

CHILE Y LOS PLANTEAMIENTOS DE UNA POLITICA OCEANICA PARA EL FUTURO *

Jorge Arancibia Clavel **



La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, es el organismo de la Armada conocido como Direc-temar, mediante el cual el Estado de Chile caute- la el cumplimiento de las leyes y acuerdos

internacionales vigentes, para proteger la vida humana en el mar, el medio ambiente marino, los recursos naturales, y además, regular las actividades que se desarrollan en el ámbito de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo de la nación.

Antes de iniciar esta conferencia, deseo agradecer en forma especial, al Sr. Rector de la Universidad Austral de Chile Don Manfred Max-Neeff, la invitación a participar en este Congreso de Ingeniería Oceánica, cuyo aporte será sin duda un elemento valioso, que contribuirá al enriquecimiento de la conciencia marítima y al desarrollo de Chile como país marítimo.

Mi exposición contendrá los planteamientos que sobre política oceánica sustenta mi institución en el presente. Ellos tienen una larga sucesión de antecesores en todas aquellas propuestas que ha formulado la Armada a lo largo de nuestra historia.

Lo descrito señala con claridad la seriedad, hondura, continuidad y el rigor, tanto científico como estratégico, con que nuestra Institución asumió como deber, el conocimiento y la difusión del rol del mar respecto de nuestro país, y como obligación, formular las proposiciones sobre políticas conducentes a obtener el mejor y máximo provecho de la condición marítima de Chile. Con la responsabilidad y el peso de esa trayectoria y al mismo tiempo, consciente de la complejidad de abarcar integralmente el tema que me fue asignado, procedo al desarrollo de esta conferencia.

Desde que el primer hombre usó un madero para flotar sobre un río o un brazo de mar, hasta el presente, cuando todos los mares del mundo están en constante actividad con el tránsito continuo de enormes naves, el uso de los espacios marítimos ha marchado al compás de los requerimientos de una humanidad en permanente desarrollo. Los mares, originalmente considerados como el lugar donde terminaban las actividades del hombre, son hoy el escenario en el cual interactúan los inmensos grupos humanos que pueblan el orbe, ya sea sobre su superficie como en un futuro cercano, en el gran espacio submarino.

Alcuino de York, el filósofo encargado por Carlomagno de la restauración de la cultura occidental, en el siglo VIII, definió el mar diciendo: "es la senda de los atrevidos, la fron-

* Clase Magistral dictada por el Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en representación del Sr. Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Don Jorge Patricio Arancibia Reyes, como inauguración del II Congreso Internacional de Ingeniería Oceánica, realizado en la Universidad Austral de Chile, en la ciudad de Valdivia el 25 de octubre de 2000.

** Vicealmirante. Oficial de Estado Mayor. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

tera de la tierra, el límite de los continentes, el colector de los ríos, la fuente de la lluvia, un refugio ante el peligro y un regalo para nuestros sentidos". A pesar de la belleza y exactitud de la definición, hoy nos parece meramente poética. No imaginaba el notable humanista que al paso de los siglos, el mar iba a adquirir caracteres más utilitarios y prácticos, pero tan gravitantes que si los humanos no lo resguardan y protegen, podrían estar descuidando nada menos que su permanencia como especie sobre el planeta.

El crecimiento de la población mundial, acelerado en las últimas décadas, generó cambios de sorprendente dimensión al aparecer nuevos y voraces mercados en puntos no tradicionales de la tierra. Eso se reflejó velozmente en el ingreso de enormes masas humanas a la producción de bienes y a la exigencia de alimentos y mercaderías para su consumo. Los que ayer eran vaticinios de un empequeñecimiento que se describía como la "aldea global", hoy es una realidad contingente cuya presencia determina la aparición inexorable de problemas de elevado rango en materias políticas, sociales, económicas y ambientales. De ellas se desprenden también escenarios de conflictos de impredecible dimensión, a causa de la fuerte competencia que provocan los intereses adversarios que se manifiestan en todo orden de actividades.

La globalización, entre otras, tiene su expresión más evidente en el mar que es más que requerido, por un proceso que le exige todos sus caracteres utilizables para beneficio de la especie humana. La demanda es tan apremiante que el mar como vía de comunicación se congestiona, como fuente de proteínas se debilita, como proveedor de materias energéticas manifiesta agotamiento, y como reserva biológica se deteriora.

Chile y el Desafío Oceánico.

Y cual ha sido la evolución de nuestro país en este escenario marítimo. Pues bien, Chile debió ser un estado-nación de marcados

rasgos marítimos. Por desgracia, las atinadas visiones que en tal sentido tuvo tempranamente la Corona de España no alcanzaron la profundidad ni la permanencia suficientes para crear una conciencia marítima en la naciente población chilena. Para España, Chile era el bastión marítimo del Pacífico Suroriental, es decir, era útil como posición defensiva. Pedro de Valdivia fue más allá: quiso conocer y ejercer dominio hasta el extremo de América y con ese fin dispuso tres expediciones, cuyo máximo objetivo era alcanzar el estrecho de Magallanes.



Juan Ladrillero toma posesión del estrecho de Magallanes en 1557.

Será entonces, la expedición de Juan Ladrillero en 1557, quien 37 años después de su descubrimiento, recorrerá el Estrecho de Oeste a Este, tomando posesión de la totalidad de las tierras entre el Pacífico y el Atlántico, en nombre del rey de España.

La Independencia abrió paso a concepciones apuntadas ya a un concepto de nación: O'Higgins creó la Primera Escuadra Nacional, cuya gloria nunca será calificada con la justicia que merece porque otras hazañas navales sucesivas empañaron la dimensión de su desempeño inicial.

La Escuadra Libertadora da una medida del rango epopéyico de la capacidad de emprender que tuvo Chile, bajo la conducción de O'Higgins. Años más tarde, Portales se afana por crear una Escuadra poderosa y una Marina Mercante que comerciará a lo largo y ancho del océano Pacífico. La guerra

contra la Confederación peruano-boliviana, el rechazo práctico a la doctrina Monroe, la Guerra del Pacífico y la Guerra Civil de 1891, confirman lo certero de las visiones de ambos estadistas al plantear la estrategia de utilizar el mar con resolución y plenitud, como factor inseparable del sistema de seguridad del país e incipientemente, como parte de la creciente importancia en el desarrollo económico de Chile.

No obstante la dimensión de esas evidencias, nuestro pueblo no logró conformar una conciencia marítima en los términos adecuados a la dependencia que del mar le asigna su posición geográfica. Los conductores políticos de la nación, salidos todos de los sectores agro-mineros, no se preocuparon mayormente de la vulnerabilidad que significaba desconocer y descuidar los valores que tenía el mar para el país en cuanto a seguridad y desarrollo.

Los avances que se hicieron se deben, más que a los gobiernos de las respectivas épocas, a los estudios que la Armada y algunas universidades llevaban a cabo incesantemente. Sus conclusiones fueron recogidas por personalidades de alto rango intelectual y cultural del país y transmitidas a estratos de poder como el ejecutivo y el legislativo.

En este sentido cabe mencionar por su trascendencia, la declaración de los límites del territorio antártico de Chile y el planteamiento de las 200 millas como Zona Económica Exclusiva, reconocida más tarde internacionalmente.

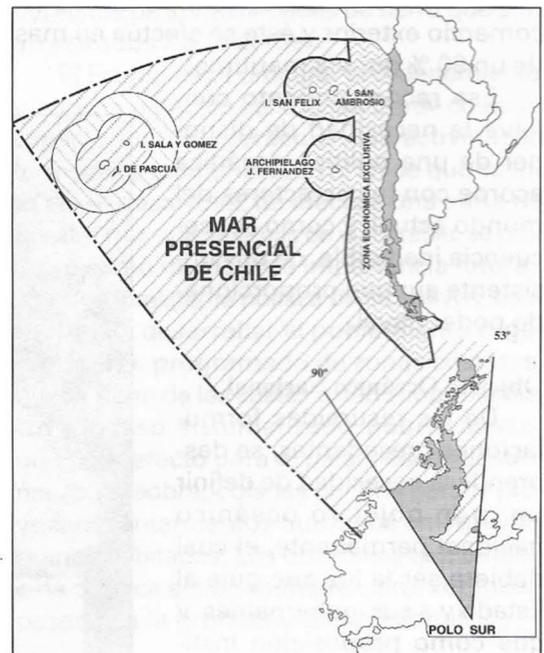
Por su parte, la Armada de Chile creaba organismos técnicos sobre aspectos hidrográficos, meteorológicos, cartográficos y radiotelegráficos de gran utilidad para la comunidad marítima nacional, al mismo tiempo que extendía, modernizaba y ampliaba servicios que incrementaban la seguridad en la navegación.

En la década del 70 el mundo científico hizo un anuncio conceptual que hizo ver al país la necesidad de crear, estimular y acrecentar una conciencia marítima nacional: se

iba a desarrollar un cambio planetario del centro de gravedad económico desde el océano Atlántico al océano Pacífico.

El entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don José Toribio Merino Castro, puso en marcha un ambicioso programa de difusión destinado a que la opinión pública nacional, recibiera un caudal informativo sobre la necesidad del país de enfrentar el desarrollo de la cuenca del Pacífico en calidad de protagonista, dejando de ser un mero espectador tangencial del fenómeno. La fuerte personalidad del Almirante, la amplitud de su cultura humanística, el dominio de la historia que ejercía y su indiscutida capacidad profesional como marino, hicieron posible que la misión que se había impuesto alcanzara inesperados niveles de penetración.

Su sucesor, el Almirante don Jorge Martínez Busch, a su vez un gran intelectual, asumió la tarea y avanzó la tesis del Mar Presencial, y la Oceanopolítica, un enfoque novedoso que valoriza el mar como espacio de crecimiento y desarrollo de un Estado y en consecuencia, como factor influyente en sus decisiones políticas en pro del bien común.



En la actualidad, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don Jorge Patricio Arancibia Reyes, viene desarrollando la profundización de todas aquellas materias marítimas que, relacionadas con la realidad actual, deben ser enfocadas bajo el prisma de una situación nueva como es la globalización. Ha dicho que se vive "el tránsito que va, desde las amenazas territoriales como elemento casi único de atención, a la percepción de los riesgos globales que afectan nuestra seguridad.

"Ellos configuran -dice el Almirante- un escenario internacional impredecible, conflictivo y en algunos aspectos, anárquico" (fin de la cita). En tal predicamento y sin perder de vista la dependencia marítima, el país debe mantenerse prevenido respecto del análisis continuo de los intereses, objetivos y políticas nacionales de iguales factores que puedan manifestar otras potencias antagónicas en carácter de conflicto, con el fin de evitar o administrar las situaciones de crisis y mantener en equilibrio el binomio seguridad-desarrollo.

En este ordenamiento, el país no puede desconocer la importancia del mar, cuando su desarrollo económico depende de su comercio exterior y éste se efectúa en más de un 90 % por vía marítima.

Ese reconocimiento conlleva la necesidad de disponer de una política oceánica acorde con los caracteres del mundo actual, y como consecuencia ineludible, de un consistente aunque proporcionado poder naval.

Objetivo Oceánico Nacional.

De las resumidas formulaciones precedentes, se desprende la necesidad de definir un gran objetivo oceánico nacional permanente, el cual debiera ser la luz que guíe al Estado y a sus gobernantes y que como proposición insti-

tucional podríamos indicarlo como sigue:

"En resguardo y beneficio del interés y el bien común de la nación, materializar el uso efectivo y sostenido del territorio oceánico nacional; mediante el desarrollo y aprovechamiento de las actividades marítimas, en armonía con los compromisos del derecho internacional, la preservación del medio ambiente marino y la seguridad marítima".

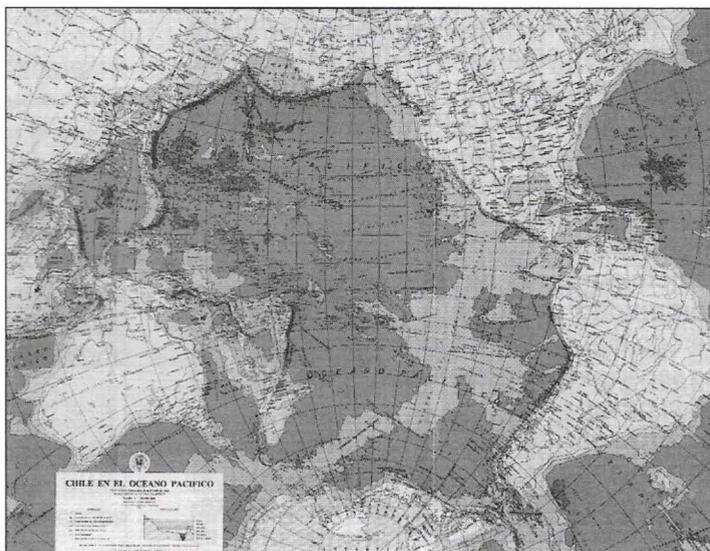
Para el logro de este gran objetivo, se debería requerir la voluntad de parte de los gobernantes y de la comunidad nacional toda. En este sentido, la Armada ha elaborado un conjunto de objetivos específicos, concurrentes al objetivo oceánico nacional y que propenden en forma directa:

1° Formar una conciencia y voluntad marítimas colectiva que impulse hacia el objetivo nacional.

2° Optimizar el uso del mar como vía de comunicación y espacio de recreación y esparcimiento.

3° Procurar la utilización más eficiente de los recursos naturales del Territorio Oceánico Nacional.

4° Desarrollar las ciencias y tecnologías marinas y todas las actividades que apoyen y sustenten el uso, la explotación, la conservación y la administración de los recursos naturales del territorio oceánico nacional.



5° Perfeccionar el marco jurídico y fortalecer los organismos de administración de dicho territorio y de las actividades marítimas, en los ámbitos del derecho nacional e internacional.

6° Proteger y preservar el medio ambiente marino en el Territorio Oceánico Nacional y procurar que las actividades de otros Estados en los océanos no afecten los intereses de Chile ni la calidad de vida de sus habitantes, y por último

7° Dar efectiva seguridad al Territorio Oceánico Nacional, a los intereses marítimos y a las rutas oceánicas vitales para el país, dando por posibles la ocurrencia de amenazas, actos ilícitos o agresiones que lesionen la jurisdicción y soberanía del Estado, y tomando las prevenciones correspondientes para neutralizarlas.

Políticas Oceánicas.

Reconociendo la importancia y gravitación que ejerce el Océano en el destino de Chile y existiendo una definición clara de lo que el país quiere alcanzar a través del mar, se está en condiciones de enunciar aquellas políticas que permitirán orientar el esfuerzo del Estado y los diferentes actores de la vida nacional.

En este sentido, se entiende que "política" es el conjunto de definiciones y lineamientos formulados por el gobierno de una nación, para definir y precisar el campo de acción del sector público en determinadas materias de su competencia, y para enmarcar el propio del sector privado en las mismas. En consecuencia, una vez definido el gran objetivo oceánico nacional y sus objetivos específicos, el estado debiera asumir la voluntad de concretarlo con la decisión, profundidad y planificación que requiere una tarea nacional de tan trascendente contenido. Para llevar a cabo dicha materialización debe procederse al cumplimiento orgánico de las políticas oceánicas que constituyen el conjunto, armónicamente coordinado, de las planificaciones conducentes al logro del ya señalado objetivo oceánico.

Al dar inicio al desarrollo de las políticas, describiré sólo algunas, profundizando la que define los espacios de mar, por ser éstos la razón de ser de un país marítimo.

Política para la Ocupación y Desarrollo del Territorio Oceánico Nacional y del Borde Costero.

Su ámbito de aplicación está constituido por todos aquellos espacios marítimos en los cuales Chile proyecta sus intereses políticos, económicos, culturales y estratégicos.

Tales espacios están compuestos por las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y el mar presencial.

Esta política incluye, asimismo, las aguas continentales y el borde costero, dada su relación evidente e indisoluble con el desarrollo del país.

Las *Aguas Continentales* corresponden a las de ríos, lagos y embalses, que fluyen o están rodeados por masas terrestres.

Cada cuerpo de estas aguas termina indefectiblemente en el mar y en esa relación es donde debe ejercerse una fiscalización eficiente, toda vez que las principales fuentes de contaminación marina provienen de los desechos de las actividades de tierra que son arrastrados hacia el mar.

El Estado debe procurar el ordenamiento y la racionalización del uso del borde costero, espacio donde interactúan las actividades terrestres y marítimas, con el fin de que cuanto allí se desarrolle, no afecte a una parte de nuestro mar que, además de vulnerable, se proyecta como de máxima importancia futura.

Una inteligente política de incentivos, contribuiría a desarrollar el poblamiento orgánicamente programado de zonas costeras, buena parte de las cuales están subpobladas. Un proceso sistematizado podría causar un doble efecto para el país: descongestionar zonas sobrepobladas por una parte y provocar asentamientos humanos en aquellas menos habitadas. Los beneficios que tendría esta política serían múltiples, una vez incorporadas a la productividad nacional.

Ahora bien, respecto de las *aguas interiores*, se las ha denominado a las bahías y al mar interior que se extiende entre el canal de Chacao y las islas Diego Ramírez y la Antártica, denominada asimismo como zona austral y territorio antártico.

Exceptuando la Antártica, esa zona es acaso un tercio del territorio nacional, pero representa apenas un 3 % de la población del país. Cabe mencionar que allí se encuentra la mayor reserva mundial de aguas protegidas libres de contaminación y que el 70% del territorio emergido lo constituyen áreas de gran valor paisajístico, protegidas como parques o reservas naturales.

Las políticas referidas a este sector son extremadamente complejas y onerosas. En líneas muy gruesas, se trata de que el Estado lleve a cabo un programa destinado a facilitar y promover el desarrollo mediante la creación de condiciones, que permitan la instalación de actividades productivas que atraigan pobladores. Sobre el particular, la Armada se encuentra desarrollando un programa que habilitará la apertura de ciertas rutas de los canales australes, para fomentar y asegurar la navegación con fines turísticos, en áreas de invaluable belleza.



En relación al *Mar Territorial*, éste comprende un área de 12 millas marinas de ancho, medidas desde las líneas de base, incluye el suelo y subsuelo marino. A su vez la *zona contigua* está constituida por las 12 millas marinas adyacentes al mar territorial mar afuera.

Respecto de estas zonas, debe dejarse en claro que se trata de la parte que requiere un más permanente, responsable y delicado manejo, administración y control por cuan-

to en ellas se efectúan la mayor parte de las relaciones entre las actividades embarcadas y sus bases de tierra.

Lo anterior conlleva numerosos riesgos como la contaminación proveniente de las ciudades, de las actividades de ribera, del frecuente y numeroso tráfico de naves y embarcaciones de los más diversos tipos y tamaños.

Debe considerarse de igual forma la sobreexplotación de la biomasa costera, el uso turístico sin control y el creciente ejercicio de los deportes náuticos. En este sentido, el Estado debe ejercer una acción positiva de fomento, regulación y control de cuanto se hace en la zona señalada, ya que es en ella, donde comienza el futuro de crecimiento y desarrollo para nuestro país.

Con respecto a la *Zona Económica Exclusiva*, ésta es el área marítima que se extiende más allá del Mar Territorial, hasta una distancia de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base, donde el estado ejerce derechos de soberanía en cuanto a la explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos existentes en la masa de agua, en el suelo y subsuelo del mar.

Vale la pena mencionar que por iniciativa de nuestro país, Perú, Ecuador y Chile firmaron en septiembre de 1953, la llamada Declaración Sobre Zona Marítima, la cual fue la antecesora del reconocimiento de las Naciones Unidas, en la convención del Derecho del Mar de 1982, que se ha denominado Convemar.

En esta área, es vital una política que perfeccione las normas legales y administrativas, con miras a consolidar los derechos de soberanía y jurisdicción de Chile, a través de una participación de intereses nacionales en el uso y explotación de dicha zona.

En relación a la *Plataforma Continental* y de acuerdo con lo prescrito en la Convemar, cualesquiera sean las características geomorfológicas del suelo y subsuelo oceánico, esta área tiene una extensión de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base y

el estado ribereño ejerce derechos exclusivos para la investigación, exploración y explotación de los recursos naturales contenidos en dicha zona.

Las políticas, en consecuencia, deben propender en primer término, al afianzamiento de la "Declaración Internacional" emitida por Chile en 1985, por la cual nuestro país extendió su plataforma continental a 350 millas marinas, en los casos de las islas de Pascua y Salas y Gómez y en forma paralela, proceder a intercambiar información con los países que componen la comisión permanente del Pacífico Sur, o con otras organizaciones del Pacífico, con el objeto de lograr una integración en cuanto a empresas y capitales, para la explotación de proyectos conjuntos, lo cual por nuestras capacidades, constituye un deber.

Respecto del *Mar Presencial*; éste geográficamente se describe, como el espacio oceánico comprendido entre el límite de la Zona Económica Exclusiva de Chile y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de isla de Pascua, se prolonga desde el hito fronterizo N° 1 hasta el Polo Sur.

Su fundamento conceptual radica en que todas las actividades que se efectúen en la zona de alta mar, se reflejan de alguna manera en el Mar de Chile.

El Estado no pretende alterar la condición jurídica de esas aguas, sino dejar en evidencia, mediante su presencia activa en ellas, la continuidad espacial inalterable que existe entre el mar presencial, la zona económica exclusiva y el mar territorial. Consecuente con lo anterior, el citado concepto conlleva la idea y en especial, la voluntad de estar presente en esa parte de la alta mar, observando y participando en las actividades que en ella desarrollan otros estados.

Es oportuno decir que nuestro país a través de la Armada, viene ejerciendo una serie de competencias en la alta mar que se extiende frente a su costa, todas las cuales configuran antecedentes irrefutables sobre su relación con ese importante espacio

marino. Una de las más importantes es la referida a búsqueda y rescate marítimo que es sustentada jurídicamente por acuerdos internacionales suscritos por Chile.

Esta responsabilidad asignada internacionalmente, tiene una especial trascendencia como reconocimiento y ratificación ante el mundo, de la tuición sobre una zona que excede con mucho la superficie declarada como Mar Presencial. Las políticas que requiere esta zona debieran cubrir un amplio espectro. Destacando sólo algunas de ellas, señalamos:

1° La dictación de normas legales que incentiven las inversiones en programas de investigación y exploración.

2° Generar y consolidar la extracción pesquera en la zona económica exclusiva adyacente a isla de Pascua, apoyada por buquesmadre que contribuyan al abastecimiento de la isla y permitan el procesamiento de las capturas sin comprometer el medio ambiente ni su patrimonio arqueológico.



Embarcaciones extranjeras sorprendidas infringiendo la Ley de Pesca cerca de Pisagua.

3° Contar con los sistemas de vigilancia suficientes para controlar las actividades que otros Estados efectúan en el Mar Presencial chileno.

Es así entonces que, en esta definición y orden de políticas, el mar presencial constituye lo que denominaríamos la nueva frontera, aquella que se va marcando y legitimando con nuestra presencia y participación en los espacios marítimos, que se nos abren como futuro polo de desarrollo para nuestra patria.

La siguiente política a la cual me referiré, dice relación con *La política del uso del mar como vía de comunicaciones*.

La orientación económica nacional busca el desarrollo del país mediante el crecimiento sostenido y diversificado de su comercio exterior. Si se considera que más del 90% del comercio exterior de Chile se efectúa por vía marítima, es fácil deducir la gravitación que tiene para el país el sistema nacional de transporte marítimo.

El sistema incluye las naves, los puertos y el entramado jurídico-administrativo que regula su operación.

La pugna internacional por los mercados, ha provocado en el transporte marítimo una competencia tarifaria extremadamente dura. La cadena del transporte dejó de ser una sucesión de eslabones independientes que se unían de modo ocasional.

Ahora el valor de cada eslabón pesa en el costo total y los países que dependen de sus comercios internacionales, presionan para que sus productos de exportación no sean afectados por los costos del transporte.

Como política general, el Estado debe mantener una atención permanente sobre su sistema de transporte marítimo, considerando el rol que desempeña para su comercio de exportaciones e importaciones.

Del mismo modo, los terminales marítimos nacionales deben adoptar los avances tecnológicos que están en uso en otras naciones, so pena de ser marginados por la dura competencia vigente.

En cuanto a la Marina Mercante, compete al Estado mantenerla informada oportunamente de las modificaciones de rango global, que están en permanente debate en los organismos marítimos internacionales, procurando asimismo, una facilitación sostenida de los trámites administrativos que correspondan al estado respecto de esas actividades.

Otra política trascendente, debiera ser el incentivar el uso del mar como vía de comunicación para el transporte interno de mercaderías y productos. La longitud de Chile y la capacidad de carga de las naves de

última tecnología del presente, serían razones más que suficientes para que el mar fuera la vía preferida para el cabotaje.

No olvidemos, que somos dueños de una larga carretera marítima, rápida y expedita, sin semáforos, que no sabe de cortes de puentes, caminos y otras obstrucciones al tránsito de los grandes volúmenes de mercancías. Enfrentemos este reto y no perdamos la oportunidad de acelerar nuestro desarrollo.

A continuación me referiré a la "*Política de los recursos pesqueros del Mar de Chile*".

Al iniciar esta materia es bueno dejar en claro que la producción pesquera de Chile es un componente gravitante de la cuenta nacional de exportaciones. Bueno es también mencionar que los países de mayor captura pesquera en el mundo son ribereños de la cuenca del Pacífico y por lo tanto, son competidores muy serios de nuestra actividad pesquera nacional.

La creciente demanda mundial de productos alimenticios intensificó la captura pesquera y creó en las zonas de alta mar una serie de problemas a esos recursos, llegando al debilitamiento de las masas de peces y en algunos casos al agotamiento de algunas especies. Me parece oportuno traer a la memoria la presencia de flotas de cientos de grandes naves factorías extranjeras que hacían sus capturas en el borde mismo de nuestra zona económica exclusiva. La sobreexplotación que se produjo afectó severamente la dimensión de la biomasa marina y justifica con fuerza el concepto de Mar Presencial que viene sustentando nuestro país.

En el ámbito interno existe el deber de llevar a cabo una política de explotación intensiva, pero racional, de los recursos pesqueros que contienen sus espacios marítimos.

En un esquema de "gestión integrada" de ellos, su ordenamiento debe considerar la naturaleza y comportamiento de las especies, relacionándolos con las formas y estrategias que se adoptan para su captura.

Las políticas pesqueras en este sentido, deben considerar en el futuro la utilización óptima y sustentable de sus recursos, en

forma acorde con la dinámica económica y social y aplicando los principios de conservación, eficiencia y equidad, todo en armonía con el medio ambiente.

En relación a esto último, el reciente acuerdo marco sobre conservación de recursos pesqueros en la alta mar del Pacífico sudeste, con especial referencia a las especies tranzonales y altamente migratorias, firmado en Santiago en el seno de la comisión permanente del Pacífico Sur, por los cancilleres de Colombia, Ecuador, Perú y Chile, es un paso importante en las materias ya mencionadas.

Por último, pero no por ello menos importante, quiero mencionar aquella política que estimo substancial para sentar las bases de un verdadero estado-nación marítimo y me refiero, a la *política de fomento de la conciencia y la educación marítima*, la cual se manifiesta cuando una parte significativa de la población tiene asimilados en forma reflexiva, los conocimientos que le permiten apreciar la importancia del mar para su subsistencia, seguridad, crecimiento y prosperidad.

Lo anterior lleva a considerar que ella es inseparable y trascendente para alcanzar las metas que el Estado se ha trazado en el campo de los intereses marítimos.

Respecto de nuestro país, puede asegurarse que, a pesar de haber un notorio avance en los últimos años, la conciencia marítima de los chilenos es todavía insuficiente. Estudios sobre la materia, han arrojado resultados que indican que un 90% de los chilenos tienen regular, poca o ninguna conciencia acerca de su realidad marítima.

Esto podría pasarse por alto, si no existiera la certeza de que Chile tiene el deber irrenunciable de sacar un mayor provecho de su mar y que para ello, la conciencia marítima es fundamental en el globalizado y competitivo mundo actual.

La Armada Nacional ha sugerido como

política destinada a suplir esta carencia, que se elabore un sistema integral y progresivo de todas aquellas materias que pueden incluirse en los programas de estudio vigentes, y que estén orientadas a informar al estudiante acerca del valor que tiene el mar para el desarrollo del país.

El sistema debe cubrir desde la enseñanza básica hasta la universitaria y contener desde los deportes náuticos hasta los más altos grados de especialización en las ciencias del mar. Sólo así, lograremos un país cimentado de verdad en raíces marítimas, aceptemos entonces el desafío de darle a nuestros hijos, la Tierra de Océano que merecen.

El Poder Naval y el Desarrollo Marítimo.

En la visión que hemos desplegado de algunas de las políticas oceánicas propuestas por la Armada de Chile, estimamos que hemos dejado en claro la creciente

importancia del rol que desempeña el mar respecto del desarrollo de nuestro país.

En este sentido, nuestro Comandante en Jefe expresaba en el discurso inaugural del último Mes del Mar, que cualquiera interrupción del transporte marítimo a Europa, Africa, Asia, Oceanía, Norteamérica o a los países

sudamericanos, afectaría seriamente a nuestra economía y colocaba como ejemplo que si llegara a producirse un conflicto en la península coreana, interrumpiría la conexión marítima de Chile con Japón, China y países próximos al área, provocando daños al comercio exterior de exportaciones e importaciones con esas naciones, por una suma aproximada a los 6.800 millones de dólares.

Históricamente, el Poder Naval que debe entenderse como el tríptico constituido por la fuerza, elemento material integrado por los buques de guerra; la posición, espacio geográfico que constituye el punto



de apoyo para las operaciones de la fuerza y la voluntad estratégica, elemento que representa el factor humano, único impulso poderoso capaz de ponerlo en acción, ha entregado el respaldo definitorio tanto al derecho como a las políticas de estado. Y si bien es cierto que en el presente hay una fuerte tendencia a la integración de naciones que se sienten relacionadas por motivos poderosos, no es menos real que los acuerdos pueden manifestar debilidades ante demandas de orden económico de los pueblos integrantes.

Para graficar este aserto, puede decirse que hoy es más probable que hayan crisis entre los Estados, por motivos pesqueros y de tránsito, que por disputas limítrofes. Los casos en los espacios oceánicos del entorno europeo así lo han demostrado.

El Almirante ha expresado que en el presente, la tarea histórica de la Armada coincide con la estructura que la globalización ha ido dando a nuestros intereses comerciales y políticos internacionales, lo que nos plantea la oportunidad de entrar con decisión a la alta mar y volver a ocupar un lugar entre los actores políticos y estratégicos del Pacífico.

Finalmente deseo terminar mi exposición señalando que la Armada ha tenido una trayectoria gloriosa como institución fundamental de la República. Asumió la responsabilidad de penetrar en el conocimiento especializado del mar. La tarea se complicó en la medida que se desarrollaban diversos rubros del saber marítimo y que las tecnologías aportaban nuevos campos de actividad. Con todos ellos se relacionó la Armada y hoy defiende los intereses marítimos del país, con el mismo espíritu de servicio con que cumple sus misiones civiles y de paz, para fomentar su crecimiento en beneficio de la comunidad y el desarrollo nacional.

Dentro de ellas se encuadra esta visión acerca de las políticas oceánicas, que en opinión de nuestra institución, debería emprender el país al más breve plazo, para convertirse en lo que desde su descubrimiento, le asignó el destino: ser una potencia marítima, no solamente para ejercer poder y dominio sobre su enorme territorio oceánico, sino para incorporarlo efectiva y realmente, a la estructura del desarrollo y progreso de nuestra querida patria.

