

VALPARAISO Y EL DESTINO MARITIMO DE CHILE

Almirante Sr. José T. Merino Castro

INTRODUCCION

El destacado geopolítico contemporáneo, Federico Ratzel, nos enseña que "El mar ocupa la casi totalidad de nuestro planeta y los continentes son solamente islas"; y agrega: "Nuestras residencias están rodeadas por el agua, y aun cuando se hallen bastante tierra adentro, a lo lejos brilla el mar".

Si bien es cierto que el hombre desarrolla su actividad vital en el espacio terrestre, no podemos olvidar que casi tres cuartas partes de la superficie del Globo son ocupadas por los océanos. Estos han ejercido un influjo definido y permanente a lo largo de la historia de la Humanidad. Han sido frontera y protección para muchos, y para otros han constituido una vía de influencia e intercambio; como también camino de conquista para los pueblos más audaces. En las civilizaciones primitivas el mar representó una gran barrera y un freno a la expansión, pero el desarrollo en el arte de navegar incorporó al mar como un patrimonio de inapreciable valor para la Humanidad. Su influencia ha sido fundamental en el desarrollo político, económico y social de los Estados.

En el mar se sostiene el comercio, el cual tiene allí sus rutas más fáciles, puesto que es un medio grande y generoso que no exige retribución. Es en esta relación donde adquiere validez la conocida afirmación de que "la bandera sigue al comercio", lo que de validez a la idea de que la presencia del comercio existió antes que la extensión del Estado.

El mar es, por tanto, fuente de poder político, económico y social, y como no puede ser ocupado como la tierra, su influjo se proyecta desde las costas. Por ello, y desde muy temprano en la historia de nuestra patria, su influencia se irradió desde Valparaíso, el primer puerto del país y capital marítima de Chile.

Es nuestro propósito recordar, en esta tarde, el rol cumplido en la historia patria, por Valparaíso, el "Puerto de Santiago", como lo llamó Pedro de Valdivia, forjador señero de la conciencia marítima nacional. Luego, referirnos a la evolución experimentada por su incidencia en el desarrollo de nuestros intereses marítimos y concluir, finalmente, señalando algunas orientaciones fundamentales tendientes a concretar una política de efectivo desarrollo marítimo nacional.

VALPARAISO Y SU APOORTE A LOS INTERESES MARITIMOS NACIONALES

Antecedentes históricos y geográficos

Para comprender cabalmente la influencia de Valparaíso en los destinos de la patria, es imprescindible realizar previamente una somera revisión de la condición geográfica esencial de nuestro país.

Chile es una larga y estrecha franja de suelos montañosos, ubicado en el confín suroccidental de América. Comprende el 60% del sector sur del meridiano 72° oeste, que le sirve de eje longitudinal. Su gran extensión norte-sur tiene, sin embargo, pasos naturales y

expeditos que lo comunican, durante toda época del año, a las dos cuencas oceánicas más grandes del mundo: el Pacífico y el Atlántico.

Chile es, además, prácticamente un archipiélago, pues su territorio está aislado por considerables accidentes geográficos que dificultan su vinculación por vía terrestre, y en grandes áreas, sencillamente la imposibilitan. Sin embargo, las cuatro grandes islas que forman el archipiélago, esto es, el áspero desierto nortino, la fértil zona central, la despedazada región de los canales y la helada Antártica, cuentan con el mar, que les da unidad y es el más importante factor de cohesión interna.

Por estos motivos, una parte mas que relevante de nuestra producción pesquera, agrícola, minera e industrial, concurre a sus puertos para ser enviada al exterior por vía marítima. Es así como también, a través de ellos, las actividades productivas nacionales se nutren de los consumos y bienes extranjeros que necesitan para laborar. En resumen, el desarrollo, bienestar y seguridad de los chilenos depende vitalmente del mar y, en consecuencia, de sus puertos.

Valparaíso, primer puerto de la república, nace a la vida cuando Juan de Saavedra fue enviado por don Diego de Almagro a reconocer la costa para reunirse con el *Santiago*, pequeña embarcación procedente del Perú. El resuelto explorador se dirigió hacia el oeste y arribó a una extensa y tranquila bahía a la que bautizó Valparaíso.

Cuando don Pedro de Valdivia, años después, visitó esa misma rada, al otorgar el título de capitán general del mar al piloto Juan Bautista Pastene extendió, además, un documento en el que se destacó tres aspectos de gran relevancia. En primer lugar, ratificó oficialmente el nombre dado al puerto por su descubridor; luego, designó a la primera autoridad marítima del país y, por último, definió diáfananamente y para siempre el destino de Valparaíso como la puerta de entrada de su capital y del país.

Al término del período colonial, Valparaíso contaba con alrededor de 4.500 habitantes; su bahía estaba resguardada por cuatro fuertes y sus construcciones más distintivas eran grandes y espaciosas bodegas, pues ya se había transformado en un pequeño puerto comercial. En 1806 recibió 63 buques procedentes de Europa —vía Cabo de Hornos y del Callao. Chile en esa época exportaba trigo, cueros, sebos, cuerdas, cobre y pescado ahumado, y su principal mercado era Perú.

Esta situación sufrió un vuelco trascendental con la independencia y el advenimiento del libertador don Bernardo O'Higgins como gobernante, pues con su innata visión marítima y su permanencia en la isla británica se percató que el futuro de Chile estaba en el mar. Actuando en concordancia con sus convicciones, una de sus primeras medidas fue renovar las normas de "libre comercio" dispuestas durante la Patria Vieja. Además, complementó dicha medida con el traslado de la Aduana desde Santiago a Valparaíso. Pero tal vez su resolución más visionaria fue declarar a Valparaíso como antepuerto del Pacífico, estableciendo una zona franca fiscal para que las naves almacenasen su carga en tránsito bajo la protección del Estado.

Estas oportunas providencias, muy luego dieron fruto; ya en 1822, los habitantes porteños eran 16.000 y en su bahía estaban surtos normalmente 60 buques de todas las banderas del mundo, y sus almacenes estaban abarrotados con mercancías, no sólo para Chile sino también para el resto de los países del Pacífico.

La obra crucial del libertador, que consolidó definitivamente la independencia iberoamericana, fue la creación de la primera escuadra nacional, cuyo puerto base fue Valparaíso; Encina comenta al respecto: "Se ha dicho que la creación de la primera escuadra

chilena es uno de los mayores prodigios que ha realizado un pueblo para afianzar su independencia, pero ese prodigio no lo realizó el pueblo chileno, sino *la voluntad de O'Higgins*".

Portales, el estadista que construyó los cimientos de la institucionalidad de la república, también intuyó que el futuro de Chile estaba en el mar. Por ello, fomentó vigorosamente a su marina mercante y de guerra, la industria naval y el comercio exterior. Durante su permanencia como gobernador del puerto realizó una gran obra orientada a dichas metas.

Chile, en la década de Portales y en las siguientes, continuó progresando gracias al vigoroso impulso dado por sus gobernantes. En 1861 su marina mercante nacional estaba integrada por 267 buques con más de 60.000 toneladas; su comercio exterior era floreciente; en 1863, Valparaíso, ciudad con 70.000 habitantes, quedó unida por ferrocarril con la capital; en 1865 exportaba sobre 25 millones de pesos, mientras que sus importaciones solo eran de 18,3 millones.

Recobrada la nación de los quebrantos de la guerra contra España y de los pesados sacrificios impuestos por la Guerra del Pacífico, el tráfico marítimo en Valparaíso se intensificó de tal manera que los diversos muelles y espigones existentes, que permitían sólo el atraque de faluchos y embarcaciones menores, se hicieron insuficientes. Por esta razón se construyó el llamado muelle fiscal, inaugurado en 1884; consistía solamente en una estructura de fierro en forma de L, que permitía el atraque de dos buques por ambos costados.

Sin embargo, los continuos desastres y naufragios causados por los violentos temporales invernales obligaron al gobierno, a fines del siglo pasado, a interesarse en proteger a Valparaíso para mejorar sus condiciones de seguridad. Desde 1892 fueron elaborados múltiples proyectos y estudios que no prosperaron, hasta que el 7 de septiembre de 1910 se resolvió construir el puerto, inspirándose en un proyecto de Leveque y Guérard.

Los trabajos fueron iniciados el 6 de octubre de 1912, a Cargo de la firma contratista inglesa Pearson and Sons Ltda, y el jueves 2 de abril del año 1930 se dio por concluida y recibida la gigantesca obra, cuyo molo de abrigo es único en el mundo, dado que sus cimientos están asentados en 54 metros de profundidad.

Aspectos políticos, sociales y culturales

La conciencia marítima, es decir, el conocimiento y convicción del valor que tiene para nosotros todo lo que se refiere al mar chileno, es algo que ha estado siempre presente en el porteño. Este sentimiento debe ser difundido a lo largo y ancho del país.

Desde Valparaíso se han generado las grandes iniciativas para afrontar el desarrollo de la marina mercante nacional. Las obras relacionadas con ellas, como también las de la industria naval y de la pesca se ven reflejadas en la ciudad. Sus edificios, sus instalaciones y vías de comunicación son testimonios reales de esta voluntad.

Valparaíso nació con Chile; podría decirse que despertaron juntos. Cuando el esfuerzo descubridor del adelantado Diego de Almagro necesitó apoyo y suministro para que Chile fuera una realidad, Valparaíso fue la caleta por donde llegó el abastecimiento y los hombres.

Desde entonces y para siempre ha sido la gran puerta oceánica por la cual Chile se abrió al exterior, imperativo básico para un país que, frente a un mundo lejano y un océano inmenso, no tiene otra vía mas expedita y promisorias que el mar.

En Valparaíso se gestó el esfuerzo pionero; de ahí salieron hacia el norte, inhóspito y desolado, los tenaces hombres que conquistaron el desierto y avizoraron sus riquezas hasta hoy insondables; así también, los que se arriesgaron en las heladas aguas de los mares australes, en la caza de la ballena, y los que iniciaron un extenso y productivo intercambio comercial con Oceanía y el lejano Oriente, mostrando en los más remotos rincones del orbe la bandera de una patria joven.

De Valparaíso zarpaba siempre la Escuadra, proyectando nuestro poder militar más allá de sus fronteras, y de regreso recalaba a este puerto, invariablemente victoriosa.

Todo navegante, en cualquier parte del mundo, podría no saber exactamente qué era Chile, pero sí sabía donde quedaba Valparaíso, como igualmente de su condición de puerto principal y hospitalario.

La gran cantidad de literatura que de Valparaíso se ha escrito, ha hecho que sea algo legendario y mítico para el extranjero; para los chilenos es "el puerto", sus habitantes se llaman porteños y es el espíritu y la esencia misma de todo lo que es marítimo. El sector portuario y su entorno más la presencia mayoritaria de los buques y personal de la armada, le imprimen un sello esencialmente naval a la ciudad y un tinte marinero a toda la región.

Allí están sepultados y serán sepultados nuestros héroes navales; allí está su historia marítima para que el chileno nunca la olvide y vea su futuro como una proyección ineludible de ese pasado marítimo al que tanto le debe.

Valparaíso es el puerto base de la Escuadra, pilar fundamental de nuestro poder naval, y el porteño nace viendo en la bahía, con una mezcla de admiración, respeto y cariño, el perfil acerado de nuestros buques de guerra.

Valparaíso es también la capital del saber marítimo; es cuna y sede principal de las ciencias del mar, no solo por el Instituto Hidrográfico, escuelas y academias de la armada, sino también a través de sus universidades, que materializan la vocación marítima de nuestra juventud, incorporando año a año nuevas generaciones a esta vital actividad.

Para un mejor logro de sus objetivos, y por disposición del Supremo Gobierno, se han radicado en Valparaíso, ciudad sede de nuestros intereses marítimos, la Subsecretaría de Pesca y el Servicio Nacional de Pesca, ahora en contacto más directo con el medio natural de sus actividades.

Todo ello hace de Valparaíso la capital marítima de Chile, o quizás, más propiamente, la capital del mar chileno, porque eso es lo que significa para nuestros espacios oceánicos.

Aspectos económicos y perspectivas futuras.

En las últimas décadas, el comercio, la industria, el transporte marítimo y los servicios portuarios, para lograr una mayor eficiencia, han estado sujetos a una extraordinaria evolución.

Para enfrentar con éxito el reto actual, debe establecerse con la mayor claridad el rol de los puertos, que no puede ser otro que constituir el área de contacto de la zona interior del país con el mar, para proyectar y vincular a Chile con el resto del mundo.

Es nuestro deber enfrentar adecuadamente la realidad presente y prever las exigencias que tenemos que encarar en el futuro para hacer que nuestros puertos sean una palanca eficiente y ágil para el desarrollo nacional, y para que Valparaíso sea y siga siendo el principal puerto de la costa suroccidental de América.

Lo fundamental para que los puertos cumplan el rol señalado, es capacitarlos a fin de que constituyan un eficaz medio de irradiación del país hacia el exterior, y de vinculación hacia el interior del territorio nacional. En esa forma contribuirán significativamente al desarrollo regional y nacional.

En consecuencia, la primera previsión para enfrentar las exigencias que plantea un futuro inmediato, es la modernización de las instalaciones portuarias y de sus elementos de carga y de descarga. Es esencial para un puerto perfeccionar el pronto acceso del buque a los sitios de atraque, dar garantías de seguridad a cascos y cargas, así como disponer de una rápida capacidad de despeje, para hacer llegar con prontitud las mercancías a su destino.

Dentro de este esquema, Valparaíso, puerto que enlaza el mar con el corazón del país, ha de ser considerado el principal puerto de importación de productos industrializados, y en cuanto al comercio de exportación, debe seguir siendo el mayor puerto de exportación de carga general y de contenedores.

Chile requiere de modo imperioso mantener a su capital marítima para cumplir con su destino oceánico, en el que el pilar de su economía debe ser la actividad marítima. Ella se traducirá en un vigoroso y cuantioso comercio ultramarino, para lo cual, con el propósito de satisfacerlo oportuna y adecuadamente, necesitamos una considerable marina mercante nacional.

Sin embargo, hay otros aspectos adicionales que pueden contribuir al desarrollo de Valparaíso, como por ejemplo, el impulso, iniciación y realización de numerosas actividades industriales tendientes a exportar productos manufacturados empleando materia prima nacional o importada. La instalación de industrias como éstas, de las cuales ya existen algunas en la V Región, puede constituir un poderoso factor de desarrollo; si se les da los incentivos convenientes.

Además, el acelerado avance tecnológico permite apreciar la posibilidad de que en un futuro no lejano comience la extracción de sulfuros polimetálicos y nódulos de manganeso del suelo submarino próximo a nuestro litoral. Estas actividades nos señalan la conveniencia de prever para Valparaíso la estructura de apoyo para su realización, incluyendo las instalaciones terrestres para su procesamiento y transformación.

El impulso al turismo, en la forma que el gobierno ha previsto realizarlo, constituye también otro factor de desarrollo, debidamente coordinado de modo de no interferir con lo que es esencial en Valparaíso: la actividad portuaria.

Finalmente, cabe considerar la intensificación de las actividades que actualmente son desarrolladas en pro de la grandeza del principal puerto del país, con especial énfasis en la industria naval, la investigación oceanográfica, la educación naval y marítima y las actividades de apoyo a las flotas de la armada y de la marina mercante.

PERSPECTIVA DE ACCION PARA EL DESARROLLO MARITIMO NACIONAL

Antecedentes generales

Me he referido en grandes trazos a los influjos geopolíticos del mar en el desarrollo de los Estados, a las condiciones geográficas que debe enfrentar nuestro país y a los antecedentes históricos, políticos, sociales y económicos del desenvolvimiento de Valparaíso y su influencia en la vida nacional. Ahora se establecerá algunas perspectivas de acción para fortalecer el desarrollo marítimo nacional.

Sin duda, el éxito de nuestra política económica se sustenta en el comercio exterior, el cual se realiza casi exclusivamente por la vía marítima, como anteriormente se expresó. Ello nos obliga a desarrollar una marina mercante poderosa, activa, moderna y competitiva, a fin de enfrentar la evolución experimentada por los medios de transporte y satisfacer las demandas del transporte marítimo de cabotaje y de ultramar.

La Ley Nº 18.454, recién dictada por el gobierno, ha venido a crear las condiciones para que se realice este desarrollo. Asimismo, debemos contar con un sistema portuario eficiente, ágil y de bajo costo, que contribuya a que nuestros productos lleguen a los mercados internacionales en condiciones competitivas y finalmente, debemos disponer de una industria naval capaz de satisfacer plenamente las necesidades que ella sirve.

Transporte marítimo

En las últimas décadas el transporte de línea se ha transformado primordialmente en un transporte de contenedores, restando un pequeño porcentaje que cada vez será menor, de carga suelta.

Por otra parte, también se ha hecho presente un nuevo sistema de transporte de línea, cual es el de los servicios alrededor del mundo. A diferencia de los servicios tradicionales que transportan el grueso de la carga entre dos puntos de término, en los servicios alrededor del mundo un alto porcentaje de la carga es recibida vía transbordo y reexpedida a puertos más allá de los puertos de recalada.

Lo anterior presenta un doble desafío para las marinas mercantes de los países pequeños, entre ellos Chile. Frente al contenedor, se ha reconocido que, tal vez con alguna excepción, no hay otra alternativa que emplear este nuevo sistema en todos los tráficos, ya que sus ventajas son muy claras y no se puede pretender competir con los servicios extranjeros empleando una tecnología superada.

Desde el punto de vista nacional, esta solución es la más adecuada, y posiblemente son pocos los países en el mundo que se benefician con ella tanto como Chile. En efecto, al transformarse los sistemas de carga suelta a sistemas de contenedores, la capacidad portuaria se ve multiplicada por tres o cuatro veces; ello permite que, sin incrementar la infraestructura portuaria, el país pueda hacer frente a sus necesidades hasta más allá del año 2000. Fácil es comprender lo que esto significa para el erario nacional, considerando los altos costos que tiene la construcción de puertos en Chile.

Nuestra marina comercial ha actuado conforme a las líneas trazadas y opera en los principales tráficos exteriores de Chile, en conjunto con distintos congéneres extranjeros, y hace uso, más o menos intensivo, del contenedor, según sean los tráficos de que se trate. Es importante hacer notar que, como no es posible movilizar toda la carga en contenedores, se mantiene buques tradicionales para satisfacer el total de las necesidades del comercio exterior chileno y no sólo la de aquellas cargas que pueden transportarse en contenedores.

En resumen, considerando que el empleo de contenedores va en un aumento gradual, y aunque los sistemas alrededor del mundo nos enfrentan con nuevas condicionantes, estoy seguro que los armadores nacionales podrán hacer frente a los requerimientos que genere nuestro comercio, mediante la utilización de buques portacontenedores del tamaño y eficiencia que se requiere y en las rutas más convenientes.

Sistema portuario nacional

Otro aspecto de gran trascendencia para el comercio exterior es el sistema portuario.

Pocos países como Chile tienen el imperativo de mirar con mucho cuidado y detenimiento los problemas que enfrenta su sistema portuario.

La geografía del país impide la concentración natural de las cargas en un solo puerto, obligando a seleccionar a varios de ellos que tengan una zona de influencia extensa, para que el volumen de carga haga rentable su operación, y reúnan, además, las características hidrográficas apropiadas. Esto último no resulta fácil en un litoral como el nuestro, que presenta pocos lugares abrigados y grandes profundidades a pocos metros de la costa, lo que obliga a cuantiosas inversiones para dar la seguridad que las naves requieren.

Por otra parte, la lejanía de nuestro país de los grandes centros de consumo y de las principales rutas del comercio mundial, nos impone concentrarnos en mantener bajos los costos de los servicios portuarios, que son parte importante del valor del transporte marítimo.

En el transcurso del presente siglo, nuestro país ha hecho esfuerzos significativos para contar con puertos adecuados y competitivos, sobre la base de inversiones del Estado. Estas inversiones y un extraordinario avance logrado en el manejo administrativo de los puertos a partir del inicio de este gobierno, hacía suponer que el país no requeriría de grandes inversiones en los puertos hasta, por lo menos, fines del presente siglo. Sin embargo, la naturaleza, que pone a prueba el temple de los chilenos de tiempo en tiempo, determinó que esa esperanza no pudiese ser cumplida.

El terremoto de marzo de 1985 destruyó gran parte del puerto de San Antonio y de un modo impresionante, aunque menos visible, el puerto de Valparaíso.

El sistema portuario nacional requiere preocupación en algunos aspectos, que pueden ser resumidos como sigue:

- Antes que nada, se requiere reconstruir las instalaciones portuarias de la zona central dañadas por el terremoto. Ello exige, previamente, definir los roles que deben desempeñar cada uno de los puertos.
- Debe definirse el rol del Estado en el sistema portuario nacional.

Por razones de carácter histórico, que no es del caso reseñar, los puertos al servicio público de Chile fueron construidos por el Estado, con muy pocas excepciones.

Las inversiones hechas en esa infraestructura deben continuar siendo de propiedad del Estado, sin perjuicio de que los empresarios privados interesados puedan invertir en otras instalaciones de uso público o privado, sujetos a normas muy claras-que contemplen el más irrestricto resguardo del derecho de propiedad y las exigencias que el Estado pueda hacer en términos de seguridad nacional.

- Debemos velar porque se mantenga un sistema de relaciones laborales que garantice una buena armonía entre trabajadores y empresa y para que exista, por una parte, responsabilidad en la prestación de los servicios, y, por la otra, una suficiente y justa remuneración de los mismos.

Unas relaciones laborales justas y equitativas, que permitan a los puertos operar con eficiencia y seguridad, serán una buena forma de contribuir a alejar para siempre el fantasma de los puertos secos que preocupa, en tal alto grado, a las comunidades de las ciudades-puertos.

Industria naval

Impulsar la industria naval es un imperativo de la política marítima nacional. En nuestro país existe la capacidad tecnológica y humana para construir en él cualquier tipo de buque, lo que queda en evidencia al observar las numerosas construcciones de alto bordo que ha ejecutado Astilleros y Maestranzas de la Armada, y los pesqueros y otros tipos de embarcaciones construidas por astilleros particulares.

Razones estratégicas, industriales y económicas en general, aconsejan estimular la capacidad del país para construir las naves que necesitan tanto la armada como la marina mercante, la investigación y la pesca, y las actividades asociadas a la explotación de los recursos del mar.

Por ello pienso que en nuestro país deben ser adoptadas medidas muy eficientes para permitir el desarrollo de los proyectos que promueven las actividades de la industria naval. Un país oceánico como el nuestro será siempre más dueño de su mar cuanto mayor sea su independencia para construir y reparar las naves que le permitan realizar el comercio exterior, explotar las riquezas del mar que le son propias, y los buques que tengan por misión defenderlas.

En relación a lo anteriormente expuesto, cabe señalar que la Ley N° 18.454, del año 1985, dictó normas de fomento para la industria de astilleros, con el fin de obtener condiciones que les permitiera a éstas entrar en la competencia internacional y cumplir el papel que la economía nacional necesita, por su gran capacidad de fomentar a su vez al resto de las industrias.

Los astilleros de la armada poseen instalaciones de alto rango en Valparaíso, Talcahuano y Punta Arenas, y, sin duda alguna, son las mejores de la costa del Pacífico sur. Chile ha ganado un sólido prestigio al imponerse, en algunas propuestas internacionales, sobre astilleros extranjeros y de mayor tecnología. En la actualidad el país tiene capacidad para construir naves de 40.000 toneladas DW, para completar lo cual sólo será necesario adquirir en el extranjero algunos equipos más complejos y algo más de apoyo tecnológico.

Pero la industria privada de astilleros también ha iniciado un crecimiento importante, el que, en la medida que se haga competitivo, irá en aumento.

Por lo expuesto, la industria naval, tanto de construcción como de reparación de naves, debe ser considerada como una industria estratégica a la que habrá que apoyar decididamente a fin de lograr finalmente nuestra independencia del exterior.

Explotación de los recursos del mar

La explotación de los recursos del mar es otro aspecto que debe contemplar toda política marítima nacional.

La pesca es tal vez la actividad mas conocida de los recursos del mar; sin embargo, no es la única. La extracción del petróleo del subsuelo marino y la minería submarina son fuentes de recursos de gran importancia para el país.

La pesca ha aumentado la eficiencia y rendimiento; en forma persistente y extraordinaria, por sobre los 5 millones de toneladas anuales, constituyéndose así en la segunda fuente de ingresos de divisas para el país, lo que está señalando un buen manejo del recurso.

Tengo el convencimiento de que su rendimiento puede ser incrementado aún más si se reorienta paulatinamente esta actividad. En efecto, el producto de las capturas está en estos momentos dedicado mayoritariamente a la elaboración de harina y aceite de pescado para uso animal, lo que otorga una buena rentabilidad y reedita adecuadamente el capital destinado por las empresas del ramo. Sin embargo, si tales capturas fuesen procesadas para el consumo humano, se lograrían dos efectos importantes. El primero, aumentar la disponibilidad de proteínas a bajo costo para la población; y el segundo; exportar con mayor valor agregado.

Para ello es necesario mejorar todo el proceso de extracción y comercialización de los productos del mar, desde el momento en que el recurso se obtiene hasta que llega a manos del consumidor, y crear hábitos entre los chilenos para que consuman peces y otros productos del mar.

Debemos propiciar la construcción en nuestro país de terminales pesqueros debidamente organizados. Donde las naves pequeras tengan acceso a amplios malecones y donde existan puestos de distribución de las especies y lugares de consumo que, incluso, adquieran características de lugares turísticos.

Pienso que con este objetivo debe reorientarse, en su reconstrucción, parte del puerto de San Antonio para aprovechar plenamente el gran mercado que es la Región Metropolitana.

Por otra parte, las zonas de pesca industrial están muy próximas a la costa. En ellas, el industrial disputa las especies con el pescador artesanal, en vez de internarse lo suficiente en alta mar como para competir con las flotas extranjeras que efectúan una captura indiscriminada frente a nuestras costas, depredando nuestro mar.

Asimismo, el peligro del agotamiento de algunas especies, aun cuando se cumplan los períodos de veda apropiados, debe inducirnos a desarrollar cada vez más los cultivos marinos, donde está la fuente de alimentación del mundo del futuro.

Tanto la pesca como los cultivos marinos requieren de un amplio conocimiento e investigación del medio marino, y es una labor que debe ser desarrollada con unidad de pensamiento tras objetivos bien definidos. Lo mismo tiene validez para la prospección pesquera, petrolera y minera: La planificación y dirección centralizada parece indispensable, como lo es también la diversificación en la ejecución, ya sea por entes estatales, privados o dependientes de las universidades y centros de investigación.

Conclusiones

- Las perspectivas que Chile presenta para el desarrollo marítimo nacional son ampliamente favorables, pero requieren de la voluntad concertada del Estado, del sector privado y de la ciudadanía toda.
- El transporte marítimo es fundamental para el desarrollo del comercio exterior y para la seguridad nacional, y requiere de empresas navieras pujantes, capaces de enfrentar con éxito la revolución tecnológica que está en proceso y la competencia extranjera, por lo general más desarrollada y fuertemente subvencionada por sus respectivos gobiernos.
- El sistema portuario nacional debe adaptarse para que pueda contribuir, con menores costos, a la tarea del comercio exterior, donde es necesario que los productos nacionales se impongan por calidad y precio en el mercado internacional.

- Se requiere dar un impulso significativo a la industria naval, la que por su carácter estratégico debe alcanzar un nivel correspondiente a la condición oceánica del país.

- Debe reorientarse, paulatinamente, la industria pesquera hacia el consumo humano y planificarse centralizadamente la investigación oceanográfica y las prospecciones en el mar, tendiendo hacia la optimización en la explotación de los recursos marítimos.

Todo lo anterior está señalando la necesidad de una participación muy activa del gobierno en todas las actividades desarrolladas en el mar, lo que será posible mediante la materialización del ministerio anunciado por S.E. el Presidente de la República, y que, indudablemente, debe abarcar un ámbito mucho mayor que el actualmente programado.

Así, en esta forma estaremos avanzando, realmente, hacia el destino marítimo que nos impone una geografía que podemos vencer, pero en ningún caso modificar, para lograr la grandeza de nuestro país y la prosperidad de todos sus habitantes.

Chile, como la mayoría de los países de este continente, depende del mar para su vida libre y progresista. Si no tiene los medios, por falta de voluntad de sus habitantes, no merece tomar parte en el futuro concierto de las naciones desarrolladas.

