

ENTREGA OFICIAL DEL TRANSBORDADOR "GRUMETE PEREZ" A LA ESCUELA DE GRUMETES

El día 12 de diciembre de 1975, Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR), procedió a entregar oficialmente el transbordador "Grumete Pérez" a la Armada.

El acto contó con la presencia del Miembro de la Honorable Junta de Gobierno y Comandante en Jefe de la Armada, almirante José Toribio Merino C.

Madrina del buque fue la Sra. Aída Olavarría, esposa del Director de la Escuela de Grumetes, quien, en emotiva ceremonia, bautizó el buque rompiendo en su proa la tradicional botella de champaña.

Características del buque

Esta embarcación, cuyo número de construcción es 016, fue diseñada y construida totalmente en los Astilleros y Maestranzas de la Armada en su Planta de Talcahuano, por ingenieros, constructores navales, técnicos y operarios chilenos del Departamento de Construcción Naval.

Sus características principales son:

Eslora: 24,38 mts.

Manga: 6,7 mts.

Puntal: 3,45 mts.

Tiene un desplazamiento máximo de 165 tons., capacidad para transportar 290 pasajeros y acomodaciones para 6 tripulantes.

Su máquina principal es un motor Diesel de 12 cilindros, con una potencia de 370 HP a 1.800 R.P.M., que le permite desarrollar una velocidad de 10 nudos.

Cuenta además con un generador de 27,5 KW., el cual alimenta sus sistemas

principales y auxiliares tales como los de gobierno, cabrestantes, calefacción y ventilación, alumbrado, etc.

Para su construcción se ocuparon 76.000 h/h. y su costo fue aproximadamente US\$ 350.000.

Este buque fue concebido con el propósito de cubrir las necesidades de transporte del personal de dotación de la Isla Quiriquina y Escuela de Grumetes. Esta última será quien tendrá a cargo la nave.

Ha sido bautizado con el nombre de "Grumete Pérez" en homenaje al grumete Moisés Pérez, contingente de 1973, fallecido en actos de servicio, durante los sucesos del 11 de septiembre de 1973.

Cabe destacar que con la excepción del motor propulsor y máquina auxiliar, en esta construcción se utilizó un alto porcentaje de materiales nacionales, el que necesariamente se incrementará en la medida que las industrias nacionales vayan captando las necesidades de materiales de uso naval que se emplearán en las futuras construcciones que proyecta ASMAR en particular y la Industria Naval Chilena en general.

Durante el acto, el señor Administrador de ASMAR, capitán de navío Oscar Paredes Vignolo, pronunció el siguiente discurso:

"Con motivo de la entrega oficial y del bautizo de esta nueva unidad construida para la Armada en esta Planta Industrial de Talcahuano, hemos querido darle a esta ceremonia un significado muy especial, con la presencia de nuestro Comandante en Jefe, almirante José Toribio Merino.

Es, pues, sumamente grato para ASMAR y para el que habla, hacer entrega, en nombre del Director de la Empresa, de esta unidad, dando así feliz término a muchos días de estudio, planificación y jornadas de trabajo traducidas en este transbordador que hoy tengo el honor de entregar.

Al dar término a esta unidad, la décimo sexta construcción efectuada por esta Planta, se marca el inicio de una nueva etapa en la política de este Astillero: la Construcción Naval de mayores proporciones.

En efecto, como todos sabemos, la ley de fomento para la Marina Mercante Nacional que fuera promulgada por iniciativa de nuestro Comandante en Jefe para incrementar y modernizar nuestra flota comercial, hizo ver la necesidad que las futuras unidades que se precisen para atender el tráfico marítimo sean construidas en el país. Ello, unido a los requerimientos de la Armada, ha traído como consecuencia la elaboración de un proyecto que ya pasó las etapas de planificación y estudio y ha entrado de lleno a la fase de ejecución y consiste en tener las instalaciones necesarias para construir buques del tonelaje y características requeridas por la Marina Mercante Nacional y la Armada de Chile.

Estos trabajos, que se inician el próximo mes, serán el punto de partida para un efectivo y real incremento de las actividades productoras del país y de la región.

Un astillero de construcción naval, en cualquier parte del mundo es una fuente creadora de industrias, y si además lo complementamos con el de reparaciones, que a la fecha se ha ganado un sólido prestigio por su eficiencia y calidad, la importancia económica de ASMAR Talcahuano se acrecentará notablemente.

La dependencia que tiene el país del comercio marítimo con el extranjero lo obliga a contar con una Marina Mercante moderna y eficiente y por ende, a tener también un astillero que construya y repare sus buques.

ASMAR proporciona empleo y entrenamiento para cientos de obreros especializados; un incremento en sus actividades redundará en un mayor empleo de mano de obra, contribuyendo así a aumentar el producto geográfico bruto en varias formas, directamente por medio del consumo de materias primas y productos elaborados y por la utilización de los recursos humanos, lo que ayudará además, a absorber parte de la cesantía que, al igual que en todo el mundo, también afecta a nuestro país.



Transbordador "Grumete Pérez", construido en ASMAR (T).

Del mismo modo, el aumento que ASMAR proyecta para sus actividades de construcción naval, estará acompañado de un aumento proporcional en sus necesidades para ciertos artículos marítimos de importancia y que en la actualidad no se fabrican en el país; ellas se deberán traducir en nuevas industrias, que sin duda van a contribuir a su propio desarrollo económico e industrial.

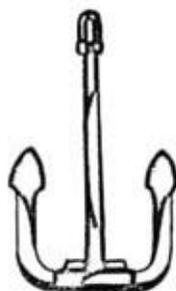
Sin embargo, serán las industrias ya establecidas: acero, maderas, pinturas, productos eléctricos y manufacturados, los que más se beneficiarán con un incremento de la actividad de ASMAR. Consecuentemente, el astillero hará una contribución de mucha importancia a los planes que el Supremo Gobierno tiene de promover el crecimiento de la economía nacional y de otorgar más fuentes de trabajo.

ASMAR ya está cooperando en mejorar la balanza de pagos al efectuar los trabajos de reparación y mantención de las naves de la Marina Mercante Na-

cional y esperamos que en el próximo año esta actividad aumente. Si a esto se agrega que el astillero de construcción naval proveerá las nuevas unidades que el país necesita, la economía de divisas será aún mayor.

Resumiendo, podemos decir que el impacto benéfico sobre la balanza de pagos, el importante aporte a la ampliación de la Marina Mercante Nacional y los muchos beneficios socioeconómicos que se deriven por el aumento del producto geográfico bruto, contribuirán significativamente a crear un ambiente social y económico más estable en la región de Concepción y en todo el país.

Estas premisas son las que se han tenido presente para autorizar la ejecución de los planes de desarrollo de la Planta de ASMAR Talcahuano y esperamos que esta ceremonia que hoy presenciamos, en algún tiempo más tenga como objetivo el bautizo de una moderna unidad para nuestra Marina Mercante o el de una poderosa nave para nuestra Armada".



ENCUENTRO DE LA ARMADA CON LA JUVENTUD DE LA VIII REGION

Discurso pronunciado por el Capitán de Navío IM Sr. Fernando Carrasco Herrera, en la Universidad de Concepción ante la juventud de la VIII Región.

"Señor Secretario Nacional de la Juventud de la VIII Región, jóvenes de Bío-Bío, Arauco, Ñuble y Concepción.

Con un profundo sentimiento de admiración por la juventud de mi Patria, he aceptado gustoso el concurrir a este encuentro de los jóvenes de la VIII Región, no sólo para satisfacer vuestro deseo de conocer el destino de Chile en el Pacífico, en el continente y en la Antártida, sino, para testimoniarles, una vez más, la esperanza que tiene Chile entero en la valiosa participación de su juventud en la titánica empresa de reconstrucción del país, el que, como el ave Fénix, renacerá de sus cenizas, recuperando sus valores históricos, morales, espirituales y nacionalistas que otrora le hicieron admirado y respetado en el mundo entero por su estirpe soberana, amante de la paz, la justicia y convivencia humana.

Reciban por mi intermedio el saludo afectuoso del Comandante en Jefe de la Armada, almirante Sr. José Toribio Merino y de la Institución a la cual tengo el honor de representar en esta solemne ocasión.

No me detendré en un relato histórico de Chile como República, sino orientaré estas palabras a la significación que para nuestro país tiene su ubicación geográfica, su mar y sus dominios extracontinentales.

Para ello creo interesante esbozar algunos conceptos de geopolítica, lo cual

clarificará, en buena medida, la importancia oceánica de nuestro territorio y todo cuanto de ello se desprenda para su desarrollo y acontecer nacional e internacional.

La concurrencia de los factores geográficos humanos y culturales de un pueblo, conforman la característica de un Estado y por ende, constituyen la base para que su utilización adecuada se comporte como el instrumento primario del poder nacional, tanto en su política interna, como en la externa y su propia seguridad.

Por lo tanto, del estudio y análisis de estos factores, que en sí constituyen la potencialidad nacional, se desprenden las características particulares de cada Estado, y determinan cuáles constituyen factores de fuerza y cuáles de debilidad. Corresponde a los estadistas explorarlas para aminorar las debilidades mediante la conducción de los instrumentos del poder en una acertada política interna y externa que satisfaga las necesidades del Estado, sus habitantes e interés del país.

Debe también desarrollarse una efectiva política de Seguridad Nacional que respalde y afiance la conducción de la nación en lo interior y sus relaciones exteriores.

Lo expuesto, en su acción de conjunto, es lo que podríamos llamar "Política Nacional" o "Gran estrategia del Estado".

Se podría concluir que la ciencia geopolítica se originó y desarrolló como respuesta a la necesidad de entender al Estado como entidad dinámica de un pueblo, tanto en la paz como en la guerra y,

mediante su capacidad para desarrollar un poder político, éste sea capaz de influir en los asuntos internacionales.

En un sentido amplio, los países pueden clasificarse en dos tipos: "Marítimos" y "Continental". Este último es aquel que no tiene contacto físico con el mar; luego sus actividades económicas, alimentación y desarrollo dependen de la agricultura, las industrias manufactureras y las riquezas minerales extractivas de su suelo. No tienen mayor interés en el uso de los océanos y menos justifican la tenencia de una Marina Mercante Nacional.

El país marítimo y especialmente aquel que lo es por excelencia, cifra su desenvolvimiento en el mar y trata de extender su área de influencia a través del océano, por medio de una bien dotada marina mercante y el resguardo de su soberanía con una eficiente y adecuada fuerza naval.

No cabe duda que un país con litoral y ubicación geográfica preferencial tiende a transformarse en una potencia marítima, genera otros valores que se desprenden de su ventajosa posición geográfica y ejerce sobre el ser humano un espíritu de superación y visión del futuro.

La historia nos enseña que las potencias marítimas han desarrollado y extendido su cultura a otras naciones del mundo, empleando como vehículo las facilidades que le prodigan las vías de acceso que les ofrece el océano.

Quizás podríamos afirmar que el mar, en vez de ser una barrera que aisle y limite el accionar de un pueblo, es el medio que lo amplía y permite el intercambio de productos necesarios para unos y otros; facilita la difusión del conocimiento y de la cultura de las naciones separadas por grandes distancias y, en cierto modo, para algunos representa la más significativa fuente de alimentación y obtención de recursos económicos que, gracias a la técnica actual, les ha permitido explorar y explotar el suelo y subsuelo marinos.

Conociendo, en términos generales, la importancia del mar y nuestro extenso litoral, podemos hacer un somero análisis de lo que el Pacífico Sur representa para nuestro país.

a) Chile y su vinculación histórica con el mar

Si bien es cierto que la historia nos enseña que fuimos descubiertos por Almagro, la realidad es que el verdadero mérito corresponde a Hernando de Magallanes, quien lo hizo el año 1520, vale decir, 16 años antes que la expedición terrestre.

En la gestación de nuestra Independencia, Chile comprendió que sin el dominio del mar, la emancipación americana en el Pacífico habría demorado muchos años. Con sacrificios creó la primera escuadra nacional, fustigó las comunicaciones marítimas hispanas y llevó su espíritu libertario al Perú, México y Colombia, donde aseguró el flanco marítimo del prócer Bolívar.

La visión de los gobernantes de esa época les hizo comprender la importancia marítima de Chile y fue así como nuestro pabellón cruzó el Pacífico extendiendo su influencia comercial a la India, China y la Polinesia. Cabe recordar que el peso chileno era considerado moneda dura, a la par que el franco y la libra esterlina.

Posteriormente fue la fiebre del oro en California, que provocó gran emigración de chilenos, la que abrió una nueva ruta a nuestras naves, muchas de las cuales no regresaron al país.

Lamentablemente años después nuestros gobernantes restaron importancia a nuestra condición de país marítimo y la Marina Mercante languideció y con ello nuestro comercio marítimo decayó notablemente. No sin razón un escritor dijo que Chile era un país marítimo gobernado con mentalidad de agricultor.

Otro factor que influyó en el estancamiento de la expansión marítima de Chile, debilitando el dominio que ejerciera en la ruta Atlántico-Pacífico, fue la apertura del Canal de Panamá.

Nuestro actual gobierno ha comprendido que es necesario reencontrar el destino histórico de nuestro país en las rutas del Pacífico, cuya gravitación internacional contemporánea adquiere día a día más importancia por la ubicación geográfica que tenemos y porque nos permite ejercer entre nuestro territorio conti-

mental y antártico el control marítimo sobre los pasos naturales de los dos océanos, a la vez que isla de Pascua nos sirve de puente en la ruta a Oceanía.

Aquellos países que pierden el sentido de su papel internacional y su propia identidad nacional, caen en manifiesta decadencia, la que es irrecuperable. Chile no puede cegarse, estamos obligados a desarrollar una política que nos asegure un papel preponderante en el Pacífico y nos abra las puertas de un futuro promisor para las generaciones futuras, como lo fue en sus mejores épocas, y así ocupar el sitio que le corresponde en el ámbito internacional.

b) Desarrollo cultural y económico a través del mar

Reconocido es el nivel cultural de Chile. En las letras y las artes podemos exhibir personajes que han recibido los mayores galardones y ello, sin duda, se debe al contacto marítimo que desde el siglo XIX nos ha traído la civilización del viejo mundo, ya sea en textos de estudios o por el aporte de investigadores y sabios extranjeros que han formado a nuestros profesionales en las aulas universitarias y otros centros superiores de estudio.

En lo económico, el país ha vivido a expensas de su producción minera y en menor escala de la exportación agropecuaria y la celulosa. Los productos del mar han sido de poca significación y sin ninguna relevancia en la balanza de nuestras exportaciones. Siendo un país marítimo por excelencia, le hemos dado la espalda al mar, a este mar que en su inmensidad encierra un potencial de riqueza inconmensurable.

Todos sabemos que el agua oceánica contiene la mayor parte de los minerales que existen en la corteza terrestre. Si bien su extracción industrial todavía no resulta económica, algunos sub-productos de las algas y en buena medida la extracción de toneladas de magnesio y aun plata, nos demuestran el potencial económico de los océanos.

Por otra parte, en el subsuelo marino se han detectado cantidades de nódulos de manganeso, los que además contienen

zinc y cobre y cuyas posibilidades de explotación ya han interesado a algunas naciones.

Hay países que orientan su economía en la pesca; lo es el caso de Islandia y hay otros que poseen bajo el subsuelo marino reservas importantes de petróleo. Chile lo busca afanosamente en las aguas del Estrecho de Magallanes y hace prospecciones frente a las costas de Arauco.

No podríamos dejar de mencionar la acción del mar sobre las tierras que baña, pues influye radicalmente en el clima como manantial inagotable de humedad atmosférica y de la lluvia que fecunda los campos o se convierte en nieve de las altas montañas.

Chile con su inmenso litoral, no ha sabido aprovechar la bondad de su situación geográfica. Ejemplo de ello es para nosotros Japón, país carente de petróleo, minerales, carbón y muchas otras materias primas y que es hoy una de las potencias más industrializadas del mundo porque ha sabido hacer uso del mar.

c) Factores de nuestra potencialidad por explorar

Sin entrar en el análisis de los elementos geohumanos que caracterizan a Chile, es viable mencionar factores de fuerza que bien dicen que "El porvenir de Chile está en el mar".

Aunque nuestra posición geográfica relativa nos es desfavorable por la lejanía de las principales rutas del comercio y poderío mundial, tiene a su favor poseer el control de una de las más importantes "puertas" de las comunicaciones marítimas. El Estrecho de Magallanes y el Paso Drake, en el evento de un cierre o limitación de tráfico del Canal de Panamá, significan para Chile obtener fundamental importancia en el mundo, desde los puntos de vista político, económico y estratégico.

Nuestra conformación étnica y cultural, la destreza natural de nuestro pueblo en el logro de una tecnología avanzada y progresista, capaz de explotar intensamente los valiosos recursos de nuestra geografía y la integración nacional de su juventud en el proceso de reconstrucción

del país, sin duda y en un futuro muy próximo, llevarán al sitio que le corresponde en el concierto de las naciones libres del mundo, a este Chile nuestro, tan querido.

d) Nuestro programa marítimo

1.—Política de Transporte Marítimo

Hace casi dos años, la Junta de Gobierno dio a conocer su política de transporte marítimo como parte integrante de la política general de transporte del país.

En ella se consideró la realidad geopolítica de Chile y analizaron como elementos constituyentes los siguientes: Marina Mercante Nacional, Infraestructura portuaria y Astilleros y Maestranzas.

Marina Mercante

Se firmó el Decreto N° 466 sobre fomento de la Marina Mercante Nacional, el que le entrega las herramientas para su real y efectiva renovación y progreso.

En el citado decreto se fijó como objetivo que la Marina Mercante Nacional debe desarrollarse para una participación mínima en los tráficos regulares del servicio exterior del 50% de nuestra carga de importación y un 75% en los combustibles adquiridos desde el exterior.

Para ello se ha programado la ampliación de nuestra Marina Mercante consultándose en el trienio 1975-1978 un incremento de su tonelaje a flote estimado en 350.000 toneladas.

Infraestructura portuaria

En cuanto a nuestra infraestructura portuaria, se ha planificado el empleo integral y nacional de nuestra capacidad portuaria instalada con el propósito de obtener el máximo de rendimiento en su operación.

Esta reorganización, sin aumentar la capacidad física de los puertos, ha permitido un incremento de 1 a 3 y ha reducido considerablemente la permanencia de los buques en los terminales marítimos.

Las medidas adoptadas para la mejor utilización de los implementos e instalaciones portuarias; la disciplina laboral y

el espíritu de colaboración de los trabajadores marítimos, que han comprendido la necesidad de entregar todo su esfuerzo por el éxito del programa de reconstrucción nacional en que está empeñado el supremo gobierno, han hecho posible mejorar las faenas portuarias. Como consecuencia de ello, han contribuido a la reducción de los costos de las mercaderías importadas cuyos beneficios favorecen directamente al consumo nacional.

Astilleros y Maestranzas Navales

Para mantener una flota mercante eficiente, es completamente indispensable contar con una buena capacidad de Astilleros y Maestranzas de reparaciones especialmente en un país con un litoral como el nuestro.

La Armada Nacional y empresas privadas desarrollan estudios para la ampliación de los actuales Astilleros y Maestranzas como asimismo de la posibilidad de poder realizar nuevas instalaciones en otros lugares del país.

Política Pesquera Nacional

El Supremo Gobierno, en su ardua tarea por solucionar la profunda crisis en que se encontraba el país, entre los aspectos más importantes para vitalizar su economía consideró como inminente ir a una integral formulación de la política nacional del sector pesquero.

Ella deja clarificar, entre otras cosas, la importancia que tiene la reglamentación de las actividades relacionadas con la pesca para lograr niveles productivos y de servicios que satisfagan nuestras necesidades, que entreguen al país beneficios para su economía nacional, tanto en lo interno como en las exportaciones.

Los principios que sustentan nuestra política pesquera podríamos resumirlos como sigue:

—Chile, por sus características geográficas y extenso territorio tiene como imperativo el ejercer actividades económicas y plena soberanía en el mar bajo su jurisdicción.

—La actividad pesquera, dependiente de recursos naturales renovables, exige un

régimen de explotación racional que asegure rendimientos sostenidos en las inversiones.

- El Estado tiene la obligación de proteger y controlar las actividades de pesca por el alto valor de sus recursos naturales renovables.
- Los sistemas de investigación pesquera deben entregar la información necesaria para las actividades productivas y la protección de los recursos pesqueros y del medio ambiente acuático.
- El Gobierno de Chile ha atribuido a la pesca una importancia que trasciende lo meramente económico, pues junto con constituir un valioso aporte para el desarrollo nacional, ésta es un elemento que impulsa la necesidad de superarse y un acto de reafirmación de soberanía ante los países del mundo.

Antártida Chilena

En noviembre de 1940 el Presidente de la República, Excelentísimo Señor Pedro Aguirre Cerda, dictó, por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Decreto Supremo N° 1747, que precisa los límites del Territorio Chileno Antártico:

"Santiago, 6 de noviembre de 1940.
Considerando:

Que es deber del Estado fijar con exactitud los límites del Territorio Chileno en la parte que se prolonga hasta la región polar denominada Antártica Americana;

Que este Ministerio dejó públicamente constancia en 1906, que la delimitación del referido territorio era materia de estudios iniciados, pero todavía no completos;

Que el actual estado de tales estudios permite tomar ya una determinación al respecto;

Que la comisión especial nombrada por Decreto de este Ministerio N° 1541, del 7 de septiembre de 1936, ha establecido los límites del Territorio Chileno Antártico en conformidad a los datos que suministran los antecedentes geográficos,

históricos, jurídicos y diplomáticos compulsados y que se han venido acumulando hasta la fecha,

DECRETO:

Forman la Antártida Chilena o Territorio Chileno Antártico todas las tierras, islas, arrecifes, glaciares (pack ice) y demás conocidos y por conocerse y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituidos por los meridianos 53°, longitud oeste de Greenwich y 90° longitud oeste de Greenwich.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno.

AGUIRRE Cerda.— Marcial Mora M."

A poco más de 400 millas del Cabo de Hornos, en un enjambre de islas y archipiélagos, defendido por una barrera de hielo y acantilados inaccesibles, se extiende el continente antártico en una extensión de 14,5 millones de Kms².

El sector chileno, cuyos límites ya conocemos, representa un área casi el doble del Chile continental.

Podemos exhibir con clarividencia que Chile no adquirió su casquete antártico por tratado ni por conquista; es consecuencia de su geografía.

En épocas prehistóricas la cordillera de los Andes se sumergió al sur del Cabo de Hornos para hacerse presente nuevamente en la Tierra de O'Higgins.

Esto no es una suposición: eminentes geólogos han demostrado que Sudamérica y la Antártida constituyen una unidad geofísica y biológica y han demostrado la identidad de su flora y fauna.

Por otra parte, desde el principio del siglo XVI los reyes de España consideraron los territorios del sur de Chile como abarcando todas las tierras que, según la tradición común de los geógrafos, se extendían hasta el polo antártico y los primeros gobernadores de Chile lo fueron a la vez de la tierra austral, magallánica o antártica.

Muchos antecedentes más nos indican nuestro dominio sobre la Antártida; es así como en 1902, nuestro gobierno otorgó la primera concesión de pesca que na-

ción alguna haya expedido para la Antártida; en el Ministerio de Relaciones Exteriores se guarda el acta que en 1906 proclamó oficialmente nuestra soberanía; en 1916, el mundo se estremeció con la hazaña del piloto Pardo al rescatar los compañeros de Shackleton, prisioneros en los hielos antárticos. Posteriormente Chile fue uno de los países pioneros en la exploración e investigación de la Antártida.

En 1950, doce países, entre ellos Chile, convinieron en que la Antártida fuera un continente abierto a la investigación científica y destinado exclusivamente a finalidades pacíficas.

El año 1955 fue promulgado el Estatuto Antártico; luego, en 1963, se creó el Instituto Antártico Chileno y luego, en 1966, se organizó la Dirección de Fronteras y Límites, organismos éstos que han debido abocarse a la tarea de administrar nuestros territorios polares.

También nuestras Universidades han realizado trabajos de investigación de incalculable valor científico y económico, sobre todo de recursos naturales renovables y no renovables del mar y de las tierras antárticas cuya fauna, flora, la incalculable riqueza del krill y de la pesca, como los recursos energéticos tales como carbón, petróleo y gas y algunos minera-

les que encierran en sus entrañas sus cordilleras y montañas, en un futuro tal vez no muy lejano, la tecnología polar entregue a las futuras generaciones de Chile los medios económicos que consoliden el bienestar de nuestro pueblo.

Palabras Finales

Como les he manifestado al principio, he acudido a esta cita con ustedes para darles a conocer la realidad geográfica de nuestro país y de ello pueden comprender la importancia y el destino de Chile en América, en el mar y en sus posesiones antárticas.

Es también altamente satisfactorio para quien les habla reunirse en estos momentos con la juventud de la VIII Región, polo industrial y económico de importancia para el país, seguro de que son ustedes los forjadores de un mañana mejor para Chile, y que vuestra inteligencia, habilidad y patriotismo representan en estos momentos los pilares para que el Supremo Gobierno pueda llevar adelante su programa de reconstrucción nacional, consolidando el destino de Chile ante su propia suerte y ejemplar madurez ciudadana ante la faz del mundo"

