

EL MAR EN LA COLONIZACION AUSTRAL

Almirante Sr. José T. Merino Castro

Introducción

El rol del mar en el poblamiento austral resulta explícito desde los comienzos de nuestra historia, con sólo remontarnos brevemente a los tiempos de la conquista española.

Pedro de Valdivia, al fundar la ciudad de Concepción y referirse a las condiciones naturales del sitio elegido, dio testimonio de ella al escribir que: "El lugar elegido estaba a la lengua del agua, a costa de la mar...", y agregaba: "Aquí me puse por ser muy buen sitio y por aprovecharme de la mar por cuya vía había dado orden al piloto y capitán Juan Bautista de Pastene me viniere buscar y socorriere y corriere la costa hasta me hallar".

Chile, en su "gran longura", como lo llamó Ercilla, desde los inicios de la historia americana se ha proyectado en el ámbito continental, por el rol marítimo que le asignan su extensa costa y ubicación estratégica.

Esta condición natural, implícita ya en la geografía chilena del siglo XVI, se hace presente cuando en el Viejo Mundo

se buscaba, como una necesidad comercial y estratégica, el destino de una ruta oceánica.

En este contexto, y de acuerdo a las nociones de la época, el estrecho de Magallanes fue objeto de especial atención, como única vía de acceso al océano Pacífico.

Por esta razón, el primer intento poblacional austral en el continente americano se inició por el estrecho de Magallanes; se procuró explorarlo, utilizarlo y controlarlo, para finalmente dejarlo en abandono cuando se comprobó lo bravío de su naturaleza.

Finaliza así el interés por el estrecho como ruta al Asia y empieza su valorización en el contexto americano. En consecuencia, todo intento de colonización austral en la región del estrecho tiene que ser planteado en función de la conquista de Chile y del rol del mar.

Desde el punto de vista americano, el siglo XVI culmina con el acceso al Pacífico. Lo anterior se logra una vez perdida la esperanza de fortificar el estrecho y *fracasada la política española de "mare*

* Clase magistral dictada por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don José T. Merino Castro, el 2 de mayo del presente año, en el edificio Diego Portales (Santiago de Chile), con motivo de la iniciación del Mes del Mar 1984.

clausum", la que por razones de protección y control pretendía canalizar el tráfico a través de la ruta Lima - Panamá, en contra de la utilización de la vía natural que ofrecía el estrecho.

El océano Pacífico, a fines de ese siglo, dejó de ser un mar cerrado. En adelante, el mar jugará un rol vital en el poblamiento austral y en el desarrollo de Chile como nación.

A las fortificaciones de puertos le suceden las expediciones marítimas, los descubrimientos y las actividades de colonización que más tarde dieron vida a la zona austral.

Consecuente con lo anterior, desde el gobierno del General Freire, *una de las misiones de paz de la Armada ha sido la atención y contribución al desarrollo de las áreas insulares aisladas.*

Se partió con Chiloé, se siguió con Magallanes, y en lo que va corrido del presente siglo se ha impulsado el desarrollo e integración de las regiones de Navarro y del Baker.

Hoy, el Supremo Gobierno, con una profunda visión geopolítica, ha asumido una actitud fundamental y dinámica para poblar nuestra Patagonia, como lo es la construcción de la carretera austral.

Esta notable vía de integración territorial está orientada a incorporar nuevos sectores a la producción nacional, a través de la radicación de colonos y de la explotación de recursos madereros, minerales, ganaderos, pesqueros y otros que permitan también generar actividades de servicio conexas, *entre las que es primordial considerar el transporte.*

Como el mar ha sido históricamente un medio vital de comunicación para nuestro desmembrado territorio insular, situación que permanece vigente hasta nuestros días, es válido considerar que la carretera austral y sus ramificaciones transversales requerirán de nuevos terminales marítimos, para movilizar los insumos y la producción de la zona.

A pesar de esto, *la caprichosa geografía austral ha interpuesto un obstáculo natural a la ruta interior de canales,* impedimento que desde hace siglos ha motivado el ingenio humano para lograr superarlo.

Varios estudios e intentos para conseguir la apertura del istmo de Ofqui han ido quedando postergados, por diferentes razones que no es el caso analizar. Sin embargo, en estos momentos en que se ha emprendido la tarea de colonizar y desarrollar las regiones australes, esta materia cobra plena vigencia, *constituyéndose en un interesante desafío para la ingeniería nacional,* que hoy dispone de recursos tecnológicos del más alto nivel, lo que, estoy seguro, permitirá hacer acabados y fundamentados estudios que conlleven a convertir en realidad tan acariciado proyecto.

Visión retrospectiva

Si nos adentramos en nuestra historia, podemos afirmar que Chile fue descubierto por mar, cuando Hernando de Magallanes reconoció por primera vez nuestro litoral atlántico en 1520, y cruzó lo que él llamó Estrecho de Todos los Santos, en una travesía admirable por su proyección y sacrificio.

Durante la conquista de Chile, los esfuerzos por descubrir los territorios australes fueron intensos por parte de exploradores españoles, británicos y otros, que utilizaban para ello la única vía posible, *el mar.*

Nombres y lugares se suceden vertiginosamente. A Hernando de Magallanes, en menos de 70 años, le siguen Francisco de Ulloa y Francisco Cortés Ojea, quienes exploran nuestras costas hasta el estrecho, navegando el golfo de Ancud y el golfo de Penas, habiendo avistado las islas de Chiloé y Guafo.

En 1558, Juan de Ladrillero toma posesión del estrecho, y a su regreso se acerca a los archipiélagos de Chiloé y de las Guaitecas.

En 1584, Pedro Sarmiento de Gamboa, en un esfuerzo colonizador sin precedentes, funda dos ciudades en las riberas del estrecho: Nombre de Jesús, cerca de la boca oriental, y Rey don Felipe, en la península de Brunswick. Los colonos, al poco tiempo, *perecen de hambre y frío, y con ellos el primer y último intento español de colonizar estas regiones.*

Drake, Le Maire, Nodal, L'Hermite, como tantos otros, dan nombre hoy día a lugares marcados en nuestra cartografía, la que reconoce de esta manera la valiosa participación de cada uno de ellos en la exploración y reconocimiento del área austral.

Más adelante, en 1768, el entonces gobernador de Castro, don Carlos Berenguer, fundó la plaza fuerte de San Carlos de Chiloé, hoy Ancud. De esta forma, la isla grande de Chiloé pasó a ser el puerto de apoyo de numerosas expediciones marítimas que exploraron canales, fiordos, islas y archipiélagos.

El piloto Francisco Machado llegó hasta el canal Fallos; José de Moraleda circunnavegó la isla de Chiloé, exploró la costa entre Maullín y el río Palena, y reconoció la desembocadura del río Aisén.

Así se fue formando el conocimiento de las tierras australes, tarea que no podía realizarse sino desde el mar, dada su condición marítima por excelencia. Estas actividades de descubrimiento y colonización incluían los vastos territorios al sur de Chiloé, hasta el extremo austral del continente, incluyendo su extenso litoral atlántico, comprendido entre el cabo de Hornos y la desembocadura del río Negro.

Desde el inicio de nuestra república, el esfuerzo *nacional en el área fue sostenido por nuestra Armada*, cuya primera acción trascendente fue la toma de posesión del estrecho de Magallanes, el día 18 de septiembre de 1843.

Ese día, el capitán Juan Guillermo (Williams) —padre de quien después fue el Almirante Juan Williams Rebolledo, héroe de las guerras contra España y del

Pacífico— al mando de la goleta *Ancud* y por orden del General don Manuel Bulnes, clavó nuestra bandera nacional en el mismo sitio en que lo había hecho 285 años antes Juan de Ladrillero, en nombre del rey de España.

Este fue un hecho de gran importancia, puesto que la utilidad de esta vía marítima había ya atraído la atención de varias potencias, como Francia y Gran Bretaña. La iniciativa de Bulnes, concretada por nuestra Armada, *no pudo ser más oportuna.*

Importante es también el aporte que la Armada, a través de misiones hidrográficas y científicas, ha realizado y continúa haciendo en beneficio de la colonización austral. Resultaría obvio destacar cuán imperioso es contar con *suficiente y adecuada información hidrográfica para establecer una presencia humana efectiva en la región.*

Desde el 1º de mayo de 1834, esta tarea se ha cumplido en forma constante y metódica. El comandante don Francisco Vidal Gormaz efectuó levantamientos que abarcaron nuestra costa, desde Valparaíso hasta el archipiélago de Chonos, y exploraciones en los canales occidentales de la Patagonia, en la región de Magallanes, y en el río Santa Cruz, en el litoral atlántico.

El Contraalmirante don Enrique Simpson continuó la obra de Vidal Gormaz, efectuando el levantamiento hidrográfico de la región de Aisén. Sus trabajos incluyeron los numerosos canales que delimitan los archipiélagos de las Guaitecas y de Chonos, para los cuales el canal Moraleda constituye su eje, y cambiando de nombres llega hasta la laguna de San Rafael.

Los Capitanes de Fragata Ramón Serrano Montaner y Baldomero Pacheco Corbalán siguen abriendo la ruta, realizando importantes trabajos en las regiones magallánica, patagónica y fueguina.

Así llegamos a los comienzos de nuestro siglo, cuando el comandante

Francisco Nef, después de un año a bordo de la cañonera *Magallanes*, finalizó un trabajo hidrográfico en el estuario del Baker, que – pese a los instrumentos y material de la época – asombra por su calidad y precisión.

Durante el presente siglo y hasta hoy día, se han continuado los trabajos hidrográficos a fin de completar la cartografía de toda la región austral.

Así es como las instalaciones que permitieran iniciar y mantener la extracción de la caliza en el mineral de Guarello, fueron fruto del prolongado esfuerzo material y humano realizado en la expedición de apoyo general e hidrográfico de la corbeta *Papudo* y el transporte *Angamos*.

La fundación de la ciudad de Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes, constituyó un hito significativo en la colonización austral. Fue también un hecho de extraordinaria proyección política interna y externa, que ha requerido el apoyo permanente de la Armada.

Algo muy semejante ocurrió en el canal Beagle, cuando en 1953, por iniciativa de la Armada de Chile y con la autorización y apoyo decidido del gobierno, se iniciaron los trabajos para la construcción de la estación naval de Puerto Williams, en la pequeña caleta de Puerto Luisa, ubicada en la ribera norte de la isla Navarino.

La irradiación de Puerto Williams hacia toda la región del Beagle, a través de variados tipos de apoyo a los pobladores de Yendegaia y de las islas Navarino, Picton, Nueva y Lennox, fue un hecho palpable a corto plazo. Sus positivos efectos se han intensificado con el transcurso del tiempo. Las actividades de los pobladores, consistentes en la explotación de lana de ovino, madera, pesca, caza y mariscos, se vieron extraordinariamente incrementadas, así como el grado en que fueron siendo satisfechas las necesidades regionales de transporte de productos y pasajeros, de atención sanitaria y de educación.

Otra zona de especial interés en la región austral es el área del Baker, ubicada al este de la entrada del canal Messier, en el extremo sur del golfo de Penas; es digna de mención por la cantidad potencial de recursos energéticos en forma de fuentes de energía hidroeléctrica, yacimientos, minerales y madera. Su colonización fue iniciada en 1930, debido al crecimiento demográfico de Llanquihue y Chiloé. El *Apostadero Naval de Magallanes* se hizo eco de las necesidades de los colonos y adoptó medidas para suministrar víveres, vestuario, elementos de trabajo, atención sanitaria y también transporte para la producción maderera y de ganado; además, se reconoció la zona y realizó un censo. En 1953, caleta Tortel fue habilitada como punto de concentración de embarque de productos y suministro de apoyo.

Otros aspectos relativos a la colonización, y que contribuyeron a que ella pudiera ser realizada en forma más expedita, los cubrió la Armada a través del establecimiento de medidas para garantizar la seguridad de la vida en el mar, desarrollando el sistema de señalización marítima, junto con las ayudas a la navegación. Ello permitió que el tráfico marítimo pudiese desarrollarse en forma más segura en una zona antes tan desamparada y llena de peligros, desde ese punto de vista.

En esta visión retrospectiva, no podemos dejar de referirnos a nuestro Territorio Antártico.

Desde el año 1906, el gobierno de Chile ha estado ejerciendo derechos sobre tan importante parte de su territorio, con la organización de diversas actividades científicas y el otorgamiento de autorizaciones a particulares para la realización de actividades de pesca en las aguas de sus proximidades.

La presencia de Chile en el continente helado se ha manifestado de manera fundamental a través del uso de la vía marítima y, casi en su totalidad, *empleando los medios de transporte de la Armada nacional*.

Esta institución, a través de 38 comisiones efectuadas desde 1947 hasta la fecha, ha hecho posible la instalación de las bases antárticas *Arturo Prat*, en Puerto Soberanía, bahía Chile, *General Bernardo O'Higgins*, en bahía Covadonga, Tierra de O'Higgins, *Presidente González Videla*, en caleta Gloria, bahía Paraíso, y Teniente *Marsh*, conjuntamente con el Centro Meteorológico *Presidente Frei*, en la isla Rey Jorge. Además, han sido establecidas 6 sub-bases y refugios.

Aparte del apoyo logístico proporcionado a las bases nacionales, el Instituto Hidrográfico ha realizado, desde 1947, el barrido cartográfico e hidrográfico del casquete polar, cubriendo preferentemente las áreas litorales y las profundidades marinas ribereñas en el extremo norte de la península Antártica, cuyos resultados se materializan en cartas especiales para la navegación y cartas batimétricas de los fondeaderos adecuados.

Realidad actual

Cuatro y medio siglos han transcurrido desde la lejana época de la Capitanía General, y después Reino de Chile, hasta la actual república. El esfuerzo por descubrir, reconocer y colonizar la región austral permite apreciar la realidad actual de este espacio territorial tan inmenso y tan distinto a las otras regiones del país.

La superficie total del área en cuestión es de aproximadamente 250.000 kilómetros cuadrados, sin incluir el Territorio Antártico; existe una población de 306.000 habitantes, que corresponden a sólo el 2,6% del total del país. Hay allí apenas 1,22 habitantes por kilómetro cuadrado; los pobladores se concentran alrededor de pocos polos de atracción, mientras que grandes extensiones permanecen deshabitadas.

La población se ha establecido en la zona austral, siguiendo la tendencia de su actual etapa de desarrollo. Chiloé insular, Punta Arenas, Natales y Tierra del Fuego, son los sectores más desarrollados y con

mayor porcentaje de habitantes, como consecuencia de las actividades económicas que allí se ejecutan.

En los territorios de Chiloé continental, río Aisén y río Baker se materializa actualmente un plan de colonización que derivará, sin duda, en un mejor aprovechamiento de los amplios recursos agropecuarios, silvícolas y mineros de esta rica zona pobremente poblada.

La mayor población futura estará ligada al territorio continental a través de la carretera austral, cuyas etapas principales de construcción ya están terminadas, y transversalmente, ésta se comunicará con los puertos de acceso terminales de la ruta marítima de los canales.

Las zonas de canales del archipiélago de Chonos y la región al sur del golfo de Penas, hasta el estrecho de Magallanes, constituyen un vacío poblacional real que se prolonga incluso hasta bahía de Nassau, por el territorio insular al sur del estrecho.

Resulta sorprendente que a lo largo de los 600 kilómetros que median entre la zona del río Baker, en el límite sur de la Undécima Región, y Puerto Natales, no exista ningún centro poblado, a excepción del caserío de Puerto Edén y la mina de Guarello, en circunstancias que ese espacio reúne las condiciones para la vida humana y posee abundantes recursos pesqueros y forestales para su desarrollo.

La zona sur del canal de Chacao constituye un constante desafío al empuje, valor y espíritu de empresa del chileno. Es una de las más bellas regiones turísticas del mundo y posee extraordinarias riquezas potenciales, limitadamente explotadas hasta el momento.

Las posibilidades de la actividad silvoagropecuaria deben ser destacadas en forma muy particular en la Undécima Región; la organización económica regional se definió tempranamente en favor de la explotación ganadera como fuente fundamental de desarrollo.

La agricultura sólo alcanza caracteres modestos en el contexto nacional, siendo la avena, la papa y el trigo los cultivos más importantes. Las tierras que podrían ser destinadas a la explotación agropecuaria son un 27% de la superficie regional, lo cual significa 2.800.000 hectáreas, de las cuales sólo 3.000 se destinan efectivamente a esta actividad.

Debido a las difíciles condiciones del relieve, no se explotan de un modo intenso los grandes bosques existentes en la región, que constituyen la mayor reserva forestal del país.

Por su parte, la Duodécima Región, el más importante resultado de una colonización exitosa, posee un nivel de producción en el que la ganadería es uno de los rubros más significativos. Su ganado ovino proporciona más del 80% de las exportaciones nacionales de lana y abastece, en gran medida, al país de carne de ese tipo.

En cambio, por razones de orden ecológico, la agricultura sólo se limita al cultivo de forrajeras y destina unas pocas hectáreas a la siembra de avena y papas. Las necesidades regionales de abastecimiento hortícola, cerealero y frutales, deben ser satisfechas con productos generados en el centro del país.

Magallanes desarrolla también una importante actividad maderera. En la actualidad, la región dispone de una superficie de bosques económicamente productivos, que asciende a 750.000 hectáreas, cubiertas con coigüe de Magallanes, ciprés de la cordillera, canelo, leña dura, nirre y lenga.

En el área de la minería, la Undécima Región presenta una producción importante de plomo y zinc. En la actualidad se extraen anualmente 450 toneladas métricas de plomo y 1.300 toneladas métricas de zinc, todo lo cual representa casi el 100% de la producción nacional de dichos metales.

En la región magallánica se encuentran algunos recursos mineros metálicos:

cobre en Cutter Cove y oro en las proximidades de Porvenir. La producción de carbonato de calcio es relevante; sus yacimientos están ubicados en las islas Madre de Dios y Diego de Almagro.

La explotación de caliza en la isla Guarello permite el abastecimiento de dicho elemento para los altos hornos de la Compañía de Acero del Pacífico, y de ese modo contribuye significativamente al proceso de elaboración del acero.

En lo que a combustibles se refiere, cabe señalar que los trabajos exploratorios realizados en la Undécima Región han arrojado importantes resultados. Esta región es la única productora de petróleo en el país, y desde su descubrimiento —en el año 1945— este recurso ha dinamizado el desarrollo regional.

En la actualidad, la producción anual de petróleo es de 2,5 millones de metros cúbicos, a los cuales hay que agregar 5.000 millones de metros cúbicos de gas, en el mismo período. Aquella abastece poco más del 50% de las necesidades del mercado nacional, mientras que ésta satisface las necesidades nacionales y además entrega divisas por concepto de exportación.

Por otra parte, los depósitos carboníferos de la región están siendo explotados en varias minas pequeñas cuya producción llena las exigencias del mercado local, habiendo, además, grandes expectativas de explotación *para el abastecimiento* del norte y centro del país. Las reservas de este recurso son de 4.000 millones de toneladas métricas, y se encuentran ubicadas principalmente en las inmediaciones de Pecket e isla Riesco.

La creciente población mundial (4.200 millones) requiere cada vez más alimentos. Por eso, el hombre mira cada día con mayor atención hacia esa inmensa fuente renovable de recursos alimenticios que es el mar. Así lo han comprendido las potencias tradicionalmente pesqueras, como Japón y la Unión Soviética y sus satélites, las cuales han fomentado, explorado y explotado en gran escala los

productos del mar, durante las últimas décadas, no sólo en sus costas sino que en todos los océanos.

Nuestra zona austral genera una zona económica exclusiva de 340.000 kilómetros cuadrados (que equivalen al 40% de Chile continental), a la cual se suman otros miles de kilómetros cuadrados de aguas interiores de gran fertilidad, y los mares antárticos. Esta zona produce el 45% de los mariscos de todo el país y el 30% de las algas, pero una cantidad insignificante de pescado. Esta aparente buena producción está concentrada casi en su totalidad en el sector de Chiloé, en tanto que las vastas aguas de Aisén no alcanzan el 1% de la producción nacional, y las de la Región de Magallanes apenas se empinan sobre el 3%.

Las frías cifras presentadas hasta ahora nos indican claramente la infraexplotación de estas regiones, cuya magnificencia de recursos y potencialidad analizaré más adelante.

En la región austral, la vía marítima ha sido y será el vínculo más efectivo para transportar la producción regional y asegurar el abastecimiento. La carretera austral es un importante complemento, y se debe mencionar también el papel que desempeña la vía aérea, especialmente en Chiloé continental y Aisén.

Actualmente, el transporte marítimo regional es servido por líneas regulares de carga y pasajeros que zarpan desde Puerto Montt, y unen semanalmente este terminal con Puerto Chacabuco, pasando por innumerables caletas y pequeños puertos de Chiloé continental e insular y Aisén.

Una línea de transbordadores une Quellón con Puerto Chacabuco, y otra une Puerto Montt con Chaitén. Además, una serie de líneas locales son servidas con embarcaciones de pequeño tonelaje que recorren toda el área, cooperando a su progreso.

Desde Punta Arenas también fluyen líneas regionales que, en combinación

con la Armada, atienden la isla grande de Tierra del Fuego y todo el archipiélago al sur del estrecho de Magallanes.

Finalmente, el estrecho de Magallanes, como paso obligado del tráfico marítimo mundial entre los dos principales océanos del mundo, da a la región austral un inmenso potencial para el desarrollo de la industria de exportación y el servicio a los buques que transiten por esa vía.

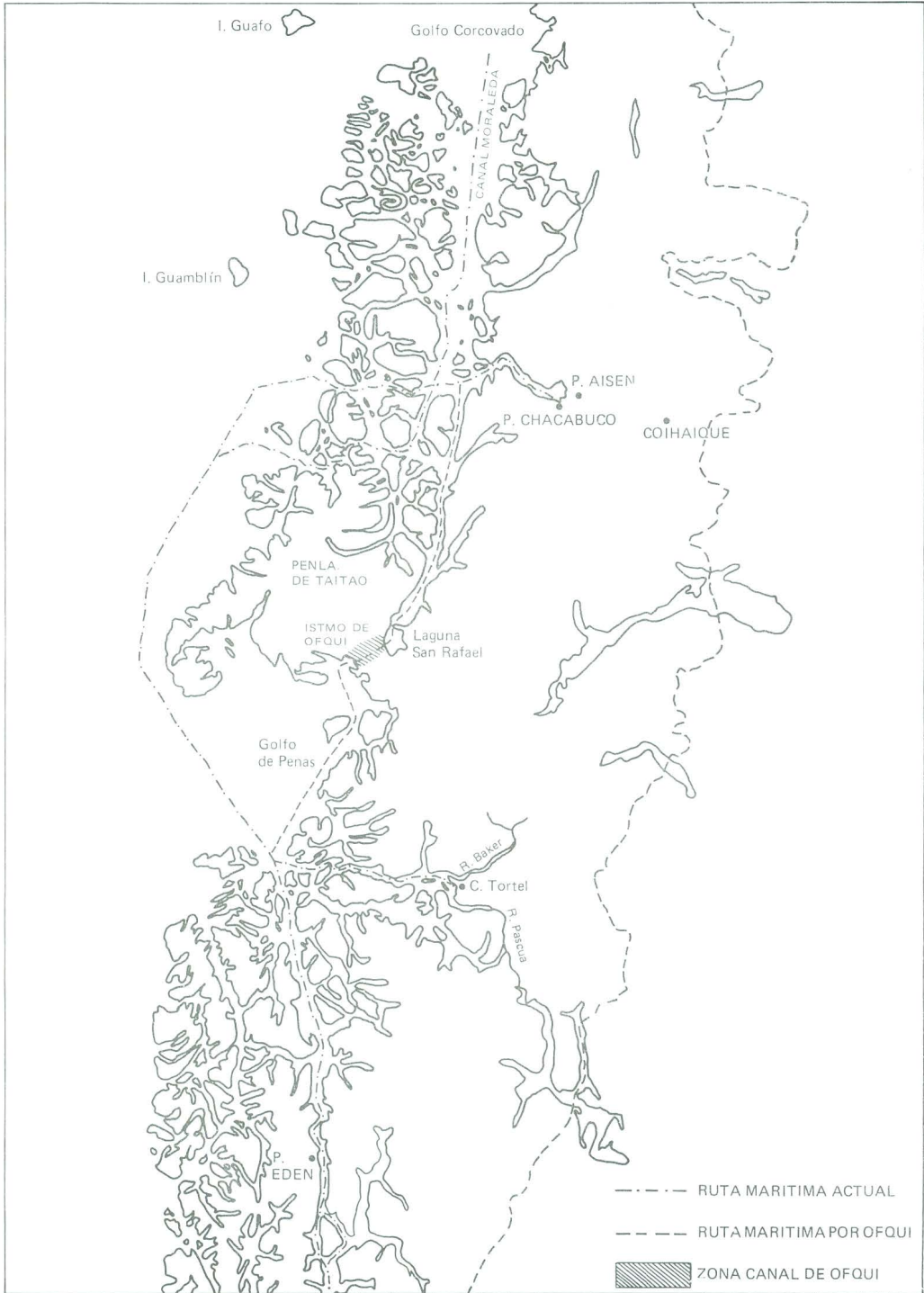
Visión prospectiva

Los antecedentes expuestos sobre la realidad actual nos permiten considerar una infinidad de direcciones hacia donde orientar el esfuerzo. A continuación me propongo señalar algunas de ellas, que podrían guiar el empleo y asignación de los recursos y medios para hacer realidad la integral explotación de esa zona, tan rica en posibilidades, y contribuir de ese modo al progreso y desarrollo nacionales.

En primer lugar, me referiré a la proyectada apertura del istmo de Ofqui. Analizada superficialmente parecería sin trascendencia, pero la verdad es que puede tener considerables repercusiones, y no sólo en el ambiente regional, ya que sus efectos irradiarían paulatinamente hacia el resto de la nación.

El contorno del golfo de Penas ya no sería un oscuro y tenebroso mito, sino un bullente centro económico, y fuerte eslabón entre la Undécima y Duodécima Regiones, contribuyendo así al desarrollo de la extensa zona comprendida entre la península de Taitao y Puerto Natales, hasta hoy prácticamente deshabitada y con sus recursos sólo superficialmente investigados.

La construcción del canal de Ofqui permitiría el flujo permanente, a través de esta abrigada ruta, de las "mulas de mar", como ingeniosamente han sido denominadas las goletas chilotas. Tal como sus equivalentes terrestres, que se internan en los desfiladeros cordilleranos, estas embarcaciones penetran por todos los



RUTAS MARITIMAS: DETALLE SECTOR AISEN-BAKER

fiordos y canales interiores, y han constituido el pilar fundamental en que descansa la colonización de Chiloé y Aisén. Ésta se vigoriza y complementa ahora con el concurso del transporte terrestre, gracias a la carretera austral.

Cuando los buques de pequeño desplazamiento, una vez superado el obstáculo del istmo de Ofqui, naveguen permanentemente desde el golfo de Penas al sur, facilitarán, como lo hicieran antaño, el asentamiento de núcleos humanos en las riberas actualmente casi vírgenes de los canales patagónicos, y serán los motores para impulsar la prospección del territorio nacional.

El establecimiento de centros poblados, en primer lugar, posibilitará el turismo masivo y selectivo en uno de los parajes más hermosos de la Tierra, donde la naturaleza soberbia y majestuosa conserva intacto su sabor original.

La mano del hombre no ha perturbado allí la maravillosa perspectiva de sus paisajes eternos. El turismo internacional ya está hastiado de los saturados y manidos centros tradicionales de descanso, y busca ansioso lugares que ofrezcan el contacto íntimo con la naturaleza, exenta de artificialidades y de contaminación.

La colonización del área insular al sur del golfo de Penas consolidará la integración de Chiloé, Aisén y Magallanes, cadena que amarra congénitamente a Chile con su Territorio Antártico, siendo el vínculo más cercano entre el resto del mundo y ese continente. Por imperativo del progreso de la Humanidad, en un futuro no muy lejano la Antártica tendrá que ser explotada. Nuestro país debe aprovechar en beneficio propio su magnífica posición geográfica, para servir de base de apoyo en esa colosal empresa. Ello exige, como requisito previo, poblar el extenso vacío existente entre el golfo de Penas y el cabo de Hornos, utilizando para su sustento y desarrollo las abundantes riquezas que hay en dicho espacio.

Y quién sabe si no serían esos colonos los únicos destinados a superar con

éxito los peligros de un holocausto nuclear, al habitar una región que, a juicio de algunos estudiosos del tema, sería respetada por la contaminación atómica, debido a sus excepcionales características y ubicación alejada de la caótica conflagración.

Por otra parte, en un mundo que mira con profunda inquietud su porvenir, porque consume vorazmente sus recursos energéticos no renovables con un ritmo cada día más acelerado, nuestra región austral constituye una paradoja. A las reservas existentes de 35 millones de metros cúbicos de petróleo, 80 mil millones de metros cúbicos de gas natural y 4 mil millones de toneladas métricas de carbón, hay que agregar fuentes de inagotable energía limpia y renovable; sólo me limitaré a enumerar las más importantes por su magnitud, haciendo presente que la tecnología para aprovechar estas fuentes ya existe.

Las poderosas corrientes marinas, generadas por mareas cuya amplitud alcanza alrededor de 8 metros, fluyen y refluyen inútil y regularmente desde hace milenios por el canal Chacao y la boca oriental del estrecho, y por otros puntos de los canales australes.

Las aguas de los enormes senos Otway y Skyring se descargan torrentosamente, sin provecho alguno, por los canales Jerónimo y Fitz-Roy, y por el estrechísimo canal Gajardo; lo mismo sucede con el extenso golfo Almirante Montt, que se llena y vacía incesante y estérilmente a través de dos angosturas, provocando fuertes corrientes que superan los 10 nudos.

Los lagos General Carrera y General O'Higgins se despeñan, desde sus alturas andinas, por los tumultuosos ríos Baker y Pascua; junto con el río Bravo representan un cuarto del potencial hidroeléctrico del país.

Otra fuente que se desperdicia es la energía eólica. Siendo la zona austral una de las regiones más tormentosas del Globo, la Armada —desde hace algunos

años— ha iniciado su utilización, instalando pequeñas plantas generadoras de electricidad que ayudan a mantener encendidos los fanales de algunos faros de la extensa red de señalización marítima que cubre esta región.

Los recursos forestales constituyen otra veta de riqueza de considerables proporciones, aún inexplorada; sólo esperan la mano del hombre para su aprovechamiento industrial, estimándose que pueden proporcionar más de 10 millones de pulgadas anuales, sin alterar la renovación de los bosques.

La Armada, mediante largas y onerosas investigaciones oceanográficas —en coordinación con los institutos especializados de universidades nacionales y extranjeras— ha determinado la circulación oceánica frente a nuestras riberas, comprobando que *la deriva del oeste*, la gran masa de aguas frías y oxigenadas provenientes del vasto Pacífico occidental, choca con nuestras costas entre Chiloé y el golfo de Penas, dividiéndose en dos brazos; el que corre hacia el norte es denominado corriente de Humboldt, y genera abundante pesca en el mar de Chile central y norte; el ramal sur contornea nuestro despedazado litoral patagónico, penetra en los canales, senos y bahías de la región y da origen a una exuberante vida marina en todas sus formas, cuyo cultivo masivo y sistemático resulta factible por la peculiar conformación hidrográfica de Chiloé al sur.

Para dar una idea de las perspectivas que encierran estas actividades, puede indicarse que sólo el cultivo artificial del salmón, dentro de pocos años aportará 136 millones de dólares a nuestra economía. Con objeto de aprovechar racionalmente las especiales características que ofrece nuestra región insular para el cultivo y explotación intensiva de los recursos vivos de sus aguas, es necesario cerrar con redes adecuadas o con empalizadas ciertos brazos de mar, tal como se hace en Japón, entregando esas parcelas a quienes deseen dedicarse a explotar áreas de cultivo marítimas.

Debemos emprender esta tarea ahora y sin dilación, ya que las pesquerías mundiales se están agotando a causa de la sobreexplotación a que las han sometido ciertas potencias inescrupulosas. Desde hace algunos años tenemos frente a nuestras costas buques-fábrica soviéticos o de sus países satélites, depredando incontroladamente las aguas del Pacífico sur oriental; seguramente esto afectará en forma negativa los recursos ictiológicos amparados por nuestra soberanía.

Desde la Acatilada península de Taitao nace una larga cordillera submarina, cuyo nombre es Montaña de Chile; alcanza hasta la lejana isla de Pascua, y sus bordes señalan el Límite de separación entre la Placa de Nazca y la Placa Antártica. Este accidente geográfico ha sido escasamente estudiado.

En las cercanías del golfo de Penas se presenta una formación geológica de características similares a la existente en Juan de Fuca, frente a la costa occidental de Estados Unidos de Norteamérica. En este lugar fueron detectados promisorios depósitos de sulfuros polimetálicos con altos porcentajes de zinc, plomo y cobre. En consecuencia, es bastante probable encontrar depósitos análogos en el fondo submarino cercano al golfo de Penas. Se ha determinado, además, que los yacimientos de zinc, plomo y cobre ubicados en los alrededores del lago General Carrera son de origen marino, indicio que confirmaría aún más las presunciones ya enunciadas.

Todas estas circunstancias permiten pensar que el golfo de Penas parece destinado a mostrar la radiante luz de las usinas que se instalarán en sus bahías, para aprovechar las variadas riquezas que confluyen a ese rincón privilegiado de nuestra patria.

Hacia ese enorme golfo convergen las inmutables corrientes oceánicas revitalizadoras, pletóricas de vida, asegurándole cuantiosos e inagotables recursos biomarinos. Hacia él también concurre la sumergida Montaña de Chile, con sus laderas saturadas de valiosos depósitos

metálicos; en sus cercanías se encuentran las poderosas fuentes de energía barata y renovable de los caudalosos ríos que desembocan en el Baker. Sus riberas están pobladas por inmensos bosque vírgenes, y –por último– los valles ubicados en sus proximidades se prestan para la agricultura y la ganadería, en razón de sus microclimas.

Pero, para hacer realidad estas promesas de desarrollo y bienestar que nos ha otorgado generosamente la Divina Providencia, es necesaria la presencia del hombre; ella *será facilitada por la apertura del istmo de Ofqui*. El golfo de Penas, que hasta ahora ha sido un factor de desvinculación, se transformará en un fuerte y poderoso nudo destinado a atar estrechamente a la Undécima y Duodécima Regiones, convirtiéndolas en un brillante polo de atracción para el resto de la nación.

Cabe hacer, finalmente, algunas observaciones sobre el tráfico marítimo. El tamaño de los buques mercantes que trasladan en sus bodegas la carga comercial –savia con que se nutre y mueve la Humanidad– continuará creciendo; una mayor eficiencia y el ahorro de combustible son las causas de esta tendencia evidente. Habrá buques que cruzarán el océano Pacífico, cuyo desplazamiento podría llegar al millón de toneladas brutas, dejando irremediablemente obsoleto el canal de Panamá y numerosos terminales marítimos en todo el mundo.

El extremo austral de Chile, por sus características hidrográficas y su posición geográfica con respecto al Pacífico y el Atlántico, es el lugar ideal para servir de punto de transferencia de la carga de esos colosos, a las bodegas de buques de calado más moderado, para que continúen en viaje hacia otros puertos de Sudamérica, África y Europa.

El golfo de Penas, por su amplio y fácil acceso oceánico, por las rutas de canales que lo unen al norte y al sur y las bahías que existen en su contorno, entre las que destaca la de San Quintín, dotada de excelentes fondeaderos, en la que desembocan los ríos navegables que el

canal de Ofqui uniría con la laguna de San Rafael, aparece como una zona de confluencia marítima natural para la reunión de esos leviatanes del transporte de ultramar, con las ágiles y económicas naves de transferencia o del cabotaje nacional.

Al terminar mis palabras, quiero destacar que el pueblo chileno está predestinado para abordar empresas de gigantes; la rutina y la mediocridad lo empequeñecen, y así lo señala nitidamente la historia. Chile fue grande en su epopeya de la independencia. A pesar de su agotamiento y de los sacrificios que aún era necesario hacer, no dudó en acometer la espléndida aventura de la liberación del país hermano del norte con un Ejército Libertador; simultáneamente, conquistó el dominio del mar en todo el Pacífico oriental, lo cual contribuyó al derrumbamiento del Imperio español en Hispanoamérica. Más tarde, con renovadas energías, emprendió la conquista del desierto nortino, el más árido e inhóspito del mundo, arrancándole de sus entrañas los minerales en que hemos cimentado principalmente nuestro progreso. Ya es hora de que enfrentemos, con voluntad de vencer, ese magnífico reto que significa dominar el mar y los espacios insulares y continentales de nuestro territorio austral, para luego seguir avanzando imperturbablemente hacia nuestros territorios antárticos. Sólo así aseguraremos a nuestros hijos un futuro lleno de esperanzas, digno de la heredad que recibimos de nuestros padres.

Termino, señalando con la mayor convicción las siguientes conclusiones relevantes:

- El mar ha desempeñado un rol primordial en el descubrimiento y colonización de Chile, en particular de su zona austral.
- Chiloé, Aisén, Magallanes y la Antártica conforman una zona de características claramente insulares, en la cual el mar y las comunicaciones marítimas desempeñan un papel trascendente y vital; sus recursos tan especiales, variados, abundantes y valiosos constituyen un aporte muy significativo al progreso y desarrollo nacionales.

La explotación de dichos recursos exige una presencia humana adecuada en áreas que, en su mayor parte, se encuentran actualmente desiertas. Es necesario intensificar ahora la colonización, iniciando la explotación de tanta riqueza abandonada hasta el momento.

- Es necesario, también, impulsar con energía los trabajos de investigación, para comprobar la factibilidad técnica de la apertura del istmo de Ofqui, y, una vez encontrada la solución, proseguir apoyando la ejecución de tan magna obra.

- *El futuro de Chile no depende, de modo alguno, en forma exclusiva de la sola comprensión del significado del mar. Es fundamental que exista la voluntad inquebrantable de accionar concreta y decididamente, para emplearlo de manera eficaz.*

Para ello se requiere una sólida y bien concebida estructura legal que garantice un real fomento de nuestra marina mercante, para que las naves que enarbolan el pabellón chileno surquen no sólo todo nuestro litoral, sino que lleguen a los más alejados confines del mundo, como ocurriera en el siglo pasado.

- Del mismo modo, fluye la conveniencia de establecer regímenes especiales que beneficien el extremo sur del país, como asimismo normas jurídicas que incentiven la construcción de buques en astilleros nacionales, y también mecanismos crediticios que permitan incrementar nuestras flotas mercantes y pesqueras, como una forma de respaldar al sector industrial nacional.

Señores... un pueblo que no duda de su destino marítimo tiene el derecho de obtener, a través de sus gobernantes, todos los beneficios que le brinda su territorio oceánico, para garantizar el bienestar, las fuentes de trabajo, el desarrollo nacional, y la tranquilidad y la confianza en el futuro, indispensables para la grandeza de la patria.

Al inaugurar en esta ocasión un nuevo Mes del Mar, es con particular agrado que os confirмо que los cuerpos legales tan necesarios para tales logros ya se encuentran en trámite legislativo, y esperamos verlos promulgados en el curso del año, como una fehaciente prueba de que este gran propósito será, dentro de poco, una histórica realidad.

