



## LA ARMADA DE CHILE. UNA HISTORIA AL SERVICIO DE LA REGIÓN DE MAGALLANES\*

Rodolfo Codina Díaz\*\*  
Almirante

Representa para quien les habla un honor y un privilegio el poder hacer uso de esta tribuna el día de hoy, en un lugar donde tradiciones, cultura e historia, parecieran amalgamarse en perfecta armonía para otorgar el adecuado telón de fondo que requiere el rico potencial de desarrollo y progreso que se descubre en esta región en donde, lejos de terminar, nace nuestro país continental, presagiando, con ese arduo emerger desde las profundidades del océano, un destino de grandeza no sólo para nuestra nación, sino para todo un continente. Pareció así entenderlo Benjamín Subercaseaux cuando, reflexionando sobre esta zona de canales y fiordos, señaló que "...una nota queda vibrando como una esperanza: la de ver el empecinamiento que pone la vida para subsistir y florecer ahí donde todo parecía condenarla al frío y al silencio...".

Fuertes lazos de afecto e incuestionables vínculos históricos han unido a la Armada de Chile con los habitantes de Magallanes, y resulta particularmente significativo para la Institución que sea la ciudad de Puerto Natales el lugar elegido para la inauguración del Mes del Mar de este año 2008. No podrían tener mejor marco, nuestros sinceros agradecimientos a las distinguidas autoridades que

nos han acompañado en esta visita y que hoy nos honran con su presencia; y a los destacados expositores que me han precedido en esta tribuna, los que con sus ponencias en esta jornada académica, nos han permitido visualizar, con mayor claridad, las enormes potencialidades de desarrollo en el ámbito marítimo que posee una parte importante de nuestro país, que se caracteriza por su particular conformación geográfica y en donde, más que en cualquier otra parte de nuestro querido Chile, se hace realidad aquello de que somos una tierra de océanos.

Y son éstas, las especiales características morfológicas de esta zona, en donde el continente pareciera irrumpir vacilante entre las aguas de dos océanos en busca de su designio, segmentando en cientos de islas parte importante de nuestra extensa costa, las que mejor ilustran y asisten nuestra convicción, cuando declaramos que nuestro país es eminentemente marítimo y que su destino no es otro que el proyectarse hacia el Océano Pacífico, visualizándolo no como frontera, sino como una real oportunidad de desarrollo y progreso.

Es esta natural condición marítima la que sostenemos jamás debería abandonar la mente de nuestros estadistas, legisladores, autoridades políticas, cien-

\* Discurso de Cierre del Seminario Inaugural del Mes del Mar 2008, "Magallanes y su desarrollo marítimo. Oportunidades y desafíos", efectuado en Puerto Natales el día 30 de abril de 2008, por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada.

\*\* Comandante en Jefe de la Armada. Oficial de Estado Mayor. Ingeniero en Armas con mención en Artillería y Misiles. Magister en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Estrategia. Profesor Militar de Academia. Graduado de la Escuela Superior de Guerra Conjunta y del Curso Superior Conjunto de las FF.AA. de Francia. Destacado Colaborador de Revista de Marina, desde 2007.

tíficos, empresarios, trabajadores, y en general la de todos nuestros conciudadanos, cuando intentamos visualizar nuestro futuro como nación desarrollada; y que legitima nuestra necesaria participación permanente y pro activa en todas las instancias internacionales donde la humanidad se organiza para proteger y custodiar los intereses políticos, económicos, sociales y de seguridad, que están en juego cuando se intentan definir los lineamientos de una explotación sustentable de los océanos.



*Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Rodolfo Codina Díaz.*

El mar ha hecho sentir su presencia sobre esta angosta faja de tierra llamada Chile, desde los momentos mismos en que fue colonizada, imponiéndole desafíos que fueron acogidos por hombres que, con verdadera estatura de estadistas,

se comprometieron en hacer realidad ese sueño de grandeza y prosperidad que nos llegaba desde el océano y que se dejaba escuchar entre las rompientes de nuestras costas. Pedro de Valdivia, el primero de ellos, se auto impuso el deber de dar continuidad a la capitania bajo su mando, desde el límite norte, allende el desierto, hasta lo que en ese entonces se conocía y mencionaba como la tierra austral. En su afán no se dio descanso.

El padre de nuestra Patria, el General O'Higgins, trazó la ruta: el mar constituía el necesario y único soporte real para el proyecto político que soñó para la naciente República; y con sus últimas palabras antes de morir, presagiando la riqueza de desarrollo potencial de este maravillosos enclave de canales y fiordos, "Magallanes, Magallanes", encendió un faro que desde entonces debió iluminar el devenir de todos los que le

sucedieron en la responsabilidad de conducir esta nación.

Diego Portales lo entendió así y convirtió ese sueño en un concepto nacional. Su obra política se sustentó, en gran parte, en una clara estrategia naval y marítima, en donde la amplia utilización del océano, junto a su rol de seguridad, se erguía como un inalienable factor de desarrollo del naciente Chile republicano.

En el extremo norte de ese continuo de islas que dibujan un intricado laberinto de canales, nacería la goleta "Ancud" que, al mando del Capitán de Fragata John Williams, destacado marino británico radicado en nuestro país, y después de una navegación por rutas interiores que le tomó cuatro meses el realizar, tomó posesión del Estrecho de Magallanes a nombre del Estado de Chile, un 21 de septiembre de 1843, adelantándose a similares intenciones de potencias extranjeras. Tamaña empresa, muestra innegable de tenacidad y amor por el mar, materializó el último sueño de O'Higgins, en beneficio de la prosperidad de una joven nación.

Largo resultaría referirse a los innumerables hechos históricos que relacionan a la Armada Nacional y la Región de Magallanes, y sin jactancia sino reconociendo la vocación de servicio que esta Institución ha tenido desde su creación y que hemos mantenido inalterable a través de los años, podemos afirmar que gran parte de las actividades que permitieron incorporar esta vasta región al patrimonio de nuestra nación, se hizo con el apoyo irrestricto de hombres de mar que sirvieron en sus filas, y que entendieron que su esfuerzo debía estar a la par con el compromiso asumido por la Armada.

Es que, como lo he señalado en oportunidades anteriores, a lo largo de su historia la Institución se ha sentido llamada a jugar un rol que no se agota en el sólo cumplimiento de sus labores en resguardo de la soberanía que le encomienda la constitución de nuestra

República, sino que, además, y con similar grado de importancia, el constituirse como un efectivo medio que facilite la integración de todo el territorio nacional. Ello nos ha permitido mantener y fortalecer los vínculos que nos unen con aquellas regiones que, por su condición de insularidad, necesitan del mar para su bienestar y desarrollo.

La Armada del siglo XIX cumplió a cabalidad con lo que se esperaba de ella como parte integrante del poder militar del Estado, participando con éxito en todas aquellas ocasiones en que la soberanía de nuestro país se vio amenazada. Pero con igual éxito, y ello es motivo de un legítimo orgullo Institucional, contribuyó al engrandecimiento de la nación conduciendo campañas exploratorias e hidrográficas, colaborando con sus hombres y unidades en actividades científicas, y apoyando el asentamiento de colonos en regiones como la de Magallanes.

De esta manera, a fines de dicho siglo, existía ya en Punta Arenas un Apostadero Naval con una razonable capacidad logística destinada a apoyar no sólo las labores propias de las unidades destinadas en el área, sino que, además, a los pobladores que en aquella época se dedicaban principalmente a la actividad ganadera, al lavado de oro y a la obtención de pieles en islas y canales de la zona. Este apostadero complementaría el varadero particular que ya operaba en el camino a Río de los Ciervos, y de esta manera la Armada pudo intensificar las actividades hidrográficas y de soberanía emprendidas con tesón desde mediados del siglo.

Célebres y épicas fueron las campañas hidrográficas que se llevaron a cabo al sur del paralelo 42° por Muñoz Gamero, Francisco Hudson, Francisco Vidal Gormaz, Enrique Simpson, durante el siglo XIX y sus continuadores a principios del siguiente siglo, Guillermo García Huidobro e Ismael Huerta, sólo por nombrar algunos, quienes con su tenacidad y al mando de un selecto grupo de hom-

bres de mar lograron develar los misterios que celosamente guardaban el intrincado laberinto de canales australes, permitiendo con ello su posterior señalización y balizamiento, también obra de la Armada, y su navegación segura, abriéndolos de esta manera a la posibilidad de un desarrollo integrado plenamente al resto del territorio nacional. En 1910, la Armada puso en operación la primera baliza luminosa automática con que contó nuestro país, en Cerro Cono, sobre el Estrecho de Magallanes.

A principios del siglo XX, y motivada por la necesidad de mantenerse en la vanguardia tecnológica que le permitiera conservar el puesto de privilegio que había logrado en el concierto de las marinas del mundo entero, la Armada de Chile, haciendo uso de tecnologías recientemente desarrolladas en el hemisferio norte, desarrolló un complejo sistema de comunicaciones que le permitió, no sólo mantener un enlace permanente con sus unidades desplegadas en el mar, sino que, además, y empleando sus estaciones de tierra, mantener comunicado al país mediante la telegrafía inalámbrica. Por largos años, Puerto Montt, Puerto Natales y Punta Arenas se comunicaron con la zona central del país haciendo uso de las instalaciones telegráficas de la Armada.

En la década de los cincuenta, la Armada daría otra prueba de su vocación de servicio a los intereses nacionales. En Puerto Luisa, sobre la ribera sur del Canal Beagle, comenzó a desarrollar una nueva estación naval, que más tarde y con justicia, llevaría el nombre del que emprendió el establecimiento de la primera colonia chilena en el Estrecho de Magallanes. Me refiero a Puerto Williams. Levantada con una fuerte inversión de recursos, esfuerzo y energía institucionales, se convertiría décadas más tarde en la sede de una provincia y comuna, incorporando políticamente un territorio de inmenso valor para Chile. Este esfuerzo incluyó también la construcción de un aeródromo

que constituyó el inicio de lo que más tarde llegaría a ser la Estación Aeronaval "Guardiamarina Zañartu", transferida a la Dirección General de Aeronáutica Civil para uso civil y militar, en la década de los 80. Es posible que la ciudadanía no aquilate en su debida magnitud el verdadero significado de esta contribución de la Armada Nacional, o que recién comience a hacerlo, cuando cobran importancia las actividades científicas, pesqueras, turísticas y de tráfico marítimo en las zonas adyacentes y en su proyección sobre el Paso Drake y la Antártica<sup>1</sup>.



*Primera casa construida en Puerto Luisa.*

Largo resultaría el referirse a la enorme cantidad de hechos históricos que relacionan a Magallanes y la Armada Nacional y que dan fe de esa especial vinculación que con el tiempo se ha cimentado entre sus hombres y los habitantes de la región. El actual nivel de desarrollo nacional, así como las características de las diferentes políticas en curso, han hecho variar la forma en que la Institución se hace presente, día a día, en la vida magallánica, más no así en la naturaleza que guió su accionar desde su creación. Aún cuando el principio de subsidiaridad nos impone la obligación de respetar el actuar de privados en aquellas tareas relacionadas con la conectividad de la Región con el resto del país y con el mundo, seguirán existiendo situaciones particulares y lugares específicos en donde la Armada deberá continuar prestando su apoyo, y para lo cual mantendremos intacta nuestra vocación de

servicio, prontos a concurrir al llamado de otros organismos del Estado o del Gobierno Regional.

Si el ayer fue caracterizado por esa titánica labor que consistió en ser un agente activo en la integración de Magallanes al resto del país abriendo rutas seguras para la navegación, asistiendo logísticamente a los colonos que se dieron a la tarea de sentar las bases del desarrollo regional y constituyendo el medio efectivo de conectividad que se necesitaba dada la especial característica insular de la zona; hoy no lo es menos y nos sigue motivando el efectuar una sostenida contribución en todos los ámbitos que nos sea requerido y, en especial, para permitir al navegante desarrollar una travesía cada vez más segura; confiados en que existe una Institución cuya principal labor en tiempos de paz es contribuir a salvaguardar la vida humana en el mar y dispuesta a concurrir en su auxilio no importando las circunstancias. A esta tarea de carácter permanente, se une la especial disposición de la Armada de Chile, para apoyar los proyectos de carácter científico y de investigaciones oceanográficas llevadas adelante por las distintas universidades del país.

Nuestra visión de futuro para esta querida Región de Magallanes, no podría ser diferente a la expresada ya clara y magistralmente por los expositores que me antecedieron. Desde nuestra perspectiva, eminentemente marítima, y considerando la realidad geográfica, económica y social particular que la caracteriza, creemos que existen una serie de desafíos que deben tenerse presentes cual sea el programa de desarrollo que se emprenda. Quiero, en esta ocasión, sólo referirme brevemente a aquellos que nos parecen más importantes.

Magallanes, y en general toda la zona de canales que se extiende de Puerto Montt al Sur, poseen una estructura ecológica en extremo frágil y que resulta difícil

1.- Carlos Tromben Corvalán. "La contribución de la Armada al desarrollo nacional".



Actual vista panorámica de Puerto Williams.

de fiscalizar, atendiendo su particularidad geográfica y dura climatología. Todo proyecto de desarrollo deberá, entonces, considerar que la intervención de ese equilibrio tendrá repercusiones que deben ser estudiados cuidadosamente, sopesando con mentalidad de futuro, los posibles costos y beneficios que ello conlleve, puesto que en la adecuada preservación del medio ambiente, descansan las principales potencialidades de desarrollo marítimo de largo plazo de esta Región y que requieren de mares limpios y seguros: el turismo y la acuicultura.

Ambas actividades conllevan impactos sobre la naturaleza que deben ser evitados al máximo y mitigados con responsabilidad cuando se produzcan, si se pretende que ellas sean en realidad fuentes de desarrollo sostenidos en el tiempo.

El turismo de cruceros, cuyo mayor atractivo lo constituye justamente la condición de virginidad de la naturaleza de la zona de canales, trae consigo inevitablemente una creciente presencia y actividad humana, que, aunque no lo queramos, impacta negativamente sobre un entorno que por su vulnerabilidad y lentísima recuperación, requiere de un cuidado especial.

La acuicultura, por su parte, requiere para su desarrollo de un medio ambiente limpio y no contaminado, y en su proceso productivo requiere de especiales medidas para evitar las actividades que ensucian y contaminan cursos de agua, riberas y fondos marinos. Es una obligación ineludible el resolver correctamente la ecuación

producción acuícola versus contaminación, si queremos que, en el largo plazo, esta industria sea en realidad fuente de nuevos puestos de trabajos e ingresos que potencien la región de Magallanes.

Pero lo más importante, después de tomar conciencia respecto del cuidado ambiental que esta zona requiere, es equilibrar adecuadamente el desarrollo de ambas industrias, permitiéndole realizar sus actividades productivas sin que una entorpezca a la otra, y buscando con ingenio los mecanismos que hagan factible el que, más que competir por ese recurso prácticamente no renovable en el corto plazo, se complementen al punto de potenciarse entre sí.

Los tiempos actuales tienen como característica principal la alta movilidad, a través del mundo, de personas, bienes y servicios, impactando ostensiblemente a la industria asociada al transporte marítimo. Un auge en la demanda de turismo vía cruceros; mayor tonelaje de carga transportada; buques cada vez más rápidos y de mayor desplazamiento, pero que no dan abasto para cumplir con la demanda; y puertos que han debido modernizarse adoptando nuevas tecnologías que lo hagan más eficientes, son algunos de esos impactos.

Y frente a esta realidad, esta Región ocupa un lugar de privilegio a nivel nacional: cuenta con dos de los pasos naturales más importantes para la industria del transporte marítimo entre oriente y occidente. El Estrecho de Magallanes y el Paso Drake constituyen puntos de confluencia de alta relevancia para el tráfico marítimo que podría verse grandemente aumentado ante cualquier contingencia en el Canal de Panamá.

Tenemos la convicción de que, debido al aumento de los costos por cruzar ese Canal, derivados de la implementación de nuevas medidas de seguridad y a la ampliación de su capacidad para atender buques de mayor tonelaje; y que no obstante lo último, habrán cada

vez más buques que por sus dimensiones no podrán emplearlo para cruzar del Pacífico al Atlántico, una mayor parte del tráfico entre oriente y occidente se hará por el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos, posibilitando el que esos buques recalen a Punta Arenas, aumentando la actividad económica asociada a esta industria.

Turismo, acuicultura y transporte marítimo, todos ellos cuidando de los espacios naturales en donde se llevan a cabo, son tres de los muchos desafíos que requiere enfrentar la Región para asegurar un desarrollo sostenido y sustentable; y que necesariamente deberán ser estudiados para definir y delimitar los espacios competencia, complementariedad y cooperación con industrias de igual o similar tipo que se desarrollen en el país vecino.

Y si intentamos identificar los desafíos que enfrenta Magallanes, no podemos dejar de mencionar a la Antártica. Indisolublemente ligado a la historia y desarrollo de la Región de Magallanes, y por lo tanto también al de la Armada de Chile, el continente helado se yergue desafiante, planteando múltiples retos de los cuales, indudablemente, surgirán oportunidades de desarrollo en el ámbito marítimo que deben ser estudiadas con detenimiento.

Ni los industriales balleneros chilenos que levantaron las primeras instalaciones en Isla Decepción a comienzos del siglo XX, ni la población magallánica que apoyó a la Armada cuando Luis Pardo Villalón, a bordo de la "Yelcho", concurre al rescate de la expedición de Shackleton en el invierno de 1916, pudieron imaginar el enorme interés que despertaría para la comunidad internacional el vasto territorio antártico, y que motivó las expediciones exploratorias de países del hemisferio norte.

En lo inmediato, atendiendo a que ese interés se mantiene e incrementa, motivando renovadas actividades relacionadas con la Antártica, como lo es el turismo, y reconociendo que geográficamente nues-

tro país es el más próximo al sexto continente, la Región está llamada a desplegar todos sus esfuerzos, públicos y privados, para consolidarse como la base de operaciones y de apoyo logístico para todas esas labores, constituyendo el extremo eficiente y competitivo del puente que debemos construir entre ambos territorios nacionales, dando sentido a nuestra afirmación y haciendo realidad el que somos un país marítimo y tri-continental.

Existe un futuro en el continente antártico y frente a él, Magallanes vuelve a mostrarnos su posición de privilegio. No podemos ignorar las riquezas energéticas, alimenticias y como reservorio de agua dulce que posee el territorio antártico, mientras potencias del orbe vuelven su mirada justamente a ellas desplegando una amplia y continua labor de investigación. Creemos que es en esta Región donde deben desarrollarse, y en definitiva anclarse, todos los proyectos científicos nacionales que propendan al aprovechamiento de las potencialidades que nos ofrece el continente helado, y en ello no sólo debe comprometerse el estamento académico magallánico, sino que toda la comunidad, y en especial, el sector privado de la economía regional. De esa forma, Magallanes, y por su intermedio el país, se podrá enfrentar a ese futuro, habiendo identificado con certeza las áreas que pueden reforzar su engrandecimiento.

Es esa visión de futuro, y la necesidad de estar presentes en esa parte de nuestro territorio nacional, lo que en definitiva motivó a la Armada para sumar su esfuerzo institucional al convenio suscrito con la Intendencia regional y el Instituto Antártico chileno, para reabrir la Base Naval Arturo Prat en el mes de marzo recién pasado.

He dejado para el final un aspecto que nos parece de suyo importantísimo. Un reciente estudio conducido por nuestro Centro de Estudios Estratégicos, tendiente a establecer el perfil de la con-

ciencia marítima nacional, entendiendo ésta como el conocimiento reflexivo del mar, nos permite sostener que la mayoría de nuestros conciudadanos no comprenden con la debida profundidad la importancia del mar como fuente de recursos, como factor de estabilidad climática, o incluso, como fuente de energías limpias, limitando su mirada a dimensiones puramente simbólicas, nostálgicas, o en el mejor de los casos, asociado a periodos de descanso.

Creemos, entonces, que el mayor desafío a nivel nacional, es lograr variar ese perfil como único camino que nos permita plantearnos una real y factible Política sobre Desarrollo Sostenible de nuestros mares. Para lograrlo se requiere del trabajo mancomunado de toda nuestra sociedad, pero más que nada, de la actitud que asumamos respecto a la educación de las generaciones futuras.

El desarrollo de las potencialidades de esta Región, las que invariablemente se encuentran ligadas al mar, requiere de esa misma preocupación y, en lo inmediato, pensamos que la creación de centros de estudios técnico-marítimos, en estrecha colaboración con colegios y universidades locales, es un camino que debe ser estudiado y explorado para dar satisfacción a las demandas que el sector industrial requiere para profundizar los proyectos de futuro que posibilitarán un crecimiento y desarrollo sostenido.

Distinguidas autoridades, expositores e invitados a este Seminario, la Armada de Chile adquirió ayer, mantiene hoy y sostendrá mañana, el compromiso con las zonas alejadas del centro político del país, y en especial, con la región magallánica, lugar que dada sus especiales condiciones geográficas y rigurosidad climática, constituye una verdadera escuela donde nuestros hombres aprenden el verdadero sentido de lo que signi-

fica ser un hombre de mar, estableciendo de esa manera vínculos afectivos que duran toda una vida.



Reapertura de la Base Naval Antártica "Arturo Prat".

Tenemos el convencimiento que, desde sus inicios como República, Chile está destinado a desarrollar su futuro de cara al mar, reconociendo en el amplio océano que baña nuestras costas y en la infinidad de sus riquezas, el único camino natural para lograr el bienestar de su pueblo. Para lograr lo anterior, es imperativo que los esfuerzos y voluntades de todos sus hijos, cualquiera sea el ámbito en el que desarrollen sus tareas diarias, se unan bajo ese común objetivo.

La Armada de Chile declara por inaugurado el Mes del Mar del año 2008 y reafirma su compromiso voluntario de mantenerse atenta a las necesidades de los compatriotas que habitan y laboran en esta privilegiada región magallánica, navegando a proa, como lo hizo antaño, cuando sea necesario señalar la ruta segura a navegar, o manteniéndonos en su estela, presta como siempre lo ha estado para concurrir en su apoyo, asegurando de esa manera que su desarrollo e integración al resto del territorio nacional no tiene otro destino que arribar a buen puerto, en beneficio de la grandeza de nuestra nación.

\*\*\*