

EL MAR DE CHILE: GARANTIA PARA LA RECUPERACION NACIONAL *

José T. Merino Castro

Almirante

Comandante en Jefe de la Armada

Miembro de la Junta de Gobierno

 Como ya se ha hecho tradicional, Chile ha escogido el mes de mayo para concentrar la atención del país en su mar, para sumergirse en las páginas de su historia y para rendir un homenaje a quienes forjaron en Iquique nuestra mayor gesta naval.

Sin embargo, el Mes del Mar tiene además un propósito amplio y actual, como es interesar a la comunidad nacional en el conocimiento y aprovechamiento de ese océano que no es sólo una promesa de futuro, sino un presente de esplendor.

LA HISTORIA

Nuestra historia se inicia con la guerra de Arauco. En ella, sucesivas generaciones –en más de trescientos años de lucha– se enfrentaron al invasor sin doblegarse jamás, y con tanta valentía y tenacidad que el lema *vencer o morir* se

hizo carne en los hombres, en sus hijos y en los hijos de sus hijos.

Fue en esta fragua del valor donde nace el fundamento mismo de nuestra historia; 300 años de lucha y 4 guerras son garantes de esta afirmación.

Cada vez que en la historia de una nación se presentan formas de conductas que se hacen permanentes en el tiempo y que, por lo tanto, permiten inferir respuestas homogéneas frente a determinados desafíos, para favorecer su aprovechamiento es preciso investigar las motivaciones y causas últimas que la convirtieron en rasgo distintivo de la sociedad.

El estudio de la naturaleza humana, en la conducta de los pueblos, nos enseña que su acción se orienta por valores centrales. Dichos valores, implícitos en la cultura de un pueblo, configuran formas de vida y sistemas de creencias congruentes con las instituciones que las sostienen; en

* Clase magistral dictada por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don José T. Merino Castro, el día lunes 2 de mayo, en el edificio Diego Portales de Santiago de Chile, con motivo de la iniciación el Mes del Mar 1983.

conjunto, ellas dan origen a un estilo de vida que, exteriorizadas en una conciencia colectiva, se hacen explícitas en el quehacer nacional.

El estudio de nuestra historia deja en evidencia que el chileno enfrentado a la adversidad –ya sea porque la integridad de su territorio se ha visto amenazada, porque se ha pretendido conculcar sus derechos o porque catástrofes naturales han asolado parte de su geografía– surge de las raíces más profundas del sentir nacional con la fuerza necesaria para responder al desafío cohesionadamente, con decisión y valentía.

En esta extraordinaria fuente de riqueza ciudadana, en este justiprecio del valor y del derecho, radica la causa primera, la base de motivaciones que impulsan y vigorizan su acción. Precisamente en este pilar de la idiosincrasia nacional está la clave para enfrentar con éxito el desafío del desarrollo nacional, que constituye el reto permanente de la paz. Si el contexto socio-económico del país en la actualidad se ve amenazado por factores externos e internos que son adversos y amenazan una estabilidad, mayor relevancia adquiere entonces nuestro comprobado grado de civismo nacional, civismo entendido –según Renan– como “homogénea disposición para el sacrificio”.

EL HOMBRE Y EL MEDIO

La naturaleza de la vida humana obliga al hombre a obtener sus medios de vida del ambiente que lo rodea; esto es, las condiciones geográficas, por un lado, limitan las posibilidades de desarrollo y,

por otro, señalan las condiciones naturales de su explotación.

Toynbee, en su *Estudio de la Historia*, al analizar la actitud de los pueblos en su desarrollo establece para éstos la idea de un reto y su aceptación. Lo que interesa, dice, es la respuesta al medio que impone un desafío.

Pero no necesariamente el medio geográfico determina la vida de sus habitantes. Concedida la iniciativa para aceptar el reto, las oportunidades que ofrece el medio no lo serán en tanto no exista la actitud y los conocimientos necesarios para su aprovechamiento integral. “Las condiciones geográficas sólo proporcionan los medios naturales para ser usadas, pero no el genio para usarlas”.

En distintas épocas de la historia humana han habido pueblos que, teniendo condiciones naturales para el desarrollo de una actividad marítima, no la explotaron. En cambio, difícil será encontrar en el Mediterráneo una región menos hospitalaria que el pequeño rincón de la costa siria, donde están situados los puertos de Tiro y Sidón, famosos en la antigüedad por su actividad marítima que trajo prestigio y prosperidad a toda la región. El desarrollo de una conciencia marítima en el pueblo fenicio fue una respuesta adecuada al desafío de su época.

Así, los pueblos enfrentados al desafío de un desarrollo adquieren conciencia acerca de su destino, frente a la realidad geográfica o demográfica en la que ellos viven.

Si en el pasado fueron los cambios climáticos en la gran llanura eurásica la causa de los movimientos periódicos de los pueblos. en la actualidad los cambios

demográficos son los determinantes en la orientación de una política de desarrollo.

Se calcula que en 1650 la población del Mundo era de 545 millones; para duplicarse esta población debieron transcurrir dos siglos; desde 1850 sólo hubo de transcurrir un siglo para alcanzar una población de 2.200 millones.

En la actualidad, y cuando sólo han transcurrido 30 años, la población actual ya sobrepasa los 4.500 millones. Demógrafos prevén que en sólo 15 años, de mantenerse el ritmo actual de crecimiento, en la Tierra habrá 6.000 millones de vidas que alimentar.

Por otra parte, el 70.8% del planeta es agua y sólo el 29.2% es continente y territorio insular. De estas aguas, el 46%, casi la mitad de todas ellas, pertenece al océano Pacífico, del cual son ribereños los centros poblacionales más grandes del Mundo: Rusia, Japón, China y Estados Unidos.

Modernos estudios geopolíticos han establecido que el centro de gravedad del Mundo, después de haber dado una vuelta completa alrededor del planeta, viene a fijarse en forma incontrovertible en medio de la mayor masa de agua existente en el globo terráqueo: en el Pacífico Sur. En él, Chile –por ubicación geográfica– tiene dominio sobre las únicas vías naturales de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico: el estrecho de Magallanes y el paso Drake.

Desde otro punto de vista, al dividir en cuadrantes el océano Pacífico, Chile –por su territorio continental, por su territorio antártico y por proyección insular de la isla de Pascua– es el único país que por sí solo tiene dominio sobre aguas territo-

riales del cuadrante sureste. Chile, en consecuencia, es el país que tiene acceso directo al mayor espacio oceánico entre las naciones del Pacífico y es el que, por consiguiente, posee la mayor riqueza renovable de recursos marinos, tanto por las riquezas productivas de sus aguas y de sus fondos, como del subsuelo, que sólo esperan del genio, de la tecnología y de la voluntad para su explotación.

Pero no sólo una posición geográfica nos habla de un destino marítimo. Chile, en su “loca geografía” nos señala, por sí misma, su natural disposición al mar.

Chile, angosta faja de “gran longuira”, como la denominó Ercilla, se escora en el 80% de su superficie al mar, presentando los declives más pronunciados del Mundo. En ellos los ríos arrastran lúgamo y sales, favoreciendo, junto a otros factores naturales, el desarrollo de una riqueza pelágica que contribuye a la vida marina en el cuadrante suroriental del Pacífico.

¡Qué mejor evidencia de la natural ventaja comparativa que nos otorga nuestro determinismo geográfico, que la presencia de flotas pesqueras de países de la órbita socialista estacionadas frente a nuestras costas –más allá de las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva– durante los 365 días del año! Estas flotillas rusas, polacas y cubanas, dotadas de buques-madre y factorías de gran tonelaje y moderna tecnología, se han incrementado progresivamente hasta superar hoy en día el centenar, compensando ampliamente la desventaja que les significa las 10 mil millas náuticas de distancia a sus puertos base, con la riqueza que extraen del mismo mar que nos rodea.

Esta realidad contrasta con las apenas decenas de millas que nos separan de

recursos marinos suficientes para convertirnos en uno de los principales países exportadores del Mundo. Decenas de millas que, aparentemente, no hemos podido recorrer por falta de tecnología y de suficiente voluntad.

Año a año, en mi carácter de Comandante en Jefe de la Armada y, por lo tanto, de custodio del desarrollo de los intereses marítimos nacionales, he cumplido y cumplo con el importante deber de difundir la conciencia marítima a la nación, con el propósito que la ciudadanía pueda comprender nuestro real imperativo geográfico y, por ende, el alto grado de dependencia del mar que posee Chile para su desarrollo y subsistencia.

En ese mismo espíritu y con esas mismas convicciones, nos reunimos hoy para inaugurar oficial y solemnemente el Mes del Mar 1983.

Los invito una vez a mirar nuestro océano como una fuente de recursos energéticos para el futuro, como una reserva alimenticia para la Humanidad, como una alternativa real de trabajo para nuestro pueblo y, por que no decirlo, como una garantía segura para el desarrollo del país y la prosperidad para todos los chilenos.

Para el análisis del objetivo indicado es preciso observar el tema de los intereses marítimos en el contexto de la política seguida durante el presente período de gobierno, al margen de consideraciones académicas, sobre las cuales me he referido en oportunidades anteriores.

En las charlas anteriores sobre el tema ya he destacado las posibilidades del mar. Ahora hablaré de los primeros logros.

RECURSOS MARINOS

Pesca y recursos vivos del mar

La flota pesquera nacional ha tenido en el último decenio no sólo un alto grado de desarrollo en número y capacidad de bodega, sino particularmente en relación a avances tecnológicos en su equipamiento, en artes de pesca, mecanización, sensores de detección, comunicaciones y utilización de la prospección aérea.

Es así como la flota pesquera industrial, que en 1973 estaba compuesta por 229 unidades, subió a 340 en 1982 y se incrementó, en tonelaje de bodega, de 30.522 metros cúbicos a 62.023 metros cúbicos, más que doblando su capacidad.

Si al total antes enunciado además se le agregan 10 barcos-fábrica, pertenecientes a sociedades mixtas chileno-extranjeras que operan al sur de la latitud 43° sur, se obtiene un indicador final de 83.391 metros cúbicos, habiéndose triplicado entonces, al cabo de un decenio, la capacidad de pesca nacional.

Analizando el desarrollo de la infraestructura de apoyo en tierra, durante el período, se aprecia que la industria de reducción y elaboración ha evolucionado cuantitativa y cualitativamente con la instalación de nuevas empresas y mejora de las antiguas, en sus capacidades de congelado, de reducción y de conserva.

Con el propósito de racionalizar la cadena de captura y procesamiento, la industria se ha basado en siete grandes polos de desarrollo pesquero, que corresponden a los puertos de: Arica, Iquique, Coquimbo, San Antonio, Talcahuano,

Puerto Montt y Punta Arenas, los cuales – como consecuencia del notable aumento en la disponibilidad del recurso – han visto elevar su producción a niveles jamás alcanzados.

Comparativamente, en el último decenio la evolución de las plantas de reducción ha sido más cualitativa que cuantitativa, existiendo 37 plantas de reducción a lo largo del litoral, en los centros geográficos ya mencionados, y su capacidad de producción ha aumentado hoy en día a 1.492 toneladas métricas por hora. Al respecto, se puede afirmar que la industria pesquera del norte se sitúa, en lo técnico, entre las más avanzadas del Mundo.

De un total de 35 plantas conserveras que existen en el país, las de mayor capacidad de producción se encuentran en la I y VIII Regiones, particularmente dedicadas al enlatado de pescado; la X Región, a la producción de conservas de mariscos; y la XII Región, a los crustáceos.

En 1972 existían 20 plantas de congelado. Hoy en día son 57 a lo largo de todo el país, las cuales se encuentran orientadas a la producción de pescados y mariscos, con una capacidad de 755 toneladas métricas cada 8 horas.

Las cifras de desembarque constituyen el indicador que destaca en mejor forma el auge obtenido por el desarrollo pesquero nacional durante el último decenio, ya que de un total anual de 664.010 toneladas en 1973, éste incrementó en forma sostenida durante los años siguientes hasta alcanzar en 1982 una cifra cercana a los 4 millones de toneladas, lo que ubica a Chile en el tercer lugar mundial, en cuanto a tonelaje de pesca.

El valor de la producción bruta del sector, expresado en moneda de 1977, subió de mil millones de pesos en 1974 a dos mil seiscientos millones en 1982, y su participación en el Producto Geográfico Bruto experimentó un incremento superior al cien por ciento, pasando de un 0.36% en 1974 a un 0.78% en el año 1982.

En materia de exportaciones sus resultados no pueden ser más halagadores, ya que de un total de 21.7 millones de dólares que se exportaban en 1973, este rubro alcanzaba a fines de 1982 un total de 410.5 millones de dólares, y su participación en el total de las exportaciones del país creció de un 1.7% en 1973 a un 10.7% en 1982.

La producción pesquera nacional ha observado en los últimos años un notable incremento de los productos provenientes de la piscicultura y acuicultura. Esto se debe a que se han puesto en marcha nuevas técnicas de cultivo que han impulsado a esta actividad hasta niveles de gran productividad.

La actividad de la piscicultura y acuicultura se ha visto favorecida además por las excelentes características ambientales de nuestro país, rico en recursos hídricos de agua dulce de escasa contaminación, y por una configuración costera privilegiada, muy favorables para los cultivos marinos.

Es así como actualmente existen 18 establecimientos piscícolas privados y 2 estatales, en contraposición a los existentes a fines de 1973: 5 estatales y 1 particular.

Una de las actividades que se ha desarrollado ampliamente desde 1973 es

la producción, en nuestras aguas, de especies migratorias de alto valor comercial, tales como el salmón del Pacífico. La introducción de estas especies, realizada por el Estado, tiene el propósito de crear una nueva pesquería altamente comercial para el país. Ya a fines de 1973 estaba encaminado un proyecto conjunto entre el Servicio Agrícola y Ganadero y el gobierno del Japón, para implantar estas especies en la XII Región. Actualmente este proyecto sigue operando, manejado por el Servicio Nacional de Pesca; recientemente, ha logrado coronar con éxito su esfuerzo, tras liberaciones anuales de cientos de miles de alevines, al retornar durante el otoño de 1982 los primeros ejemplares de salmón keta adultos. Con ellos se logró obtener el primer surtido de salmones netamente chilenos, lo que reviste gran importancia para el futuro del proyecto.

Otros esfuerzos para la introducción de estas especies comenzaron a ser desarrollados por empresas privadas, liberando salmón plateado y rey en Chiloé. Estas liberaciones se tradujeron en el primer éxito de retorno de salmón del Pacífico a Chile, el año 1979. Actualmente se ha ampliado su plan de implantación de salmones emigrantes a la XI y XII Regiones.

Todos estos antecedentes sobre pesca parecieran establecer un avance evidente en esta importante fase de la producción nacional; sin embargo, existe otra vía tal vez más rentable y de gran actualidad, como son las pesquerías antárticas. En efecto, durante el decenio nuestro gobierno, en conjunto con los países miembros del Tratado Antártico, contrató el Programa de Investigación Hidrobiológica denominado Fibex (Chile), el que recientemente ha entregado halagadores resultados. Cabe destacar que en la

zona del estrecho de Bransfield se ha detectado una biomasa de krill de 902 mil toneladas, entre 10 y 220 metros de profundidad, y en el paso Drake una biomasa de 178 mil toneladas, en los mismos rangos de profundidad.

Ello nos indica meridianamente que disponemos de una reserva permanente de krill de más de un millón de toneladas, que constituye un importante incentivo para la economía nacional por su precio de retorno y otros beneficios conexos.

Ahora, si a ello se agregan normas jurídicas apoyadas en el Derecho del Mar y en la política económica vigente, es factible crear nuevas actividades para acometer esta vital acción productiva.

Recursos del subsuelo y plataforma continental

Antes de 1973 la Empresa Nacional de Petróleo (Enap) gestó acciones preliminares para investigar la existencia de hidrocarburos en el estrecho de Magallanes, pero no fue sino hasta fines del mismo año cuando comenzaron los estudios del fondo marino, con el apoyo de la Armada, entre otras entidades.

Fue así como el Proyecto Costa Afuera cobró vida y el 11 de septiembre de 1976 la plataforma Nugget, arrendada a una empresa petrolera norteamericana, inició la perforación del primer pozo, lo que llevó a conformar más tarde la existencia de los yacimientos Posesión, Daniel, Daniel este y Dungeness, y el descubrimiento de los yacimientos de Mejillones, Anguila, Ostión y Jaiba.

En 1978 se instaló en el yacimiento Spiteful la primera plataforma fija, y el 3 de abril recién pasado entró en funcionamiento la decimocuarta plataforma. Cabe destacar que estos complejos artefactos navales fueron construidos por la propia Enap, en su maestranza ubicada en la bahía Laredo, evidenciando la alta capacidad de su ingeniería industrial y representando ingentes ahorros para el presupuesto de la empresa.

La producción acumulada del Proyecto de Costa Afuera, al 31 de julio de 1982, fue de más de cuatro millones de metros cúbicos, equivalente casi al 10% de lo producido por Enap en toda su existencia.

Al 31 de diciembre de 1982 se habían perforado 73 pozos y el subsuelo marino de nuestro estrecho de Magallanes había entregado el 75.2% de la producción nacional, con un millón 868 mil metros cúbicos de petróleo crudo.

De esta forma se puede aseverar que gracias a su plataforma continental Chile puede autoabastecer su demanda de combustibles en más de un 54%, lo que abre excelentes expectativas para aminorar nuestra dependencia energética del exterior.

Pero los fondos oceánicos contienen también otros recursos minerales de incalculable valor a futuro, como son los sulfuros polimetálicos que se encuentran depositados en las inmediaciones de fosas hidrotermales submarinas. En el caso particular de Chile, se conoce la existencia de dos zonas de interés para investigar a fondo esta interesante perspectiva, como son los sectores adyacentes a la isla de Pascua y a la península de Taitao.

No es aventurado, entonces, ni se estima lejano en el tiempo considerar que a nuestro país le corresponderá asumir un importante papel dentro de las actividades de la minería submarina, que desde ya conforman una importante reserva de cobre, plata, zinc, plomo, manganeso, molibdeno, vanadio y hierro. Estos metales, que se encuentran en yacimientos de muy alta ley, constituyen hoy otro punto de atracción para inversiones tanto nacionales como extranjeras.

TRANSPORTE MARITIMO

La Marina Mercante nacional

Desde el inicio de mis funciones como miembro de la Honorable Junta Militar de Gobierno, dediqué prioritarios esfuerzos a aumentar el tonelaje de nuestra Marina Mercante nacional.

Es así como en 1973 ésta contaba con 518.219 toneladas (DWT) de capacidad de carga, habiéndose logrado duplicarlas a los pocos años, para llegar en 1980 a poco más de un millón de toneladas (DWT), cifra deseada en primera instancia.

Sobre este último punto cabe destacar que entre 1978 y 1980 las empresas navieras chilenas realizaron adquisiciones de naves por un total de 239 millones de dólares, amparadas en la fijación de una política de fomento especial para el sector, señalada en el Decreto Ley N° 466, de 1974.

No obstante, a partir de la dictación del Decreto Ley N° 3059, del 21 de noviembre de 1979, y su respectivo reglamento, la Marina Mercante nacional empezó a sufrir una considerable disminución de su

tonelaje, llegando en abril del presente año a contar con 36 naves, con poco más de 623.000 toneladas (DWT).

Sin embargo, durante el mismo lapso algunos armadores nacionales – respaldados por estas disposiciones legales de mercado abierto y autorizados por el Banco Central de Chile, a través de la ley de cambios – traspasaron sus capitales al exterior creando compañías navieras subsidiarias, a las que transfirieron parte de sus antiguas flotas, adoptándose pabellones de conveniencia en la mayoría de los casos.

Estas acciones, motivadas por causas de índole económica – como podrían ser los costos de operación de cada empresa o una tributación más atractiva en el extranjero – han tenido sus repercusiones en el sector laboral marítimo y, lo que más preocupa a nuestra institución, representan un riesgo para la seguridad nacional al disminuir también nuestra reserva naval, situación que ha sido sometida al criterio de S.E. el Presidente de la República, encontrándose actualmente en estudio.

Puertos

Durante el decenio, el intercambio comercial entre Chile y otras naciones del Orbe alcanzó niveles altamente positivos para la operación de puertos nacionales. Tal es así que en 1973 se movilizaron alrededor de 5 millones de toneladas y en 1981 se llegó cerca de los 30 millones de toneladas, de las cuales el puerto de San Vicente, puesto en servicio en 1974, cubrió aproximadamente un 10%.

Aparte de estas cifras relevantes, cabe señalar que la Empresa Portuaria de Chile también logró buenos niveles de

eficiencia, mediante la racionalización de las faenas marítimo portuarias y la modernización de parte de su material, hasta finalmente llegar a una nueva organización, que es la creación de la Corporación Nacional Portuaria, organismo que se encuentra desarrollando los proyectos tendientes a conformar en cada terminal marítimo las sociedades anónimas portuarias, entidades que tendrán la misión de administrar los recintos portuarios nacionales, permitiendo el acceso a empresas privadas para las faenas de transferencia y porteo de las cargas. Ello conllevará a incorporar factores competitivos que beneficiarán al sistema, aparte de representar una fuerte economía para el erario nacional.

Dentro de la modernización de nuestro transporte marítimo de cabotaje, es menester destacar la introducción del sistema modal, método moderno que ha permitido acceder con mejores ventajas a apartados sectores de nuestro litoral.

Ello se explica con la construcción de los terminales *roll on-roll off* en Puerto Montt, Parga, Chacao, Quellón, Chaitén, Puerto Chacabuco y Puerto Natales, fuera de la modernización de las del área del estrecho de Magallanes, todo esto sumado a la operación de los transbordadores, unidades de características especiales que permiten dar un servicio rápido y eficiente.

Otros proyectos de terminales marítimos se encuentran en estudio y están siendo desarrollados en sus fases primarias por empresarios privados, tal como lo indica la política portuaria nacional; en el supuesto de contar con la aprobación del Estado, se sumarán a las actuales facilidades portuarias, con el consiguiente

beneficio para la comunidad regional y nacional.

LA INDUSTRIA NAVAL

En el período previo al decenio 1973-1982 se realizaron esporádicas construcciones de naves de poco tonelaje, para el sector pesquero especialmente. No se contaba entonces con la infraestructura física necesaria para emprender construcciones de envergadura.

A partir de 1974, Asmar estableció un programa de desarrollo de la actividad de construcción naval, propiciado y aprobado por la Comandancia en Jefe de la Armada, que consistía en:

- Dotar a Asmar de la infraestructura física para la construcción de naves de alto bordo;
- Explotar el mercado de construcciones navales mayores; e
- Iniciar las actividades de construcciones navales para satisfacer en parte el mercado derivado del Programa Costa Afuera emprendido por Enap.

El programa consistió en dotar a Asmar de un astillero mediano de construcción naval de alto bordo, ubicado en Talcahuano. La primera gran obra que se llevó a cabo fue la grada de construcción comenzada en 1976. Cabe destacar que esta obra constituye el mayor hincamiento de pilotes realizado en el país; en efecto, se enterraron cerca de 800 pilotes con un

largo total de 14.000 metros, lo cual constituye un verdadero logro de la ingeniería chilena. A fines de 1978 se dio término a la construcción de la grada, al mismo tiempo que se daba por finalizada la faena de erección de las grandes grúas que corren a sus costados.

Estas obras han significado una inversión de 14 millones de dólares, dando trabajo a 200 personas de planta y unos 300 subcontratistas. Cabe destacar que el taller de fabricación del casco también sirve para reparación de cascos de buques, lo cual ha aumentado favorablemente el rendimiento de las reparaciones por este concepto.

Aún no había sido inaugurada la grada cuando se obtuvo el contrato para la construcción de la primera unidad de envergadura. En efecto, a mediados de 1978 se efectuó la ceremonia de colocación de la quilla de la plataforma perforadora *Magallanes*, para el armador norteamericano Diamond-M de Texas, cuyo destino fue integrar el elenco de unidades que participa en el Programa Costa Afuera de Enap.

La *Magallanes* requirió 5.000 toneladas de acero y 600 personas, entre personal de planta y subcontratistas, y significó un valor agregado, aportado por Asmar, de unos 8 millones de dólares.

Paralelamente a lo anterior se construyeron para Enap las barcas sin propulsión *Simpayo* y *Manantiales*, de 3.500 toneladas de acero cada una, cuya finalidad es tender torres de explotación en el estrecho de Magallanes, obras por un total de 5 millones de dólares.

En 1981 se obtuvo el contrato para la construcción de un dique flotante que reemplazará al *Valparaíso II*, hundido en 1980 en la rada del puerto de Valparaíso. Este dique flotante, de 170 metros de largo, significa un peso de acero de 5.000 toneladas y constituye la segunda obra de gran envergadura que se está construyendo en los astilleros de Asmar.

Por otra parte, para captar el mercado de unidades y artefactos navales del Programa Costa Afuera, en Magallanes, Asmar se asoció con una empresa nacional, efectuando para Enap: 257 kilómetros de revestimiento de cañerías submarinas; la construcción de 10 torres de explotación para profundidades del orden de 30 metros, con un total de 3.500 toneladas de acero; 9 cubiertas de producción y conductos para pozos de las torres de explotación; 4 puentes de conexión entre cubiertas y un sinnúmero de estructuras menores, tales como: embarcaderos, helipuertos, estanques de flotación, etc., con un total de más de 7.000 toneladas de acero.

Hasta 1969 fue relativamente escasa la actividad de atención de las reparaciones de naves mercantes, tanto nacionales como extranjeras. Entre 1970 y 1973 esta actividad se realizaba en forma anormal, dadas las circunstancias por las que atravesaba el país. A partir de 1974, la Dirección de Asmar establece un programa de desarrollo de la actividad de reparaciones de buques mercantes.

Para incrementar el mercado de reparaciones de buques mercantes nacionales y extranjeros, que en cantidad de unidades tiene en su gran mayoría como terminal a Valparaíso, en 1979 se asoció

con su similar española, la Empresa Nacional Bazán de Construcciones y Reparaciones Navales, formando la Sociedad Limitada Iberoamericana de Reparaciones Sociber, aportando el 51% del capital, que es de 14 millones de dólares.

Sociber ordenó la construcción en Asmar de un dique flotante con 10.000 toneladas de capacidad de levante, proyecto que se encuentra actualmente en desarrollo y que se encontrará listo para entrar en servicio en 1984.

En 1973 se atendieron reparaciones para sólo 8 buques mercantes nacionales, con un total de 44 mil toneladas de registro grueso. En cambio, en 1982 se proporcionó atención a un total de 72 buques, siendo su tonelaje de registro grueso cercano a las 265.000 toneladas.

Finalmente se puede concluir que las inversiones que se han realizado en Asmar han contribuido en forma importante a dar trabajo a un buen número de personas, directa e indirectamente, por la vía del subcontrato y la compra de insumos a la industria nacional.

En el caso de los astilleros privados la situación no ha sido la misma y las empresas con instalaciones en Arica, Iquique, Valdivia y Puerto Montt han debido, en gran parte, transformarse en simples reparadoras de buques, ya que la demanda de construcciones ha disminuido ante la gran oferta extranjera, la existencia de aranceles aduaneros bajos y una modalidad cambiaria favorable a las importaciones. A ello se agrega la falta de líneas de crédito para incentivar este sector de la industria naval.

Dentro de esta actividad privada cabe reconocer el avance y capacidad demostrada por un astillero de Valdivia, que incorporó al transporte marítimo de cabotaje naves modernas como los transbordadores, con el impacto señalado con anterioridad, unidades de patrullaje marítimo costero para la propia Armada y otras naves especiales, como una draga, pesqueros y transbordadores lacustres.

En este rubro de la industria naval es válido considerar que los logros obtenidos, en el caso de Asmar, se deben a un notable esfuerzo institucional y, en el caso de los astilleros privados, a la eficiente iniciativa de sus ejecutivos. Sin embargo, es de conveniencia y prioridad establecer, por la vía legal, normas de fomento efectivo a la construcción naval que permitan el desarrollo de la actividad en sí y a lo menos den satisfacción a los requerimientos de unidades de aproximadamente 3.000 toneladas de registro grueso y 120 metros de eslora, que provengan de empresas privadas o entidades estatales, en la medida que se vaya incrementando el consecuente interés por el uso de nuestro mar en todas sus dimensiones y posibilidades. Ello también producirá economía de divisas y de pago de gravámenes aduaneros, aparte de convertirse en fuente de trabajo para aquellos profesionales que egresan de nuestras universidades y otros centros de formación especializada.

MEDIO AMBIENTE MARINO

Investigación científica y tecnológica

En este aspecto cabe señalar que el Estado ha demostrado especial preocupa-

ción por el conocimiento, calificación y cuantificación de nuestros recursos del mar, contratando estudios a niveles internacionales, nacionales y regionales, a modo de incentivar –en primera instancia– su aprovechamiento racional, con el debido resguardo para la protección de los mismos.

Ya se ha hablado del proyecto Fibex (Chile), que arrojó excelentes resultados sobre la biomasa del krill en el continente helado. Cabría tan sólo agregar las experiencias en cultivos hidrobiológicos, de oceanología y oceanografía, de tecnologías de aprovechamiento de los recursos y de tantas otras acciones de investigación emprendidas por centros universitarios y privados, los que merecen un especial reconocimiento, en especial los primeros, que a veces no cuentan con medios suficientes para tan importante labor.

Preservación del medio marino

El Decreto Ley N° 2.222, de 1978, ha dictado normas modernas asignando responsabilidades sobre la contaminación marina, en particular a la Dirección General del territorio marítimo y de Marina Mercante, a la que ha entregado la tuición nacional sobre la materia.

Cabe destacar que este organismo naval ha implementado cuatro centros de combate de contaminación por hidrocarburos, a lo largo del litoral, lo que asegura una respuesta inmediata en caso de derrames que puedan afectar al medio marino. En esta fase se debe mencionar que el

equipamiento y la capacitación de personal se ha logrado, en parte, con el valioso apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Todo ello, unido a la conciencia ecológica que nos debe inspirar siempre, permitirá cautelar la fauna y flora marinas y también, por otra parte, preservar los sectores recreativos de nuestro amplio litoral.

DEPORTES NAUTICOS

La Dirección General de Deportes y Recreación ha creado una Comisión Nacional de Deportes Náuticos (Nauticom), entidad que ha contribuido a incentivar las actividades náutico-deportivas en todo el país, mediante la habilitación e implementación de centros de deportes ubicados en lugares especiales para el cultivo de estas disciplinas.

A lo anterior se suma el interés demostrado por los clubes náuticos para crear o mejorar su infraestructura costera, lo que también está contribuyendo a masificar los deportes del mar.

Cabe señalar que últimamente se han incorporado a este quehacer deportivo varios importantes escenarios acuáticos en el interior del territorio nacional, los que se ven concurridos por juventud en busca de sano esparcimiento.

Se cumple así la política de deportes, esperándose, en un futuro cercano, crear

modalidades de participación que permitan el acceso a todos los estratos sociales, contribuyendo con ello a la formación de la tan deseada conciencia marítima.

DESARROLLO DE UNA CONCIENCIA MARITIMA NACIONAL

El mar, se podría creer, recién llega a percibirse como parte nuestra, como una nueva saliente que se incorpora al perfil de la conciencia nacional. Sin embargo, no es así; en la génesis de la historia nacional el mar abrió caminos al conquistador y fue el medio que permitió su asentamiento y desarrollo y aseguró la independencia nacional.

El chileno arraigado a la tierra ha sido marino cuando, apremiado por las circunstancias, se vio forzado a utilizar el mar. En esta actitud, el mar siempre fue usado como medio y no como fin.

Una nación como la chilena, esencialmente marítima, cuya grandeza y prosperidad dependió primero de la agricultura, luego del salitre y posteriormente del cobre, y que en su desarrollo se ha negado a asumir un rol natural dado por un determinismo geográfico, por una ubicación estratégica, por una continuidad histórica y por una realidad económica, constituye una paradoja que provee una base teórica para el entendimiento del desarrollo de una conciencia nacional. En ella se demuestra cómo, por atavismo cultural, un pueblo cuya estructura social fuera originariamente construida sobre una base agraria, ha quedado sometido mayoritariamente a esta forma de actividad.

¿Cómo se explica entonces que Chile, siendo en el pasado una potencia del Pacífico, dejó de serlo por falta de visión de su destino histórico?

¿Cómo se explica que en un país esencialmente marítimo como el nuestro, el 40% de su población se encuentre concentrada en un área menor del 2% de la superficie nacional, siendo ella la única región que no tiene vista al mar? Finalmente, corrobora la condición de paradoja lo relativo al escaso conocimiento de una mitología náutica, privilegio de sólo algunas regiones del mundo esencialmente marítimas, entre las cuales se encuentra Chile con su Caleuche, su caballo marino y su Pincoya. En 1935 la insigne poetisa Gabriela Mistral nos decía: "Escribir sobre el mar es un oficio vacante". Agregaba: "Que este litoral de Chile apenas existente en nuestra fábula, esta fantasmagoría única de golfos, fiordos y lagos e islas de nuestra zona austral nos punza como un remordimiento", para continuar: "Hombres de mar hemos tenido muchos, cantadores de mar parece que ninguno antes de D'Halmar, Salvador Reyes y Luis Enrique Délano".

Vayan mis palabras finales para señalar a todos mis compatriotas el firme convencimiento que me asiste, en cuanto al rol insustituible que el mar de Chile está llamado a desempeñar en el desarrollo nacional. El mar ha sido el medio eficaz que nos ha traído todo lo grande e importante que ha hecho posible nuestra existencia. Históricamente, el mar ha sido nuestro mejor aliado, siempre presente y disponible para prestarnos su incomparable aporte en las difíciles jornadas de la guerra y en los días apacibles y fecundos de la paz.

Hoy, sin embargo, su importancia adquiere para Chile características muy especiales. El país sufre los efectos de una fuerte recesión internacional, de la que mucho se ha hablado y cuyas consecuencias han calado hondo en un sinnúmero de actividades nacionales, afectando en diversos grados a vastos sectores de la ciudadanía.

La recesión mundial es una realidad objetiva, y frente a realidades objetivas es preciso oponer soluciones igualmente objetivas: ¡El mar de Chile es la mejor garantía para la recuperación nacional!

Las inmensas riquezas alimenticias, energéticas y minerales, depositadas en sus fondos y flotando en sus aguas, sólo esperan la mano del hombre que sepa arrancarlas. ¡He ahí los recursos tan buscados para una recuperación sostenida y cierta!

Para lograrla, no obstante, es necesario sacudir los inexplicables resabios mediterráneos de gran parte de los chilenos que, aún viviendo en la ribera oceánica o a escasos minutos de ella, se empeñan porfiadamente en dar la espalda a la mayor fuente de riquezas con que jamás podrían haber soñado.

Un sueño del que hay que despertar pronto, antes de que sea tarde para ver que es una realidad concreta y presente a la que es preciso transformar urgentemente en realizaciones visibles en beneficio del país entero.

Los dominios terrestres y marítimos de los pueblos no son producto del azar; son la expresión visible de la voluntad de Dios para esos pueblos, y, ciertamente en el caso de Chile, aquel designio del Creador resulta particularmente nítido.

El mar de Chile representa el camino

inexcusable para nuestro engrandecimiento; en sus aguas se encuentran las expectativas de un futuro cada vez mejor para la patria; en nuestras manos se halla la decisión final de aprovechar sin tardanza su generoso patrimonio.

¡¡Hagámoslo hoy!!

