



La estela de los buques es como la huella del progreso en el vasto mar al que nos debemos.

Las Comunicaciones Marítimas de Chile

Por Manuel BARKA

“A Chile, la tierra de las paradojas”.

Sin pretensiones de sentar pautas en la materia de Comunicaciones Marítimas, trataremos de conducir nuestra exposición en la forma más sencilla posible partiendo de premisas concretas, como es la geografía, para llegar a conclusiones en lo posible cuerdas y lógicas con el propósito de reafirmar, una vez más, lo que tantos han dicho antes que nosotros.

En consecuencia, miraremos nuestro Chile tras el prisma de la geopolítica con la esperanza que nos allane el camino.

1. UBICACION

Si alguien lo llamó “balcón al Pacífico”, nosotros lo llamaríamos “alero”, ya que por la espalda se levantan los Andes hasta 7.000 metros de altura y, por el frente, la fosa oceánica desciende abruptamente hasta similares profundidades. Por el Norte los desiertos más áridos, salobres y arenosos del mundo; luego, los valles floridos y agrestes del centro para continuar en lagos, bosques, fiordos y eternos hielos australes.

Lo curioso es que esta semblanza no sólo es del país enmarcado en sus límites geográficos, sino que es acentuada más aún por el mapa mundial.

Situado al Sur y Occidente de la América del Sur, a gran distancia de los grandes centros culturales e industriales y, haciendo honor a su nombre, aparece ubicado al “fin del mundo” aislado entre la vastedad del Pacífico y su almenar de rocas.

Este aislamiento extremo, esta condición de terminal en las rutas del mundo han hecho de Chile, por espacio de siglos, una nación de tendencia monacal. Ha sido necesario que el progreso de la técnica llegara hasta sus playas para que se agilizaran primero las comunicaciones marítimas y las aéreas después, pero aún así su contacto cultural y económico ha sido lento y difícil.

No sería aventurado decir incluso que, en el instante que vivimos, desatada la violencia del progreso tecnológico, el país es víctima todavía de este aislamiento monacal.

Si frente a Europa, Chile aparece como una isla lejana, de contactos aislados e intermitentes en cambio, frente a América por la misma razón geográfica, ha desempeñado un papel histórico de importancia.

La verdad es que aquí estaba la llave del imperio español en el Pacífico Sur y éste fue el bastión que puso atajo a los asaltos ingleses y holandeses dispuestos a arrebatárle su hegemonía mundial.

La lucha fue casi dos veces centenaria y claudicar le habría significado a España la pérdida de las riquezas del Perú protegidas por las enormes distancias hasta las naciones beligerantes y en particular por el complejo Estrecho de Magallanes-Paso Drake y sus infernales condiciones meteorológicas.

El mismo territorio de Chile fue desde tiempos remotos, el paso forzoso de migraciones indígenas y, en la época de la dominación española, el tránsito obligado entre el Virreinato del Perú y el Río de La Plata. Finalmente, durante las guerras de Independencia, fue el pivote desde donde se asestó el golpe final al bastión español en Lima.

Esta ubicación de Chile, excéntrica o marginal, tanto en lo continental como en lo mundial, ha perfilado definitivamente la economía, la política y la sociedad del país, creando beneficios y defectos que han afectado, a su vez, el desarrollo y el progreso nacional.

2. SOCIEDAD

En lo social se ha mantenido semiaislado de las inmigraciones europeas, produciéndose éstas en un grado muy limitado. Las más numerosas han sido tal vez la inglesa, la alemana de Pérez Rosales, española, holandesa, yugoslava e italiana.

Estas circunstancias han conducido por un lado a conformar una raza homogénea, un tanto recia en lo físico, con un marcado espíritu nacionalista, fácil de manifestarse y cohesionarse al primer estímulo, como, por otro lado, le han dado un marcado espíritu conservador difícil de vencer que, en más de una oportunidad, ha sido un relativo obstáculo al progreso del país.

3. POLITICA

En lo político, se han reflejado el aislamiento, el conservantismo y el nacionalismo, para materializarse en ideas de marcado apego a las libertades humanas, a las instituciones democráticas y a las normas jurídicas y sociales con franca repulsión a toda idea totalitaria.



Valparaíso, un balcón hacia el Océano Pacífico.

4. ECONOMIA

En lo económico, ha sufrido directamente las consecuencias del aislamiento, lo que, conjugado con la existencia de riquezas naturales, lo han conducido por los caminos de la monoproducción de materias primas, contra lo que se han orientado los principales esfuerzos de los últimos gobiernos.

5. POSICION

Analizando ahora su posición, en relación con el Océano Pacífico, veremos que es una de las más grandes ventajas que le deparó el destino.

La Corriente de Humboldt es el nexo generoso y profundo entre el mar y la vida en el Pacífico Sur que beneficia a Chile y parte del Perú, pero no así más al Norte, ya que Ecuador participa de las condiciones climáticas tropicales.

De aquí entonces que la única vía natural de comunicación de este país, colgante de los Andes, con sus vecinos y dentro del país mismo, sea el mar. Tan trascendental es para su supervivencia unitaria e internacional, que es difícil encontrar otro no insular que cuente con más de 30 puertos principales a lo largo de su litoral.

Podemos afirmar categóricamente que sin el Océano Pacífico, Chile no podría subsistir, porque la vida, el clima, la alimentación, el comercio, el cabotaje no serían de otro modo concebibles.

Si la morfografía ha perfilado sus características políticas y sociales, el Océano Pacífico ha sido su ambiente material y esencial para su desarrollo.

En cuanto a la forma y tamaño del país podemos señalar brevemente que su patrimonio territorial es bicontinental (americano-antártico) con un total de 1.841.767 km² de superficie.

Carece de presión demográfica y su forma alargada lo priva de contar con "interland".

La constitución de su territorio, desértico al Norte, rocoso y desmembrado al Sur, dejan escasas superficies de cultivo, aún cuando féculdas, al centro, hacen gravitar al país hacia las riquezas que ofrece el mar a lo largo de todo su litoral.

El determinismo geográfico anterior, señala que los extremos del territorio continental no son autosuficientes y, si bien pueden solucionarse en parte por la vía terrestre en cuanto a las provincias del Norte y hasta Puerto Montt, la única vía de comunicaciones hacia el Sur es la marítima.

Este imperativo inevitable condiciona fundamentalmente la Zona Austral.

6. ORGANISMO POBLACION ESPACIO

Es curioso hacer notar que cada vez que el mar ha participado en la historia del país, por lo general los hechos han adquirido proporciones trascendentales en su vida como nación.

No es necesario recordar que ya en el siglo XVI partieron de sus costas frágiles embarcaciones a explorar el Estrecho de Magallanes y las Islas de Oceanía; la formación de la Escuadra que transportó al Perú la Expedición Libertadora en 1820; el comercio iniciado por armadores chilenos hacia India y China; la ocupación por Policarpo Toro de Isla de Pascua, enclavada en plena Polinesia; la ocupación del Estrecho de Magallanes por Juan Guillemos; los loberos de la Antártida, en fin, lista inagotable de eslabones que, mirados en conjunto, constituyen, como decíamos, hechos trascendentales que nos permiten concluir que no falta la vocación marítima y que el desenvolvimiento del Océano Pacífico, el "Océano del futuro", debido al despertar del Asia, puede depararle aún mayores posibilidades siempre que, naturalmente, sea comprendida por la conciencia política del país.

7. TENDENCIA DE LA POBLACION

La inmigración, que se volcó masivamente a mediados del siglo XIX en las costas de EE.UU. y el Río de La Plata, no alteró la composición étnica del país. Ya en los tres siglos anteriores, el continuo flujo de sangre española había absorbido al escaso y pacífico indígena, con excepción del belicoso araucano de las márgenes del Bío Bío, conformando una raza homogénea de idiosincrasia particular.

Con este núcleo, Chile debió afrontar los primeros pasos de su desarrollo; pero si el esfuerzo resultó duro, los obstáculos que debió vencer por sí solo, dejaron huellas inconfundibles en el carácter nacional.

El pensador báltico Hermann Keyserling observaba en 1930 que "Chile, a pesar de su origen, no es un país de clásico corte latino, sino que, por su imaginación y su fuerte tenacidad, se parece más bien a los pueblos del Norte de Europa, que no confían tanto en la naturaleza como en su propio esfuerzo".

Tal vez algo de razón tenga, ya que este habitante del rincón más apartado del mundo, zamarreado por terremotos y hostigado por sequías, ha suplido cualidades brillantes con una terca disciplina, un impávido culto al derecho y ha exhibido en la



"La única vía de comunicación al extremo austral de Chile la constituyen el mar y los canales que cruzan entre centenares de islas".

América Latina, a menudo azotada por la inseguridad política y el caudillaje, una clara muestra de equilibrio y estabilidad.

Por esto, seguramente, el profesor brasileño Pedro Calmón ha podido afirmar que "Chile tiene una loca geografía, pero, a la vez, tiene una historia cuerda".

Las características generales anteriormente anotadas han demostrado también al chileno como buen marinerero; anímicamente capacitado para aceptar su soledad; volitivamente apto para vencerlo y espiritualmente adaptado para desafiar su natural rudeza.

En general, se puede aceptar entonces que en Chile existe el material marítimo humano.

Hasta aquí hemos analizado en forma esquemática y somera, para los fines que nos interesan, la geografía física y humana de Chile bajo el prisma de la geopolítica, llegando, creemos, a la conclusión simple, aunque no menos maciza, que "Chile, por determinismo natural, es un país esencialmente marítimo".

A la inversa, todo aquello que se oponga a esta "naturalidad" caerá en el plano de lo ilógico o paradójal.

8. GEOGRAFIA ECONOMICA

Veamos ahora nuestro Chile bajo el prisma económico.

En términos muy generales y para no abundar en detalles por demás conocidos, podemos decir de las zonas geo-económicas que el Norte Grande y Chico constituyen las Zonas más ricas en cuanto a materias extractivas y significan el mayor volumen de exportación nacional a niveles mundiales; las Zonas Central y Sur, son prácticamente los graneros de Chile, y la Austral contiene la única fuente de petróleo.

De aquí resulta entonces que si bien las Zonas económicas convergen a un todo, ellas no son autosuficientes y son, por lo tanto, dependientes entre sí, y esta dependencia incide exclusivamente en las líneas de Comunicaciones Marítimas de cabotaje y ultramar: sin estas arterias vitales, los extremos del país mueren ricos, pero de hambre, y el centro se estanca en la agricultura.

En cuanto a la producción agropecuaria nacional, es evidentemente insuficiente para las necesidades internas, lo que exige una fuerte inyección de importaciones para suplir los déficit, comercio que, una vez más, sólo puede hacerse por la vía marítima.

Creemos que las líneas del petróleo y la minería merecen ser destacadas en particular por la trascendencia que tienen para la vida nacional la primera, y como fuente de divisas la segunda.

La producción de energía eléctrica de origen térmico, las industrias de origen animal, vegetal y otras aunque todavía incipientes, pero en franco desarrollo, hacen prever su creciente dependencia de las líneas de cabotaje y ultramar como consecuencia directa de los planes de industrialización sustentados por los últimos gobiernos.

9. TRANSPORTE TERRESTRE Y AEREO

Oponiendo el transporte terrestre al marítimo podemos limitarlo, en primera instancia, hasta Puerto Montt por razones geográficas; luego, objetar su alto costo de explotación que incide directamente en el alza de los fletes y, por ende, entorpece negativamente el proceso económico-social al mismo tiempo que se refleja en el gasto de divisas por concepto de repuestos y reposición de material.

En cuanto a ferrocarriles hacia el Norte y Sur, su punto neurálgico está en la congestión causada por las diferentes trochas, lo que hace que su rendimiento sea bajo y poco económico.

En suma podemos resumir, sin temor a grandes errores, que las vías terrestres, a excepción de la Zona Central, son simples medios complementarios al transporte marítimo.

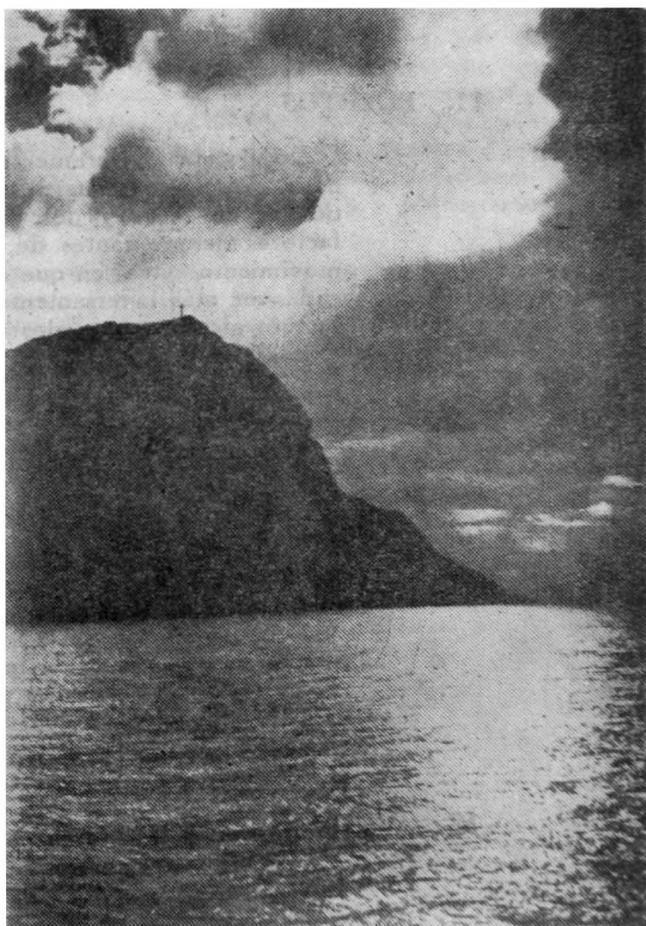
Finalmente, el transporte aéreo podemos también colocarlo en el grupo de "medios complementarios" al marítimo debido a su baja capacidad y aplicable sólo a rubros de poco peso y limitados a necesidades urgentes de artículos críticos o de pasajeros.

Correspondería ahora, conocida la necesidad en sus orígenes naturales y las exigidas por el medio, ambas palmariamente coincidentes, ver cuál es la "herramienta" diseñada para satisfacer dichos imperativos, es decir, correspondería referirnos ahora a nuestra Marina Mercante Nacional.

10. MARINA MERCANTE

Recorrer la historia de nuestra Marina Mercante Nacional, junto con encontrar gallardos laureles de gloria junto a nuestra Marina de Guerra, es también rendir un homenaje a nuestras paradojas.

Cabo Froward, extremo continental de América, forma parte de la difícil geografía de Chile.



A fin de obviar inútiles lamentaciones que a nada constructivo conducen, diremos solamente que la "herramienta" no guarda relación con la necesidad.

La dura competencia internacional respaldada por una alta industrialización, muchas de ellas subvencionadas por sus gobiernos y amparadas por eficaces medidas proteccionistas o por banderas de conveniencia, dejan a nuestra Marina Mercante en posición desmedrada y empantanada en una legislación incompleta y una burocratización alarmante, que le impiden satisfacer no sólo las necesidades nacionales de cabotaje, sino las de ultramar con la consiguiente sangría de divisas que se aproxima a los 100 millones de dólares anuales.

Los capitales invertidos en nuestra flota mercante son apenas la cuarta parte de lo que el Estado ha invertido en los Ferrocarriles, en circunstancias que, como lo hemos expresado anteriormente, éstos no satisfacen la necesidad y su rendimiento es bajo y poco económico en relación con el transporte marítimo.

De aquí que se estima de alta prioridad nacional abocarse seriamente a facilitar el desarrollo de nuestra Marina Mercante adoptando medidas tendientes a asegurar el legítimo acceso al transporte de sus cargas, reservándoles el total del cabotaje y un alto porcentaje del comercio de ultramar, concederle beneficios tributarios, ayuda financiera para incrementar la flota y renovar el material, contrato de correos, etc.

11. PUERTOS

Paralelo al incremento de nuestra flota mercante, debe tenerse presente el desarrollo de los puertos. Es indudable que el tiempo de carga y descarga y el volumen movilizado son los factores determinantes de su rendimiento, principalmente en el movimiento actual en que el concepto tonelaje - costo flete es cada vez más inversamente proporcional, lo que ha hecho a los buques alcanzar tonelajes sorprendentes.

Natural es entonces que, previendo aquello, los puertos cuenten con la capacidad para maniobrarlos y la utilería necesaria para hacer las faenas en los tiempos mínimos.

Y por último, aún cuando quizás mareados por el entusiasmo de ver todo realizado, sugeriríamos avanzar cuanto antes a los mercados asiáticos y australianos, antes que Japón se apodere definitivamente de los nuestros.

Debemos terminar expresando que si esto llegase a materializarse se daría el justo premio no sólo a la Marina Mercante y a sus tripulaciones, sino también a numerosos grupos de incansables pregoneros de la importancia del mar, uno de cuyos antecesores fue Portales, y entre ellos, "last but not least" como dicen los ingleses, a una de las esperanzas más largamente acariciadas por nuestra Marina de Guerra Nacional.

12. RESUMEN

Resumiendo nuestra exposición podemos sintetizarla en los siguientes puntos:

- a. Naturalmente el país es esencialmente marítimo.
- b. La necesidad de transporte marítimo existe y se irá acentuando cada vez más con la creciente industrialización del país.

c. El material humano marítimo es bueno y se tiene.

Restaría preguntarnos qué falta.

Bueno... pues falta... digámoslo directamente: falta voluntad nacional para querer ser potencia, política y capacidad de comprensión a una realidad que, por estar Santiago a más de un centenar de kilómetros de la playa, no se hace presente con rumor de olas o temporales iracundos que atraigan la atención a su existencia.

Pero sí hay gente que sin saber geopolítica, ni economía, ni distribución demográfica, sabe de no comer verduras, de no contar siquiera con leche en polvo porque "no ha llegado buque" y, cuando llega, se asoma al horizonte con rostro de alegría. Nosotros les hemos visto en Punta Arenas y Puerto Williams.

¿Ejemplos? Hay buenos ejemplos que se pueden recordar sin llegar al extremo de Inglaterra, con su isla vieja de agotados recursos, que gracias al mar logró la hegemonía política mundial; Noruega, con sus 4 millones de habitantes que con su flota mercante ha llegado a tener uno de los más altos niveles de vida y, para acercarnos un poco, al lado tenemos al vecino Perú, el mayor productor del mundo de harina de pescado, con un superávit en la balanza comercial de pagos que sobrepasa los 21 millones de dólares, según los informes de enero del presente año, firmemente resuelto a renovar su flota mercante (desgraciadamente el "Inca Huaina Manco Capac" se incendió hace poco en Antofagasta en su viaje inaugural) y a modernizar sus puertos.

Esta evidencia, para nosotros, comprobada por la historia una y otra vez, es evidente también para todos y Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Venezuela, todos, orientan su esfuerzo hacia este complemento de la economía con trascendencia en la política internacional que se llama MAR.

Los beneficios para el país serían innumerables en el orden político, social y económico y vendría a dar un serio impulso al ritmo de desarrollo que actualmente lleva; se beneficiarían particularmente los extremos tonificando los atractivos de comunicaciones y trabajo y seguramente descongestionaría la densidad demográfica central; "diversificaría" nuestra atávica tendencia campesina anacrónica y, por último de los últimos, por fin regresaría el chileno a su medio natural: el mar.

Bibliografía:

- Geopolítica — A. Andrade T.
 Revista General de Marina — Oct. 1968, España.
 Geografía de Chile — O. Kaplán, Ed. 1959.
 Geografía Económica de Chile — Corfo.
 Informativos Asociación Nacional de Armadores
 15 Años de Cabotaje Nacional — Id.
 Movimiento de Carga de Cabotaje — Inst. de Economía U. de Chile.
 Estadística Chilena — Dirección Estadística y Censos, 1964.
 Lista de Aduana de Exportación — Sección Estadística Superintendencia de Aduanas.