



UNA ARMADA COMPROMETIDA CON LA REGIÓN DE MAGALLANES Y LA ANTÁRTICA CHILENA... AYER, HOY Y SIEMPRE.

Miguel Ángel Vergara Villalobos *
Almirante

Introducción.

En nombre de la Armada de Chile agradezco en forma muy especial la presencia del Sr. Ministro de Defensa Nacional y el aporte de los distinguidos expositores que participaron en el Seminario, analizando el conjunto de los desafíos y oportunidades de esta hermosa región de Magallanes.

Es particularmente significativo que sea la ciudad de Punta Arenas el lugar elegido para la inauguración del Mes del Mar de este año 2005; lo es porque esta Región desde siempre ha estado firmemente anclada en el corazón de la Armada.

En esta oportunidad y consecuente con el título de esta exposición, primero haré un breve recuento histórico del aporte que ha hecho la Marina a la Región de Magallanes y la Antártica chilena; en segunda instancia, me referiré a lo que la Armada está haciendo hoy para materializar nuestra contribución a la Región; y concluiré esbozando los desafíos más relevantes que estimamos deberían tenerse en cuenta para su desarrollo futuro.

1.- Ayer: Soberanía e Integración.

• Configuración Marítima.

Por su configuración geográfica, toda la región de Magallanes tiene una dimensión principalmente marítima. Ya

los aborígenes que la poblaron eran pueblos de pescadores y recolectores marinos. Esta característica marítima quedó nuevamente de manifiesto con el cruce por Hernando de Magallanes, en 1520, del Estrecho que lleva su nombre. Posteriormente, en 1584, por mar llegaron los colonizadores que venían con Sarmiento de Gamboa a establecerse en estas tierras que, con el andar del tiempo, conformarían Chile. Por mar también llegó, un 21 de septiembre de 1843, la presencia del Estado de Chile a bordo de la goleta *Ancud*, al mando del Capitán de Fragata Don Juan Guillelmos, con el propósito de instalar una colonia permanente en el Estrecho de Magallanes, materializando así el ambicioso proyecto del padre de la Patria, don Bernardo O'Higgins. Desde entonces comenzó una obra nacional de grandes proporciones y esfuerzo, dada la gran distancia a otros centros poblados, el clima difícil y la compleja geografía.

• Presencia de la Armada.

Por su parte, la Armada antes de terminar la primera mitad del siglo XIX, comenzó la actividad hidrográfica y exploratoria, y las tareas de apoyo en el abastecimiento de los primeros pobladores. Desde entonces somos parte de la vida cotidiana de los magallánicos.

* Comandante en Jefe de la Armada. Oficial de Estado Mayor, Ingeniero Naval Electrónico, Master of Arts en Filosofía (The Catholic University of America, Washington DC, USA.) Preclaro Colaborador, desde 2003. Discurso pronunciado por el Sr. Almirante, con ocasión de inaugurar el "Mes del Mar" del año 2005, en Punta Arenas.

Un hito importante que marca la presencia de la Armada, ocurrió un año después de terminada la Guerra con España, en 1867, cuando el gobierno destacó a un joven Capitán de Corbeta, Don Óscar Viel, como Gobernador de Magallanes. Con él se incrementó el proceso de colonización de esta región, llegando nuevas familias chilenas y también de inmigrantes europeos. Además, se desarrollaron numerosas iniciativas destinadas a afianzar la soberanía chilena; entre éstas, la adquisición de la cañonera *Magallanes*, con el propósito específico de ser desplegada en Punta Arenas para que, junto a otras naves menores, materializara la presencia naval en esta región austral, mientras el resto de la Armada enfrentaba en el norte, la Guerra del Pacífico.

Finalizado aquel conflicto y, más tarde, recuperado el país de la Revolución de 1891, el Almirante Montt dispuso, en 1895, la creación del Apostadero Naval de Magallanes, que vino a complementar el varadero construido y operado por don Carlos Bonacic, en el camino a Río de los Ciervos. Con esta infraestructura la Armada pudo intensificar las actividades hidrográficas y de soberanía que se venían desarrollando sin cesar desde mediados del siglo XIX.

Otro hito digno de destacar, lo constituye la construcción en 1910 de la primera baliza luminosa automática con que contó Chile, en Cerro Cono, en el Estrecho de Magallanes.

- **Aporte Tecnológico e Industrial.**

En el aspecto tecnológico, la Armada desde sus orígenes se ha esforzado por estar en la vanguardia. Este espíritu innovador nos impulsó a incorporar la telegrafía inalámbrica, comenzando en 1904 la construcción de una red de telecomunicaciones de alcance nacional que llegó hasta Punta Arenas en 1915, siendo por largos años el único enlace telegráfico con el resto del país.

En el ámbito industrial, en la década de los sesenta, la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) comenzó sus primeros trabajos para obtener crudo de los fondos marinos del Estrecho. Esto derivó en exigentes desafíos para la planta ASMAR – Magallanes, que participó como contratista en diversas obras a través de una asociación con la empresa de ingeniería Ovalle y Moore. La reparación de la plataforma petrolera “Diamond” y del petrolero “Stuyvesant” puso de manifiesto ante la comunidad naviera mundial, que en esta importante vía de comunicación marítima existía un puerto con instalaciones y capacidades de reparaciones que lo hacían seguro y comercialmente útil. Esta infraestructura fue luego reforzada por la alianza de ASMAR con la empresa sudafricana Sandock, conformando la Sociedad Astilleros Estrecho de Magallanes, SAEM, para la explotación de un varadero con capacidad de 4.000 toneladas de levante.



ASMAR, aporte tecnológico e industrial.

- **Aporte a la Soberanía.**

En la década de los años cincuenta, la Armada se comprometió con una gran inversión de recursos y energía en la creación y sostenimiento de Puerto Williams, en la ribera sur del Canal Beagle, tarea que continúa hasta hoy día. Lo que comenzó como una modesta Estación Naval fue creciendo paulatinamente con la construcción de muelles, casas, caminos, escuela, hospital y todos los servicios que requiere una pequeña ciudad. Este esfuerzo incluyó también la

construcción de un aeródromo que posteriormente se transformaría en la Estación Aeronaval “Guardiamarina Zañartu”, transferida en los años 80 a la Dirección General de Aeronáutica Civil para su uso militar y comercial.

Independientemente de que en forma paulatina estamos traspasando a la administración pública y a particulares todas las instalaciones, servicios y obras de Puerto Williams que no sean estrictamente necesarias para nuestra función naval, para la Armada sigue siendo un área de importancia económica y estratégica.

En el mismo ámbito de la soberanía, a partir del incidente del Islote Snipe en 1958, la situación fronteriza con Argentina empezó a tensionarse, hasta alcanzar su clímax en 1978, como resultado del rechazo por parte de ese país del Laudo Arbitral. Este período fue testigo de una febril actividad militar, con centro de gravedad en Punta Arenas y área Beagle-Nassau. Afortunadamente, esta situación llegó a su término con la firma del Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina, el 29 de Noviembre de 1984, en el Vaticano, donde Su Santidad el Papa Juan Pablo II (Q.E.P.D.) tuvo un papel relevante, permitiendo con ello dar paso a una nueva y fructífera relación entre ambos países, que hoy se refleja con fuerza en la presencia y actividad cooperativa de ambas Armadas en la Patagonia y la Antártica.

- **Aporte de la Armada en la Antártica.**

En la Antártica, el primer hito relevante de la presencia de la Armada fue el rescate de la expedición de Sir Ernest Shackleton, el 30 de agosto de 1916, realizado por el Piloto don Luis Pardo, en la escampavía *Yelcho*, con base en Punta Arenas, hecho que mereció el reconocimiento y admiración mundial.

Más tarde, el 6 de noviembre de 1940 por D.S. N° 1.747, se establecieron los límites del Territorio Antártico Chileno, fiján-

dolos entre los meridianos 53° y 90° de longitud oeste. Poco después, a comienzos de 1947, la Armada organizó la primera expedición antártica, con la participación de la fragata *Iquique* y el transporte *Angamos*, fundando la primera base chilena, el 6 de febrero de ese mismo año.

- 2.- **Hoy: Motor de Apoyo al Desarrollo.**

Hasta aquí hemos pasado somera revista a lo que ha sido nuestro compromiso histórico con Magallanes y la Antártica Chilena, veamos ahora lo que la Armada está haciendo hoy para contribuir al desarrollo de esta región.

- **Conectividad.**

Las actuales condiciones del desarrollo nacional y las características de las políticas en curso, han hecho variar la participación de la Armada en tareas asociadas al enlace de la duodécima Región con el resto de Chile, con la Antártica y con el mundo. Aún así existen algunas situaciones y lugares específicos, en los cuales la Armada deberá continuar prestando su apoyo. Nuestra participación en el transporte intraregional y antártico estará siempre disponible para apoyar a otros organismos del Estado y del gobierno regional, en tanto no haya actores privados dispuestos a efectuar esa tarea, ya que debemos respetar el principio de subsidiaridad.

- **Turismo.**

El 22 de noviembre del 2000, en ceremonia presidida por el Ministro de Relaciones Exteriores y el Comandante en Jefe de la Armada, se dio por iniciada la apertura de nuevos circuitos de navegación turística en el área Beagle-Nassau, con el propósito de potenciar el desarrollo económico regional. Se fijaron las condiciones para su uso y se abrieron rutas turísticas al sur del Beagle. Primero, los circuitos: “Ventisqueros” y “Cabo de Hornos” y luego, el circuito “Navarino”. La apertura de estos tres circuitos turís-

ticos y la creación de un mecanismo que facilitó el enlace entre Ushuaia y Puerto Navarino, realizados en estrecha coordinación y consulta con las autoridades, académicos y empresarios regionales, requirió de un esfuerzo de la Armada para mejorar la señalización marítima y la cartografía de navegación. Estas iniciativas contribuyeron a que el año pasado Punta Arenas recibiera la visita de 70 naves de pasajeros, la mayoría de las cuales corresponde a cruceros de turismo.

Adicionalmente, en este esfuerzo de apoyo al turismo, hemos promovido y obtenido la declaración como Monumentos Históricos Nacionales de las instalaciones del Faro Posesión y el Faro Magdalena, ubicados en el Estrecho de Magallanes, y adquirido el compromiso de recuperarlos y mantenerlos.



Rutas turísticas al sur del Beagle.

- **Pesca y Acuicultura.**

La pesca es una actividad relevante, y su capacidad multiplicadora de empleos es obvia en la región; hoy día operan 984 embarcaciones pesqueras, incluidas las naves industriales que dan trabajo a 1.641 pescadores y a cerca de 500 buzos mariscadores. El área de la acuicultura también está tomando gran impulso; al término del año 2001 se habían entregado 27 concesiones para la instalación de centros industriales acuícolas, hoy hay más de 260 concesiones en trámite; es decir, se han multiplicado por diez.

La pesca, la acuicultura y la recolección de mariscos y crustáceos es una actividad

que, para perdurar en el tiempo, requiere una explotación racional y medidas de cuidado y conservación, en cuya fiscalización participa la Armada. Además, se trata de actividades con riesgos y peligros ciertos para sus trabajadores, donde la Armada también tiene responsabilidades. Particular atención y preocupación nos merece el monitoreo de la Marea Roja, que desde el año 1991 afecta al sector extractor y productor de mariscos bivalvos, incluso hemos debido lamentar la pérdida de algunas vidas humanas.

- **La Seguridad Marítima.**

La seguridad es sin duda una de las responsabilidades centrales de la Armada en la región. Nos referimos a seguridad de la vida humana, seguridad de la navegación, seguridad industrial y seguridad antiterrorista. Para estos propósitos hemos definido una zona de búsqueda y rescate de responsabilidad de la Gobernación Marítima de Punta Arenas de 5.882.384 Kms²; en su jurisdicción existen 566 señales marítimas entre faros, boyas y balizas. Estas instalaciones deben ser objeto de permanente cuidado y conservación; y cuando se trata de faros habitados, se requiere abastecerlos periódicamente, como sucede con los seis existentes en la región.

Para mejorar la seguridad y control hemos puesto en ejecución un ambicioso proyecto de renovación de la infraestructura de 18 Alcaldías de Mar, incluyendo su equipamiento con sistemas de control de tráfico marítimo, que permite identificar y conocer la posición de todos los buques que transitan o permanecen en aguas nacionales, con información complementaria respecto a su carga, tripulación, y puertos de origen y destino. El proyecto, con un costo de US\$ 500.000, comenzó el año 2002, con las Alcaldías del Paso Timbales y Puerto Navarino. Durante el segundo semestre del 2004 se completaron las Alcaldías de Mar de Isla Nueva, Punta Delgada, Punta

Dungeness y Bahía Félix. Todas estas construcciones fueron diseñadas con exigencias estrictas respecto a su arquitectura, materiales e impacto ambiental. Próximamente iniciaremos nuevas construcciones en Yámana, Isla Lennox, Corrientes, Puerto Toro, Isla Picton, Cabo West, Paso Brecknock y Paso Tortuoso. Finalizaremos este proyecto el año 2011.

Cabo de Hornos.

Mención aparte merece la construcción de una nueva Alcaldía de Mar en el Cabo de Hornos, para proveer un mejor control de la actividad marítima, que se ha ido incrementando de año en año, por el mayor flujo turístico. El proyecto se iniciará durante el segundo semestre de este año, con un plazo de construcción de 5 a 6 meses, y un costo de US\$ 900.000.

Con toda esta infraestructura esperamos controlar más efectivamente las actividades, movimientos y presencia de embarcaciones en nuestras aguas interiores; y, a partir de este control, dar más seguridad, proteger mejor el medio ambiente y fomentar el turismo.

Siguiendo en el ámbito de la seguridad, hemos incorporado también un helicóptero de mayor alcance y capacidades para cumplir de mejor forma las tareas de resguardo de la vida humana en el mar. El año 2004, las aeronaves y embarcaciones de la Tercera Zona Naval rescataron a 313 personas, y efectuaron 8 evacuaciones aeromédicas, desde distintas localidades, algunas de ellas accesibles sólo por mar. Nuestro Servicio Meteorológico emitió 10.828 pronósticos detallados, para apoyar la navegación pesquera y comercial en esta zona de condiciones tan cambiantes.

Por otra parte, para estar al día con los estándares internacionales de seguridad marítima y portuaria, el 18 de mayo del 2004 suscribimos en Punta Arenas el Acta constitutiva del "Comité Local de Protección y Seguridad Portuaria", que coordinará a nivel local la incorporación

al Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI), conocido como Código ISPS por sus siglas en inglés. Esto es particularmente importante considerando que el año pasado, por el Estrecho de Magallanes transitaron 1.942 naves, recalaron 2.844 buques en terminales portuarios de la región y se movilizaron 350.000 toneladas de carga general.

- **Desarrollo Urbano y Base Naval.**

En lo urbano, como parte del Proyecto Bicentenario el Gobierno ha impulsado la construcción de un anillo de circunvalación que se materializará con la nueva Costanera del Estrecho, en la ciudad de Punta Arenas. Este proyecto es, sin duda, un avance urbanístico de gran importancia para la ciudad y lo apoyamos con entusiasmo, pero requiere reubicar las principales instalaciones de la Base Naval de Punta Arenas, teniendo presente que el lugar elegido debe cumplir con dos requisitos.

Primero, permitir la racionalización y concentración de las instalaciones administrativas y logísticas de apoyo a los buques que operan en la zona; y segundo, disponer de un frente marítimo adecuado para la futura construcción de un muelle.

Concluimos que una posible solución sería aprovechar las instalaciones de ENAP en Tres Puentes. Para esto es necesario armonizar los intereses y las posibilidades de esta empresa, de la ciudad y de la Armada, para lo cual es fundamental hacer prevalecer una visión de futuro, con generosidad y flexibilidad. En tal sentido, debemos actuar coordinadamente para llegar al Gobierno Central no con un problema, sino con una solución aceptable para todos, y factible de materializar en un plazo razonable.

- **Presencia Antártica.**

La presencia física de la Armada en la Antártica se materializa, en la actuali-

dad, a través de nuestros buques, Capitanías de Puerto y Alcaldías de Mar que atienden a naves de todas las banderas, mostrando a sus tripulantes y pasajeros que nuestro país está ejerciendo en forma efectiva, una presencia y actividad valiosa en ese Continente. El reciente cierre de la Base Naval "Arturo Prat", obedece a una reorientación de nuestro esfuerzo antártico desde una presencia fundamentalmente orientada a la soberanía, hacia tareas en las que somos insustituibles.



Base Naval Arturo Prat.

Es así, como hoy estamos abocados a la seguridad de la vida humana en el mar, al reaprovisionamiento logístico, a la preservación del medio acuático y al levantamiento de cartografía náutica. En efecto, durante la campaña antártica recientemente concluida se transportaron 2.000 toneladas de carga general y 1.500.000 litros de petróleo diesel, en apoyo a diversos operadores, tales como Ejército, Fuerza Aérea, Instituto Antártico Chileno (INACH) y otros operadores extranjeros. Además, participamos en la Patrulla Naval Antártica Combinada con la Armada Argentina, que tiene como propósito velar por la seguridad y preservación de la vida humana en el mar.

- **Actividad Científica en la Antártica.**

En lo referido a la actividad científica de la Armada, anualmente se realizan levantamientos hidrográficos, que se traducen en nueva cartografía y mejoras en las publicaciones náuticas de la región.

Su última versión incluyó trabajos en Bahía Fildes, Caleta Ardley, Caleta Potter y Caleta Marian.

Por otra parte, a fines del año 2002 se efectuó una exploración aérea a la Antártica y Campos de Hielo, en asociación con el Centro de Estudios Científicos de Valdivia (CECS) y la NASA. Esta operación se realizó con uno de nuestros aviones P-3, con el objeto de determinar el estado actual y la evolución que han tenido en el tiempo los glaciares de la Antártica Occidental y Península Antártica, de modo de proyectar futuras alteraciones climáticas. Los resultados obtenidos han sido difundidos y valorados por la comunidad científica internacional.

Tanto fue el éxito de esta investigación que la Armada y el Centro de Estudios Científicos de Valdivia (CECS), desarrollaron una segunda etapa exploratoria durante noviembre del 2004. Además, pusieron en marcha un proyecto para desarrollar un radar aerotransportado de baja frecuencia, para medir el grosor de las capas del denominado hielo templado, lo que nos pondrá a la vanguardia en este tipo de tecnología.

- **Turismo Antártico.**

En línea con el renovado rol que visualizamos para la Armada en la Antártica, el año recién pasado se trabajó, junto a la Cancillería, en la preparación de una propuesta de "posición de país" respecto al Turismo Antártico, que incluye funciones como vigilancia, evaluaciones de impacto ambiental, seguridad, autosuficiencia, asistencia, salvamento, turismo de aventura, seguros, y otros aspectos de interés. Creemos que la tendencia es positiva, ya que el año 2002 arribaron 24 naves extranjeras de turismo y el año 2004 más de 42. En número de turistas significa un incremento de casi ocho veces, en sólo tres años, llegando la última temporada a una cifra cercana a las 25.000 personas.

Estas actividades son una muestra de que la Marina no ha disminuido su

presencia en la Antártica; por el contrario, ella se ha incrementado al ritmo de las necesidades de las nuevas actividades turísticas y científicas que se están desarrollando. Por otra parte, las instalaciones de la ex Base Prat están en proceso de ser transferidas al Gobierno Regional de Magallanes, para que en sus manos continúe prestando valiosos servicios, ahora apuntados más directamente al beneficio de la región.

- **Infraestructura Habitacional y de Sanidad.**

En el ámbito de la inversión directa, en los últimos años la Armada ha construido en Punta Arenas, un total de 140 departamentos y 28 casas para habitabilidad de su personal, restando por construir otros cinco edificios y 16 casas. Además, estamos finalizando la construcción del nuevo Hospital de las FF.AA., con un costo de US\$ 11,5 millones. Sin duda que estos proyectos han contribuido a la actividad socio-económica en la región.



Hospital de las FF.AA. Punta Arenas.

- **Apoyo Médico a la Comunidad.**

Para finalizar esta segunda parte, debo decir que en materia de apoyo médico a la comunidad, con la nueva infraestructura hospitalaria mejoraremos sustancialmente nuestro permanente apoyo a la ciudadanía. Es destacable además que este año, por segunda vez consecutiva, se está realizando un Operativo Médico Dental en beneficio de la población civil de Magallanes, gracias a

un convenio entre la Armada de Chile y la Fuerza Aérea de Estados Unidos. En esta ocasión, entre el 25 de abril y 06 de mayo, en coordinación con el Servicio de Salud local se realizaron variadas atenciones médicas y dentales, en Punta Arenas, Porvenir y Puerto Natales, incluyendo cirugías de alta complejidad.

3.- Siempre: Rumbo a una Región Consolidada.

En cuanto al futuro de esta querida Región, nuestra visión no podría ser diferente de la que tengan los propios magallánicos, ni alejarse de su realidad geográfica, económica y social. Desde nuestra perspectiva marítima, existen desafíos que estimamos deben tenerse presentes para cualquier programa de desarrollo futuro. Quisiera enunciarlos brevemente.

- **Desafíos Ecológicos.**

Magallanes y la Antártica son estructuras ecológicas muy frágiles y de compleja fiscalización, dada su configuración geográfica y condiciones climáticas. Cualquier intervención en sus equilibrios debe ser meditada cuidadosamente y sopesados sus riesgos y beneficios. A nuestro entender, en la conservación de este medio ambiente descansan las principales potencialidades marítimas de largo plazo de Magallanes y la Antártica, que son el turismo y la acuicultura. Para ello es imperativo contar con "mares limpios y seguros".

En cuanto al turismo, la creciente presencia y actividad humana conlleva, casi ineludiblemente, un daño al medio ambiente. Por esto, se requiere de un cuidado especial para preservar la condición de limpieza y virginidad de la zona, particularmente en esta geografía tan vulnerable y lenta en su recuperación. Todos deseamos que no vuelvan a ocurrir hechos tan lamentables como el reciente incendio en el Parque Nacional Torres del Paine. En este contexto, nos

parece crítica la elección entre turismo masivo y turismo selectivo.

En lo referido a la acuicultura, se trata de una actividad que se origina y se apoya en la existencia de ambientes limpios y no contaminados, pero desafortunadamente su proceso productivo ensucia y contamina. Debemos resolver adecuadamente esta contradicción trabajando en conjunto y pensando en el largo plazo. De esta manera, contribuiremos a crear nuevos puestos de trabajo y fuentes de ingreso que potencien la región.

- **Desafíos Económicos.**

Desde un punto de vista económico, junto con el desarrollo del turismo y la acuicultura, nos parece igualmente relevante la forma en que la Región se relacionará con las actividades empresariales que se desarrollan en la parte argentina. A nuestro juicio, se requiere una definición y delimitación de los espacios de complementariedad, de competencia y de cooperación.

Lo que se resuelva en materias de turismo, acuicultura y relacionamiento empresarial con Argentina, incidirá fuertemente en nuestro quehacer futuro, facilitándolo o dificultándolo. En este orden de cosas, creemos que la "Comisión Regional de Desarrollo", contemplada en la Ley Orgánica sobre Gobierno y Administración Regional (Ley 19.175), es un potente instrumento de coordinación de las fuerzas, los intereses y actores de la región.

- **Desafíos de Seguridad Global.**

El siglo XXI es el siglo de la globalización, y ésta se materializa principalmente a través de la movilidad mundial de los bienes, de las personas y de los servicios. Esto hace que el transporte marítimo tenga una preponderancia vital. El tonelaje transportado ha crecido; los puertos han incorporado nuevas tecnologías y mejorado su eficiencia; los buques disponibles no dan abasto para cubrir la

demanda; y cada día surgen buques más rápidos y de mayor tonelaje.

Sin embargo, por sobre toda esta bullente actividad marítima, más allá de la seguridad de la navegación y la salvaguarda de la vida en el mar, a nivel global flota la sombra ominosa del terrorismo, del crimen organizado y del narcotráfico con toda su secuela de corrupción. Es la seguridad contra estas amenazas que quisiéramos que todos tomáramos conciencia; su neutralización no es un problema sólo de policías y militares, sino que requiere de la cooperación activa de toda la ciudadanía.

- **Desafíos Geopolíticos.**

Mirando la actividad marítima desde una perspectiva geopolítica, esta región tiene el privilegio y la responsabilidad de contar con dos de los pasos más importantes para el tráfico marítimo entre oriente y occidente, el Estrecho de Magallanes y el Paso Drake. Son puntos de confluencia de alta relevancia debido al tráfico internacional que por allí circula que podría incrementarse ostensiblemente ante cualquier dificultad del Canal de Panamá.



Canal de Panamá.

Desde ya, el costo por cruzar dicho Canal ha ido aumentando, principalmente por las medidas de seguridad que se han debido implementar. Además, en el mediano plazo podría

haber restricciones a los buques de mayor tamaño, dadas las dimensiones físicas del canal. En esta línea, creemos que una parte cada vez mayor del tráfico entre Oriente y Occidente circulará por el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos; y probablemente muchos de esos buques recalarán en este puerto. De esta forma, se robustecerán las líneas de comunicaciones marítimas tradicionales que llegan hasta esta región y, junto con una mayor actividad económica, aumentará la responsabilidad de la Armada en materias de seguridad, de modo de garantizar el libre flujo del tráfico marítimo.

- **Desafíos Antárticos.**

En relación con el Continente Antártico, la Armada continuará cumpliendo las tareas de salvaguarda de la vida humana, hidrográficas, oceanográficas y meteorológicas propias de su misión, las que preferentemente se deben realizar con buques especialmente acondicionados. En tal sentido, dada nuestra realidad presupuestaria, estamos gestionando el necesario financiamiento extra-institucional para la renovación del rompehielos *Almirante Viel* y del buque oceanográfico *Vidal Gormaz*. Lo anterior adquiere particular relevancia dado que la fecha de término de vida útil de estas unidades está próxima a cumplirse.

Finalmente, en lo referido al turismo antártico, no podemos olvidar que Ushuaia, que ha recibido importante inversión en infraestructura y servicios, se encuentra casi 300 millas más cerca de la Antártica que Punta Arenas, lo que significan dos días menos de navegación, con la consiguiente economía de costos. Esto hace imperioso un esfuerzo mancomunado por potenciar Puerto Williams como puerto turístico de

entrada a Navarino, al Cabo de Hornos y a la Antártica.

- **Desafíos Académicos.**

En cuanto a la educación, un aspecto central lo constituye crear una mayor conciencia marítima, considerando que la potencialidad de esta Región está principalmente en el mar. Por ello, estimamos necesario desarrollar centros de estudios técnico-marítimos, los cuales en coordinación con colegios y universidades locales, den satisfacción a las demandas que impone la región en este ámbito. Este aspecto, puede ser determinante para profundizar los proyectos de futuro en esta zona austral, y así contribuir decididamente a su crecimiento y desarrollo.

Palabras Finales.

Con esta visión general de la actividad realizada por la Armada de Chile en el área de Magallanes y Antártica, creemos haber dado cuenta de nuestro firme y decidido compromiso con la XII Región ayer, hoy y siempre. Con tal propósito, hemos invertido recursos y esfuerzos; y hemos estado preparados para defender su soberanía.

A los magallánicos les consta que hemos estado aquí en los buenos y en los malos tiempos. Y seguiremos aquí, ahora en un nuevo contexto de desarrollo y enfrentando otros desafíos. Estamos mejorando nuestras capacidades para triunfar en este nuevo escenario que nos ofrece el siglo XXI. Ese es nuestro compromiso con la Región de Magallanes.

Con esta exposición ante tan distinguidas autoridades Nacionales y Regionales, en la austral ciudad de Punta Arenas, la Armada de Chile declara por inaugurado el Mes del Mar del año 2005.