PERSPECTIVA ANTE EL DESAFÍO ESTRATÉGICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LA REGIÓN DE MAGALLANES Y LA ANTÁRTICA CHILENA

*Edmundo González Robles**
*Alberto Soto Valenzuela***

- *Introducción.*

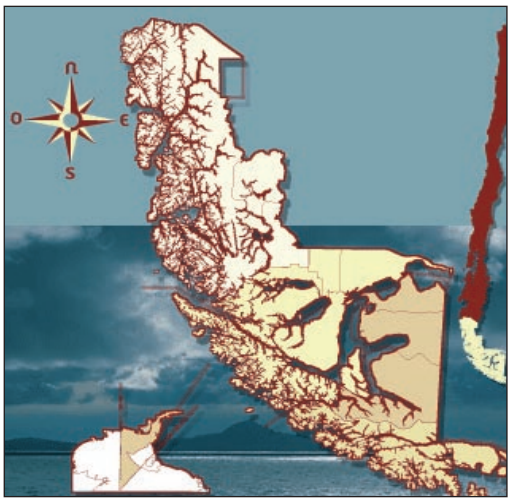
Magallanes constituye la extremidad geográfica del continente americano; se encuentra físicamente alejada de los mayores centros urbanos del país, y su conectividad con el mismo, se realiza a través de carreteras argentinas, del espacio aéreo y de las líneas de comunicaciones marítimas. Al analizar nuestra región en relación a sus características geográficas y grado de aislamiento, podemos afirmar que, prescindiendo de las carreteras trasandinas, Magallanes es una isla respecto del resto de Chile, por lo que posee lo que en términos de la Estrategia Naval se conoce como una "condición geográfica esencial insular". Lo anterior no constituye una desventaja en sí misma, pero exige reconocer la existencia de ciertas circunstancias y desafíos, que deben generar una estrategia coherente, en todos los entes responsables de influir en los procesos de desarrollo regionales. En efecto, cuando la reacción no es tal, se crean las condiciones para la existencia de un desequilibrio en el grado y ritmo de desarrollo que experimenta la región afectada, respecto de eventuales zonas geográficas que constituyen su competencia natural, lo que implica delicadas repercusiones geopolíticas para el país afectado, en este caso Chile. La presente exposición, resalta la importancia estratégica de Magallanes; evidencia el desequilibrio existente con la región Austral argentina; expone una prospectiva de la actividad marítima en Magallanes al 2020; propone actividades concretas para enfrentar con mayor probabilidad de éxito los futuros desafíos de la región de Magallanes; expone la contribución de la Armada para hacer frente a los desafíos del futuro, para terminar con las conclusiones que amerita el tema.

- *Importancia Estratégica de la Región de Magallanes.*

Magallanes es la única región de Chile con acceso natural y libre hacia los océanos Atlántico y Pacífico. Con una extensión de 132.031 km^2 es depositaria de enormes recursos naturales, entre los que destacan las masas de agua dulce de Campos de Hielo Sur y de la Antártica. Además, es fuente de grandes atractivos turísticos reconocidos mundialmente, y respecto de los cuales ha aumentado significativamente el interés por conocerlos y visitarlos, en especial en los últimos diez años. Magallanes constituye la extremidad geográfica del continente sudamericano, proyectada naturalmente hacia el territorio antártico, "el que no sólo puede

* Vicealmirante. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College (NCC-97). Magíster en Ciencias, mención Administración, de la Universidad Salve Regina, Newport, R.I., y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, mención Geopolítica, de la Academia de Guerra Naval. Preclaro Colaborador de Revista de Marina, desde 2003.
** Capitán de Fragata. Oficial de Estado Mayor. Master of Science Operation Research. NPS. Monterrey – CA U.S.A.

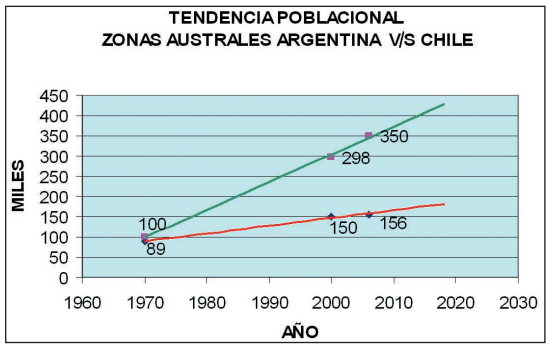
ser entendido como una prolongación geográfica del cono austral de América del Sur, sino también como un puente geográfico, aéreo y marítimo de conexión entre ambos continentes"[1]. En este contexto, la lejanía de Magallanes de las zonas de mayor importancia económica para el país, puede ser interpretada como una ventaja a la hora de analizar su cercanía con el continente helado, y las implicancias de esta proximidad. Magallanes podría transformarse en punto de partida para cualquier operación de envergadura en la Antártica y que requiera un esfuerzo logístico de proporciones, cuya satisfacción natural es por vía marítima[2]. Por último, Magallanes contiene o limita con las tres rutas interoceánicas entre el océano Pacífico y el Atlántico: El estrecho de Magallanes, el canal Beagle, y el Mar de Drake. No asumir la conveniencia de controlar o ejercer influencia sobre estas vías de comunicación, es no dimensionar la relevancia del tráfico marítimo en el desarrollo mundial.



- *Comparación entre la Región Austral Chilena y la Argentina.*

Cuando nos referimos a la importancia Estratégica de Magallanes, debemos aceptar que parte de los atributos mencionados son compartidos con la región Austral Argentina. Bajo esa perspectiva, es sencillo entender la sostenida pujanza otorgada a las Provincias del Sur del vecino país, a través de una política estatal sostenida a lo largo de los años, la que ha derivado en que se produzca un desequilibrio en los niveles de desarrollo que evidencian las regiones australes de ambos países. En el contexto mencionado, debe destacarse la diferencia en el ritmo de crecimiento poblacional mostrado a la fecha entre las poblaciones de la Patagonia Argentina con respecto de la chilena. En efecto, mientras en 1970 la razón entre las poblaciones era de 1.1 a 1, a la fecha es de 2 a 1, y se proyecta que el 2020 podría alcanzar los 2.4 a 1[3]. El desarrollo demográfico argentino debiera continuar teniendo eco y consecuencia en el desarrollo económico. En efecto, las provincias sureñas argentinas exhiben a la fecha, y por largo tiempo, un desarrollo armónico con una visión geopolítica de estado, lo que representa una ventaja objetiva sobre sus pares chilenas. El 18 de junio del año 2006, el Presidente Kirchner anunció la inversión de US$ 154 millones en infraestructura, recursos destinados a mejorar la calidad de vida de los habitantes regionales y la competitividad comercial de la provincia de Tierra del Fuego. Entre las obras a ejecutar se destacan la ampliación del puerto de Ushuaia y readaptación del puerto de Río Grande, y la construcción de 10 nuevas escuelas con sus respectivos gimnasios. A las mencionadas obras debe sumarse la decisión de decretar la ampliación del régimen de promoción industrial dispuesto por la Ley 19.640, extendiéndolo al año 2023, el cual pretende otorgar a la Provincia de Tierra del

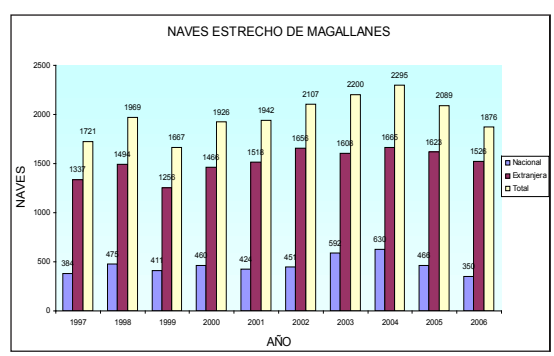
1.- Rodríguez, Manuel L. Elementos para una geopolítica Antártica. Una perspectiva desde la región de Magallanes.
2.- A manera de ejemplo cabe destacar que un solo viaje a la Antártica del Rompehielos "*Viel*" de la Armada de Chile puede llevar "al menos" 330 ton de carga en contenedores, 1000 m3 de DMFO y 144 m3 de carga frigorizada, lo que supera en cientos de veces cualquier otro medio disponible en el plano nacional.
3.- Dato obtenido en base de prospectiva de información disponible.



Fuego condiciones de desarrollo favorables para la actividad comercial, respecto de la Zona Franca de Punta Arenas[4]. Las inversiones nacionales en Magallanes entre los años 2007 y el 2012 (sin considerar exploración de recursos energéticos), alcanzarán los $ 112.381 millones (US$M 210)[5], destinándose parte importante de estos recursos a mejorar la conectividad de la Duodécima Región, problema que el sur argentino ha resuelto hace larga data. Se aprecia que estos importantes esfuerzos están orientados en la dirección correcta, pero aun considerando lo anterior, persistirán diferencias relevantes entre la calidad de vida de las regiones australes de ambos países. En razón de lo expuesto, todos los entes que, de una forma u otra, somos responsables de la prosperidad futura de Magallanes, debemos hacer los esfuerzos para acortar la brecha que separa Magallanes de las provincias del sur argentino.

- *Proyección de la Actividad Marítima al año 2020.*

El mayor poblamiento de las ciudades argentinas australes y el creciente interés turístico por la Región del Beagle, debiera llevar a la aparición de nuevos operadores turísticos argentinos tras la búsqueda de fuentes de trabajo, oportunidades de negocio, y nuevas formas de aprovechamiento de los recursos naturales. Todo lo anterior generará un aumento significativo en la actividad marítima en la zona de los canales fueguinos, en las rutas abiertas a la navegación. También influirá en este incremento, el mayor tráfico de buques cuyo destino turístico final es la Antártica, el cual ha crecido significativamente. Basta con mencionar que el número de este tipo de pasajeros creció entre 1992 y 2006 de 6.512 a 27.687[6], y no existe razón alguna para afirmar que esta tendencia de crecimiento debiera cambiar, por lo que los puertos de Punta Arenas y Ushuaia deberán competir para hacerse elegibles como base de operaciones y logísticas para los operadores antárticos. Las posibilidades de competir con éxito en tan importante mercado, y que la comunidad Magallánica pueda acceder a las riquezas mencionadas, dependerán, entre otros factores, de las ventajas comparativas que exhiban los puertos de Punta Arenas y puerto Williams, por sobre Ushuaia.



De la misma forma, las rutas de navegación por los canales patagónicos exhiben innumerables atractivos, cuyo principal mercado, a la fecha, son los turistas extranjeros. Coherente con lo anterior, a partir del año 2006, la Armada está implementando la cartografía de sectores remotos en la Patagonia, a los que tradicionalmente no se podía

4.- La Prensa Austral, sábado 16 de junio de 2006.
5.- La Prensa Austral, miércoles 19 de junio de 2006.
6.- IAATO. "International Association of Antarctic Tour Operators". Organización fundada el año 1991, que agrupa aproximadamente al 95% de los operadores turísticos antárticos existentes en el mundo.

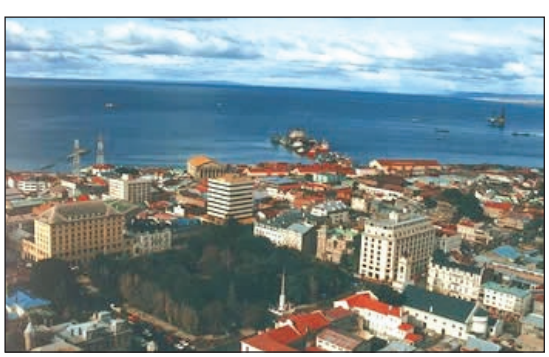
Vista panorámica de las Torres del Paine.

acceder con seguridad, y que sin duda aumentará la actividad marítima futura. Este hecho representa una oportunidad, en la cual Puerto Natales está destinado a jugar un importante rol, como base logística para naves, y por constituir una vía de acceso natural al atractivo de las Torres del Paine.

Respecto del tránsito por las vías interoceánicas, la ampliación del canal de Panamá, actualmente en ejecución, debiera encontrarse finalizada entre los años 2014 y 2015. Se estima que este hecho podría generar una tendencia a la baja en el tráfico mercante, que a la fecha debe emplear mandatoriamente el paso Drake y el Estrecho de Magallanes, por razones de tamaño. Por otra parte, se estima que la tendencia asumida por los astilleros, de privilegiar la construcción de buques de gran porte, para optimizar la razón costo-efectividad del transporte marítimo, es probable que haga disminuir, a mediano y largo plazo, la cantidad de buques mercantes que transitan por los pasos mencionados.

Resulta difícil determinar, a priori, si la disminución del número de naves a la que se hace mención será contrarrestada con un mayor tráfico de naves turísticas. Sin embargo, es factible afirmar, en atención a lo pequeñas que hoy en día son las dotaciones de los buques mercantes, que la cantidad de personas que transitará por las aguas magallánicas, será impactada en mayor medida por un eventual aumento en la cantidad de naves turísticas, que por una disminución de buques mercantes, con las repercusiones económicas que este hecho implica.

Respecto de la cantidad de naves turísticas que concurran a la zona, este número puede ser exponencialmente afectado por las embarcaciones de pequeño porte que visitan el área con fines turísticos o deportivos, atraídos por sus bellezas naturales y el afán de aventura. Lo anterior implica que si bien el número de naves mercantes debiera disminuir al año 2020, la cantidad de móviles necesarios de monitorear, controlar y eventualmente rescatar podría aumentar significativamente. Cabe destacar que son estos tipos de embarcaciones (veleros, catamaranes, kayacs), los que mayor grado de atención demandan de la Autoridad Marítima en sus labores de rescate y salvataje, considerando su grado de vulnerabilidad frente a las adversas condiciones meteorológicas del área jurisdiccional[7].



Ciudad de Punta Arenas en la Región de Magallanes. Al fondo se observa el Estrecho de Magallanes.

Finalmente, se vislumbra con un desafío inmediato para la región, el regular adecuadamente el tipo de empleo que se le dé en el futuro inmediato a las rutas de acceso marítimas a los lugares de ini-

7.- Cabe destacar que del total de activaciones del Servicio de Rebusca y Rescate Marítimo el año 2006 a nivel nacional (2.108), entre Punta Arenas y puerto Williams concentran el 30%.

gualable belleza y atractivo turístico con que cuenta la región. "Es imposible que podamos hacer un desarrollo turístico en los canales cuando vas a ir pasando y tropezando con las jaulas salmoneras"[8]. Resulta difícil no estar de acuerdo con esta expresión. Se requiere una pronta solución al legítimo conflicto de intereses que ha surgido entre los que, a través de una concesión acuícola pretenden emplear las aguas interiores regionales con fines productivos, y los que aspiran a mantener el mismo territorio libre de la influencia humana, para hacerlo atractivo a la empresa turística. El ordenamiento y la zonificación del territorio marítimo surgen como una necesidad urgente; vemos a la Comisión Regional del Uso del Borde Costero como la instancia ideal para analizar este tema.

- *Iniciativas para Potenciar el Desarrollo Regional.*

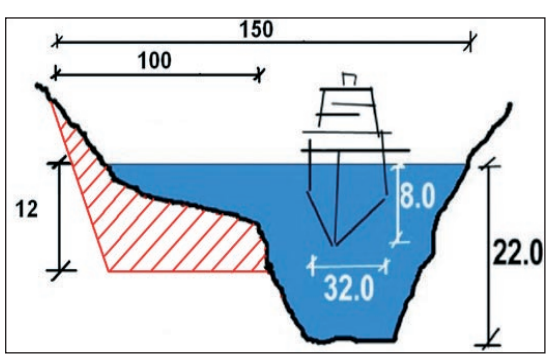
Coherente con las ideas y preocupaciones expresadas, se aprovecha esta instancia para proponer las siguientes acciones que se estiman viables para contribuir a que Magallanes dé solución a inquietudes largamente conocidas en la región, la mayoría de las cuales han encontrado apoyo político de las más altas autoridades del país. Otras de las iniciativas expuestas, corresponden al ámbito de acción de la Armada de Chile y se enmarcan dentro de los aspectos que han sido apreciados como factores de debilidad económicos y geopolíticos de la región de Magallanes, y que permiten aumentar la competitividad de la región para enfrentar los futuros desafíos.

• *Dragado del paso Kirke y Construcción de Muelle en Puerto Natales.*

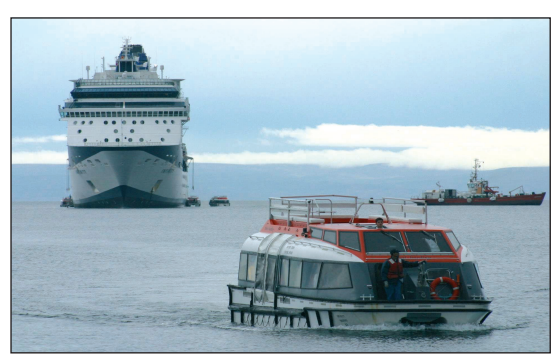
Esta obra mejoraría sustancialmente la conectividad de Puerto Natales, permitiendo el arribo de buques de pasajeros de mayor tonelaje, lo que en definitiva se traduciría en un aumento de la cantidad de visitantes a todo el sector, incluido el Parque Nacional Torres del Paine, con las ventajas económicas que esto implica. Para facilitar el desembarco de carga y pasajeros en la ciudad mencionada se estima conveniente construir un muelle de mayor capacidad al existente. Durante los trabajos, la obra demandaría de un número no despreciable de trabajadores y sería una inyección de recursos para la ciudad. Los terminales actuales existentes, presentan una serie de restricciones que limitan su operación con vientos sobre 20 nudos, condición que se presenta normalmente en esa área durante el período estival.

• *Mejoramiento de la Infraestructura portuaria de Punta Arenas.*

Esta propuesta tiene diversas alternativas, que van desde la construcción de un nuevo muelle para recibir a



Dragado del Paso Kirke.



Arribo de buques de gran calado a Punta Arenas.

8.- Miranda Christian. Director Regional de SERNATUR. La Prensa Austral, 31 de octubre de 2007, p.33.

Ushuaia, vista satelital del muelle.

Imagen satelital de la estructura portuaria de Punta Arenas.

buques de gran calado como el "*Queen Mary 2*", o bien aumentar la capacidad de los existentes, Arturo Prat y/o Santos Mardones, estimándose como más conveniente esto último. Lo anterior, permitiría contar con sitios de atraque para naves que normalmente están recalando a Punta Arenas y que se ven limitadas por la capacidad de los muelles. Si bien es cierto, actualmente, el desembarco de pasajeros se realiza con lanchas de los mismos buques, esta situación es poco aconsejable ante la posibilidad de que sea necesario suspender el embarco por condiciones de mala mar, o viento. Se estima que la falencia de suficiente infraestructura portuaria disponible, en períodos estivales, contribuye a que el pasajero internacional quede con la impresión de que Chile es un país poco desarrollado, ante la odiosa comparación que es natural realizar después de haber visitado Ushuaia; lo anterior cobra aún más relevancia si se considera que, generalmente, este tipo de turistas pertenece a la tercera edad.

- ***Implementar el Cruce del Estrecho de Magallanes en la Segunda Angostura.***

Implementar un sistema de cruce del Estrecho de Magallanes en la Segunda Angostura, acortaría la distancia de desplazamiento vía terrestre entre Punta Arenas y Porvenir en aproximadamente 100 Km y aumentaría el uso de la ruta Y-65, que pasa por esta ciudad, con las consecuencias económicas respectivas, para esa isleña localidad. Para incentivar el cruce de la Segunda Angostura por parte de los camiones argentinos que hoy emplean el sistema de ferry de la Primera Angostura, se debiera implementar un servicio comparativamente más conveniente en este nuevo cruce. Lo anterior implica establecer mejores precios, posiblemente subvencionados, y otorgar una mayor eficiencia en el cruce, que se traduzca en significativos ahorros de tiempo en el tránsito. A través de las dos medidas anteriormente mencionadas, es posible vislumbrar un mayor grado de actividad para la ciudad de Porvenir y su zona aledaña, y otorgar un mayor sustento a la intención de posicionar este núcleo urbano como puerta de entrada a Tierra del Fuego; amén de habilitar un segundo cruce a la Isla Grande, de conveniencia estratégica de añadidura.

- ***Implementar acceso vía terrestre y balseos hasta Puerto Williams.***

Estrechamente ligado al proyecto anterior, se sugiere potenciar la ruta Y-65 mediante el mejoramiento de la infraestructura vial disponible, idealmente pavimentándola en su totalidad. Lo anterior, es coherente con los trabajos que actualmente se ejecutan al sur del río Azopardo, y que se extenderán a

Puerto Williams. Al norte se observa Tierra del Fuego y el Canal Beagle.

mediano plazo hasta Yendegaia. A partir de Yendegaia implementar un balseo con la isla Hoste, y un segundo balseo o puente en el canal Murray, a través del cual sea posible acceder a puerto Williams. De esta forma, Punta Arenas y puerto Williams quedarían conectados vía terrestre a través de Porvenir, disminuyendo ostensiblemente el grado de aislamiento que hoy afecta a la Provincia del Cabo de Hornos, y contribuyendo a potenciarla como núcleo urbano y como atractivo turístico.

- ***Mejorar la conectividad marítima de la región.***

Este proyecto puede ser dividido en dos sub-proyectos, los que son complementarios. El primero de ellos se refiere a mejorar las capacidades de trasbordo de personas y carga entre Punta Arenas y Porvenir. Se visualiza que esto es posible aumentando en forma importante la subvención actual; exigiendo mejores capacidades a las naves que desarrollan este trayecto; logrando una mayor capacidad de carga, menor tiempo de desplazamiento y mejores acomodaciones para los pasajeros. Se estima conveniente, que el rol principal en este sentido sea jugado por el sector privado, ya que éste posee la experiencia para brindar un servicio, que inevitablemente genera obligaciones operativas, técnicas, logísticas y económicas permanentes. Un factor limitante a considerar, está representado por la baja profundidad en el canalizo de ingreso a bahía Chilota, la que de acuerdo a las restricciones de marea, puede impedir el ingreso de naves. Por lo anterior, no se debe descartar la construcción de un molo de abrigo y un muelle en la ribera este del estrecho de Magallanes.

El segundo sub-proyecto es mejorar la conectividad del tramo Puerto Montt - Puerto Natales-Punta Arenas, lo que permitiría disminuir el grado de aislamiento actualmente existente con el resto del país, contribuyendo a lograr un mayor grado de independencia respecto de la alternativa terrestre de transitar por Argentina. El viaje por mar entre Puerto Montt y Puerto Natales es de un atractivo tal, que, de existir alternativas eficientes y económicas para acceder a Magallanes por mar, muy probablemente se posicionarían como alternativa de gran valor. En el mismo contexto deben considerarse las ventajas comparativas en precio del empleo del cabotaje marítimo para el traslado de carga entre Punta Arenas y la zona central del país, respecto del transporte terrestre. En determinadas circunstancias, estas diferencias alcanzan proporciones de hasta 15 a 1.

En el marco descrito, se sugiere estudiar la factibilidad de implementar incentivos económicos para los operadores que actualmente ejecutan la ruta, objeto aumentar la frecuencia del servicio, lograr el reemplazo de los buques existentes por otros de mayor capacidad, o bien establecer una combinación de ambas posibilidades.

- ***Reforzar la presencia del Estado de Chile en la Antártica.***

La realidad actual en materia de reclamaciones de soberanía de terceros países sobre la Antártica, nos ha evidenciado la necesidad de repotenciar la presencia del Estado de Chile en el continente blanco. En este contexto, la Armada de Chile, el Gobierno Regio-

nal y el INACH poseen la firme voluntad de reabrir la Base "Arturo Prat", lo cual esperamos se materialice permanentemente a contar del mes de marzo del 2008, con una dotación, de al menos, 9 personas. La Armada mantendrá la capacidad de apoyar logísticamente cualquier iniciativa que contribuya a afianzar la presencia del país en la Antártica y mantendrá la conectividad con la misma, transportando volúmenes de carga que sólo es factible transportar por vía marítima. Por otra parte, como país debemos ser capaces de apoyar y reaccionar ante eventuales emergencias marítimas, de salvataje y control de la contaminación, contribuyendo a reforzar la imagen de un país con capacidades reales, y a la elección de Magallanes como base de operaciones y puente para operar hacia la Antártica, lo que implica inmediatos beneficios para la Región.

Pontones del Ex-Astillero de Asmar (M.).

- ***Construir un Club de Yates en Punta Arenas.***

El Club de Yates "Micalvi" de puerto Williams, a pesar de sus modestas instalaciones, es reconocido internacionalmente como el más Austral del mundo. En contraste, Punta Arenas no cuenta con suficientes capacidades para recibir este tipo de embarcaciones. Dotar a la ciudad de una marina donde recibir este tipo de embarcaciones menores permitiría, generar un nuevo polo de desarrollo en la ciudad y contribuiría a reforzar su imagen turística, ejerciendo el mismo efecto que las instalaciones que se ha concebido construir en Viña del Mar. Los Pontones del Ex-Astillero de Asmar (M.), en Avenida 21 de Mayo, y su muelle menor e instalaciones aledañas, pueden constituir la base de este proyecto.

- ***Contribución de la Armada ante los desafíos de la futura realidad marítima.***

La Armada de Chile está consciente que su rol será vital ante la realidad marítima que se avecina en Magallanes, por lo que está tomando acciones concretas para contribuir a la preparación de la región para enfrentar los desafíos futuros.

- En los últimos dos años se ha efectuado el levantamiento hidrográfico a través de las más modernas técnicas disponibles a nivel mundial de miles de millas de canales patagónicos y fueguinos, el puerto de Punta Arenas y el acceso a Puerto Natales, para permitir que la información de sondaje satisfaga los más exigentes estándares de navegación.
- Al año 2012, se habrá desarrollado una red de control naval de tráfico marítimo desde el paso Tortuoso hasta cabo West, en las australes islas Wollaston, que permitirá monitorear el tránsito de todo tipo de naves, por el estrecho y las principales rutas de navegación de Magallanes.
- Durante el presente mes se han iniciado los trabajos de desminado con la Partida de Operaciones con Minas Terrestres de la Armada (POMTA) en la isla Hornos, atractivo turístico relevante, al cual acceden vía marítima miles de turistas nacionales y extranjeros cada año.
- Con el propósito de preparar a la autoridad marítima para abordar el impactante aumento de actividad turístico/marítima en el área del golfo Almirante Montt y zonas aledañas, durante el presente mes el Comandante en Jefe de la Armada inauguró un nuevo edificio de la Capitanía de Puerto Natales.
- Para hacer frente a los nuevos escenarios generados en la Antártica, se asignó

Rompehielos "Almirante Óscar Viel".

Avión tipo casa-295.

permanentemente a la Tercera Zona Naval el Rompehielos "*Almirante Óscar Viel*", el cual, a contar del 7 de noviembre de 2007, estableció su base de operaciones en Punta Arenas. A través del empleo de este buque, la Armada aumenta su capacidad de reaccionar a emergencias marítimas en el continente blanco en épocas no estivales.

- Respecto de los medios en presencia en Magallanes, a mediano plazo serán renovados nuestros vetustos pero eficientes medios de exploración aeromarítima, con más de 30 años de antigüedad, por modernos aviones del tipo Casa-295, aumentando significativamente nuestra capacidad de efectuar rebuscas aéreas en el mar, sin la obligación de recurrir a los medios del centro del país.
- De la misma forma, la Armada ha iniciado la construcción de Patrulleros de Zona Marítima, con capacidad de operar en forma más segura en la Z.E.E. del país, y el año 2010 se habrá renovado el Buque Oceanográfico "*Vidal Gormaz*", el cual a pesar de no tener como puerto base Punta Arenas, ha efectuado numerosos cruceros de investigación en Magallanes.

- *Conclusiones.*

- Magallanes constituye una zona de incuestionable importancia estratégica para el país, con un elevado potencial para desarrollarse en el área turística y productiva, y de constituirse como un puente entre la comunidad internacional y el Continente Antártico.
- La Duodécima Región competirá inevitablemente con la región austral argentina en la captura de un creciente mercado turístico zonal y antártico. Para tener éxito en lo anterior, el desarrollo marítimo es un prerrequisito básico, por lo que deben ejecutarse acciones concretas para mejorar los problemas de conectividad y de infraestructura regionales, para llevar estos aspectos a un nivel comparable a las facilidades que ofrece Argentina.
- Las diversas formas de explotación del sector marítimo, deben ser convenientemente reguladas, a través de un ordenamiento o zonificación que permita que la región mantenga, emplee y desarrolle estos recursos por largo plazo, en beneficio de su población.
- Si Magallanes es exitoso, la actividad marítima inevitablemente aumentará sustancialmente en los próximos años, con los beneficios económicos que esto implica para la población, generando nuevos desafíos para el rol de la Armada de Chile.
- La Marina de Chile, la Marina de todos los chilenos, se está preparando para un escenario cada día más demandante en la región, a través de la renovación de sus medios e infraestructura, de manera de asegurar las capacidades requeridas para contribuir de manera efectiva al bienestar y prosperidad de la región.

* * *