicos publicados por la comunidad científica nacional. Esto nos demuestra que existe una comunidad científica nacional, en universidades e instituciones científicas, bien establecida y que está colaborando con los otros operadores antárticos nacionales como el Instituto Antártico Chileno o las Fuerzas Armadas. Pero esta colaboración podría ser más estrecha y coordinada para aprovechar al máximo las capacidades logísticas y humanas presentes en el país en aras de favorecer el desarrollo de la ciencia antártica en Chile", indica el experto de la PUCV.

#### CONSERVACIÓN

La Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) es un acuerdo internacional que, en el marco del Sistema del Tratado Antártico, busca conservar la vida marina del Océano Austral, incluyendo su explotación racional. Establecida por una convención internacional en 1982, la CCRVMA se centra en un enfoque ecosistémico para gestionar los recursos, considerando no solo las especies explotadas sino también su papel en la cadena alimentaria y el ecosistema en su conjunto.

Francisco Santa Cruz, Investigador del Departamento Científico del Instituto Antártico Chileno (INACH) y representante de AMP, señala que Chile es parte como Estado de esta convención internacional que tiene



INACH

27 miembros y cuyo objetivo es la administración y la regulación de la explotación de algunos recursos pesqueros como el krill, bacalao y otras especies de peces, siguiendo principios de conservación precautoria y enfoque ecosistémico.

"Esta convención ha desarrollado distintos tipos de medidas de conservación que regulan la actividad de pesca. Por ejemplo, dispositivos de seguimiento de los buques para confirmar dónde están pescando o la notificación de las capturas o artes de pesca que son responsables con el medio ambiente y que evitan la mortalidad de otras especies como ballenas, pingüinos, focas, etc. Entonces hay una batería grande de medidas de conservación que ya están implementadas por esta convención", indica.

Y agrega que una de las medidas de conservación que se suma a todo esto es el establecimiento de Áreas Marinas Protegidas (AMP), las que son de gran relevancia considerando los efectos del cambio climático. "Nosotros hemos estado trabajando en la península Antártica, en el lado oc-

cidental junto a Argentina, en una propuesta de AMP ahí es bastante importante el hecho de la conexión con el cambio climático, ya que es una de las regiones de la Antártica que se reconoce como más impactada por calentamiento atmosférico, por calentamiento oceanográfico del mar, por olas de calor que están cada vez siendo más frecuentes en esta zona porque hay evidencia de que se han contraído glaciares, plataformas de hielo, hay cambios de hábitat en el océano que están impactando al krill, a las especies de peces, a pingüinos, a ballenas, entre otros".

Es en este contexto de cambio climático que la propuesta de AMP en particular para la Península permite ofrecer un espacio de refugio climático a estas especies, velando por su adaptación a estos cambios sin la presión que ejerce la pesca. "La AMP identifica esas zonas prioritarias para estas especies y trata de evitar que la pesquería ocurra en ese lugar. Así ofrece un espacio de refugio y aumenta la capacidad de resiliencia de estas especies", agrega el investigador del INACH. ■■■

**Saludamos a**

**El Mercurio de Valparaíso en sus 198 años,**

medio que ha sido testigo y protagonista de la historia local y nacional, manteniendo su vigencia como el diario en español más antiguo del mundo.

Desde la Cámara Regional del Comercio de Valparaíso, reafirmamos nuestro compromiso de seguir impulsando, junto a nuestras socias y socios, iniciativas que promuevan crecimiento, innovación y oportunidades para el desarrollo de la región y del país.

**Liderando el Desarrollo Regional**

[www.crcp.cl](http://www.crcp.cl)



# El mar ha sido fuente de vida y arraigo para miles de familias en la Región de Valparaíso, en tanto el origen de la sacrificada actividad en la zona precede a la llegada de los conquistadores con técnicas que no han variado sustancialmente, no así los materiales y la tecnología.

## Pescadores entre la sustentabilidad y la crisis

En las caletas emblemáticas como Portales, El Membrillo, Horcón y Laguna Verde, los pescadores artesanales saben que la faena ya no es la misma que hace décadas. La disminución de especies, las restricciones normativas, la presión de la pesca industrial y la falta de infraestructura adecuada dibujan un panorama complejo. Pero también surge la convicción de proteger el oficio, organizarse y desarrollar fórmulas que permitan su proyección.

### PORTALES: LA DEFENSA DE LAS CINCO MILLAS

Pedro Tognio, presidente del sindicato de la caleta Portales, expone lo que a su juicio el sector necesita: "Lo que hay que prevenir es que los barcos de arrastre no se metan dentro de las cinco millas -remarca-. Eso es lo principal para resguardar nuestros pescados y el sustento de nosotros y la alimentación sana para todos en Valparaíso".

La merluza común, el producto más característico de la caleta, refleja esa crisis: "Nosotros teníamos casi 1.200 toneladas y ahora tenemos algo más de 900. Nos han quitado casi el 20%". La veda anual es otro foco de fricción. Para Tognio, un mes no basta: "Imposible que en un mes la pesca procee tanto". El dirigente asegura que el tema "está mal mirado por los científicos" y agrega que la veda de la merluza "tiene que ser por un buen tiempo", pero también reconoce que si así fuera, proteger la especie implica dejar sin ingresos a cientos de familias. Aun así, la caleta ha desarrollado mecanismos propios de autocontrol. "Pillar menos y vender un poquito mejor", resume.

### EL MEMBRILLO: TRADICIÓN, TURISMO Y LA SOMBRA DEL LOBO MAMARINO

En la caleta El Membrillo, el secretario del sindicato, Luis Marsh, recalca la práctica de la pesca selectiva. "No es como la pesca de arrastre, que no selecciona nada", observa el dirigente del reducto pesquero más tradicional de Valparaíso. "Nosotros tratamos de regularizar la línea de los botes -detalla-, teniendo una cantidad de paños estándar para todos iguales, no sobrepasar la medida para no explotar la biomasa más pequeña. Eso está estipulado acá para no sacar en grandes cantidades y después desperdiciar".

El mayor obstáculo, dice Marsh con sus 15 años de experiencia ("antes fui barman en la Armada", cuenta), son los lobos marinos. "El lobo ya no caza por sí solo, ya se cebó", describe. La especie se acostumbró "a que nosotros lleguemos con los aparejos de pesca y ahí recién sale a comer (...). Es como una plaga, y el Gobierno la verdad que no hace nada".

### HORCÓN: LA ESPERANZA POR UN NUEVO MUELLE

En Horcón, el presidente del sindicato, Luis Fabián Ogaz, reconoce que "cada vez las producciones han ido disminuyendo". Aunque la



*En Portales, El Membrillo, Horcón y Laguna Verde, los pescadores artesanales enfrentan la disminución de la pesca, el impacto del arrastre industrial, la falta de infraestructura y normativas que consideran insuficientes.*

merluza escasea y las marejadas complican el trabajo, asoma una luz: la construcción de un molo de abrigo que debería entregarse en diciembre en el sector norte de la localidad de pasado hippie, uno de los símbolos del veraneo en el litoral central durante décadas.

"Es lo más grandioso y maravilloso que nos viene", asegura con entusiasmo Ogaz. "Vamos a poder trabajar a la jibia, a las jaibas de noche, al pulpo". "Vamos a poder hacer pescas -subraya- que no podíamos hacer".

Con más de 40 años en el mar, Ogaz describe la persistencia de la tradición. "Seguimos con la pesca tradicional en las redes (...) somos bien artesanales todavía, ahora vamos a tener que reinventarnos más". Los mariscos -"lapas, locos, algas, erizos", repasa- marcan la identidad local.

### LAGUNA VERDE: AISLAMIENTO Y FALTA DE INFRAESTRUCTURA

En Laguna Verde, el presidente del sindicato, Víctor García, lamenta que a los pescadores artesanales "siempre como que los tiran a joder". "La ley favorece a los industriales (...) ellos con la pesca de arrastre se llevan todo, del más chiquitito al más grande". El dirigente acusa además que Sernapesca "no está dando permiso a pescadores nuevos que son hijos nuestros. Como que nos quieren extinguir".

"No tenemos muelle y esta playa es peligrosa, una de las más peligrosas de la región", repasa el dirigente, sobre la sombría fama de Laguna Verde. "A veces se dan vueltas los botes cuando vienen llegando y pierden todo lo que traen". "He pedido un muelle -relata-, pero me dicen que somos muy pocos". En esta caleta pequeña, con unos 30 socios, la comercialización es casi artesanal. "Tenemos que salir en

nuestros vehículos a vender casa por casa los productos. La gente no viene a la caleta".

Por otro lado, Víctor García reconoce cómo los avances tecnológicos han mejorado las condiciones laborales. "Antiguamente uno salía a pescar a la mano de Dios, pero ahora está el teléfono, los GPS". El pescador cuenta que antes, con la neblina, "uno se perdía nomás y había que esperar que se fuera a neblina para volver. Ahora con instrumentos, aunque no se vea nada, usted vuelve exactamente a donde salió". Así también, detalla que "los ecosondas nos ayudan a detectar cardúmenes de peces. Eso nos ha ayudado mucho. Las embarcaciones también son sustancialmente diferentes al venerable bote de madera. "Había que pasarlas calafateando, pintando seguido -evoca-. Ahora no, porque que son de fibra de vidrio, y uno se compra un bote así y ya no tiene que hacerle nada nunca más, a no ser que se quiebre, pero es muy difícil".

La capacidad y la seguridad de estas naves también resulta muy superior, explica García. "Los botes de fibra de ahora hacen mucha más carga que los de madera, y son más seguros porque traen estanques de flotabilidad".

El diagnóstico es compartido en las cuatro caletas: disminución de recursos, leyes percibidas como favorables a la gran industria, y la sensación de que la pesca artesanal sobrevive bajo amenaza. Pero también hay respuestas que surgen desde los propios trabajadores del mar: mecanismos de autocontrol, integración con el turismo, nuevas infraestructuras y adaptación tecnológica. Como resume Pedro Tognio en Portales. "Es bonito estar aquí en la caleta, vivir lo que he vivido. Pero también se pasa hambre". ■■■

# Velerismo para todos en Concón



*Niños de escuelas municipales aprenden a navegar en el Club de Yates Higuerillas, donde la disciplina, la inclusión y la competencia se mezclan para transformar vidas, demostrando que los deportes náuticos no son solo para una élite*



ALEJANDRO CUBILLOS / CYH

Miguel Puño, reciente ganador en el GP4, es felicitado por sus jóvenes camaradas.

**E**n las aguas de Concón, el sonido del viento en las velas se mezcla con la risa de niños que apenas hace unos años no tenían contacto con el mar. Gracias a la Escuela de Vela CYH, del Club de Yates Higuerillas, jóvenes de estratos populares descubren el velerismo, deporte tradicionalmente asociado a segmentos más acomodados y que aquí se transforma en una oportunidad de crecimiento personal, social y competitivo.

“Cada vez están más abiertos los clubes y no es tan caro, se puede”, explica Aurelia Zulueta, presidenta del club. Fanática de la navegación desde niña, cuenta que la iniciativa con los colegios municipales comenzó hace varios años. Hoy participan los establecimientos Irma Salas, Oro Negro y Puente Colmo, con clases semanales y entrenamientos adicionales para quienes muestran interés y talento.

El proyecto funciona gracias al apoyo del club, rifas, actividades de recaudación y la colaboración de socios. Además, la escuela mantiene conversaciones con la municipalidad de Concón para la adquisición de botes y traslados, buscando ampliar la cobertura, y permitir que más niños accedan a esta experiencia. “Si tuviéramos más recursos, tendríamos lleno de niños”, afirma Zulueta.

## DE PRINCIPIANTES A CAMPEONES

Algunos de los logros más destacados surgen de historias que emocionan a entrenadores y familias. Renato Brito, alumno del colegio Cristiano de Concón, comenzó a navegar sin experiencia previa y hoy es campeón de la Semana de Buenos Aires y de la clase ILCA a nivel nacional. “Muy bueno -comenta sobre la escuela náutica- porque siempre me han apoyado”, dice el estudiante, destacando el acompañamiento integral del club, que no solo lo beca para entrenar, sino que también lo prepara para ser futuro entrenador.

De manera similar, Livan Álvarez, ganador del GP3 de Optimist en Principiantes, y Miguel Puño, reciente triunfador en el GP4, reflejan la dedicación de estos jóvenes. “Al principio le gustaba más el fútbol, pero ahora no lo puedo sacar del agua”, comenta Patricia Torres, madre de Miguel, sobre la pasión que su hijo ha desarrollado por la navegación. Ambos niños participaron en regatas nacionales y lograron posicio-

nes destacadas, compitiendo junto a otros talentos de toda la región y aprendiendo valores como disciplina, constancia y trabajo en equipo.

El valor del proyecto va más allá de las regatas. Según Jessy Girón, madre de Livan y Lenny Álvarez, ambos alumnos del club: “El club siempre les ofrece las mejores herramientas, están atentos a que ellos avancen, a que se diviertan y a que vean el mundo de la navegación como muy propio. Aprenden a respetar el mar, a cuidar el planeta y a formar amistades”.

Zulueta subraya que los resultados deportivos son sólo una parte de la historia. “Los niños más aperrados, con historias duras, son los mejores. Son los que no faltan nunca y que nos emocionan en el agua. Esto le da un lado social al club que ha sido muy bonito”.

Actualmente, la escuela cuenta con cerca de 60 niños, de los cuales 40 son becados, y un equipo competitivo de 20 alumnos, aunque en verano se acercan a 100 participantes. La edad de inicio recomendada es entre siete y 10 años, porque a esa edad los niños ya pueden navegar solos en Optimist y Laser, aprendiendo no solo a manejar los botes, sino a leer el viento, controlar la disciplina y conectarse con el mar.

Además de la formación deportiva, la iniciativa busca crear oportunidades de vida y desarrollo profesional. Aurelia Zulueta explica que algunos alumnos, como Renato, podrían dedicarse al velerismo de manera profesional, incluso fuera del país, y convertirse en entrenadores. “Esto no se queda solo en que ellos compitan un tiempo, sino que después puedan dedicarse a esto”, asegura.

Los beneficios se extienden a la dimensión social y familiar. Los padres destacan el impacto positivo en la disciplina, la autoestima y el sentido de responsabilidad de los niños, que se reflejan en su vida cotidiana y escolar. La experiencia, además, abre la puerta a viajes y competencias fuera de la región, conectando a estos jóvenes con un mundo que antes parecía lejano y exclusivo.

Con cada clase, los estudiantes no solo se adentran en un deporte que históricamente fue privilegio de unos pocos, sino que también descubren valores de respeto, constancia, compañerismo y cuidado del medioambiente. En Concón, el mar deja de ser un privilegio. Gracias a esta iniciativa, se convierte en un espacio de inclusión, oportunidad y transformación para toda la comunidad. ■■■



CRISTÓBAL ELTON / CYH

# Turismo costero enfrenta el mayor desafío ambiental de su historia



*En regiones como la de Valparaíso, la contaminación y presión sobre playas, dunas y ecosistemas marinos ha llevado a comunidades locales, municipios y actores del rubro turístico a impulsar nuevas formas de gestión sustentable.*



**D**urante 2024, el turismo receptivo en Chile generó ingresos por aproximadamente US\$3.600 millones, superando a productos tradicionales como el vino, la uva de mesa y el carbonato de litio. Según la Subsecretaría de Turismo, este crecimiento no sería posible sin el esfuerzo de los emprendedores turísticos, gremios, trabajadores, municipios y gobiernos regionales que impulsan el desarrollo de los destinos en todo el país, destacando que los buenos resultados son fruto del trabajo conjunto con los distintos sectores públicos que colaboran para hacer del turismo una política de Estado.

Nuestro país, con sus largas costas y playas inolvidables, es un atractivo destino tanto para el turista interno como para los extranjeros. Sin embargo, el impacto ambiental que esto genera no es menor.

Para Janine Valenzuela, directora de la Escuela de Hotelería y Turismo de la Universidad de Las Américas (UDLA), el aumento sostenido de la infraestructura hotelera, de las actividades turísticas y el crecimiento del turismo estacional han originado problemáticas como la acumulación de residuos sólidos, la erosión costera y la alteración de ecosistemas frágiles, particularmente en zonas de alta biodiversidad. “El impacto es principalmente visible en áreas urbanizadas del litoral central, donde la actividad turística supera la capacidad de soporte ambiental en los territorios. En la Región de Valparaíso se han evidenciado problemáticas ambientales relevantes, entre ellas la erosión de dunas, acumulación de residuos sólidos y el vertimiento de aguas servidas, además del deterioro de la calidad ambiental de balnearios tradicionales y reservas naturales”, comenta.

Agrega que el desarrollo del turismo costero en Chile ha generado importantes oportunidades económicas y de diversificación territorial, pero al mismo tiempo ha provocado presiones ambientales sobre playas y ecosistemas marinos. “Por ello, resulta indispensable un enfoque equilibrado entre regulación y fiscalización estatal, educación ambiental y la promoción de un turismo sostenible”, señala la experta.

## PROTECCIÓN DE ECOSISTEMAS

Valenzuela señala que es posible compatibilizar el crecimiento del turismo costero con la conservación marina, siempre que se

adopten modelos de gestión sustentable que integren la protección de los ecosistemas como eje central. “Es necesario avanzar hacia una planificación territorial costera que considere la capacidad de carga turística de los destinos, la implementación de normativas de manejo integrado de zonas litorales; incorporando modelos de gestión que articulen la participación del sector público, el sector privado, las comunidades locales y los propios visitantes de los bordes costeros”, detalla.

Mirando hacia el futuro, la clave para que el océano continúe siendo un motor económico del turismo sin transformarse en víctima de su propio desarrollo radica en la implementación de modelos de gestión sostenible y de gobernanza integrada; establecer planes de manejo basados en la capacidad de carga de los destinos, fortalecer las áreas marinas protegidas y promover certificaciones de sustentabilidad para operadores y playas. “Asimismo, es necesario invertir en infraestructura y en educación ambiental que involucre tanto a comunidades locales como a visitantes. Mediante una planificación turística integrada, que equilibre desarrollo económico y conservación ecológica, es posible garantizar que el turismo costero en Chile se proyecte como una actividad competitiva, responsable y sostenible en el tiempo”, concluye la experta de la UDLA.

## OPORTUNIDAD DE MEJORAR

Para Jadille Mussa, académica de Arquitectura del Paisaje de la Universidad Central, compatibilizar el turismo costero con la conservación marina requiere un cambio profundo en la forma en que se planifica y gestiona esta actividad. “Chile tiene una oportunidad única de aprender de modelos aplicados en otras partes del mundo, como el turismo regenerativo en Costa Rica o las áreas marinas protegidas vinculadas al turismo comunitario en México. La clave está en poner límites de carga a las playas y ecosistemas, invertir en infraestructura verde para el manejo de residuos, y vincular directamente a las comunidades locales en la gestión turística”, comenta.

Para la experta, los municipios cumplen un rol clave al generar normativas, fiscalizar y asegurar la infraestructura necesaria para el manejo de residuos tanto líquidos como sólidos, pero su capacidad suele estar limitada por recursos y falta de coordinación. Pero le otorga un rol importante a quienes gestionan turismo en las regiones. “Los operadores turísticos, en cambio, pueden marcar la diferencia incorporando prácticas de economía circular, reduciendo plásticos de un solo uso y ofreciendo experiencias sustentables que valoren la

naturaleza en lugar de degradarla. Finalmente, los propios visitantes pasan a ser actores fundamentales, pequeños gestos como llevarse la basura, respetar senderos, llevar los perros con correa para no perturbar a la fauna marina o evitar acercarse a especies en peligro de conservación tienen un gran impacto colectivo”, señala.

“En Chile ya existen buenas prácticas que vale la pena destacar, como las playas certificadas bajo la norma Blue Flag, en la Región de Valparaíso; los programas de educación ambiental en Chiloé, o las alianzas entre pescadores y guías turísticos en la costa de La Araucanía para promover un turismo de bajo impacto. Estos ejemplos muestran que, cuando los tres actores trabajan juntos, es posible reducir significativamente la huella del turismo”, indica la docente.

## VALPARAÍSO

Desde la Corporación Regional de Turismo de la Región de Valparaíso señalan que la principal contaminación costera en la zona proviene de colillas, plásticos de un solo uso y por presión que se ejerce sobre dunas y roqueríos. “Estudios como Científicos de la Basura muestran que estos siguen siendo los residuos más comunes en nuestras playas”, comenta Erick Fuentes, director y Jefe Interino de la entidad. Y añade que hoy en la región, desde la Corporación buscan equilibrar turismo y medioambiente con planes como las Zonas de Interés Turístico (ZOIT), la macrozonificación del borde costero y áreas protegidas que limitan usos y ordenan la visitación.

Para promover el turismo sustentable y frente a este escenario adverso, desde la Corporación Regional de Turismo han impulsado campañas de turismo responsable, instalación de contenedores, estudios de capacidad de carga y participación en el Acuerdo de Producción Limpia de Turismo Circular.

También han trabajado con otros actores de la industria con el fin de avanzar en un turismo no contaminante. “Trabajamos en mesas con municipios, pescadores, gremios y organizaciones ambientales para ordenar actividades, proteger humedales y santuarios, y educar a visitantes”, agrega Fuentes. O

Sobre los desafíos futuros que enfrentamos en la zona, el director de la Corporación Regional de Turismo de la Región de Valparaíso afirma que “el océano puede seguir siendo motor económico si cambiamos el enfoque: capacidad de carga real, economía circular obligatoria, protección activa de hábitats y gobernanza con datos. Solo así habrá equilibrio entre desarrollo y conservación”. ■■■



# 198 AÑOS

## EL MERCURIO

### VALPARAÍSO

*La Ilustre Municipalidad de Quillota y su Honorable Concejo Municipal expresan un afectuoso saludo a El Mercurio de Valparaíso en la conmemoración de su aniversario número 198.*

*En este nuevo aniversario, reconocemos y valoramos su **compromiso** con la información veraz y el desarrollo del periodismo nacional*

*Ilustre Municipalidad de Quillota y  
Honorable Concejo Municipal*

Construyendo  
Bienestar



Quillota  
Municipalidad





CEDIDA

# E n la playa La Caleta, en Maitencillo, un grupo de investigadores de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y la Universidad de Valparaíso, están dando un primer paso hacia el desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza que permitan proteger las playas, generar hábitat marino y, al mismo tiempo, fortalecer la vinculación entre ciencia, comunidad y gestión local. El proyecto comenzó a mediados de 2023 tras la adjudicación del FONDEF IDeA con el título “Protección de playas y borde costero mediante un sistema disipativo de oleaje con bosque de algas y arrecifes artificiales”, una solución pionera a nivel mundial para el control de la erosión por oleaje, el cual considera que el porcentaje de mitigación del daño podría alcanzar un casi un 30 por ciento. Además, este desarrollo tiene otros efectos positivos como es mitigar los efectos del cambio climático mediante la captura y fijación de CO<sub>2</sub>.

## Bosques de algas y arrecifes artificiales combaten la erosión en playas

Sobre la génesis del proyecto, Felipe Hurtado, académico del Doctorado en Acuicultura de la PUCV y director del proyecto FONDEF que desarrollan en conjunto la Escuela de Ciencias del Mar de la PUCV y la UV, explica que esta iniciativa “surge a partir de la experiencia en la playa El Papagayo, en la comuna de Quintero, donde la desaparición casi total de la playa se asoció a la extracción desregulada de macroalgas. Este hecho, sumado a investigaciones previas, del equipo de trabajo, que demuestran que cerca del 80% de las playas de Chile presentan procesos de erosión, motivó la búsqueda de soluciones innovadoras y sostenibles. A ello se agregó la trayectoria del equipo en acuicultura marina y el trabajo conjunto con los pescadores artesanales de la caleta Maitencillo, con quienes ya existía una relación de colaboración en proyectos anteriores”.

El proyecto consiste en evaluar cómo los bosques de algas, en particular el huiro flotador (*Macrocystis pyrifera*), conocido como kelp gigante, podrían atenuar la energía del oleaje y así reducir la erosión costera. Para ello se instaló un prototipo de Bosque de Algas en el Área de Manejo y Explotación de Recursos Bentónicos (AMERB) de Caleta Maitencillo, que combina Arrecifes Artificiales Tipo Nicho (AAT N) con un sistema de cultivo de macroalgas.

Uno de los investigadores de la PUCV, el ingeniero Acuicultor y Magíster en Gestión de Recursos Acuáticos Jesús López Alarcón, detalla la razón por la que se eligió Maitencillo para instalar este prototipo: “En Chile no existe una normativa específica que regule la instalación de bosques de macroalgas, principalmente porque nunca se ha desarrollado una iniciativa de este tipo. Sin embargo, sí está regulada la posibilidad de sembrar y cultivar macroalgas, donde se involucra la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas y la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura. En este contexto, el Sindicato de Trabajadores Independientes de Pescadores Artesanales de Caleta Maitencillo (STI) se presentó como un aliado clave. La organización disponía de un Área de Manejo para la Explotación de Recursos Bentónicos, tenía experiencia previa en el uso de Arrecifes Artificiales Tipo Nicho y mostraba gran motivación para realizar acuicultura marina y apoyar la investigación.



*Investigadores de la PUCV y UV están desarrollando en Maitencillo iniciativa pionera a nivel mundial para el control de la erosión por oleaje en borde costero, reduciendo el daño casi al 30%.*

Además, la propuesta fue presentada al Municipio de Puchuncaví, además de otras comunas costeras de la región, encontrando respaldo institucional para postular el proyecto al fondo ANID”.

López añade que “gracias a estas condiciones –capacidad legal, experiencia técnica y compromiso comunitario– Maitencillo se transformó en el lugar idóneo para dar inicio al proyecto, que hoy se desarrolla a 500 m de la misma caleta Maitencillo, dentro del área de manejo de los propios pescadores.

### IN SITU

Por otra parte, se trata de un proyecto pionero a nivel mundial, porque, según sostiene Hurtado, “existen muchas investigaciones sobre cómo las algas pueden disminuir la energía del oleaje. Estos estudios son experimentales a nivel de laboratorio y numéricas desarrolladas en sofisticados softwares de simulación. Sin embargo, nunca se había intentado instalar un piloto en el mar que permita medir el efecto de un bosque de macroalgas sobre el oleaje”.



CEDIDA

Respecto a las dificultades que ha enfrentado la instalación de este prototipo, el equipo sostiene que van desde condiciones ambientales, como oleaje y viento, a alta radiación solar y elevadas temperaturas del agua en verano y marejadas. En este contexto, el investigador Jesús López indica que “el desarrollo del piloto ha enfrentado serias dificultades ambientales. Aun así, se logró el crecimiento de ejemplares que alcanzaron hasta 8 metros de altura, llegando incluso a la superficie del mar, aunque varias plantas no resistieron las condiciones descritas y murieron”.

Sin embargo, el académico Felipe Hurtado sostiene que “con los resultados de los modelos numéricos y físicos, estimamos que un bosque de estas características puede reducir en torno al 30% la altura de la ola. Para mejorar esto necesitamos seguir realizando estudios en vías de optimizar el diseño y darle viabilidad al cultivo de macroalgas. Actualmente, el proyecto se encuentra en su etapa final, cerrando las últimas actividades previstas, con el objetivo de concluirlo durante este año”. ■■■

# Liga Marítima de Chile despliega amplio programa de actividades por su 111° aniversario



*La agenda considera eventos culturales, académicos y deportivos que ponen en valor el propósito de la institución de crear conciencia sobre la importancia del mar para el desarrollo del país.*

## E

n el marco de su aniversario institucional, en octubre, Liga Marítima de Chile ha desplegado una serie de iniciativas que ponen en valor su propósito centenario de crear conciencia sobre la importancia del mar para el desarrollo del país. La agenda considera actividades culturales, académicas y deportivas, con un programa de actividades que se inició el jueves 4 y viernes 5 de septiembre pasado, con el Seminario sobre Intereses Marítimos que organizó junto a la Academia de Guerra Naval; y luego prosiguió con la celebración de Fiestas Patrias el viernes 12, una actividad de camaradería que reunió a socios y amigos Ligamar.

Las actividades continuarán el martes 30 de septiembre, a las 16:30 horas, en el Club Naval de Valparaíso, con la premiación de los ganadores del IV Concurso Literario 'Cuentos inspirados en el mar de Chile', que este año alcanzó un récord de participantes con más de 400 obras provenientes de distintas ciudades del país e incluso de chilenos residentes en el extranjero.

Para octubre, en tanto, se realizará el Programa de Primera Formación Marítima Pedagógica, donde estudiantes de educación media realizarán una visita a distintos recintos marítimos y navales, como un apresto a los temas relacionados al mar. Posteriormente, será la inauguración de la Expo-Arte Ligamar en el Palacio Baburizza, que reunirá las obras de los últimos cuatro años de los escolares ganadores del Concurso de Pintura y Fotografía "Mes del mar". Proseguirán las actividades con el tradicional Clásico Hípico Ligamar, en el Valparaíso Sporting Club.

Se suma a la programación, la Ceremonia de Cambio de

Guardia Monumento Plaza Sotomayor, oportunidad en que Liga Marítima coloca una ofrenda en conmemoración a Los Héroes de Iquique. Asimismo, el II Campeonato de Golf "Copa Liga Marítima de Chile", en el Club de Campo Granadilla.

En octubre está agendada la participación del presidente de Liga Marítima de Chile en la XXXV Asamblea de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales (FIDALMAR), a realizarse en Portugal. FIDALMAR, organización internacional sin fines de lucro fundada en 1977 y de la que Ligamar es socia fundadora, reúne a ligas y asociaciones marítimas de diversos países para defender los intereses del mar, promover la conciencia marítima y fomentar el entendimiento internacional.

Continúan las actividades, en noviembre, en el Club Naval de Valparaíso, con el Tercer Coloquio Marítimo sobre "Evolución del Puerto de Chancay: un recorrido contado por quien fue protagonista desde el primer día", a cargo del Almirante (R) Carlos Tejada Mera, ex Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, y ex Gerente General de Cosco Shipping Port Chancay Perú. La tradicional Regata Multiclase Aniversario Liga Marítima en el Yacht Club de Recreo forma parte, también, de las iniciativas programadas; y la Ceremonia de clau-



"Curso de acercamiento al mar", que, desde hace más de cinco décadas, se dicta a estudiantes de enseñanza media del Gran Valparaíso.

sura del "Curso de acercamiento al mar" que, desde hace más de cinco décadas, se dicta a estudiantes de enseñanza media del Gran Valparaíso.

Finalmente, la agenda culmina en diciembre con la Ceremonia de cierre de actividades 2025, en el Club Naval de Valparaíso, donde Liga Marítima reconoce a figuras destacadas que han contribuido a la promoción de la conciencia, identidad e Intereses Marítimos de Chile. Más detalles en [www.ligamar.cl](http://www.ligamar.cl)

En nuestro 10° Aniversario

# Fruttato

GELATO E CAFFÈ

Saludamos a Diario El Mercurio de Valparaíso en su 198° Aniversario

Te esperamos en Reñaca, Olmué y Quillota

[www.fruttato.cl](http://www.fruttato.cl) @fruttato gelatoecaffe Fruttato Helados Artesanales

# Artistas que miran hacia el Océano Pacífico



*La costa de la Región de Valparaíso es, por lejos, la más retratada por pintores chilenos y extranjeros, que ha encontrado en el mar una fuente inagotable de inspiración, desde clásicos como Somerscales y Casanova Zenteno hasta figuras más contemporáneas.*



“Velero en Alta Mar”, obra de Álvaro Casanova perteneciente a la colección de BancoEstado.

**L**as olas que golpean con fuerza o las aguas calmas a la luz del ocaso. Batallas navales, puertos, naufragios, embarcaciones. Obras por encargo o inspiración. In situ, con caballete, pinceles y una caja de óleos, pero también evocado o imaginado, el mar es una presencia imprescindible en la pintura chilena, con precursores como Rugendas y Somerscales, y artistas como Casanova Zenteno, Swinburn, Helsby, Mori, Pacheco Altamirano y Matjasic, entre otros. Incluso, los llamados cuatro grandes maestros del arte nacional -Pedro Lira, Juan Francisco González, Alberto Valenzuela Llanos y Alfredo Valenzuela Puelma- también retrataron nuestras costas. Y si bien el marinismo tuvo su auge a fines del siglo XIX, para ir casi desapareciendo a mediados de la década de 1950, el mar sigue apareciendo en obra de artistas contemporáneos.

“La representación del mar en la pintura chilena, ha sido una inmensa posibilidad de conocer el pasado de nuestra historia, y también una proyección de futuro; nos ha permitido conocer nuestra rica y diversa geografía; el desarrollo de la sociedad; las batallas y conflictos bélicos; nos recuerda permanentemente la

vocación marítima de Chile y sin duda ha sido una escuela de arte, desde los precursores extranjeros, pasando por los grandes maestros nacionales y todos los artistas de mayor trascendencia, se han inspirado en el mar”, señala Rafael Torres, director del Museo de Bellas Artes de Valparaíso, Palacio Baburizza.

Eduardo Rivera, curador del Museo Marítimo Nacional (MMN), explica que “Valparaíso es el puerto más retratado y su bahía es de una riqueza tal vez inagotable. Luego, en mucho menor cantidad, aparecen los canales del sur y algunas obras sobre de Juan Fernández y de la región Antártica. En gran medida las artes visuales han retratado el mar desde la perspectiva del paisaje, a través de una corriente, el marinismo, que fue muy popular en el siglo XIX y tuvo destacados exponentes en Europa, como es el caso del pintor británico William Turner. En esa época también existían los llamados pintores de shipboard, con obras donde el barco era el motivo, quienes trabajaban al alero de los astilleros y los puertos, al tiempo que se dedicaban a retratar populares batallas. Es el caso de William Lionel Wyllie, artista británico del cual hay algunas obras en Chile”.

Agrega que “al alero de esa influencia, durante el siglo XIX en Chile cobró gran importancia el interés por pintar el mar como paisaje. El primer marinista que llega a nuestro país, es el artista

y marino británico Charles Wood, cuya pintura ‘El naufragio del Arethusa’, retrata el choque de una fragata estadounidense contra los roqueríos de Cruz de Reyes en la costa Valparaíso en 1826”.

También destaca entre los precursores al alemán Juan Mauricio Rugendas, quien llegó en 1834 a Chile y 10 años después pintó su última visión de nuestro puerto, el famoso óleo “Valparaíso”, que forma parte del Museo Municipal de Bellas Artes, y Conrad Martens, un artista inglés que se unió a la expedición del HMS Beagle en 1833 como dibujante y compañero de Charles Darwin, quien retrató los canales del sur y la bahía de Valparaíso.

## SOMERSCALES: FIGURA PIVOTAL

El canon de la pintura chilena ubica al inglés Thomas Jacques Somerscales Matthewson (1842-1927) como principal retratista de nuestro mar. Llegó a Chile en 1864, como parte de los instructores de la HMS Clio. Sin ser marino de profesión, la exactitud con la cual retrató cada detalle de la arquitectura naval es notable.

Establecido en Valparaíso en 1874, realizó cerca de 600 pinturas, hoy dispersas en distintas colecciones chilenas y británicas. Desde los dibujos que realizó mientras navegaba por el Pacífico, pasando por la representación de uno de los hitos más célebres de nuestra historia y de su propia

trayectoria artística: el Combate Naval de Iquique de 1879, hasta las pinturas que realizó durante su última visita al país en 1912, a través de sus obras se construyó el imaginario naval de Chile, cuyo carácter institucional se oficializó con el encargo que le hizo el Parlamento, de una representación en gran formato de “La primera Escuadra Nacional”, que hasta el día de hoy está en el antiguo Congreso de Santiago.

El curador del MMN señala que Somerscales se mantuvo ligado a Chile tras haber retornado a su tierra natal. “De hecho -detalla- su obra sobre la Primera Escuadra Nacional fue realizada en Inglaterra y enviada a nuestro país. Por otra parte, Thomas Somerscales provocó un impacto tan grande en la cultura chilena, que surgieron en torno a él varios discípulos y también algunos artistas que tuvieron como referente su obra, eligiendo el marinismo como estilo”. Y varios de sus discípulos llegaron convertirse en artistas de renombre como Alfredo Helsby, Álvaro Casanova Zenteno y Manuel Aspíllaga.

**DESPUÉS DE LOS CLÁSICOS**

El auge del marinismo se ubica a fines del siglo XIX, pero hay representantes del marinismo en el siglo XX, época en la que este subgénero pictórico estuvo muy vinculado a la Armada de Chile. “Ahí aparece uno de los marinistas más tardíos -detalla Eduardo Rivera-, hacia la década de 1940, que es Horacio García, un pintor muy bueno, pero casi desconocido, con un estilo academicista. Y décadas después Carlos Pelikan Rotter, más conocido por su seudónimo artístico Carlos Perot, el último pintor de los paisajes marinos. También no quisiera dejar de mencionar el aporte que hizo Renzo Pecchenino, Lukas, con sus ilustraciones de Juan Fernández e Isla de Pascua”.

Sin embargo, el mar como inspiración sigue presente en la pintura y el curador del MMN advierte que “esta idea del marinismo, de Somerscales o Casanova Zenteno, que muestra esta visión magnífica del mar, con olas enormes y barcos que luchan, es al final del día la historia de la epopeya humana, pero todavía no aparece el mar en la pintura que cultiva un estilo un poco más psicológico, inclusive de denuncia si se quiere, como lo que hicieron varios grabadores, sobre todo a fines del siglo XX y en el siglo presente, que lo retrataron de manera un poco más cruda, y que no tiene que ver necesariamente con el mar como paisaje, sino con la actividad del ser humano en torno al mar, como la pesca artesanal o la actividad en los puertos. Hay algunos grabados muy interesantes con temáticas en torno al mar, por ejemplo, de Nemesio Antúnez y también de Loro Coirón, retratando el Puerto de Valparaíso. No es la visión romántica del siglo XIX, sino que vemos una obra que puede ser perfectamente de denuncia o psicológica, si pensamos en la pintura de Adolfo Couve y su retrato onírico del litoral de los poetas”.



“Puerto de Valparaíso”, de Juan Mauricio Rugendas y perteneciente a colección del Museo Baburizza.

**COLECCIONES Y MUESTRAS**

La colección de obras con temática marina del Museo de Bellas Artes de Valparaíso, según detalla Rafael Torres, es grande y variada: “Valparaíso 1844”, de Rugendas, es la obra más antigua de la colección; las marinas de Swinburn; las obras emblemáticas de Thomas Somerscales y muchas otras que presentan al mar”.

tenso litoral y fértiles valles, a través de la mirada de distintos artistas, estilos y técnicas. En la muestra figuran obras de temática marina con la autoría de Álvaro Casanova, Pedro Lira y Alberto Jerez.



“Primer Escuadra Nacional”, de Thomas Somerscales y que pertenece a colección de Comandancia en Jefe de la Armada.

El mes pasado BancoEstado inauguró un centro cultural en Valparaíso. Se trata de un centro de extensión en el edificio Prat de la entidad financiera, que fue remodelado. Dentro de este proyecto se implementó en el último piso un espacio cultural corporativo, el cual se conecta al Paseo Yugoslavo, frente al Museo Baburizza.

Verónica Pinilla, gerenta de Asuntos Públicos y Sostenibilidad de la entidad detalla que “en la colección de Artes Visuales de BancoEstado, conformada por 380 obras de artistas chilenos y extranjeros que pintaron en Chile durante los siglos XIX y XX principalmente, hay varias que hacen alusión al mar. Entre estas, destacaría en primer lugar ‘Marina de Luxemburgo’, de Juan Francisco González, la cual está en comodato en el Palacio de La Moneda y se exhibe en el salón de Audiencias (Salón Azul)”.

Una de las muestras de la programación inaugural expone algunas obras que forman parte de nuestra colección y que se relacionan directamente con el mar”. Se trata de “Plena costa. Pleno campo”, una selección de 25 obras que busca retratar la doble identidad de la Región Valparaíso, dada por su ex-





En Estas Fiestas Patrias

**LA SEGURIDAD ES PRIMERO** 



**1527**

Nuevo número de Seguridad Pública

**SI CONDUCES:**



No consumas alcohol.



No uses tu teléfono móvil.



Usa siempre cinturón de seguridad.

La Municipalidad de Quilpué saluda cordialmente a El Mercurio de Valparaíso, en la celebración de sus 198 años de vida. Su rigor con la verdad y el buen desempeño de sus profesionales, generan que los vecinos y vecinas de Quilpué lo escojan para informarse de forma seria y responsable.

**¡Feliz Aniversario!**



Fernando Cabrera Salazar  
Almirante  
Comandante en Jefe de la  
Armada de Chile



ARMADA DE CHILE

# “El Decano”, no solo de la prensa, sino también de las buenas nuevas navales

**E**l aniversario número 198 de El Mercurio de Valparaíso constituye un verdadero hito, al tratarse del diario en castellano más antiguo del mundo que se publica de manera ininterrumpida (desde el 12 de septiembre de 1827). Ha sabido mantenerse vigente en medio de la revolución digital, tanto en su versión impresa como en la online, un logro notable en tiempos en que hemos visto el cierre de numerosos medios de comunicación.

Durante todos estos años, “El Decano” de la prensa nacional ha sido, por qué no decirlo, muchas veces ha sido un verdadero compañero de ruta de la Armada de Chile. Fue un soporte fundamental para difundir el quehacer naval desde 1879 en adelante. Ejemplo emblemático de ello es la cobertura del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa, el 21 de mayo de 1879, donde El Mercurio jugó un rol clave en la formación de la memoria colectiva de esta gesta nacional, publicando crónicas y telegramas que elevaron la figura del capitán de fragata Arturo Prat como símbolo heroico de la Patria.

También acompañó, décadas después, la inauguración de la sede del edificio Almirante Luis Uribe Orrego, sede histórica de la Escuela Naval en el Cerro Artillería, inaugurada el 5 de marzo de 1893. El Mercurio de Valparaíso informó ampliamente sobre ese acontecimiento, reforzando así el vínculo profundo con la Armada y la comunidad porteña.

En el siglo XX, el diario siguió de cerca los procesos de expansión y modernización naval, desde la llegada del acorazado Almirante Latorre, que arribó a Valparaíso el 20 de febrero de 1921 y fue recibido en una ceremonia pública, hasta fases posteriores de fortalecimiento de la Escuadra.

Asimismo, no pudo faltar en su cobertura la epopeya antártica: la instalación de la primera Base Antártica chilena “Soberanía” (hoy Base Naval “Arturo Prat”), inaugurada el 6 de febrero de 1947 tras la Primera Ex-

“

**A través de sus páginas, ayer en papel y hoy también en formato digital, se han dado a conocer las noticias de la Marina: las buenas y las difíciles, porque ese es precisamente el rol de la prensa. Y ello ha sido valorado no solo por la Institución, sino también por la ciudadanía en general”.**

pedición Antártica, hito que marcó el inicio de la presencia nacional permanente en el continente blanco.

Otro ejemplo más reciente de esta relación virtuosa es la publicación del libro “Armada de Chile a través de las páginas de El Mercurio de Valparaíso”, en 2012, obra que testimonia y preserva este vínculo de casi dos siglos entre la Marina y el diario de los porteños.

A través de sus páginas, ayer en papel y hoy también en formato digital, se han dado a conocer las noticias de la Marina: las buenas y las difíciles, porque ese es precisamente el rol de la prensa. Y ello ha sido valorado no solo por la Institución, sino también por la ciudadanía en general.

En tiempos de inmediatez y de “información en tiempo real”, El Mercurio de Valparaíso se ha erigido como un baluarte de la prensa que conjuga tradición y modernidad, en un escenario donde el concepto de mass media ha cambiado radicalmente, tal como lo explica el filósofo Byung-Chul Han en “El Enjambre”. Frente a un entorno digital muchas veces frío y sin alma, este diario mantiene vivas sus raíces en la sociedad porteña y en la familia naval.

Hablar de “diario” en esta era digital es, en sí mismo, significativo. Para las generaciones más jóvenes resulta difícil comprender lo que significaba, hasta hace poco tiempo, leerlo en papel: un verdadero ritual, especialmente los domingos, cuando se esperaba con ansias la sección de reportajes. Hoy, como ayer y como en el siglo pasado, sigue siendo una experiencia única abrir sus páginas y sumergirse en sus contenidos.

En este nuevo cumpleaños del “Decano”, como Armada de Chile y como ciudadanos solo nos queda agradecer el mantenernos informados, el permitir a las instituciones permanentes de la República plantear sus puntos de vista y, sobre todo, contribuir a preservar los valores que nos fundaron y que constituyen un soporte intangible y valioso para las futuras generaciones. Tan valioso, sin duda, como este diario, el más antiguo del mundo en habla hispana y que permanece plenamente vigente. ■■■



# Frontis del Museo Marítimo Nacional se engalana de azul para celebrar Día Marítimo Mundial



El MMN se adhiere a esta significativa celebración, reafirmando su interés en poner en valor y la toma de conciencia del océano.



*El 25 de este mes, la OMI ha invitado a la comunidad marítima a iluminar sus edificios del color de los océanos.*

**D**esde el año 1980, el último jueves del mes de septiembre, se celebra el “Día Marítimo Mundial” cuyo lema para este año 2025 e impulsado por la Organización Marítima Internacional (OMI) es: “Nuestro océano, nuestra obligación, nuestra oportunidad”, consigna que está alineada con iniciativas como el Acuerdo sobre la Conservación de la Biodiversidad Marina en Zonas Fuera de la Jurisdicción Nacional (Acuerdo BBNJ), y en sintonía con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), cuyas acciones contribuyen directamente a metas como la conservación de la vida marina (ODS 14), la acción climática (ODS 13) y el fortalecimiento de alianzas internacionales (ODS 17), sub-

rayando la oportunidad de transformar la relación del transporte marítimo con los océanos en beneficio del planeta.

En la cuadragésima quinta versión del Día Marítimo Mundial, fecha que se celebrará el día jueves 25 de septiembre, la OMI ha invitado a la comunidad marítima a iluminar sus edificios de color azul, el color de los océanos, fuente de vital importancia en la economía mundial, ya que más del 80% del comercio mundial se transporta por el mar. Es en este contexto, que el Museo Marítimo Nacional, con sede en Valparaíso, una vez más, se adhiere a esta significativa celebración, engalanando su frontis de color azul, reafirmando su interés en poner en valor y la toma de conciencia del océano, que no solo es fuente de empleo y alimento para millones de personas, hogar de innumerables especies marinas y regulador del clima del planeta, sino también porque es esencial para el intercambio comercial de Chile.

## ENCUENTRO INTERNACIONAL

Entre el 27 al 29 de octubre del presente año, el Museo Marítimo Nacional (MMN), junto Museo Corbeta Esmeralda, de Iquique, este último administrado por la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, realizarán workshop denominado “Encuentros”, el que se llevará a cabo en dependencias del Museo Marítimo Nacional (MMN), en la ciudad de Valparaíso.

La actividad, que cuenta con el auspicio del International Congress of Maritime Museums (ICMM) y de Lloyd’s Register Foundation (LRF), convocará a representantes de los más importantes museos marítimos o relacionados al mar de los países de Latinoamérica y el Caribe, y cuya realización no solo posiciona a Chile como impulsor de las materias museales marítimas a nivel internacional, sino que, a la propia región de Valparaíso y la ciudad, como un nodo cultural que proyecta nuestros acervos y patrimonios para su comprensión y valoración a nivel global. ■■■



En estas

# FIESTAS PATRIAS

La Ilustre Municipalidad de Villa Alemana saluda afectuosamente al diario más antiguo de habla hispana, **El Mercurio de Valparaíso** y a todos sus trabajadores en su aniversario número 198.

ARTISTAS

**LOS VIKING'S 5**

**LA SONORA MALECÓN**

LA WILSAUN

LOS PRECISOS DE LA CUECA

RAMADA OFICIAL

# 18 y 19

## SEPTIEMBRE

DE 12:00 A 00:00 HORAS

ARTISTAS LOCALES - EMPRENDEDORAS PUEBLOS RURALES  
COCINERÍAS - JUEGOS CRIOLLOS - JUEGOS INFLABLES

Cancha Caolilla Nuestra Señora del Carmen  
Bellevista #2620, Quebrada Escobales.

¡ENTRADA LIBERADA! **BUSES DE ACERCAMIENTO**

WWW.VILCALEMANA.CL





## ¡FELICITACIONES A EL MERCURIO EN SU ANIVERSARIO 198!

Desde los inicios del museo Artequin Viña, El Mercurio de Valparaíso ha sido un importante aliado para su desarrollo, acercando la educación artística hacia niñas, niños y jóvenes.

Gracias a sus espacios de difusión en sus distintas plataformas, nos ha permitido llegar a más familias de la Quinta Región, quienes han podido conocer y disfrutar de la cultura y participar de instancias donde las infancias aprenden jugando.

Su participación en el directorio, tomando decisiones importantes, también ha sido clave para apoyar proyectos que generan un impacto real en la educación y la comunidad. Su compromiso nos motiva a seguir trabajando juntos, creando experiencias lindas y significativas para toda la comunidad.

**¡Gracias por estar presente y por ayudar a que la educación artística siga creciendo y transformando vidas!**

# Explorando el fondo marino de Quintay



*Sofía De Franceschi transforma su pasión por el buceo en un motor de desarrollo, turismo y conservación. Desde 2009, la escuela donde enseña a buzos de distintas edades aborda también la importancia de un ecosistema que se proyecta como recurso y como patrimonio cultural y ecológico.*



CEDIDA

**I**nicia en el buceo durante sus estudios de biología marina en la Universidad de Valparaíso, Sofía De Franceschi (44) se encontró con una pasión por el mar que la acompaña desde niña, influenciada por tíos que ejercían el buceo comercial en Quintero. A pesar de su familiaridad con los equipos y el medio acuático, fue un compañero de universidad quien le mostró que “cualquiera puede bucear”, invitándole a conocer un “mundo totalmente distinto”. La experiencia la cautivó al punto de explorar diversas caletas de la zona central, como Zapallar, Papudo y Quintero, y constatar la riqueza del mar chileno, del que se siente orgullosa.

El hobby se transformó en un proyecto de vida que la llevó a profesionalizar la práctica. Así nació Buceo Quintay, una empresa que Sofía fundó junto al padre de sus hijas, motivada por la necesidad de generar ingresos y dar un nuevo rumbo a su formación en biología marina. Desde un inicio el enfoque de la escuela fue distinto. Más allá de la actividad recreativa, le dieron un valor agregado al buceo combinándolo con la educación ecológica, explicando a sus clientes los

procesos biológicos del mar, como las marejadas, y no solo limitándose a informar sobre las condiciones climáticas. Esta visión diferenciadora le permitió crecer, implementando una cafetería convertida en un pilar importante del negocio.

La elección de Quintay no fue al azar. Sofía describe a la bahía como una “gran familia” y un lugar “como un cuento de hadas”, destacando su organización y la calidez de su gente. Pero lo que realmente la conquistó fue su historia sumergida. A diferencia de otros puntos de buceo en Chile, Quintay ofrece la posibilidad de explorar un naufragio a solo ocho metros de profundidad: dos barcos que operaban para la ballenera de la flota Indus. Este naufragio no solo es un vestigio histórico, sino que también se convierte en el escenario ideal para el entrenamiento de buzos novatos.

Para quienes desean iniciarse, la escuela ofrece un curso promedio que comienza con una clase corta de tres horas en una piscina temperada “donde los alumnos se familiarizan con el equipo y las señales submarinas”, detalla la buceadora. Luego, son acompañados por un instructor personal para su primera inmersión en el mar. Para quienes buscan ir más allá, el curso Open Water, de tres días, otorga “una certificación

internacional que permite bucear hasta 18 metros de profundidad”, precisa.

## AVISTAMIENTOS

La práctica del buceo “no tiene límite de edad”, asegura la instructora. Aunque la certificación exige un mínimo de 12 años, Sofía ha tenido experiencias con niños de 8 años que se desenvuelven perfectamente. Como anécdota, recuerda haber bautizado a una mujer de 89 años, quien al emerger de la inmersión expresó: “Ya me puedo morir tranquila, cumplí mi sueño”.

Entre la fauna característica de Quintay, la buceadora cuenta que han avistado un “pez luna que mide unos tres metros” y han nadado en la lobera, que se encuentra muy cerca de la Punta Curaumilla, una de las más grandes de la zona central, donde se pasean “unos 500 lobos”.

Sofía asegura que los naufragios de Quintay son un avistamiento garantizado. Además, promete entre un 70 y un 80% de probabilidad de ver bancos de peces y cardúmenes gigantes. En ciertas épocas, las aguas se calientan y aparecen medusas de hasta tres metros. La zona es rica en peces de roca, como “bilagay, rolizos, blanquillos”, y también en nudibranchios, que

son como “babosas de mar” con preciosos detalles. La presencia de lobos marinos es constante, lo que convierte a Quintay en un lugar “hermoso realmente”, destaca Sofía De Franceschi.

El buceo en Quintay es posible durante todo el año, ya que su bahía está protegida de las marejadas y el viento norte. La empresa opera los fines de semana y ofrece cursos personalizados durante todas las semanas del año.

Este nuevo enfoque de la actividad, que combina el deporte, el conocimiento biológico y el turismo de nicho, demuestra que el buceo en Chile no solo es una aventura, sino también una oportunidad para impulsar una economía local sostenible. “En ese aspecto el buceo está rompiéndola porque es una actividad que favorece en miles de ámbitos a toda la gente, incluso los pescadores porque ellos se dan cuenta y le sacan más lucas mostrando los recursos que cazándolos”. “Es algo super lindo”, subraya.

Al convertir los recursos en un atractivo turístico en lugar de explotarlos, Buceo Quintay representa un modelo de negocio que beneficia a la comunidad pesquera y concientiza sobre la importancia de la conservación. ■■■

## Regresa “Festival Náutico Femenino Fedevela”



*La cuarta versión, programada el 11 de octubre en Algarrobo, considera competencias de velerismo, remo y natación.*

**E**l sábado 11 de octubre, en la Cofradía Náutica del Pacífico (Algarrobo), se realizará la 4ª versión del Festival Náutico Femenino Fedevela, una de las fechas más especiales del calendario anual de regatas de la Federación Deportiva Nacional de Navegación a Vela, cuyo propósito es promover la inclusión de las mujeres, de todas las edades y niveles de experiencia, en actividades náuticas como el velerismo, el remo y la natación. En el evento, ellas navegarán en embarcaciones de las clases IRC, J/70 y J/105, pero el programa incluye también Stand Up Paddle (SUP), baile entretenido y natación. También habrá una feria de emprendimientos, escuela deportiva para niños, servicios de belleza y bienestar, DJ en vivo, sorteos y un

almuerzo de camaradería. “Como Fedevela, estamos convencidos de que este tipo de eventos ayudan a fomentar la náutica en Chile y, en especial, el vínculo de las mujeres con el océano y la naturaleza. Consecuente con ello, estamos trabajando para que el próximo año esta actividad se desarrolle en forma simultánea en otras ciudades del país, generando el espacio para que más mujeres compartan experiencias y aprendan juntas”, dijo Yerko Cattarinich, Presidente de la Federación Deportiva Nacional de Navegación a Vela. “Esperamos llamar la atención de entidades privadas, para que puedan apoyar esta y otras instancias que queremos llevar a cabo para masificar las actividades náuticas en un país que es esencialmente marítimo, en donde el mar abre un sinnúmero de posibilida-

des para todos”, agregó. La inscripción cuesta \$15.000 para quienes confirmen hasta el 25 de septiembre.

Después de esa fecha, el valor ascenderá a \$20.000. El formulario está disponible en [www.fedevela.cl](http://www.fedevela.cl).



El objetivo es promover la inclusión de mujeres de todas las edades y niveles de experiencia en actividades náuticas.

JOAQUÍN CAMPOS / FEDEVELA





Mauricio Soria  
Alcalde de Iquique  
Presidente de la Asociación  
Nacional de Ciudades Puerto y  
Borde Costero de Chile  
(ANCPCH)

# La modernización del sistema portuario en Chile

**C**hile vive de sus puertos, y por eso es primordial que el interés público y el privado coincidan. Cuando eso no ocurre porque el Estado ha perdido la voluntad de modernizar una de las principales cadenas logísticas del país, la actividad decrece y el mundo portuario pierde presencia, no sólo nacional, sino también internacional. Aparece, entonces, la decadencia.

Los datos lo confirman: el 95% del comercio exterior chileno depende del transporte marítimo. Sin embargo, no contamos con una Ley General de Puertos ni con una Estrategia Nacional Portuaria. La mayoría de las cargas se moviliza en terminales privados, mientras que otra parte significativa pasa por puertos públicos cuyas operaciones han sido concesionadas a empresas privadas.

El sistema está dividido en vez de aunar criterios. Los puertos privados se rigen por la Ley de Concesiones Marítimas y suelen dedicarse a la exportación minera. Algunos, de uso público, atienden rubros específicos. El movimiento de contenedores y de frutas, en cambio, se concentra en los puertos públicos concesionados, regulados por la Ley de Modernización Portuaria de 1997. El resultado es un mosaico normativo, complejo y poco coherente. La normativa es compleja y diversa, no unificada ni transversal. Los puertos privados realizan las inversiones que incumben directamente a sus labores de estiba y almacenaje, y deben enfrentar una brutal "permissiología" (que sabemos que una arista cuestionada en Chile), para concretarlas. Mientras, los puertos públicos y sus concesionarios, además de verse sometidos a la misma tramitología interminable, deben enfrentar al Ministerio de Hacienda, al Ministerio de Transporte y al Sistema de Empresas Públicas (SEP).

Un triángulo que no está exento de clientelismo político y, en más, me atrevería a decir, que el último mencionado es bo-

tin de caza de los partidos políticos que integran la coalición del gobierno de turno. La ampliación del Frente de Ataque N° 4 del Puerto de Iquique lleva una decena de años frenado por la aparición de 2 pecios (sin valor histórico según los estudios) que dificultan la claridad de la operación en el área de expansión y dragado. Así, sabemos, y no hay que ser un experto logístico para decirlo, cada puerto "mata su toro".

Sin normativa clara ni plan común, lo lógico es que cada actor defienda sus intereses. Cuando asumió el presidente Gabriel Boric, tuvimos una leve esperanza que aún esperamos concreción. Sabemos que el Ministerio de Transportes tenía el mandato legal de diseñar la estrategia de los puertos públicos, pero durante años se concentró en el Transantiago. Así, la llamada Política Nacional Portuaria fue apenas una suma de planes maestros individuales. Sólo ahora, como una promesa todavía incierta, lo he mencionado, se ha iniciado un proceso participativo para construir una estrategia nacional.

Mientras tanto, la realidad golpea: las empresas portuarias públicas sólo pueden invertir dentro de sus recintos, pero nadie se hace cargo de la conectividad vial y ferroviaria ni

“

Otros países ya entendieron que la modernización requiere un plan común y un lenguaje único: Argentina, Perú y Europa avanzan en esa dirección. Chile no puede quedarse atrás”.



de la llamada "última milla". Los accesos a casi todos los puertos están colapsados, y sin conectividad cualquier proyecto de ampliación será inviable.

Otros países ya entendieron que la modernización requiere un plan común y un lenguaje único: Argentina, Perú y Europa avanzan en esa dirección. Chile no puede quedarse atrás. Los puertos son palanca de desarrollo económico, social y urbano, pero deben armonizarse con la calidad de vida de las ciudades que los albergan. Para eso se necesita una visión conjunta, una Ley General de Puertos y un marco estratégico que oriente las concesiones, fortalezca la competitividad y asegure la cadena logística.

Y si me piden alguna propuesta, tengo total claridad. Por ejemplo, los procesos de licitación de las concesiones de los puertos que están por

vencer deben obedecer a un marco que oriente la competitividad del país en el Pacífico Sudamericano y también deben asegurar la cadena logística y calidad de vida de los habitantes de las ciudades puertos. Para crecer y lograr estándares internacionales tenemos que innovar y mirar a la empresa portuaria en su conjunto para que aporte un servicio al país de forma integral. Esto quiere decir, al servicio de la economía nacional, del crecimiento global y del desarrollo, siempre, pero siempre sostenible y justo para la comunidad.

Modernizar los puertos no es una quimera: es una urgencia. Y hacerlo bien significa ponerlos, de verdad, al servicio del país en su conjunto. ■■■

# DuocUC<sup>®</sup>



CERCANÍA. LIDERAZGO. FUTURO.

SEDE VALPARAÍSO

SEDE VIÑA DEL MAR

Saluda a **El Mercurio de Valparaíso** en su 198° aniversario, reconociendo su valioso rol informativo y compromiso con la educación en la Región de Valparaíso.

ADMISIÓN  
2026

Visítanos en [duoc.cl](https://duoc.cl)



NIVEL DE EXCELENCIA  
HASTA OCTUBRE 2031

Docencia de progreso / Gestión Institucional / Aseguramiento Interno de la Calidad / Vinculación con el Medio / Investigación, creación y/o innovación.

# Viña del Mar

## Patrimonio, futuro y liderazgo

En equilibrio con su historia y vocación turística, Viña del Mar hoy es memoria y horizonte, destacándose como un referente nacional en innovación, sostenibilidad, desarrollo urbano y calidad de vida.

Con infraestructura de excelencia, proyectos ambientales inclusivos y cada vez más espacios para que florezcan la actividad creativa, la cultura y el trabajo colaborativo, nuestra ciudad escribe día a día su futuro como una ciudad que cuida e inspira con liderazgo, oyendo las voces de las viñamarinas y viñamarinos.

Orgullosos de nuestra historia, claros en la misión de continuar alcanzando metas para muchos imposibles.

Municipio de Cuidados de Viña del Mar



Mejores escuelas



Innovación y liderazgo desde 1874



Recuperación Edificios Patrimoniales



Parque Estero Marga Marga



Líderes en proyectos de inversión en infraestructura



Festival Internacional de la Canción más Inclusivo

