



ACTIVIDAD MARÍTIMA*

Francisco Martínez Villarroel**

- **Introducción.**

Referirse a la actividad marítima en la antártica es reflexionar sobre su historia, su presente y su futuro. Por ello, intentaré plantear en esta exposición dos grandes ideas, una es recordar los hitos más destacados de las actividades marítimas desarrolladas en este ámbito por la Armada de Chile, en su accionar Marítimo y su contribución a la incorporación concreta de los territorios nacionales más remotos, a su posterior apoyo y a la seguridad marítima. En definitiva, al apoyo a la política exterior del Estado y al crecimiento de la estatura antártica nacional, considerando que en ello está implícita su condición de Autoridad Marítima Nacional, rol que ejecuta a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

La segunda idea es plantear cómo a futuro, la actividad marítima en conjunto con otros actores nacionales e internacionales, puede continuar potenciando la calidad de actor importante que tiene Chile en la Antártica, particularmente en la península antártica, que continúa siendo la puerta de entrada a este continente.

Sin embargo, es necesario considerar como idea rectora, siempre presente en el desarrollo de este trabajo, las responsabilidades que tiene el Estado de Chile, asignadas y reconocidas por la comuni-

dad internacional en cuanto a vigilancia, alerta, coordinación y desarrollo de actividades de rescate (SAR), es decir la seguridad y salvaguarda de la vida humana en el mar, en una vasta área en el Pacífico Suroriental, donde naturalmente está incluida la zona reclamada por Chile en la Antártica. Esta realidad, nos da una idea de la necesidad de mantener una actitud proactiva en estas materias, que se deberán traducir en presencia y medios capaces para actuar en el cumplimiento de esta responsabilidad ineludible.

- **Visión Histórica.**

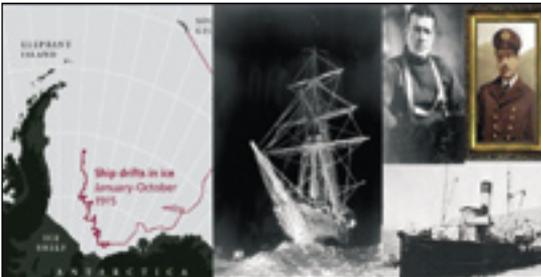
Una breve selección de los hechos marítimos más destacados a juicio del autor en la Antártica, hace preciso recordar, que la presencia Institucional en la zona austral en forma permanente, se inicia con la misión encomendada al Capitán de Fragata Juan Williams de tomar posesión del Estrecho de Magallanes en 1834. Este acto del gobierno de la época, visionario por la importancia de esa región y su estrecho para el futuro nacional y en particular en relación con esta exposición, por la determinante importancia de ella para el desarrollo de todos los emprendimientos que se han efectuado y que se continuarán efectuando en nuestra Antártica. Sin embargo, por razones no analizadas en este trabajo y a

* Presentación efectuada el día 21 de agosto de 2008, durante el seminario "Antártica Chilena: Presente y Futuro", realizado en la Universidad Andrés Bello, por el Vicealmirante Francisco Martínez Villarroel.

** Vicealmirante. Oficial de Estado Mayor. AV. Magister en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Estrategia. Graduado del Curso de Alto Mando de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

modo de alerta, cabe tener presente que la mayoría de las actividades de turismo antártico se inician en Ushuaia, por sus facilidades portuarias y aeroportuarias.

El rescate de la tripulación de Sir E. Shackleton continúa siendo un ícono en la historia antártica y marítima mundial, por las condiciones en que se desarrolló. Sin embargo, lo efectuado adelantó a Chile y su Armada en el tema de las operaciones humanitarias en el mar, en particular en la Antártica. Recordemos que habían transcurrido sólo 4 años del hundimiento del "Titanic" y la comunidad marítima internacional sólo logró reaccionar años después con la Convención SOLAS (Safety of life at Sea). Chile y su Armada demuestran compromiso nacional con lo que sucede en la Antártica y la vida humana en el mar.



30 de agosto de 1916, Escampavía "Yelcho", al mando del piloto Pardo, rescata a Sir Ernest Shackleton de su buque "Endurance".

La década transcurrida entre 1939 y 1949, donde Chile y Argentina enfrentan los intereses norteamericanos y británicos por la Antártica, en particular sobre la Península Antártica, escenario donde se mezclan y cruzan las tensiones de la Segunda Guerra Mundial primero y luego los comienzos de la Guerra Fría, llevan al gobierno que conduce el presidente Gabriel González Videla a posicionar físicamente a Chile en la Antártica. La Armada monta la expedición y se hace a la mar a cargo del Comodoro Federico Guealaga Toro, inaugurándose la primera base antártica denominada "Soberanía", base que posteriormente pasaría a denominarse "Arturo Prat". Al año siguiente

el presidente González Videla viaja a la Antártica en el transporte "Pinto", inaugurando la base "O'Higgins". Estos hechos demuestran claramente el interés y voluntad nacional para estar en la Antártica y reafirmar los reclamos territoriales planteados.



Desfile en ceremonia inaugural de la Antártica chilena.

En 1961, el tratado antártico entra en vigencia y las actividades marítimas se continúan efectuando regularmente en forma estival. Los rescates efectuados los veranos de 1967 y 1968 por los helicópteros del "Piloto Pardo", a las dotaciones de las bases inglesas, una vez más demuestran el compromiso nacional e institucional frente a los compromisos internacionales, con la solidaridad antártica y la preocupación por la vida humana en ese continente, actuando adelantadamente a las disposiciones internacionales. Estos hechos tienen el reconocimiento de la comunidad internacional y Chile y su Armada son ya reconocidos como actores marítimos antárticos importantes.

En noviembre del 2007, Chile nuevamente de acuerdo a su responsabilidad SAR, asume la conducción del rescate de los naufragos del B/P "Explorer", acción que llena las primeras páginas de los diarios mundiales, causando la preocupación de la comunidad marítima internacional. Chile en esos precisos instantes disputa un puesto en el Consejo de la OMI en Londres, y la labor desarrollada permite la evacuación de tripulación y pasajeros a Punta Arenas desde la Base E. Frei sin pérdida de



vidas humanas. Ello fue la mejor carta de presentación para la amplia votación obtenida para la reelección al mencionado Consejo. Cabe destacar también el trabajo efectuado con la PANC (Patrulla Antártica Naval Combinada) con Argentina, particularmente en los aspectos de control de la contaminación, tema de alta sensibilidad y que requiere un gran manejo comunicacional, particularmente en ese continente.

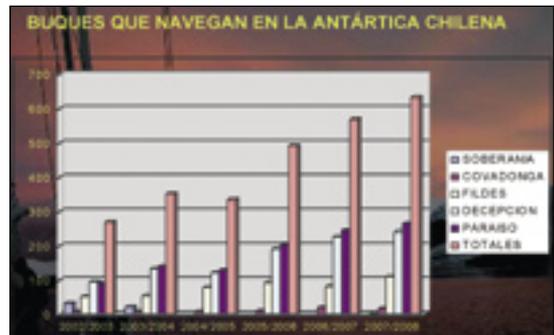
- Presencia y Actividades Marítimas Actuales.

El territorio antártico es esencialmente dependiente del mar, en consecuencia destaca la gran cantidad de naves que concurren a dicho territorio para labores científicas y de turismo de las 55 instalaciones extranjeras, 45 de ellas en el territorio reclamado por Chile, siendo más de 30 las naciones que realizan actividades científicas con su respectiva logística asociada.

En otro aspecto, el continuo crecimiento de la actividad turística antártica, donde se han registrado crecimientos superiores al 100% en los últimos años, destacan a Bahía Fildes y Paraíso como los lugares más visitados, siendo Bahía Paraíso, en la Península Antártica, como el lugar donde arriba el 100% de los pasajeros en la época de verano, este fenómeno se repite en isla Decepción por sus destacadas condiciones naturales.

Habida cuenta de lo anterior, el despliegue institucional apunta fundamentalmente a la presencia, el control de la actividad marítima, como tam-

bién al apoyo de la actividad científica, con la Gobernación Marítima de Fildes y su Capitanía de Puerto, la Capitanía de Puerto de Base Prat, la Capitanía de Puerto estacional de bahía Paraíso y la alcaldía de mar estacional de rada Covadonga. Esta gran actividad marítima, en un área geográfica de características especiales, hace aumentar la probabilidad de siniestros y por ello se estima conveniente disponer de elementos de ayuda a la navegación y la operación marítima que reduzcan esas probabilidades, como asimismo, contar con efectivas capacidades de apoyo de rescate y control de siniestros ambientales.



- Visión Prospectiva.

La Antártica continuará con un ascendente grado de actividad marítimo, tanto en lo turístico, científico y en la explotación de los recursos pesqueros en la zona aledaña. Esta realidad, plantea la necesidad de responder adecuadamente a las responsabilidades asignadas, a través de una respuesta oportuna de nuestras capacidades. Ello se logra posicionando estas capacidades en los lugares donde hay un mayor grado de actividad marítima, siendo necesario mejorar la actual infraestructura (Bahía Fildes se reconstruye a partir de la temporada 2008/09) y proyectar en el mediano plazo otras, como es el caso de Bahía Decepción. Junto con ello, es necesario incorporar tecnología de punta en la señalización marítima, en medios de vigilancia y control, sensores meteorológicos y elementos de rescate y de combate a la

contaminación. Este panorama marítimo antártico debe integrarse al panorama nacional marítimo, empleando tecnologías existentes, donde el sistema LRIT¹ jugará un importante papel.

El sistema del tratado antártico ha permitido por más de 40 años y probablemente lo continuará haciendo, la convivencia antártica de los países que conforman el tratado. También, a su alero funcionan organizaciones compuestas por los mismos actores, que en diferentes instancias como el turismo, actividades científicas, actividades logísticas, preservación de especies, entre otras, regulan el accionar marítimo antártico.

Sus normativas no vinculantes, pero de gran utilidad en definitiva para la operación segura y conservación del ecosistema, deben necesariamente estar amparadas por el órgano regulador de mayor relevancia a nivel mundial como es la OMI, para ser reconocidas y aplicadas por toda la comunidad marítima mundial.

La actividad marítima futura aumentará de la mano del turismo y de la investigación científica. Ello ante la necesidad de un mundo globalizado, con una población en crecimiento, que se enfrenta al cambio climático con efecto en la glaciología y nivel de los océanos, la falta de fuentes energéticas, la escasez de fuentes alimentarias donde una de las alternativas son las riquezas antárticas.

Chile tiene enfrente una oportunidad pensando en su status de actor antártico, tanto por su coherencia en el cumplimiento de sus responsabilidades marítimas como a través del aporte a la facilitación logística antártica, tema que se efectúa pero que podría ser enfrentado con más fuerza, con la construcción de un muelle en la península antártica para el esfuerzo logístico nacional y de la comunidad antártica, para el esfuerzo que allí se hace.



Exposición del Vicealmirante Francisco Martínez Villarroel, ex Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional.

- **Reflexiones Finales.**

La antártica continuará siendo visitada, ello refuerza su condición internacional; el desafío, es reducir la consecuente probabilidad de siniestros y sus repercusiones en la vida humana y los daños al ecosistema que tienen amplia sensibilidad y repercusión en la opinión pública nacional y mundial. Frente a esto, Chile puede continuar siendo un actor marítimo antártico de relevancia y por ende, aumentar su estatura antártica frente a los desafíos del futuro a través de un mejor posicionamiento en ella, como también con la implementación de mejores capacidades de apoyo marítimo y la coordinación con todos los organismos nacionales en los aspectos enunciados, para luego validar en el marco del sistema del tratado antártico, las regulaciones, normas y procedimientos internacionales vigentes, en cuanto a la operación, conservación y preservación de los recursos en el continente antártico.

Para la Armada en particular, esta es una oportunidad de integrar sinérgicamente los medios navales y marítimos para enfrentar los sucesos críticos en el área de responsabilidad marítima nacional, de tal forma de obtener ventajas operacionales, logísticas, comunicacionales y de posicionamiento.

* * *

1.- Sistema de Identificación y Seguimiento a Larga Distancia de Buques.