

DIRECTEMAR: 178 AÑOS DE AUTORIDAD MARÍTIMA

Desde proteger la vida humana en el mar, velar por la seguridad a la navegación y preservar el medioambiente acuático, hasta el combate al narcotráfico transnacional y la pesca ilegal, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante cumple un rol fundamental para el desarrollo del país.



Sirviendo a Chile desde el mar



**Vicealmirante
Arturo Oxley Lizana**
Director general DIRECTEMAR

El nacimiento de la Autoridad Marítima de Chile está estrechamente ligada a la consolidación de la República, personificado inicialmente en la figura del marino francés Juan José Tortel Maschet. Su nombramiento como primer capitán de puerto de Valparaíso ocurrió el 14 de abril de 1813, bajo la junta de gobierno de José Miguel Carrera.

No obstante, la organización de esta autoridad bicentaria fue regulada y oficializada el 30 de agosto de 1848, por el entonces Presidente Manuel Bulnes Prieto, quien promulgara la ley que organizó el "Territorio Marítimo de la República", hoy la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR).

Chile es un país esencialmente marítimo. Más del 90% de nuestro intercambio comercial se moviliza por mar y son muchos los compatriotas que desarrollan sus actividades en tor-

no a él. En este escenario, la Armada, a través de DIRECTEMAR, cumple relevantes funciones públicas esenciales y estratégicas, como velar por la seguridad de la navegación, salvaguardar la vida humana en el mar, proteger el medioambiente acuático y fiscalizar las actividades marítimas. Estas funciones, junto con el importante rol que desempeña nuestro Servicio Hidrográfico y Oceanográfico, son ejercidas dentro de una realidad marítima compleja, si se considera nuestra extensa costa, territorios insulares, canales australes, y proyección antártica y polinésica.

De esta forma, son los hombres y mujeres que integran la Autoridad Marítima en las diferentes gobernaciones, capitanías de puerto, alcaldías de mar y unidades a flote existentes a lo largo del país, quienes día a día ayudan y asisten a la Marina Mercante, a las embarcaciones que navegan nuestras aguas jurisdiccionales, a los

distintos usuarios marítimos, a los puertos, a la pesca y acuicultura, al turismo y a las comunidades costeras en general.

En materia ambiental, DIRECTEMAR desarrolla una tarea permanente de observación, fiscalización y respuesta. El Programa de Observación del Ambiente Litoral, vigente desde 1993, man-

mas de todo el mundo, a revisar constantemente la manera en que ejercen sus funciones. Como Autoridad Marítima Nacional nos encontramos implementando esos cambios, con nuevas regulaciones, mayor fiscalización, capacitación y criterios técnicos más modernos, manteniendo a su vez altos estándares de seguridad.

Frente a las amenazas, cada vez más complejas, como el crimen organizado transnacional y los tráfico ilícitos, se ha debido fortalecer el rol de la policía marítima en tareas de prevención, coordinación interagencial, protección portuaria y uso de tecnologías de última generación.

Al cumplir un nuevo año al servicio del país, reafirma-

“La Armada, a través de DIRECTEMAR, cumple relevantes funciones públicas esenciales y estratégicas, como velar por la seguridad de la navegación, salvaguardar la vida humana en el mar, proteger el medioambiente acuático y fiscalizar las actividades marítimas.”

tiene información ambiental costera desde Arica hasta la Antártica.

La descarbonización, la transformación digital, el desarrollo de naves autónomas, las nuevas fuentes de energía, y las nuevas exigencias regulatorias, obligan a las administraciones maríti-

Nuestros puertos son nodos vitales y constituyen una preocupación relevante para la Autoridad Marítima Nacional. La seguridad de las maniobras, las instalaciones y la interfaz buque-puerto son indispensables para la continuidad de la cadena logística nacional.

mos nuestro compromiso inalterable de continuar sirviendo a Chile desde el mar, modernizar nuestras capacidades, colaborar con los organismos públicos y privados afines y contribuir al desarrollo marítimo nacional para que sea más sostenible, confiable y seguro. ♦

Una historia ligada al desarrollo marítimo del país

Desde la organización inicial del Territorio Marítimo hasta los actuales desafíos de seguridad, protección ambiental y fiscalización, durante 178 años la Autoridad Marítima ha ampliado sus capacidades junto con las necesidades del país.

En casi dos siglos, una institución que nació para organizar el Territorio Marítimo de la República, ha evolucionado junto con el país, incorporando nuevas capacidades y responsabilidades para contribuir a la seguridad de la navegación, la protección de la vida humana, el cuidado del medio ambiente acuático y el desarrollo de las actividades marítimas.

En 1811, la Primera Junta de Gobierno abrió al libre comercio los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia, evidenciando la importancia de la actividad marítimo-portuaria. En 1836 se dictó la primera Ley de Navegación y, al año siguiente, el Ministerio de Guerra y Marina asumió responsabilidades de regulación de la actividad marítima, la policía de los buques,

la conservación de los puertos y la atención de faros, boyas y señales.

El 30 de agosto de 1848 se promulgó, durante el gobierno de Manuel Bulnes, la ley que fijó el Territorio Marítimo de la República. La nueva organización contempló 11 Gobernaciones Marítimas, dependientes del comandante general de Marina, y estableció las jurisdicciones de las autoridades encargadas de velar por la seguridad de las naves a lo largo del litoral. Esa fecha es reconocida oficialmente como el na-

cimiento de la Autoridad Marítima Nacional.

En 1874 se creó la Oficina Hidrográfica de la Marina Nacional, encargada de dirigir la publicación de las cartas náuticas de Chile y su distribución entre los buques de la Armada y las oficinas marítimas, impulsando así nuevas capacidades.

Con el crecimiento de la Marina Mercante, los puertos y las actividades productivas, aumentaron las exigencias de regulación, fiscalización y control. En 1953, el D.F.L. N.º 292 estableció la

Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Posteriormente, en 1978, el Decreto Ley N.º 2.222, Ley de Navegación, definió formalmente a la Autoridad Marítima chilena, incorporando funciones relacionadas con la preservación de la ecología del mar y estableciendo la denominación que mantiene hasta hoy.

Presente y futuro

DIRECTEMAR cumple funciones a través de las gobernaciones marítimas, ca-

pitánías de puerto y organismos técnicos que fiscalizan naves e instalaciones, controlan el tráfico marítimo, administran ayudas a la navegación y responden ante emergencias.

El Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, organizado en 1976, coordina las operaciones de respuesta ante emergencias en una extensa área de responsabilidad. A ello se suma la prevención y respuesta ante episodios de contaminación y la protección de los recursos naturales marinos. ♦



Ian Taylor saluda a
DIRECTEMAR en
su **178º** aniversario.

Reconocemos y valoramos
su permanente compromiso
con la seguridad y el desarrollo
marítimo del país.

 @iantaylor

www.iantaylor.com



Proteger la vida humana en el mar: prevención, preparación y respuesta

A cinco décadas de su creación, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo combina experiencia operacional, tecnología y coordinación permanente para fortalecer una seguridad basada, cada vez más, en la prevención.

La protección de la vida humana en el mar ha evolucionado desde un enfoque centrado en responder a emergencias, hacia uno basado en la prevención y preparación para anticipar los riesgos. En un país marítimo como Chile, la seguridad no debe depender únicamente de la capacidad de respuesta, sino también de la planificación, educación y el uso de herramientas innovadoras que permitan evitar que ocurran accidentes.

El avance de tecnologías como la inteligencia artificial, los sistemas satelitales, el análisis de datos y las comunicaciones digitales ofrecen nuevas oportunidades para identificar condiciones de riesgo y fortalecer la seguridad marítima. Sin embargo, la tecnología solo es efectiva cuando va acompañada de una cultura de responsabilidad, donde navegantes, pescadores, operadores turísticos y ciudadanos adopten decisiones seguras y respeten las normas establecidas.

La prevención es el pilar más importante para evitar accidentes e incluye planifi-

car la navegación, mantener las embarcaciones en buen estado, revisar las condiciones meteorológicas, utilizar correctamente los equipos de seguridad y respetar las normas de la Autoridad Marítima Nacional.

La preparación también cumple un rol esencial. Conocer los procedimientos de emergencia, entrenar a las tripulaciones, mantener operativos los sistemas de comunicación y promover la educación marítima, especialmente en actividades recreativas, permite enfrentar mejores situaciones de riesgo y disminuir sus consecuencias.

Cuando ocurre una emergencia, la rapidez en la respuesta es fundamental y para ello la Armada de Chile cuenta con un Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo que, desde su creación, ha trabajado de manera continua, eficaz e ininterrumpidamente. El 29 de diciembre de este año conmemorará su 50° aniversario cumpliendo con su misión: Salvaguardar la vida y garantizar la seguridad en la navegación.

El Servicio opera desde el Centro Coordinador Nacional (MRCC Chile) en Valparaíso y se encuentra organizado en 5 Centros Coordinadores (MRCC) y 11 Subcentros (MRSC). Estos están equipados con sistemas avanzados de comunicaciones marítimas y medios especializados para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento.

Chile cuenta con un Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo que opera de forma ininterrumpida las 24 horas del día,

coordinando medios navales, aéreos y terrestres para proteger la vida humana en el mar. En este proceso, la notificación oportuna y la cooperación entre instituciones y hombres de mar pueden marcar la diferencia entre la vida y la muerte.

Nuevos desafíos

De acuerdo al Decreto Supremo N° 1.190 el área de responsabilidad, que supera los 26 millones de Km², abarca toda nuestra costa y zona insular, también se proyecta al Paso Drake y el Territorio Chileno Antártico, donde la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC), una colaboración entre las armadas de Chile y Argentina, trabaja de noviembre a abril con la finalidad de salvaguardar la vida humana en el mar, brindar seguridad a la navegación y combatir la contaminación en condiciones extremas.

El Cambio Climático y el aumento de la actividad marítima plantean nuevos desafíos, haciendo necesaria la modernización tecnológica, la capacitación permanente y el fortalecimiento de la cooperación nacional e internacional. En definitiva, desarrollar una sólida cultura de prevención y responsabilidad es la mejor herramienta para garantizar una navegación segura y proteger la vida de quienes dependen del mar.

El futuro de la seguridad marítima no consiste simplemente en salvar vidas cuando ocurre un accidente, consiste en crear las condiciones para que ese accidente nunca llegue a ocurrir.

Este 2026, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo ha coordinado 72 evacuaciones médicas, 125 accidentes en periodo estival y 140 respuestas a incidentes diversos como incendio, inundación, hundimiento y colisión. ♦



Cartografía antártica: pilar estratégico para navegar en el Continente Blanco

1994

FUE EL AÑO EN QUE SE FORMALIZÓ A RESPONSABILIDAD DE CHILE DE ELABORAR CARTOGRAFÍA NÁUTICA EN EL TERRITORIO ANTÁRTICO, CUANDO SE ASIGNARON AL PAÍS 17 CARTAS NÁUTICAS INTERNACIONALES, PRINCIPALMENTE EN LA PENÍNSULA ANTÁRTICA.

La navegación antártica requiere cartografía náutica precisa y confiable que permita mitigar los riesgos, contribuyendo a proteger la vida humana y el medio ambiente marino. En este contexto, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) desarrolla productos geoespaciales bajo estándares internacionales, enfrentando el desafío de obtener información cartográfica, batimétrica y oceanográfica en zonas remotas y de difícil acceso.

Chile participa además en la Comisión Hidrográfica Antártica (CHA), dependiente de la Organización Hidro-

El trabajo del SHOA y de la Armada de Chile permite generar información hidrográfica y oceanográfica esencial para la seguridad de la navegación, fortaleciendo la cooperación internacional y las capacidades cartográficas del país.

gráfica Internacional (OHI), contribuyendo al conocimiento de las rutas mediante levantamientos hidrográficos, elaboración y actualización de cartas náuticas y publicación de información complementaria, como tablas de marea, listas de faros y derroteros.

Este trabajo exige un complejo despliegue de personal y medios, con ex-

tensas permanencias y campañas en condiciones climáticas extremas. En la Campaña Antártica 2025, las Lanchas Hidrográficas LH-01 "Albatros" y LH-02 "Orca" realizaron trabajos de batimetría, oceanografía y geodesia. A ellas se sumó el apoyo del ATF "Lientur", el OPV "Marinero Fuentealba" y el AGB "Almirante Viel", plataformas

que permitieron obtener información geoespacial marina.

Estos datos se traducen en superficies batimétricas que permiten representar la geomorfología submarina y avanzar hacia el estándar global S-101 para la navegación electrónica. En este ámbito, Chile marcó un hito al producir la primera celda electrónica para la Antártica conforme a este nuevo estándar, fortaleciendo la seguridad de naves científicas, logísticas y turísticas.

La responsabilidad de elaborar cartografía náutica en el Territorio Antártico se formalizó en 1994, cuando se asignaron a Chile 17 cartas náuticas internacionales (INT), principalmente

en la península Antártica. Para 2026, el SHOA contempla publicar tres cartas INT, con la información geoespacial necesaria para su elaboración. Con ello, Chile contará con 13 cartas INT publicadas y cuatro en proceso, contribuyendo al esfuerzo de los 27 países que integran la CHA.

La entrada en operaciones del rompehielos AGB-46 "Almirante Viel" ha fortalecido significativamente la capacidad nacional para generar datos oceanográficos, cartográficos y batimétricos. Esta información contribuye a la seguridad a la navegación y a la presencia soberana de Chile en el continente blanco. ♦

PVSA

PUERTO VENTANAS S.A.



ECOPORTS

178 años
al servicio
del territorio
marítimo

Puerto Ventanas S.A. y todos sus trabajadores saludan afectuosamente a la **Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante** en su aniversario.

Reconocemos y agradecemos su trayectoria dedicada a la protección, seguridad y el resguardo de nuestro territorio marítimo, una labor fundamental para quienes desarrollamos actividades portuarias en Chile.

¡Felicitaciones por estos 178 años de historia y servicio al país!



Protegiendo el territorio marítimo frente al crimen organizado transnacional

La evolución de las organizaciones criminales exige fortalecer las capacidades de inteligencia e investigación y profundizar la coordinación de Dipolmar con el Ministerio Público, Aduanas, policías y organismos internacionales para enfrentar nuevas modalidades delictivas en el ámbito marítimo-portuario.

El crecimiento y sofisticación del crimen organizado ha incorporado nuevos desafíos para la seguridad del país, con mecanismos cada vez más complejos para movilizar drogas y otras mercancías ilícitas mediante rutas internacionales, cargas de apariencia legítima e infraestructura del comercio marítimo.

Es en este escenario donde el conocimiento especializado del territorio marítimo y de la actividad portuaria adquiere un valor estratégico. Analizar cargas, rutas y operaciones permite identificar señales que, consideradas en conjunto, pueden revelar patrones asociados a actividades ilícitas.

Es en este ámbito donde el Departamento de Inteligencia e Investigaciones Policiales Marítimas (DIPOLMAR) desarrolla una labor especializada dentro de la Autoridad Marítima. Su trabajo integra inteligencia, análisis e investigación policial, aportando antecedentes a investigaciones dirigidas por el Ministerio Público y participando en procedimientos para detectar organizaciones que utilizan el ámbito marítimo-portuario.

Muchas investigaciones comienzan antes de que exista una evidencia visible. El análisis de cargas, rutas, operaciones y otros antecedentes permite orientar los esfuerzos hacia situaciones de

mayor riesgo y transformar información dispersa en elementos útiles para investigar. Esta labor se complementa con las capacidades del Ministerio Público, el Servicio Nacional de Aduanas, la Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Carabineros de Chile y otros organismos que participan en la prevención, fiscalización, investigación y persecución de delitos.

Esta articulación integra conocimiento marítimo-portuario, análisis criminal, control aduanero, técnicas investigativas e intercambio de información. En diciembre de 2025, la operación "Mercurius" detectó en el Puerto de Arica aproximadamente 19,5 toneladas de madera de taji-bo impregnada con clorhidrato de cocaína. El cargamento, proveniente de Bolivia y con destino final a Barcelona, contenía más de 700 kilos de esta sustancia ilícita, de acuerdo con los análisis efectuados hasta ese momento. El procedimiento permitió identificar una modalidad de contaminación de carga que posteriormente volvería a aparecer en una investigación de mayor escala.

Desde la creación del Plan Nacional contra el Crimen Organizado, en 2022, el Gobierno ha destinado \$7.295 millones al fortalecimiento de DIRECTEMAR. Solo en 2025 se concretó un traspaso superior a \$2.200 millones, un 7,5% más que el año anterior, cuando el

convenio había alcanzado los \$2.091 millones.

Estos recursos han permitido incorporar herramientas para ampliar las capacidades operativas y de investigación, entre ellas un nuevo sistema informático, detectores de trazas, cámaras termales de vigilancia nocturna, sistemas para inspeccionar lugares de difícil acceso, equipos de captación de audio y video, comunicaciones protegidas y binoculares de alta precisión. La tecnología responde a una necesidad concreta: las organizaciones criminales modifican

Fiscalía Regional de Arica y Parinacota permitió detectar una operación de gran escala vinculada a cargas contaminadas en distintos puertos del país.

Después de seis meses de investigación, DIPOLMAR y la Unidad de Fiscalización de Drogas y Delitos Conexos de la Aduana de Arica, en coordinación con la Armada y las Aduanas de Valparaíso y San Antonio, detectaron 45 contenedores con más de 1.000 toneladas de madera impregnada con cocaína, ketamina y otras sustancias asociadas al procesamiento de

respuesta efectiva exige actualizar conocimientos, procedimientos y herramientas. Esta coordinación es clave ante un fenómeno que trasciende fronteras. Las rutas marítimas conectan continentes y los mercados ilícitos también lo hacen, haciendo necesario fortalecer el intercambio de información y la colaboración con organismos especializados de otros países.

Proteger ese espacio requiere más que presencia y control. Implica conocerlo, analizarlo e investigar lo que ocurre en él. Detrás de cada

DIPOLMAR y la Unidad de Fiscalización de Drogas y Delitos Conexos de la Aduana de Arica, en coordinación con las Aduanas de Valparaíso y San Antonio, detectaron en junio pasado 45 contenedores con más de 1.000 toneladas de madera impregnada con cocaína, ketamina y otras sustancias asociadas al procesamiento de drogas.

sus métodos y buscan mecanismos más sofisticados para ocultar sustancias ilícitas. La respuesta combina equipamiento especializado y conocimiento marítimo-portuario.

Operativo histórico en el norte

Esta evolución de capacidades alcanzó una de sus expresiones más significativas en junio de 2026, cuando una investigación dirigida por la Unidad de Inteligencia y Crimen Organizado de la

drogas. Las cargas fueron identificadas en los puertos de Arica, San Antonio y Valparaíso.

Por su magnitud, DIRECTEMAR calificó este procedimiento como una de las operaciones más importantes realizadas por DIPOLMAR junto a la Unidad de Fiscalización de Drogas y Delitos Conexos de la Aduana de Arica.

Las organizaciones criminales buscan nuevas rutas y mecanismos de ocultamiento, por lo que mantener una

procedimiento existe un trabajo que muchas veces permanece fuera de la mirada pública: análisis de información, investigación y coordinación. Es esa capacidad, construida y fortalecida en el tiempo, la que permite responder a un fenómeno que también se transforma. Ante un crimen organizado que utiliza las rutas marítimas para proyectar sus operaciones más allá de las fronteras, proteger el territorio marítimo significa también contribuir a proteger al país. ♦

El liderazgo de Chile frente al desafío del ruido submarino radiado

El país participa en una iniciativa internacional que busca transformar el conocimiento sobre esta contaminación acústica en soluciones aplicables, conciliando la protección de la biodiversidad con las actividades marítimas.

Cuando pensamos en la contaminación marina, solemos imaginar plásticos flotando o derrames de hidrocarburos. Sin embargo, existe otra forma de contaminación, prácticamente invisible para las personas, que puede alterar profundamente la vida bajo el mar: el ruido generado por las actividades humanas.

El océano es un mundo en el que el sonido resulta esencial para la vida. Ballenas, delfines y muchas otras especies lo utilizan para orientarse, comunicarse, alimentarse y reproducirse. A medida que aumenta la actividad humana en el mar, también lo hace el ruido submarino, en particular el asociado al transporte marítimo internacional. Este fenómeno, conocido como Ruido Submarino Radiado, se ha convertido en uno de los desafíos ambientales emergentes para la comunidad ma-



ritima internacional.

Pero la solución no es tan simple como reducir el tránsito de buques. Más del 80 % del comercio mundial se transporta por mar y, en Chile, más del 90 % de nuestro intercambio comercial depende de esta vía. El desafío consiste en proteger la biodiversidad sin comprometer la seguridad de la navegación, la eficiencia logística ni el desarrollo económico.

Esta es la visión que impul-

sa la Organización Marítima Internacional (OMI), que concluyó que aún existen importantes brechas de conocimiento y que las futuras decisiones deben sustentarse en evidencia científica y experiencias reales. Por ello, inició la Fase de Construcción de Experiencias, cuyo propósito es transformar el conocimiento disponible en soluciones aplicables antes de adoptar futuras medidas internacionales.

Experiencia piloto

Este enfoque explica por qué Chile fue seleccionado como uno de los seis países piloto líderes del proyecto OMI GloNoise Partnership, iniciativa desarrollada en el país por el Ministerio del Medio Ambiente y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR). Su propósito es fortalecer capacidades, compartir experiencias y generar conocimiento para

apoyar soluciones eficaces a nivel nacional e internacional.

El valor de esta iniciativa no radica en impulsar nuevas regulaciones, sino en construir conocimiento para que las futuras decisiones sean sólidas desde los puntos de vista técnico, ambiental y operacional.

En este proceso, DIRECTEMAR ha impulsado la colaboración entre organismos públicos y privados, universidades, centros de investigación, organizaciones internacionales e industria marítima, representando a Chile en foros técnicos y promoviendo el intercambio de experiencias.

Como país marítimo con vocación oceánica, este liderazgo representa una oportunidad estratégica para demostrar que la protección del medio ambiente acuático y el desarrollo marítimo no son objetivos contrapuestos, sino responsabilidades que deben avanzar de manera complementaria. ♦



SAAM Towage saluda a la

**Dirección General del Territorio Marítimo
y de Marina Mercante (Directemar)
por sus 178° aniversario.**

Destacamos su compromiso constante con la seguridad de la navegación, el resguardo del medioambiente marino y el buen funcionamiento del comercio exterior chileno.

¡MUCHAS FELICIDADES EN ESTE NUEVO ANIVERSARIO!



Protección de los recursos pesqueros y combate a la pesca ilegal

El océano que delimita y proyecta la geografía de Chile no solo representa una vía de conectividad global, sino también uno de los ecosistemas marinos más productivos y dinámicos del planeta. Sin embargo, la inmensidad de este espacio alberga amenazas complejas que trascienden las fronteras.

La pesca ilegal No Declarada y No Reglamentada (INDNR) constituye una de las mayores amenazas globales contra la biodiversidad, la economía y la sostenibilidad de los recursos pesqueros. Esta actividad ilícita no solo vulnera las medidas de administración establecidas por la Autoridad Pesquera para garantizar la sostenibilidad de los recursos marinos, sino que desestabiliza los mercados y golpea directamente el sustento de las comunidades pesqueras artesanales e industriales que operan bajo el marco de la ley.

La Ley General de Pesca y Acuicultura, establece que la fiscalización del cumplimiento del Art.122 del año 2020 le corresponde a la Armada de Chile, al Servicio Nacional de Pesca (SERNAPESCA) y a Carabineros, de acuerdo a la jurisdicción de cada una de estas instituciones. En este contexto, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), se constituye como brazo operativo de la Armada de Chile para desempeñar permanentemente la fiscalización pesquera y, con esto, garantizar la salvaguarda del ecosistema marino, el medio ambiente acuático y el correcto desarrollo de las actividades pesqueras.

Por lo anteriormente expuesto, la fiscalización pesquera se desarrolla a lo largo de todo el territorio nacional, abarcando tanto las Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva (ZEE) y aquellos espacios de Alta Mar donde el Estado haya suscrito acuerdos internacionales.

La Autoridad Marítima Nacional, a través de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto distribuidas a lo largo del litoral, ejecutan el monitoreo, control y fiscalización de la actividad pesquera, persiguiendo las conductas infractoras, sin restricción de horario ni día de la semana, en atención al dinamismo de la actividad extractiva y al comportamiento de los recursos pesqueros.

Asimismo, realiza inspecciones rigurosas en los puntos de desembar-

La fiscalización permanente en aguas nacionales combina capacidades humanas, tecnológicas y coordinación interinstitucional para enfrentar una actividad ilícita que amenaza los recursos marinos y la sostenibilidad de la pesca.



que, caletas, zonas de pesca, así como también en centros de cultivo, operando habitualmente de forma coordinada con SERNAPESCA. Esta alianza técnico-operativa permite verificar la legalidad de las capturas, la vigencia de los permisos y el cumplimiento de las normativas de trazabilidad que aseguran que el producto comercializado

en los mercados nacionales y de exportación tenga un origen legal.

Tecnología para evadir

Uno de los desafíos que enfrenta el control de la actividad pesquera en cualquiera de los espacios marinos señalados previamente, radica en la sofisticación de los infractores, quienes

hacen uso de tecnología de punta para evadir controles y evitar ser detectados. Hoy en día, combatir la pesca INDNR no se limita a interceptar embarcaciones menores sin registro, sino que además implica monitorear embarcaciones que alteran sus zarpes, bitácoras de pesca, ocultan sus registros o apagan deliberadamente sus

sistemas de posicionamiento satelital (VMS) para operar en áreas no autorizadas, infringiendo la normativa pesquera.

Por otra parte, la vasta extensión geográfica, que supera los dos millones de kilómetros cuadrados hace que en ocasiones el personal naval deba acudir a lugares de difícil acceso que dificultan la fiscalización.

A pesar de las complejidades operativas, DIRECTEMAR asume la fiscalización pesquera con un compromiso absoluto e inquebrantable. Esta vocación de servicio se traduce en un despliegue permanente de capacidades humanas y tecnológicas orientadas al resguardo de los recursos hidrobiológicos. En este escenario, el rol de la Autoridad Marítima Nacional se consolida como un pilar fundamental e insustituible para el país, dado que sin su rigurosa presencia disuasiva y su capacidad fiscalizadora dentro de la ZEE, sería imposible frenar la depredación clandestina,

Uno de los desafíos que enfrenta el control de la actividad pesquera en cualquiera de los espacios marinos señalados previamente, radica en la sofisticación de los infractores, quienes hacen uso de tecnología de punta para evadir controles y evitar ser detectados.

asegurar la sustentabilidad de los ecosistemas y garantizar la viabilidad económica de una actividad de la cual dependen miles de familias chilenas.

El combate a la pesca ilegal dentro de la ZEE es, en definitiva, la defensa de la soberanía alimentaria y económica de Chile. Al asegurar el cumplimiento de la normativa pesquera en nuestro espacio marítimo, la Autoridad Marítima Nacional protege los recursos hidrobiológicos esenciales frente a la depredación irresponsable. Su labor silenciosa y continua en el borde costero, zonas de pesca y bahías nacionales constituye el cimiento sobre el cual se edifica un desarrollo marítimo sostenible, garantizando que el mar que tranquilo nos baña siga siendo una fuente inagotable de prosperidad, empleo y desarrollo para todo el país. ♦

Durante la segunda quincena de julio, un sistema frontal afectó la zona centro-sur, obligando al cierre preventivo de sectores costeros y alterando la actividad marítima. En un país con más de 6.000 kilómetros de costa, anticipar sus efectos es prioritario.

Durante décadas, el Servicio Meteorológico de la Armada (SERVIMET) ha monitoreado el mar mediante estaciones mareográficas, boyas del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), información satelital y modelos numéricos. Hoy, el desafío es comprender cómo estos eventos impactan el territorio.

Con ese propósito surgieron los Mapas de Amenaza por Marejadas, instrumentos que identifican áreas expuestas al oleaje extremo y constituyen un insumo para la planificación territorial y los futuros mapas de riesgo del Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres (SENAPRED).

Durante 2025, SERVIMET desarrolló el primer Mapa de Amenaza por Marejadas, correspondiente a la bahía de Valparaíso y al sector de Laguna Verde, en cumplimiento de la legislación vigente y de lo establecido por SENAPRED. Su elaboración consideró registros históricos, modelación numérica y variables como nivel del mar, oleaje, viento, batimetría y morfología costera y en ella participaron el SHOA, SENAPRED, junto con equipos de investiga-

ción de la Pontificia Universidad Católica de Chile y de la Universidad de Valparaíso. Este trabajo permitió generar una metodología para extender estos instrumentos al resto del litoral.

Herramienta de autoprotección

Los mapas permitirán identificar áreas susceptibles de sobrepasos del mar durante marejadas anormales, como herramienta de autoprotección para vecinos, turistas y comerciantes. También facilitarán la comprensión de medidas como el cierre de puertos, paseos peatonales, caletas y otros sectores costeros.

En la gestión pública, la información permitirá incorporar áreas expuestas en la planificación territorial, apoyar planes comunales de gestión del riesgo, orientar obras de protección costera y servir de base para los mapas de riesgo de SENAPRED.

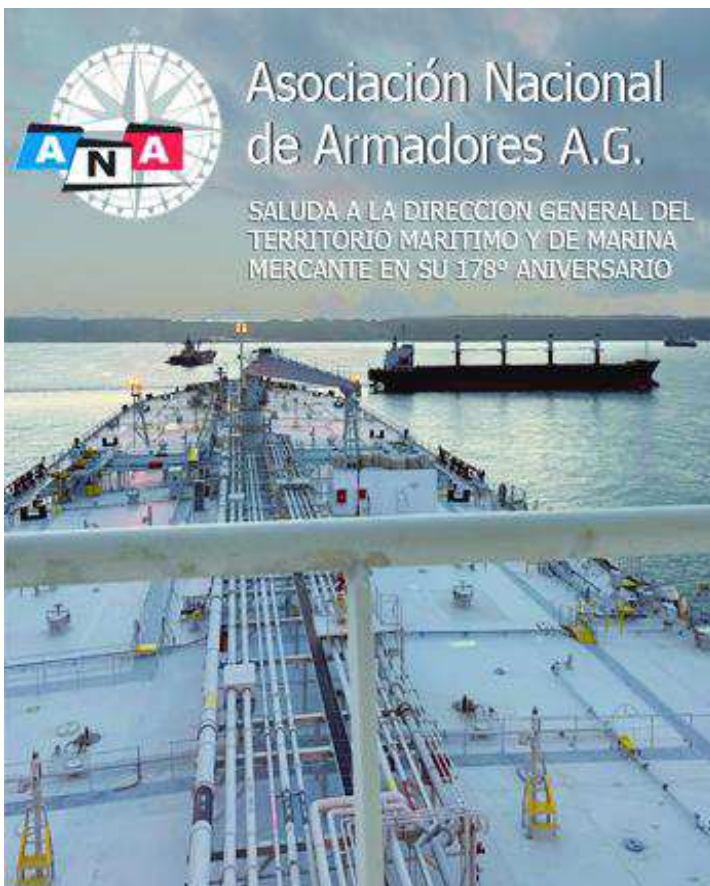
El siguiente mapa abarcará el sector comprendido entre Viña del Mar y Concón. El desafío es mapear prácticamente todo el litoral del país, fortaleciendo la colaboración técnica, científica e institucional.

Las marejadas seguirán siendo parte de la realidad del litoral chileno. Los Mapas de Amenaza por Marejadas transforman información científica en conocimiento aplicable a la prevención, fortaleciendo la planificación, la toma de decisiones y la preparación de las comunidades. ♦

Este nuevo instrumento convierte información científica sobre oleaje y condiciones costeras, en conocimiento útil para anticipar impactos y fortalecer la preparación frente a marejadas.

Mapas de Amenaza por Marejadas: para un borde costero más seguro

Saludamos a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, en su 178° aniversario, destacando su valiosa labor y permanente compromiso con la protección, seguridad y desarrollo del ámbito marítimo de nuestro país.



Sistema Nacional de Alarma de Maremotos y su proyección regional



Con seis décadas de operación continua, el SNAM cuenta con capacidades para una eventual proyección regional, bajo criterios de redundancia, coordinación y resguardo de la función nacional.

El Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM) cumple 60 años. Desde el Decreto Supremo N° 26, de 1966, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) es el organismo técnico y oficial del Estado encargado de evaluar la amenaza de tsunami en las costas nacionales y en la cuenca del Pacífico. Las capacidades desarrolladas plantean una interrogante: ¿en qué condiciones corresponde contribuir a evaluar la amenaza más allá de sus costas?

El Sistema de Alerta y Mitigación de Tsunamis del Pacífico, coordinado por el Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta y Mitigación de Tsunamis del Pacífico (ICG/PTWS) de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (COI/UNESCO), distingue entre Proveedores de Servicios de Tsunami (TSP), que emiten productos para un dominio definido, y Centros Nacionales de Alerta, responsables de alertar dentro de su territorio.

El Pacífico noroccidental cuenta con el Centro Asesor de Tsunamis del Pacífico Norocci-

dental (NWP/TAC); el mar de China Meridional, con el Centro Asesor de Tsunamis del Mar de China Meridional (SCSTAC); la costa oeste de Estados Unidos, Alaska y Canadá, con el Centro Nacional de Alerta de Tsunamis de los Estados Unidos (US NTWC); y América Central, con el Centro de Asesoramiento de Tsunamis para América Central (CATAC). El Pacífico sudeste es el único segmento oriental sin servicio regional propio y recibe productos del Centro de Alerta de Tsunamis del Pacífico (PTWC), en Hawái.

La dependencia radica en la caracterización inicial de la amenaza, los escenarios, la batimetría de alta resolución y la ausencia de un centro capaz de sostener la evaluación ante una degradación del servicio. Chile ha desarrollado capacidades para considerar una contribución regional, resguardando la prioridad nacional.

Capacidades y condición operativa

La versión 2.0 del Sistema de Soporte de Decisiones / Sistema Integrado de Predicción y Alarma de Tsunamis (SSD/SIPAT), de 2025, amplió los escenarios desde el sur de México hasta Perú e incorporó interpolación para estimar paráme-

tros y corregir la sobreestimación del criterio. Su motivación fue nacional, pero permite evaluar fuentes regionales. Lo pendiente es formalizar el análisis y su diseminación.

Operan 51 estaciones de nivel del mar y cinco boyas de Evaluación y Reporte de Tsunamis en Océano Profundo (DART), operadas por la Armada desde 2012; una sala con dos instalaciones alternativas; y personal habilitado. En julio

se y la cobertura quedar radicada en el centro de cuenca.

La emisión no basta

El evento del Paso Drake, en mayo de 2025, generó estados diferenciados para Magallanes y el Territorio Chileno Antártico, pero la respuesta fue una evacuación total. La discriminación espacial no fue utilizada. Si esta brecha puede producirse dentro de un país, es mayor ante autoridades ex-

Colombia, Ecuador y Perú y la participación en PacWave, con escenarios comunes y criterios de desempeño.

La ruta contempla diagnóstico y formatos; operación en modo sombra, en paralelo al proveedor establecido; y postulación formal sustentada en la evidencia, con eventual designación interina según el precedente del CATAC.

En paralelo avanzan la modelación cercana al tiempo re-

El SNAM cumple 60 años. Desde el Decreto Supremo N° 26, de 1966, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) es el organismo técnico y oficial del Estado encargado de evaluar la amenaza de tsunami en las costas nacionales y en la cuenca del Pacífico.

de 2025, durante el evento de Kamchatka, sostuvo más de 24 horas de operación continua.

Un evento regional obliga a producir dos evaluaciones: nacional, en estados de amenaza por bloque, y regional, en formatos del PTWS. La evaluación nacional no admite postergación; ambas deben derivar de una corrida del SSD/SIPAT, evitando divergencias. La emisión regional requiere canales hacia los Puntos Focales de Alerta. Si una emergencia satura la sala, debe suspender-

tranjeras, con marcos y umbrales distintos. Un proveedor regional debe documentar productos, capacitar usuarios y verificar ambos aspectos mediante ejercicios.

Chile acumula experiencia

El Programa Internacional de Entrenamiento en Tsunamis se realizó por primera vez fuera de Estados Unidos en Chile en 2018, se repitió en 2024 y vuelve a realizarse en 2026, en el 60° aniversario del SNAM. Se suman cuatro ejercicios con

al, la observación mediante cables submarinos de Telecomunicaciones Científicas y de Monitoreo Confiable (SMART) y la investigación sobre inteligencia artificial. Ninguna condici-

ona el producto regional y todas fortalecen el servicio nacional. Una ruptura en el margen peruano amenaza el norte de Chile, como una ruptura en el norte de Chile amenaza el sur del Perú. Es esa realidad, y no un objetivo de posicionamiento, la cual fundamenta el desarrollo para fortalecer capacidades. ♦

El rol de DIRECTEMAR en la seguridad de las maniobras portuarias

El crecimiento del tamaño de las naves y la variabilidad de las condiciones marítimas exigen criterios técnicos que permitan desarrollar maniobras seguras y mantener la continuidad de las operaciones portuarias.

En el escenario económico actual, donde el comercio exterior constituye el motor fundamental del desarrollo de Chile, la eficiencia y seguridad en los puertos es indispensable. Frente a este desafío, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), desempeña una labor estratégica como Autoridad Marítima Nacional, asumiendo la responsabilidad crítica de resguardar la seguridad de las personas, las naves, la infraestructura portuaria y el medio ambiente acuático.

El dinámico crecimiento del intercambio comercial impone constantes exigencias sobre las operaciones portuarias, mientras que las tendencias globales apuntan de manera clara hacia un incremento sustancial en las dimensiones y el tonelaje de los buques mercantes en los puertos nacionales. Este escenario, que además puede significar mayor frecuencia de recaladas, obliga al sistema portuario chileno a adaptarse y modernizarse aceleradamente en aspectos de gestión, infraestructura, procesos, equipamiento y tecnología aplicada a cada una de estos ámbitos, lo que ha llevado a algunas empresas portuarias a incorporar mejoras a las capacidades físicas de la infraestructura portuaria y adoptar tecnologías de apoyo a la navegación y al amarre, las cuales, de una u otra manera, la Autoridad Marítima Nacional debe ser capaz de supervisar.

A este panorama tecnológico y logístico se suma un factor de creciente complejidad: la variable climática. Las marcadas alteraciones registradas

durante los últimos años en las condiciones meteorológicas y de mar del litoral chileno, generan la necesidad de contar con pronósticos precisos y disponer de tecnologías avanzadas de medición, siendo las empresas y operadores portuarios, los llamados a invertir y configurar dichos sistemas en apoyo a sus propias operaciones, a la materialización de sus proyectos de desarrollo y, en definitiva, a la seguridad de las actividades marítimas portuarias.

Con todo, y en este entorno portuario, DIRECTEMAR orienta esfuerzos y capacidades para establecer los criterios técnicos bajo los cuales se autoriza de manera segura el ingreso, permanencia y salida de naves en alrededor de 95 instalaciones portuarias entre Arica y Puerto Williams, aptas para la operación de las naves de gran porte, y una cifra aún mayor de instalaciones que reciben naves de menor envergadura, las cuales prestan servicios relevantes al país, como lo es la conectividad de zonas aisladas y apoyo a la industria acuícola y pesquera.

Trabajo colaborativo

Es necesario mencionar que detrás de estos esfuerzos hay un trabajo poco conocido, ya que esta definición de criterios y requisitos técnicos y operativos que permiten que las maniobras se ejecuten en forma segura, es un trabajo colaborativo entre la Autoridad Marítima y las empresas portuarias, donde estas últimas formulan propuestas operacionales concretas y adaptadas a las realidades locales, las que luego son validadas y fiscalizadas por la Autoridad Marítima Nacional.

Esta estrategia, propia de nuestro país, ha demostrado ser una práctica eficaz en el control de riesgos en la actividad marítimo portuaria, lo que se ve reflejado de forma directa en las cifras. Chile registra una tasa casi nula de siniestros marítimos de gravedad en los puertos, una realidad estadística inusual, si se considera la complejidad geo-

gráfica y climática de la costa nacional. Este logro no es fortuito: evidencia de manera categórica que el quehacer institucional de DIRECTEMAR está correctamente orientado y que sus estrictos protocolos logran neutralizar los riesgos operativos, incluso antes de que se transformen en emergencias catastróficas.

En definitiva, el indicador

de siniestralidad mínima opera como el mejor respaldo al rol de DIRECTEMAR. Al coordinar la rigurosidad normativa con el dinamismo del comercio exterior, la institución no solo protege el patrimonio ambiental y humano, sino que consolida al mar chileno como una ruta comercial confiable, próspera y de estándar mundial. ♦



SOCIBER saluda afectuosamente a DIRECTEMAR en su 178° Aniversario, reconociendo su destacada labor y permanente compromiso con la seguridad y el desarrollo marítimo de Chile.



www.sociber.cl contacto@sociber.cl

La Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima (IALA) implementó en 2019 el reconocimiento “Faro Patrimonio Mundial del Año” (HLY), que distingue a los faros por sus logros en conservación, accesibilidad y valor educativo.

Como autoridad competente de la Señalización Marítima Nacional, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), a través del Servicio de Señalización Marítima y Ayudas a la Navegación, postuló al Faro Islotes Evangelistas en septiembre de 2025. Posteriormente, en diciembre de ese año, durante la 3ª sesión de su Consejo Directivo, IALA confirmó al Faro Islotes Evangelistas de Chile como ganador del reconocimiento, convirtiéndolo en el faro más importante del mundo durante 2026.

El 15 de julio, en Busan, República de Corea, se realizó la celebración del “Día Internacional de las Ayudas a la Navegación”, junto al 8º Foro Internacional. El Secretario General de IALA, Sr. Francis Zacharie, entregó el galardón, recibido a nombre de la Armada de Chile por el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), Contraalmirante LT Daniel González, acompañado por el Agregado Naval y de Defensa en Corea, Capitán de Navío Diego González.

Luz para una zona extrema

El Faro Islotes Evangelistas se ubica en el océano Pacífico sudoriental, a 13 millas náuticas de la entrada occidental del Estrecho de Magallanes. Fue inaugurado el 18 de septiembre de 1896 y está emplazado a una altura media de 60 metros sobre el nivel del mar.

Los promontorios son azotados por olas que superan los 15 metros, vientos de más de 150 km/h y lluvias de hasta 3.000 milímetros anuales.

Desde su descubrimiento en 1520, el Estrecho de Magallanes cobró protagonismo como ruta comercial entre los océanos Atlántico y Pacífico.

La necesidad de señalización exigió levantar una red de faros en el Estrecho de Magallanes. Ante este panorama, el presidente Jorge Montt Álvarez encargó al embajador de Chile en Londres reclutar a un profesional, pues expertos consideraban “imposible” construir en los parajes australes.

La ejecución del proyecto fue encomendada en 1892 al ingeniero escocés George Slight Marshall (1859-1934), proveniente de la Corporación Trinity House. Su tarea fue la construcción del Faro Islotes Evangelistas, destinado a demarcar la entrada occidental del Estrecho de Magallanes.

Según el diario de Slight, su viaje hacia Punta Arenas comenzó el 24 de febrero de 1894 a bordo del velero “Potosí”, para explorar los islotes. La meteorología austral hizo que el viaje de ida y vuelta desde Valparaíso tardara 113 días y le permitiera permanecer solo seis horas en el islote.

Edificar una estructura en un entorno tan inhóspito exigió un diseño capaz de soportar los temporales. Su construcción definitiva cuenta con una superficie de 258,4 m² y posee un estilo singular y, a pesar de las modernizaciones, torre y casa habitación conservan sus líneas originales.

130 años al servicio de la navegación

A la medianoche del 18 de septiembre de 1896, el Faro Islotes Evangelistas encendió por primera vez su haz de luz, coincidiendo con el aniversario de la Independencia de Chile. Desde aquella jornada, su señal luminosa ha operado de forma ininterrumpida y su dotación continúa brindando seguridad y apoyo técnico a los navegantes en el mar austral.

Hoy, gracias a su posición estratégica, funciona como ayuda a la navegación y estación de control del tráfico marítimo en el Estrecho de Magallanes. Integra la red de enlace radiofónico para emergencias, opera como estación de emisión meteorológica y sirve como Centro de Alerta Fijo (CAF) para búsqueda y rescate.

Entre los principales argumentos de su postulación estuvieron sus 130 años de actividad ininterrumpida; su condición de estación nacional de la red de salvaguarda de la vida humana en el mar; su declaración como Monumento Nacional en 2009; y como Estación Meteorológica Centenaria en 2023, por la Organización Meteorológica Mundial.

También fueron considerados el contexto histórico y de soberanía, la complejidad geográfica, climatológica y tecnológica de su implementación, su desarrollo arquitectónico y su estado de conservación.

A ello se sumaron las declaraciones de Fotografías Históricas de Chile de 1958, 1968 y 1971, por el Museo Histórico Nacional; documentos del Ministerio de Educación; y libros de autores como Francisco Coloane y Mateo Martinic.

El reconocimiento de IALA distingue una infraestructura que, desde uno de los lugares más extremos del territorio, mantiene su compromiso con la seguridad de la navegación, la salvaguarda de la vida humana y el patrimonio marítimo de Chile. ♦

Faro Islote Evangelistas: patrimonio del planeta

La construcción fue reconocida como “Faro Patrimonio Mundial del Año” por la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima. El título distingue la conservación y vigencia operativa de una infraestructura que, desde el Estrecho de Magallanes, cumple un papel estratégico para la navegación y la salvaguarda de la vida humana.



1896

EL 18 DE SEPTIEMBRE DE ESE AÑO SE INAUGURÓ EL FARO ISLOTE EVANGELISTAS, EMPLAZADO A UNA ALTURA MEDIA DE 60 METROS SOBRE EL NIVEL DEL MAR Y UBICADO EN EL OCEANO PACIFICO SUDORIENTAL, A 13 MILLAS NAUTICAS DE LA ENTRADA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES.