LITORALPRESS

Fecha: 21-05-2026
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Edición Especial I
Tipo: Portada
Título: **PORTADA EL MERCURIO (ESPECIAL) CHILE**

Pág. : 1
Cm2: 1.566,0
VPE: $ 20.570.976

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

GLORIAS NAVALES 2026

147 AÑOS DEL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE Y PUNTA GRUESA

#MesDelMar

ediciones especiales EL MERCURIO

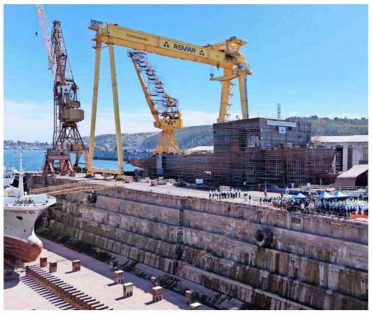
Palabras del almirante
El almirante Fernando Cabrera, comandante en jefe de la Armada, se refiere a la importancia que tiene Chile como nación bioceánica y tricontinental.
2

Presencia antártica
A través de la base Arturo Prat, la Armada mantiene una constante presencia en el "continente blanco" defendiendo los intereses del país en este territorio.
10

El legado internacional de Prat
En diferentes naciones del mundo existen bustos o estatuas en recuerdo del comandante Arturo Prat. Cada una de ellas es un reconocimiento a su legado.
8

FOTOS: ARMADA DE CHILE

Buena parte de los proyectos de construcción naval se realizan en los astilleros de Asmar de Talcahuano.



PLAN NACIONAL CONTINUO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL (PNCCN):

SOBERANÍA Y FORTALECIMIENTO DE LA INDUSTRIA NACIONAL

Para junio está planificada la botadura al mar del primer buque del proyecto "Escotillón IV". Será una plataforma de navegación que suma capacidades operativas a la Armada en el marco de una política de Estado que busca la construcción de todas las embarcaciones navales en Chile para reducir la dependencia internacional y aumentar la producción nacional.

Durante el segundo semestre de 2026 se prevé la botadura del primer buque del proyecto "Escotillón IV", el cual ya tiene un 75% de avance. Construido en los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR), su gemelo también permanece en fase de construcción con un 25% de avance. El comandante en jefe de la Armada, almirante Fernando Cabrera, anunció el nombre que llevará esta nueva embarcación: LSD "Magallanes"; la segunda producción se llamará LSD "Rapa Nui". Ambas unidades —al igual que el rompehielos "Almirante Viel" en el proyecto "Antártica I"— han sido desarrolladas bajo el alero de la Política Nacional de Construcción Naval (PNCN) y el PNCCN, una propuesta que considera otras dos plataformas de iguales dimensiones y que será la antesala a la renovación de la fuerza de superficie de combate.

IMPACTO PARA LA INDUSTRIA NACIONAL

El jefe del Departamento de Construcción Naval de la Dirección de Programas, Investigación y Desarrollo de la Armada (DIPRIDA), capitán de Navío Enzo Tesser, destacó que tener "una industria naval sólida permite a un país construir y mantener sus propios buques militares, aumentando su capacidad de defensa y disuasión: una fuerte presencia naval es crucial para proteger la soberanía marítima y los intereses nacionales". El PNCCN se lleva a cabo mediante un esfuerzo mancomunado y permanente entre el Estado, la industria y la academia. Tal modelo de desarrollo e innovación es denominado como la "triple hélice", estrategia utilizada en otras naciones de manera exitosa como una forma de vincular al mundo público y privado junto a las universidades, institutos profesionales y centros de formación técnica. El organismo articulador de la "triple hélice" y la PNCN es el Comité de Construcción Naval de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), mesa directiva que tiene como objetivo implementar la gobernanza de un ecosistema que involucra, principalmente, a sectores productivos y tecnológicos, entre ellos, los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR); y determinar las brechas existentes para ser atendidas durante las etapas del cronograma de renovación de unidades para la Armada y otros sectores del ámbito naval y marítimo. "Una industria naval robusta no solo fortalece el poder marítimo, fortalece la autonomía estratégica, el desarrollo tecnológico y la resiliencia nacional. También, impulsa innovación, transferencia tecnológica, formación de capital humano y productividad", aseguró el almirante Cabrera durante el discurso inaugural del Mes del Mar 2026.

ESCOTILLÓN IV: PRÓXIMOS PASOS

El primer buque multipropósito tiene 110 metros de eslora, una manga de 21,8 metros, un puntal de 13,8 metros y un desplazamiento de 8.009,4 toneladas. A principios de 2026, el jefe del Proyecto "Escotillón IV" de ASMAR, capitán de Corbeta Sebastián López, comentó que "ya finalizada la parte estructural, debemos seguir avanzando en la instalación de cables, equipos, cañerías y habitabilidad en la totalidad del buque, para así, en 2027, empezar las navegaciones y entregarlo a fines de ese año a la Armada de Chile". De forma paralela, será la puesta en grada del primer bloque de la segunda embarcación, la que inició su construcción en 2025.

Durante el segundo semestre de este año se entregará el primer buque del proyecto "Escotillón IV", el que ya tiene casi el 100% de avance en su primera fase.

DESAFÍOS 2026-2030

El primer gran desafío es la definición estratégica y operacional a largo plazo, asociada a la defensa en el ámbito naval nacional: los próximos 40 años en los que el país debe abordar el PNCCN, por ende, guiará la búsqueda y concreción de las plataformas de superficie que necesita Chile. Luego, será desarrollar mecanismos de financiamiento para los distintos proyectos que conforman el PNCCN, pues existen brechas de carácter instrumental importantes en esta área que tienen que ser atendidas para una adecuada proyección de la participación de la industria privada. A raíz de la experiencia previa con el rompehielos "Almirante Viel" y durante el armado del "Magallanes", existe un factor de aprendizaje que se traduce en una mejora continua volcada en el proceso constructivo: la planificación actual permite reducir los tiempos de espera y optimizar todos los procesos que se desarrollarán para los próximos buques.

VENTAJAS COMPETITIVAS

Cifras de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2023) plasmadas en la Política Nacional de Construcción Naval afirman que "del total del comercio mundial, aproximadamente el 80% por volumen y más del 70% por valor, se transporta a través del mar".

Con esto, Chile, cuya economía aún se basa principalmente en la producción y exportación de materias primas, requiere de un impulso de los incentivos necesarios para el correcto desarrollo de la industria naval y marítima.

El PNCCN se consolida como una fuerza motriz y una oportunidad de fomentar la economía y darle un equilibrado proceso de industrialización en tecnologías avanzadas a través de la investigación, desarrollo, innovación y emprendimiento (I+D+i+e) como fuente permanente de crecimiento.

Las herramientas propias para construir buques permitirán al Estado incrementar la autonomía en las capacidades de defensa y sus intereses en el mar, y evitar la dependencia de terceros.