

Edmundo González, almirante (r) y presidente de la Liga Marítima sobre el futuro gobierno:

"Espero que vuelva a mirar el mar, porque Chile hoy día está mirando a la cordillera"

 **Flor Arbulú Aguilera**
 flor.arbulu@mercuriovalpo.cl

El almirante (r) Edmundo González Robles es el orgulloso presidente de la Liga Marítima de Chile, institución que lleva 112 años de actividad. "Las instituciones que sobreviven los 100 años, algo tienen que haber hecho bien para poder hacerlo", destaca, asegurando que el organismo "ha hecho muchas cosas". Por ejemplo, promover el tema de la zona económica exclusiva; impulsar la creación del Bote Salvavidas; curso de Navegación a Vela que originó la Hermandad de la Costa; y el Monumento Mujeres del Mar. Y su idea es seguir influyendo.

"Nuestro mensaje es simple y profundo a la vez. El futuro de Chile se juega en el mar, en sus puertos, en su logística, en su soberanía y en su cultura marítima. Y desde Liga Marítima vamos a seguir trabajando para que el país vuelva a mirar desde el mar con visión, identidad y orgullo de tener estos 4.200 lineales kilómetros de mar, más el territorio antártico que nos pertenece", asegura.

• ¿Se ha perdido la vocación marítima de Chile o está oculta sólamente?

- Creo que se ha ido perdiendo, se ha ido desdibujando en el tiempo. Chile nació como un país marítimo. De hecho, la independencia de Chile se consolidó por mar, las guerras que ha ganado Chile contra otros países, o la guerra civil también, se ganaron porque teníamos el control del mar, por lo tanto, el mar ha sido gravitante para Chile y yo creo que se ha ido perdiendo esa conciencia. De repente miramos mucho a la cordillera, pensando que el cobre o los minerales son el futuro de Chile y son cosas que de repente se nos van a acabar. En cambio, el mar no es una fuente inagotable de recursos ni energía, pero sí tenemos para mucho tiempo explotar el mar razonablemente. El mar no sólamente es fuente de recursos, es fuente de actividades que en él se hacen y es fuente de energías limpias que de él se extraen.

• ¿Y cómo se recupera esta vocación marítima?

- Es un trabajo de enanitos, pero se va concientizando de a poco.

Destaca que desde la institución que dirige tienen actividades para concientizar a los niños como concursos de pintura, de fotografía y el curso de Aercamiento al Mar, dirigido para chicos de distintos colegios de Valparaíso, a quienes se les muestra las actividades de la marina de guerra, de la marina mercante, la supervivencia en el mar y se les hace entrenamiento en el Bote Salvavidas; así como un curso de formación pedagógica a distintos profesores de colegios municipales o particulares subvencionados de la Región de Valparaíso, principalmente, "que es donde nosotros más operamos".

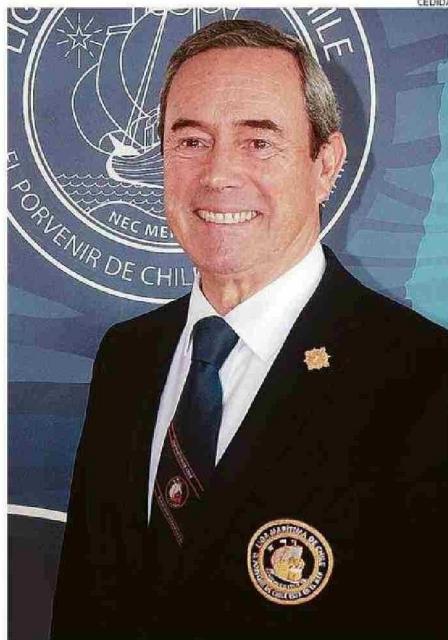
- Precisamente este año, entre los propósitos de la Liga está salir a regiones.

- Sí, exactamente, porque nos damos cuenta que, de repente, en Valparaíso nos damos vuelta en los mismos temas, y Chile no es solo Valparaíso ni Santiago. Por eso es que este año hemos dado un paso importante y nos hemos atrevido a llevar nuestros coloquios marítimos que hacemos normalmente a lo largo del año, que no son otra cosa que seminarios en torno a temas relacionados con el mar.

Cuenta que desde el año pasado "nos estamos enfocando fuertemente en el tema de los puertos", con coloquios sobre Valparaíso, San Antonio, y Chancay, Perú, del cual vino a exponer el almirante (r) Carlos Tejada sobre "cómo ha logrado vencer la inercia y tener un puerto de primera categoría en la zona. Nosotros debíramos seguir ese ejemplo y poder ser tan competitivos como ellos". Los objetivos son Antofagasta, Concepción y Punta Arenas.

- ¿Cuál es la idea?

- Hacer coloquios relacionados con la importancia de los puertos en aquellas localidades, más que nada, con los corredores biocáneos que adquieren una importancia tremenda, porque captan todo el potencial industrial y de personas.



DESTACA QUE ESTE AÑO LOS COLOQUIOS DE LA LIGA SERÁN EN REGIONES.

“

Nosotros más que transitamos en un eje norte-sur, las cargas que se mueven por camiones, deberíamos darle importancia al cabotaje, y para eso tenemos que preparar los puertos para que puedan servir para ello".

para poder ser atractivos. Por lo tanto, los corredores biocáneos adquieren una importancia tremenda, porque captan todo el potencial industrial y de personas.

RELEVANCIA DEL BBNJ

- El sábado pasado ante la ONU. ¿Cuál es la relevancia de éste?

- La BBNJ, o la Biodiversidad Más Allá de las Aguas Jurisdiccionales, no es otra cosa que la preocupación por el altamar. Por eso que hay gente que la confunde y le llama la ley del altamar. No es exactamente eso, porque hay otras co-

sas que también regulan el altamar como los convenios de pesca, las famosas ORP de pesca, que son organismos regionales de pesca en diversas partes del Pacífico, el Atlántico, en la Antártica, que regulan la pesca. El BBNJ no regula la pesca. Pero sí regula la biodiversidad, sí regula el medioambiente que se tiene que cuidar en el altamar y que regula aquellas dos cosas que son la biodiversidad, el cuidado del medioambiente marino en el altamar, donde hoy día nadie la regula. Por eso es que es bien importante.

- ¿Y que Chile logró ser sede de la secretaría general?

- Encuentro que el BBNJ es un convenio que a Chile le conviene ser Secretaría General, porque sería primera vez que nuestro país sería sede de una Secretaría General de la ONU. Este es un organismo que depende de la ONU. Para nosotros sería un orgullo y como porteño, además, estaríamos más que orgullosos de tener en Valparaíso esta sede, que es la idea finalmente que así suceda.

- ¿Y cree que Valparaíso lo pue-

dalgar?

- Creo que Valparaíso va a ser la sede en caso de que Chile sea el país de la Secretaría General, sin ninguna duda. Y me parece que el gobierno tiene pensado para ello, porque esto es una cosa que va a ir de un gobierno a otro, el sector de Barón, donde están los almacenes de Barón, que se van a destinar a ser oficinas para la BBNJ, una vez que nos ganemos la Secretaría General, porque si no ganamos y nos gana por ejemplo Bélgica o algún otro país, estamos complicados.

EL FUTURO DEL MAR

El pasado 14 de enero, el Presidente Gabriel Boric efectuó una visita a las instalaciones de Asmar Talcahuano para interiorizarse sobre los avances del Proyecto Escutillón IV que busca renovar las capacidades estratégicas institucionales mediante la construcción de buques de transporte multipropósito, consolidando la industria naval, la soberanía logística y la autonomía operativa con ingeniería nacional, lo que es parte de la Política Nacional de Construcción Naval Continua.

• ¿Qué le parece esta política?

- Muy adecuada. De una u otra forma, fui partícipe de sus inicios de este asunto, la he apoyado siempre y me parece que un país marítimo, que se considere como tal, debe apoyar un Plan de Construcción Naval Continua, que es el nombre correcto que debe tener, porque un astillero no puede construir un buque cada cuatro años y ahí parar diez años. El acto de la construcción naval tiene que ser un acto continuo.

• ¿En qué sentido?

- Tiene que usted mantener el entrenamiento de las plantas de construcción naval, de los astilleros constructores y del personal que trabaja en ellos. Por eso que los planes de construcción continua son los más acertados que hay, porque si usted deja de construirle ocurriría como le ocurrió, por ejemplo, a Estados Unidos, después de la segunda guerra mundial, que perdió su capacidad de construcción naval, y que, de hecho, el Presidente Trump está tratando de retomar, porque la verdad es que una vez que usted pierde de ese músculo cuesta mucho re-

cuperarlo.

- La iniciativa firmada el año pasado dura hasta 2040, ¿debería ser para siempre?

- Debería ser una política continua para siempre, de todas maneras. Siempre hay necesidades, ya sean buques antárticos, buques de carga, fragatas para la defensa de nuestras aguas, etc.

- Incluso para movilizarse más rápido en caso de desastres.

- También, y nosotros más que transitar en un eje norte-sur, las cargas que se mueven por camiones, deberíamos darle importancia al cabotaje, y para eso tenemos que preparar los puertos para que puedan servir para ello. Los puertos en general, los 10 puertos estatales y los otros privados que hay a lo largo de la costa de Chile, están más preparados para el comercio internacional que para el cabotaje.

- ¿Qué espera del Presidente electo en el tema marítimo?

- Espero que vuelva a mirar sus campos y mirar su cordillera, que dejen vuelta la mirada hacia el mar, porque en el mar es donde están las futuras riquezas de Chile.

- ¿Y en general en el área de Defensa?

- Creo que estamos haciendo un buen papel. Chile tiene Fuerzas Armadas extraordinariamente bien preparadas, se lo digo con conocimiento de causas, desde hace una década que conozco bien el tema - más de una década, por supuesto, pero hace una década que dejé de ser el comandante en jefe de la Armada: las Fuerzas Armadas que tiene Chile son un orgullo, son las número uno en Sudamérica sin ninguna duda, en Latinoamérica, y ya hay que mantener esa capacidad disuasiva en todo momento, sin duda. Y también tenemos que tener la flexibilidad en casos como los desastres que hemos tenido recientemente en Concepción con los incendios, o en casos de actos terroristas que se produzcan en alguna u otra circunstancia, ser capaces de participar de los estados de excepción constitucional que la ley nos provee para ello.