



## EL PODERIO MARITIMO \*

**C**on justificada satisfacción he tenido esta mañana el honor de trasponer los umbrales de esta casa ya casi centenaria, sitio de estudio y dedicación al saber, fundada sobre los principios de servicio abnegado y generoso.

El inmenso océano que baña nuestras costas señala el imperativo categórico del destino marítimo de Chile.

No en vano la voz del mar resuena con esperanzado optimismo en nuestro Himno Nacional.

No es mera figura literaria el futuro esplendor prometido; por el contrario, es un grito acusador para quienes han dado, por tantos años, vuelta la espalda al océano, encerrándonos en una minúscula medianía mediterránea.

Este mar no nos *limita* por el oeste, como mentes pigmeas quisieron alguna vez convencernos. Nos une, por el contrario, con el resto del mundo. Este mar generoso, escenario espléndido para héroes legendarios, no sólo ha constituido nuestra salvaguardia, sino que nos brinda un seguro porvenir, pero este porvenir, este destino, debe ser conquistado con decisión, voluntad de hacer e imaginación creadora. Ello constituye una lucha diaria, constante, contra nosotros mismos y contra el pesimismo derrotista de algunos pocos que se empeñan en negar nuestra condición y destino marítimos.

Por ello he llegado hasta aquí, respondiendo a una amable invitación del Señor Rector, para entregar a ustedes algunas reflexiones personales en torno al poderío marítimo y lo que este significa para nuestro país.

---

\*Clase magistral dictada por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don José T. Merino Castro, el día 5 de mayo de 1981, en la Universidad Católica de Santiago, con motivo de la iniciación del Mes del Mar.

El poderío marítimo es la *capacidad de crear, desarrollar y defender los intereses marítimos de un Estado en todo tiempo*. Del análisis de esta simple definición aparecen como sujeto los intereses marítimos, a los cuales hay que *defender*, después de haberlos *creado y desarrollado*. Surge, entonces, el binomio de intereses marítimos, por una parte, y poder naval, por otra, síntesis que conforma el poderío marítimo de una nación.

Chile, en el contexto de la estrategia de desarrollo económico y social, ha fijado como objetivo general de su política oceánica el establecer su condición esencial de país marítimo y, como tal, su voluntad y esfuerzo prioritario por mantener, usar y desarrollar los medios y recursos que le imponen y ofrecen sus dominios marítimos.

En primer término, el mar se nos presenta como vía de transporte y comunicación. A través de la historia ha evidenciado ser un medio de comunicación vital; el único camino capaz de unir a la humanidad y vía irremplazable para países de características tan marcadamente marítimas como el nuestro, en razón de su virtual insularidad, extenso litoral y vastedad del mar jurisdiccional.

En tal sentido, el comercio exterior es base fundamental del desarrollo económico del país y condicionante para el surgimiento de la marina mercante nacional. Al respecto, es necesario puntualizar que el 95% del comercio exterior de Chile es movilizadado a través de las líneas de comunicación marítimas, cuyo tráfico incluye pro-

ductos irremplazables para el desarrollo y normal desenvolvimiento del país, y para el transporte de minerales y materias primas que, por su volumen, no podrían ser movilizadas de otra manera.

Es así como Chile logró, durante 1980, cifras nunca antes imaginadas en este renglón, totalizando 10.638 millones de dólares, representativos del 38,8% del producto nacional bruto.

Consciente el gobierno de la importancia y la conveniencia del transporte marítimo, desde el punto de vista económico y de las relaciones internacionales, y de su imperiosa necesidad para la seguridad nacional, ha implementado las políticas destinadas a aumentar y regularizar nuestra actividad en el sector. Así, en una primera fase, el Decreto N° 466, del año 1974, permitió alcanzar un millón de toneladas a flote, que sirven al transporte internacional y al cabotaje y proyectan simultáneamente la imagen de Chile ante un gran número de países amigos. Al efecto, se crearon nuevas líneas de cabotaje, destacando entre ellas la que une a Punta Arenas con el centro del país. Ello ha permitido lograr una autonomía en el transporte, otrora sometido a condiciones ajenas al control nacional, y, a la vez, posibilitado una integración real del territorio.

Posteriormente, el D.L. N° 3059, destinado a consolidar la actividad naviera y permitirle entrar en libre competencia con las compañías navieras internacionales, en búsqueda de eficacia, ha traído aparejada una primera

etapa de aparente crisis, en que el millón de toneladas se mantiene sólo a través del arrendamiento de barcos extranjeros.

Esperamos que los empresarios navieros chilenos sepan capear el temporal que significa este proceso de modernización y, en muy poco tiempo, tengamos no sólo una flota superior en tonelaje, sino también, y ello es más importante aún, superior en eficiencia y altamente competitiva en el duro quehacer del transporte marítimo internacional.

Otro aspecto importante en esta cadena del transporte marítimo es el de los puertos, centros de transferencia donde convergen diversos medios para dispersarse con los productos hacia el interior. Chile tiene el tesoro geográfico que le permite operar con algo más de sesenta y ocho puertos, entre fiscales y particulares, que, en términos generales, son suficientes para absorber nuestro movimiento de carga marítima. Existen, sin embargo, ciertas dificultades de índole estacionaria, que se trata de suplir con mejor eficiencia y utilización de la infraestructura instalada. En la actualidad se estudian los mecanismos necesarios destinados a lograr este objetivo. La eficiencia en el trabajo portuario redundará invariablemente en una mayor productividad del transporte marítimo; por lo tanto, en una disminución del costo por flete, en un menor precio del producto importado y en una mayor posibilidad de competencia de nuestras exportaciones en otros mercados. No puedo dejar de mencionar con orgullo que, desde hace algunos años, el prestigio de nues-

tros puertos ha trascendido más allá de nuestras fronteras, siendo considerados como sitios de recalada económicamente conveniente, en contraposición a lo que sucedía antiguamente.

Cabe hacer presente que se estudia, también, la factibilidad de mejorar o levantar nuevas infraestructuras portuarias en áreas que, por su ubicación de confluencia, permitirían atraer barcos mercantes en tránsito, sea para reparaciones o abastecimiento. Se crearía, de ese modo, una nueva actividad productora y un mayor desarrollo regional en esas áreas.

También, es importante destacar la incorporación parcial de los puertos chilenos al sistema de carga en contenedores, que, hoy día, no sólo es conveniente, sino un imperativo ineludible si se pretende participar activamente en el transporte marítimo internacional, en condiciones ventajosas.

Todo esto, señores, no ha sido tarea fácil y ha exigido creación, inventiva y una alta responsabilidad profesional.

Otra área importante de los intereses marítimos chilenos es la industria pesquera. Es este un importante factor, dada su enorme potencialidad frente al problema alimentario que se provocará en las próximas décadas. Ya no es sólo la masa de agua como tal lo que está en juego, sino también la enorme reserva proteica y energética contenida en nuestro Océano Pacífico, que lo convierte en la fuente donde millones de seres humanos pondrán sus esperanzas de subsistencia.

Chile, con sus 2.400.000 kilómetros cuadrados de territorio marítimo, tres veces su dominio terrestre, constituye un área de importancia mundial para el suministro de estos productos, cuyo consumo ha aumentado en el mundo en un porcentaje aproximado de un 10% durante la última década. Resulta oportuno recordar que la explotación adecuada de *una hectárea* en el mar puede suministrar las proteínas equivalentes al aprovechamiento de *ocho a diez hectáreas* en el campo.

En 1980, el sector pesquero ocupó el segundo lugar en el crecimiento sectorial, con una tasa igual al 11,6%. El total capturado sobrepasa los tres millones de toneladas, y la actividad pertinente proporciona empleo a casi 35 mil personas. Ello significa para Chile un ingreso de 340 millones de dólares, provenientes de exportaciones que llegan a más de cuarenta países. Cabe hacer presente que, durante el año 1980, Chile fue el principal exportador de harina y aceite de pescado.

Pero una explotación racional del recurso pesquero requiere el apoyo de una investigación permanente, a fin de preservar las especies y, por lo tanto, dar persistencia a la actividad. Para esto, se ha incorporado recientemente a nuestro sector pesquero un barco de investigación con equipamiento moderno, el *Itzumi*, que constituye el primer paso para lograr un conocimiento cabal de las posibilidades pesqueras de nuestra extensa Zona Económica Exclusiva. Ello permitirá la expansión de la actividad pesquera hasta niveles insospechados, pero sin perder de vista el hecho de que, no obstante nuestra gran riqueza pesquera, ésta no es ina-

gotable. Por el contrario, es preciso tener siempre presente que se trata de recursos limitados. Sólo con la comprensión de esta verdad se hará realidad la gran promesa que nos ofrece nuestro mar, en orden a ser la fuente inagotable de alimento y riquezas tantas veces proclamada en nuestra historia nacional.

En diversas ocasiones, desde 1980, la opinión pública ha sido informada de la presencia continuada, frente a nuestras costas, de una gran flota pesquera de aguas distantes perteneciente a la Unión Soviética y Cuba e integrada normalmente por treinta naves, las que efectúan faenas de captura en la franja de mar adyacente al borde exterior de nuestra Zona Económica Exclusiva, degradando el ciclo de nuestras especies hidrobiológicas asociadas. Al respecto, la Armada se mantiene vigilante, y en el caso de ser trasgredidas nuestras aguas jurisdiccionales se procederá a la captura de las naves infractoras. Ello exige presencia permanente y el empleo de naves y aviones de exploración aeromarítima adecuados, que la Armada no posee en número suficiente.

Además de ser fuente alimentaria, el mar ofrece minerales en suspensión y minerales en nódulos depositados en su fondo; las riquezas en petróleo y gas de las plataformas continentales; posibilidades de regadío de zonas desérticas; diversos usos como fuente de energía, representada por corrientes de marea, y su aprovechamiento como reserva de agua potable. Todo ello se irá incorporando a la utilización humana, en la medida que se

conjugue el avance científico-tecnológico y las necesidades económicas mundiales.

La extracción de hidrocarburos ya es hoy día una realidad evidente en la que Chile participa activamente, incorporándose así a esta nueva tecnología. Desde junio de 1980 somos capaces de extraer 5.200 metros cúbicos diarios, los cuales representan el 36% del consumo nacional. Simultáneamente, buques y artefactos navales de prospección exploran nuestra plataforma continental, buscando indicios de existencia de petróleo en cuencas sedimentarias, entre los ríos *Maipo* y *Bío-Bío*. Se trata de definir, de este modo, las posibilidades petrolíferas de ese interesante sector que, si bien sólo constituye una pequeña porción de nuestra plataforma continental, con una magnitud de diez mil kilómetros cuadrados, entre Valparaíso y Cabo de Hornos, representa un importante paso para lograr el conocimiento cabal de la existencia de petróleo en el país.

La probabilidad de extracción de minerales del fondo marino, yacentes en forma de nódulos polimetálicos que podrían cubrir toda la demanda de manganeso del mundo, el 65% de las necesidades de níquel y el 6,5% de las de cobre, es un proceso de alto costo. Pero las técnicas se han desarrollado y las naciones avanzadas están en condiciones de iniciar los trabajos para explotarlos. Ya no basta, entonces, con reglamentar la pesca o controlar la libre navegación. Hay que legislar, también, para impedir que el fondo marino sea explotado en forma indiscriminada o en detrimento de naciones que

aún no alcanzan el desarrollo suficiente para intervenir en la empresa. En esto hemos participado y estamos participando activamente, durante las Conferencias sobre el Derecho del Mar, habiendo sido Chile el país que sentó, en 1953, el primer antecedente internacionalmente válido, al declarar soberanía sobre 200 millas del mar, hoy en día conocida como Zona Económica Exclusiva.

Por otra parte, se intenta mantener las aguas libres de polución, mediante el combate a la contaminación marina producida por hidrocarburos y desechos industriales; al respecto, se encuentra hoy en ejecución un proyecto de adiestramiento conjunto con todos los países integrantes de la Comisión Permanente del Pacífico Sur. Paralelamente, se ha equipado a los principales puertos del país con elementos de ataque para neutralizar éstos y otros efectos nocivos.

En resguardo de la seguridad de la vida humana en el mar, Chile adhirió a la Comisión Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo (SOLAS-1974), a la vez que fueron adquiridas, para la Dirección del Territorio Marítimo, diez grandes lanchas patrulleras, las que tienen por misión la referida salvaguardia y la vigilancia permanente de la Zona Económica Exclusiva.

Sin embargo, una marina mercante y una cadena adecuada de puertos, sin industria naval, constituyen palabras vacías, sin asidero en la realidad, pues sin ésta seríamos un país depen-

diente, con un desarrollo condicionado.

La Armada ha logrado, merced a ingentes sacrificios, montar una infraestructura humana, material y tecnológica que nos ha valido el respecto internacional. Se trata de los Astilleros y Maestranzas de la Armada, o simplemente ASMAR.

La construcción naval, pilar de todo país marítimo, ha alcanzado en Chile niveles sorprendentes. Fruto de estos esfuerzos es la barcaza no propulsada *Manantiales*, construida para ENAP, en la planta de ASMAR en Talcahuano, como nave de apoyo para el transporte de estructuras en la exploración y explotación petrolera del proyecto *Costa Afuera*, en Magallanes. Al respecto, es necesario recordar que esta barcaza es la cuarta en su estilo, después de la ENAP *Primera*, la barca *Simpayo* y el barco perforador *Magallanes*, conjunto que pone de relieve el alto grado de eficiencia y tecnología logrado por ASMAR, quien contribuye así de manera importante al desarrollo económico del país.

Esta actividad sólo es el comienzo de una etapa de trabajo más intenso si se considera que, dentro de los planes de desarrollo en el estrecho de Magallanes, ENAP contempla, para los próximos diez años, instalar un promedio de cuatro plataformas de producción anuales. Dios mediante, el 31 de diciembre próximo podremos ver las diez primeras. Por su parte, la producción de los trescientos pozos de Magallanes redondeó, en 1980, los dos millones de metros cúbicos, y se espe-

ra para este año aumentarla en un 20%.

Por otro lado, de resultar positiva la exploración al sur de Tierra del Fuego, en el área conocida como Vicuña, podrían presentarse nuevas y muy promisorias perspectivas. A su vez, la llegada de la *General*, plataforma semi-sumergible perteneciente a la firma norteamericana Diamond, contratada por ENAP, permitirá perforar doce pozos oceánicos de 1.500 a 3 mil metros, entre San Antonio y Talcahuano, en profundidades de 80 a 150 metros. Sería de desear que las prospecciones continuaran en otros sectores de nuestro mar jurisdiccional, como, por ejemplo, al sur del Canal Beagle, donde se asegura un óptimo porvenir.

En el ámbito de la construcción naval hemos vuelto también nuestra mirada al exterior. Así, la formación de la sociedad binacional SOCIBER, entre la Empresa de Astilleros y Maestranzas de la Armada, de Chile, y la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales, de España, abre insospechadas posibilidades a nuestros intereses marítimos.

Como primer paso, la entidad construirá en Chile un dique flotante que reemplazará al que se hundiera el año pasado en Valparaíso. Para apreciar su importancia, basta advertir que Bazán aportará la asistencia técnica y materiales de importación por un valor superior a los tres millones de dólares, más dos millones adicionales para el funcionamiento de la empresa; ASMAR proporcionará la mano de obra y los astilleros de Talcahuano,

donde se construirá el dique. Ello demuestra que el prestigio alcanzado por nuestra ingeniería naval ha traspasado nuestras fronteras. No está lejano el día en que nuestra industria naval pueda, con socios visionarios como Bazán, ingresar al mercado internacional sudamericano.

Si al dique más moderno y completo del continente —como será el proyectado— sumamos la calidad de depósito franco que la legislación reconoce a ciertos terminales, resulta fácil calcular las expectativas económicas que se abrirán, pues no sólo los barcos chilenos, sino también los extranjeros, podrán abastecerse en él de todos los materiales necesarios para reparar fallas o desperfectos ocurridos durante su navegación. Esta situación tan prometedora puede apreciarse en toda su magnitud si se recuerda que Valparaíso es el paso obligado de los barcos extranjeros que van a la Antártica.

El dique en cuestión comenzará a construirse en septiembre próximo, en la grada de lanzamiento de alto bordo del astillero de ASMAR en Talcahuano. Tendrá 10 mil toneladas de levante y podrá recibir naves de hasta 18 mil toneladas. Su costo será de unos diez millones de dólares, y esperamos terminarlo en un plazo de dieciocho meses.

Por otra parte, se encuentran en plena etapa de construcción, en la planta de ASMAR de Talcahuano, dos naves de desembarco tipo *Batral*, que serán lanzadas en agosto y septiembre próximos y que llevarán los nombres de *Maipo* y *Rancagua*. Estos buques

incrementarán la capacidad anfibia de nuestras fuerzas navales, además de sumarse al transporte marítimo. Asimismo, se estudia en estos momentos la construcción de una segunda plataforma de exploración petrolera, similar a la *Magallanes*.

Pero no sólo ASMAR está en plena actividad. En estos mismos instantes se está iniciando, en el galpón central de los astilleros ASENNAV, de Valdivia, la construcción de un pesquero de alta mar, el más grande de todos los que se han armado en Chile.

De 43,55 metros de eslora y doce nudos de velocidad, será empleado por su empresa armadora, la Pesquera Ancud, para el faenamamiento de pescado fresco, no congelado, en el litoral sur del país. Su bodega de 360 metros cúbicos podrá contener doscientas toneladas del producto. Poseerá una autonomía de hasta diez días, con una tripulación de 24 personas. Efectuará pesca de arrastre de fondo, como también de media agua.

La construcción se terminará en cuatro meses, dejando en evidencia el alto nivel técnico y la buena ejecución alcanzada por los astilleros particulares, como respuesta a la política que el Estado ha fijado para la industria naval.

Sin duda, el incremento de la industria naval conlleva factores de indudable repercusión económica. Entre otros, podemos mencionar, primeramente, el efecto multiplicador que genera, tan importante en los planes generales de crecimiento económico

de una nación, y la participación de una gran cantidad de mano de obra e insumos, siendo por este motivo herramienta básica para combatir la depresión y el desempleo al originar una reactivación del sector productivo, en especial del metalmeccánico, y un mejor aprovechamiento de las materias primas nacionales, tales como el hierro, acero, maderas, etc.; en segundo lugar, su carácter de potenciador de las exportaciones de alto volumen monetario, y finalmente, su papel en el incremento significativo del acervo científico y tecnológico del país, en el desarrollo de las industrias complementarias y en el afianzamiento de aquellas productoras de bienes y equipos.

Como aspecto final en el tema de los intereses marítimos, cabe mencionar el de los deportes náuticos. Son éstos un medio por el cual el hombre de tierra adentro se vincula con ese mar de esplendoroso futuro, posibilitando que no sólo mire este enorme patrimonio con curiosidad o mera simpatía, sino que se sienta incentivado a la acción. En esa perspectiva, el *Blanca Estela*, embarcación deportiva de la Armada, ha tenido, durante el año pasado, un destacado papel en diversas regatas internacionales transoceánicas.

Los deportes náuticos contribuyen fuertemente a la formación de la conciencia marítima de los pueblos y resultan un eficaz estímulo cuando aquélla tiende a desfallecer. Y la nuestra, desgraciadamente, la hemos visto languidecer.

Los orígenes de nuestra mentalidad poco marítima deben buscarse en nuestro ancestro peninsular. El gran

historiador Jaime Eyzaguirre, quien como ninguno buscó identificar las características peculiares del *ser nacional*, muestra que la raza chilena fue plasmada en el constante guerrear de dos pueblos; el uno vasco - castellano y el otro araucano, ambos de tierra adentro, razón por la que el chileno de hoy tiene más de minero que de marino.

Chile nació y se expandió en el Valle Central, inmerso entre dos cordilleras y considerando el mar como un accidente. No es pura casualidad que la capital se fundara en el interior y no en un puerto.

Y, sin embargo, icómo se olvida que Chile fue descubierta por el mar, dieciséis años antes de que Almagro pisara nuestro territorio! Así lo canta Ercilla en *La Araucana* y lo confirma el padre Alonso Ovalle en su *Histórica Relación del Reino de Chile*. A Magallanes le cupo la gloria de descubrirnos, y a un poco recordado capitán español, Santiago de Guevara, la suerte de divisar nuestras costas seis años después.

\* \* \* \* \*

La explotación del mar debe ser defendida contra la amenaza permanente del interés imperialista. Esta circunstancia da origen al llamado Poder Naval. En él, a la idea tradicional y siempre relativa del dominio del mar, se suma la defensa en profundidad de

los espacios marítimos de interés económico y de la actividad que en ellos se desarrolla. Así, la Armada, ante todo una institución militar, constituye parte de un sistema cuya actividad trasciende al marco estricto de la defensa, para abarcar el ancho espectro de los intereses resultantes de la evolución marítima de Chile. Este Poder Naval debe guardar relación con la magnitud de tales intereses marítimos, y todo en su conjunto descansar sobre el equilibrio de tres factores: política, economía y estrategia, tres términos que necesariamente deben ser conjugados en forma armónica.

Lo político —me refiero, por supuesto a la gran política del Estado— se plantea en el ámbito superior de los intereses y objetivos nacionales, los que deben ser concretados con medios suficientes y adecuados.

Lo estratégico se plantea en el lugar mismo donde se encuentran los intereses que han de ser defendidos y los objetivos fijados. Este conjunto de factores incide directamente en la determinación de los medios e instrumentos necesarios para la obtención del fin perseguido. En la búsqueda de esos medios, lo político y lo estratégico convergen en lo económico, armonizando de esta manera los términos de la ecuación.

Esto hace que ningún modelo de desarrollo pueda ser definido en forma aislada, respecto a alguno de los factores. Tampoco es posible presentar el problema como una alternativa simplista de cañores o desarrollo. Supone una solución dentro del amplio marco del acontecer nacional, lo que nos en-

frenta a la opción obligada entre dependencia y soberanía. Esta postura exige que toda la nación asuma su responsabilidad colectiva, y también supone la dedicación de los que sienten la necesidad de que Chile ocupe un lugar en el mundo, acorde con su tradición, su potencial económico y sus posibilidades humanas. La defensa es un objetivo nacional y no exclusivamente militar. Y a ella deben concurrir todos con sus anhelos y preocupaciones, opinando en forma sincera, exigente y objetiva.

De un lado, la total independencia exigiría un soporte económico y militar inalcanzable; sería situar los objetivos de la política y de la estrategia muy por encima de los medios disponibles. Del otro, la adopción de compromisos con mirar a la búsqueda de intereses a corto plazo puede significarnos una dependencia donde el posible bienestar sería el precio de la cesión de la soberanía, en beneficio de objetivos e intereses foráneos.

Entre ambos extremos, Chile ha proclamado en cada oportunidad su mensaje de cooperación y participación para el progreso y para la paz, sobre bases de plena igualdad y estricta reciprocidad. Este mensaje se apoya en la apreciación, realista y ponderada, de la interdependencia característica de las relaciones internacionales y de cuanto Chile puede aportar por su historia, por su ubicación geoestratégica y por su capacidad de acción en todos los órdenes.

¡La consigna está en el mar!

El destino que la Providencia nos marcó, al entregarnos tan extenso litoral, encontrará su realización plena en la fidelidad a nuestra condición de pueblo marítimo.

Por ello, desde esta cátedra uni-

versitaria de tanto prestigio, con ocasión de esta nueva celebración del Mes del Mar, llamo a todos a realizar un esfuerzo, serio y decidido, para hacer realidad, al más breve plazo, el imperativo oceánico que Dios nos señaló como el derrotero fecundo de nuestro desarrollo.

