

# ANALISIS DE LOS FUNDAMENTOS DEL PODERIO MARITIMO

"No tiene destino ningún país que no irradie su influencia más allá de sus fronteras".

Spikman.

Por

Hernán FERRER Fouga  
Capitán de Fragata  
Armada de Chile

## Exordio Nacional

**E**n 1924 Haushofer, en su obra "Geopolítica del Pacífico", presagia las grandes posibilidades que tiene Chile para convertirse en una nación industrial, debido a que su morfología y orografía le permitirán contar con energía eléctrica en abundancia y bajo costo (capacidad hidroeléctrica), como también posee gran cantidad de materias primas básicas para la actividad fabril.

Por otra parte vaticina, para fines de siglo, un cambio en la densidad del tráfico marítimo del Atlántico al Pacífico, cuando se inicie un intercambio masivo de bienes entre los Estados ribereños del océano mayor de la Tierra.

El visionario O'Higgins, auscultando el porvenir de la patria, presentía en su futuro una Bahía de Concepción cuyas líneas de costa estarían atestadas de gradas y mástiles, al igual que en el río Clyde o Tyne.

Diego Portales, que demostró tener una intuición superior como estadista, difícilmente superada a través de la Historia, consideraba que el futuro de Chile se encontraría en la yuxtaposición de una intensa actividad comercial productora, con una gran capacidad y vocación marítima nacional.

"El balcón de Chile de 4.500 kms. de largo se apoya en las cumbres de los Andes para observar el mar.

“Mirando hacia el Lejano Oriente presenciaremos un inmenso espejo de agua que concluye en Singapur, Yokohama, Yakarta o Shangai, donde se encuentran las mayores concentraciones de habitantes del mundo. La vertiginosa carrera hacia la costa del imponente y majestuoso obstáculo andino, pareciera señalarnos por mandato del Supremo Hacedor, nuestra obligación de superar este desafío geográfico y encontrar en las rutas de la mar un gran porvenir como nación”.

Para hacer posible analizar en forma objetiva la problemática planteada, es necesario establecer la estructuración de los conceptos básicos que conforman los Fundamentos del Poderío Marítimo, los que han sido dados a conocer a través del tiempo, por destacados estudiosos en la materia; sin embargo, he estimado de interés combinar estos conocimientos, agregando una cierta dosis de análisis y presentación personal, con la intención de divulgarlos y permitir con ello que al margen del grado militar de los que formamos filas en las cubiertas de la Armada, podamos cumplir fundamentadamente una tarea que para todos nosotros debe ser de carácter permanente, hacer una realidad el conocido apotegma: “El porvenir de Chile está en el mar”.

Al leer el análisis teórico es necesario combinarlo “in mente” con la realidad nacional, me parece de tal modo que es factible visualizar la grandeza de nuestras posibilidades marítimas.

## I. Fundamentos de Poderío Marítimo

¿Qué se entiende por Poderío Marítimo? La definición más completa y concisa comprendería los esfuerzos que hace una nación para crear, desarrollar y proteger, tanto en la paz como en la guerra, los intereses marítimos que le permitan usufructuar del uso del mar, con todas las proyecciones que ello implica, tanto en el orden político, como en el económico y el militar, gravitando la geografía como factor fundamental.

Al respecto es necesario clarificar que por intereses marítimos se entienden todos aquellos objetivos cuya materialización se encuentra implícita en el uso del mar y que corresponden a:

- Necesidad de intercambio y comunicación por la vía marítima.
- Utilización del mar como fuente de recursos.
- Contribución al logro del objetivo Político Nacional.

La realización de estos propósitos constituye de por sí un conjunto que presupone infraestructuras comunes, (Ej.: Puertos, ayudas a la navegación, etc.), ya que la actividad marítima mercantil o pesquera es un punto de apoyo fundamental para contribuir a una mayor gravitación del Poder Naval.

Esta trilogía política, económica y militar es interdependiente, debido a que la importancia de los intereses marítimos en juego determinará la dimensión del Poder que debe darles seguridad y, dentro del objetivo Político Nacional, la formulación de una política definida en sus aspectos Desarrollo y Defensa.

Por otra parte existen determinados factores que no sólo facilitan, sino que condicionan la materialización de las metas propuestas en el campo de los intereses marítimos y que corresponden a:

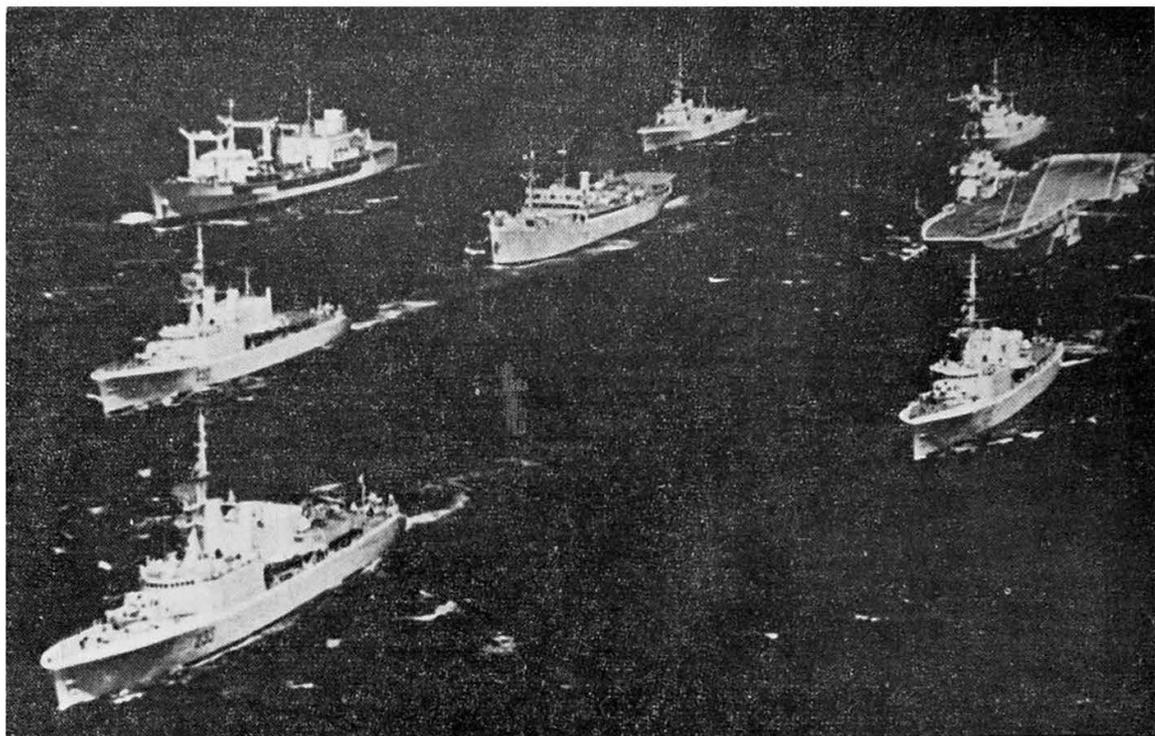
- Conciencia Marítima.
- Factor Geomarítimo.
- Poder Naval.
- Marina Mercante.
- Potencial económico, industrial y tecnológico.
- Infraestructura productora de los recursos del mar.
- Conciencia Marítima. Un país la posee cuando sus habitantes comprenden en qué grado dependen del mar para su vida y seguridad. Lo anterior debe llevar implícita la voluntad de los más altos Representantes del Gobierno, para hacer posible una política de desarrollo de los factores que condicionan la dimensión de los intereses marítimos. De lo contrario esta conciencia marítima permanece en el plano teórico sin gravitar.

Además, es necesario contar con un pueblo hábil en la producción y el comercio y con voluntad de hacerse a la mar.

- Factor Geomarítimo. Particularidades de la problemática marítima de un país de acuerdo a sus características geo-

gráficas, ya que su geografía física, económica y humana sumada a su situación geográfica relativa respecto a otras naciones con las cuales comercie, como también su rango de insularidad,

condicionará la fisonomía de las líneas de comunicaciones marítimas de una nación y el grado de dependencia de ellas para desarrollarse y subsistir.



Una fuerza naval balanceada permite el cumplimiento de las más variadas tareas para neutralizar tanto amenazas aéreas como de superficie, o submarinas, dentro de su misión permanente que constituye el control de las líneas de comunicaciones marítimas. Es justamente la gravitación estratégica del tráfico marítimo la base de la guerra en el mar.

—Poder Naval. Fuerza Naval conjugada con posición geográfica. La voluntad estratégica permite gravitar a la flota, que es táctica, dentro del marco estratégico lo que en la guerra naval corresponde al control de las líneas de comunicaciones marítimas vitales de superficie. Cumple la misión de dar protección, tanto en la paz como en la guerra, a la representación física de los intereses marítimos. Su gravitación militar tiene efectos políticos.

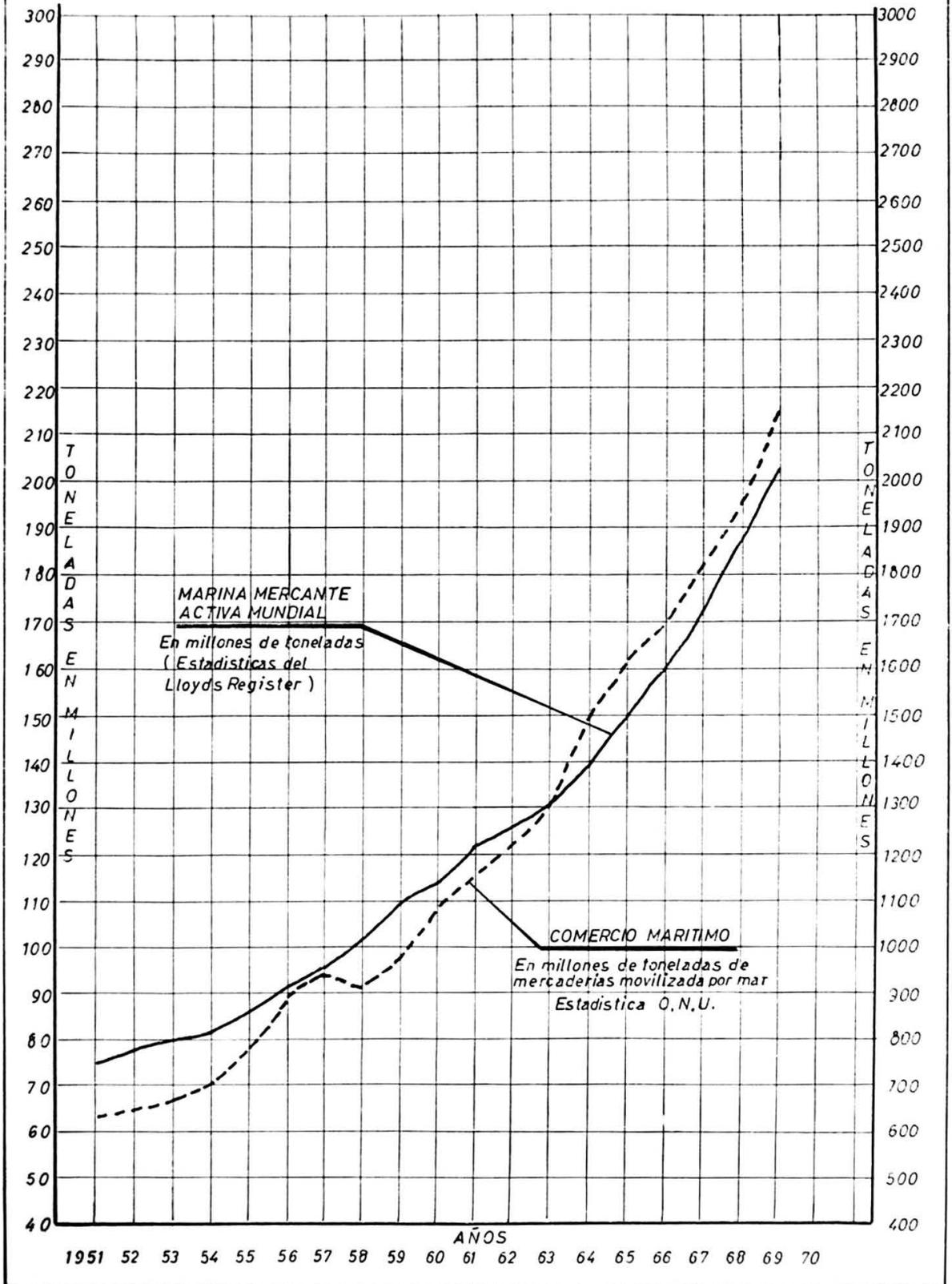
—Marina Mercante. Capacidad de transporte por mar expresado en buques de diferentes tonelajes y características, que permitan absorber tanto el tráfico de cabotaje como el ultramarino. Presupone obras de infraestructura que faciliten un movimiento portuario expedito de carga y descarga, tendiente a

reducir al máximo los costos, burocracia y gravámenes.

Una marina mercante equilibrada y desarrollada a las posibilidades máximas de comercio, contribuye directamente no sólo al éxito económico, sino también da libertad de acción a un país para seleccionar los mercados exteriores que más convengan a sus intereses nacionales.

Para las grandes potencias, la marina mercante es una herramienta preponderante en su juego de mercados, ya que constituye un medio para controlar gran parte del comercio del orbe y de tal modo ejercer indirectamente influencia en la economía de otros países. Este último efecto aunque es netamente económico gravita por acción refleja como político.

CUADRO N°1  
GRAFICO COMPARADO DEL TONELAJE MOVILIZADO POR VIA MARITIMA  
VS CAPACIDAD DE LA MARINA MERCANTE ACTIVA MUNDIAL .

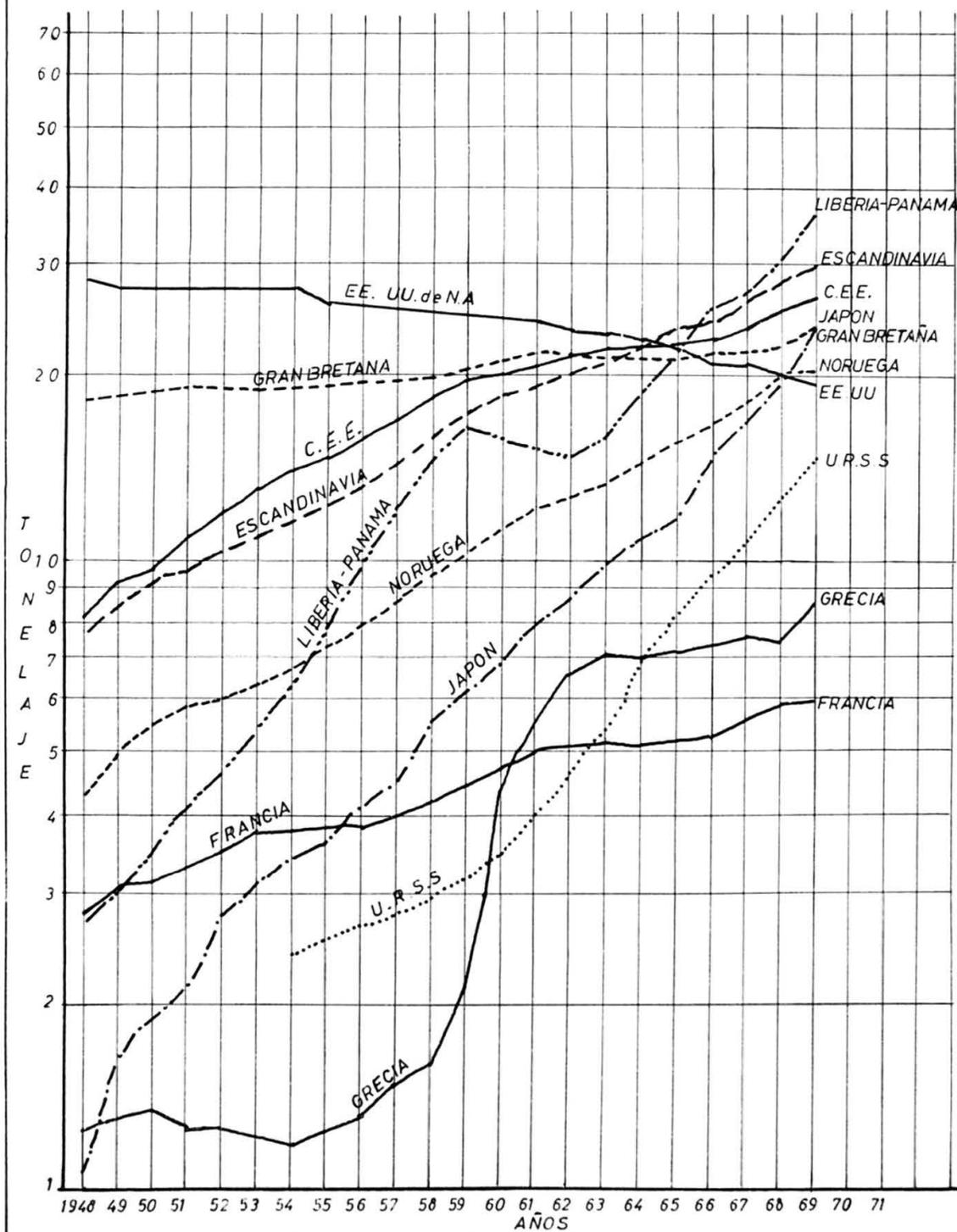


—Potencial económico, industrial y tecnológico. Corresponde a la capacidad de una nación para producir bienes en todas sus expresiones, que permitan por lo tanto sostener un comercio ac-

tivo. Según Mahan, un país que no tenga capacidad de comercio no cuenta con el punto de apoyo para desarrollar su poderío marítimo.

CUADRO N°2  
DESARROLLO DE LAS MARINAS MERCANTES MUNDIALES

En millones de toneladas de TRB  
(Estadísticas del Lloyds Register)



Presupone además, básicamente, contar con la capacidad para mantener, reparar, equipar y construir una Flota de Transporte Marítimo, una Flota Pesquera y una Fuerza Naval.

Aquellos pueblos que poseen energía industrial a bajo costo y las diversas materias primas que intervienen en la construcción naval (hierro + caliza + carbón = acero), se encuentran en una situación privilegiada. Pero no basta lo anterior, es necesario contar con capacidad industrial instalada, que permita en este renglón expresiones de producción en sus más variadas formas para manufacturar los diversos elementos que intervienen en el equipamiento de una nave.

Además, la capacidad tecnológica de ingenieros y obreros especializados, juega un papel preponderante para que la industria marítima pueda concretar proyectos eficientes a un costo razonable.

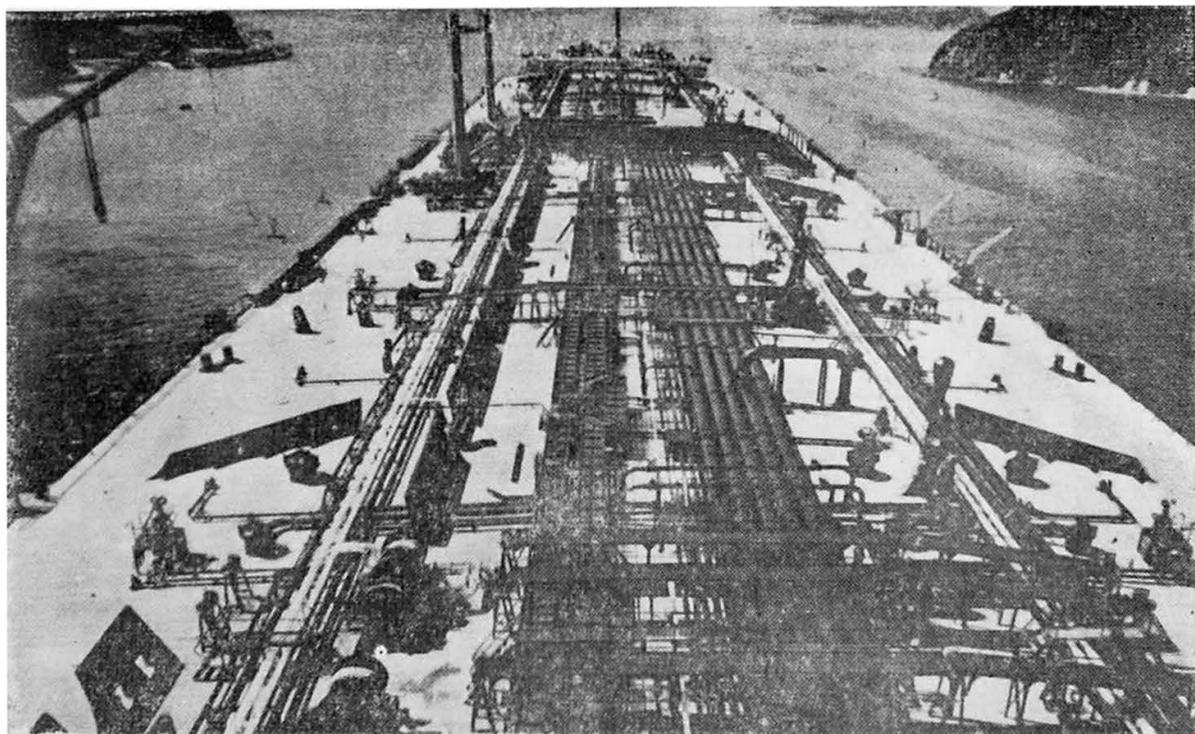
Las posibilidades de mercado para colocar dichas construcciones navales, debe también justificar las inversiones en astilleros, de suyo elevadas.

—Infraestructura Productora de los Recursos del mar. Implica poseer una Flota Pesquera (captura-prospección) y obras de infraestructura que incluyen puertos, frigoríficos y plantas procesadoras de pescados y mariscos. Debe considerarse que la pesca en embarcaciones menores constituye métodos primitivos y que no admite dicho sistema comparación alguna con las pesquerías costeras y de altura, realizadas con barcos especializados, de calado.

En cuanto a la riqueza mineral submarina, es necesario poseer buques de investigación, como también naves o construcciones que hagan factible su obtención. Por de pronto, la extracción de petróleo submarino aporta en la actualidad a nivel mundial, un importante porcentaje del total de la producción de dicho combustible. A su vez la extracción de manganeso en etapa experimental ha sido exitosa.

## II. Presente y Futuro del Transporte Marítimo

Considerando el tonelaje total de las marinas mercantes mundiales, estimado



Petroleros gigantes como el "Universe Kuwait" de 312.000 Dwt., que vemos en la fotografía, representan el valor probado de las rutas marítimas, como el único medio que permite el intercambio masivo de bienes al más bajo costo. De este tráfico marítimo depende la mayor parte de los grandes centros industriales del mundo.

en 200 millones de toneladas (\*), con holgura se puede suponer que en este preciso momento a lo menos 30 millones de toneladas de mercancías, manufacturas, alimentos y materias primas, cruzan los océanos y mares del mundo, en barcos de diversas banderas, con rumbo a los más variados puertos del orbe.

Ante un supuesto que por una causa determinada este tráfico se paralizara, los efectos políticos y económicos serían de tan extrema gravedad, que afectarían a toda la Humanidad.

Los inmensos complejos industriales de los grandes centros de poder del mundo,

(\*) Lloyd's Register of Shipping 1968 indica 194.152.000 toneladas.

no recibirían materias primas ni combustibles de los países subdesarrollados, debiendo paralizar sus industrias; a su vez, estos últimos, generalmente mono o poliprodutores de minerales e/o hidrocarburos, no tendrían a quien vender su producción, ni en qué emplearla, debiendo interrumpir la exportación. Aquellos países con alto déficit agropecuario sufrirían hambrunas que podrían significar la muerte de varios millones de seres humanos.

Esta narración apocalíptica tiene por finalidad establecer en forma objetiva y simple, que el comercio mundial depende del tráfico marítimo, de esos mismos 30 millones de toneladas que en un instante cualquiera está movilizandó la humanidad a través de las rutas marítimas.

CUADRO N° 3  
LAS FLOTAS DE COMERCIO,  
En miles de toneladas de TRB

	1° JULIO 1969	VARIACION EN 3 AÑOS 69/66(1) %	1° JULIO 1968	1° JULIO 1967	1° JULIO 1966	1° JULIO 1965
LIBERIA - PANAMA ----	34.589	+ 37,5	30.017	27.354	25.146	3.507
JAPON -----	23.987	+ 62,9	19.507	16.883	14.723	1.871
GRAN BRETAÑA (sin dominios) -----	23.844	+ 10,7	21.921	21.716	21.542	18.219
NORUEGA -----	19.679	+ 19,8	19.667	18.382	16.421	5.456
EE.UU. -----	19.550(2)	- 6,0	19.668	20.333	20.797	27.513
U.R.S.S. -----	13.705	+ 44,4	12.062	10.617	9.492	-
GRECIA -----	8.581	+ 19,7	7.416	7.433	7.163	4.349
ITALIA -----	7.038	+ 20,2	6.624	6.219	5.851	2.580
REP.FEDERAL ALEMANA -----	7.027	+ 21,8	6.528	5.990	5.767	460
FRANCIA -----	5.962	+ 13,3	5.796	5.576	5.260	3.207
HOLANDA -----	5.255	+ 5,5	5.268	5.123	4.980	3.109
SUECIA -----	5.029	+ 14,2	4.865	4.635	4.400	2.048
DINAMARCA -----	3.490	+ 23,4	3.204	3.014	2.829	1.269
ESPAÑA -----	3.199	+ 42,6	2.821	2.571	2.242	1.190
TOTAL MUNDIAL ----	211.661(2)	+ 23,7	194.152	182.100	171.130	84.583
C.E.E.(+)	20.334	+ 15,8	25.149	23.848	22.734	9.838

(1) EL PERIODO DE UN AÑO ES MUY BREVE PARA ANALIZAR LA EVOLUCION DEL INCREMENTO DE TONELAJE, POR DICHO MOTIVO EL CUADRO INCLUYE LA INFORMACION ANUAL DE LOS ULTIMOS TRES AÑOS.

(2) COMPRENDE LA FLOTA DE RESERVA DE USA ESTIMADA EN 6.500.000 TRB EN 1969

(+) C.E.E. COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

Al respecto, es necesario acotar tres consideraciones básicas y que tienen incidencia directa en la necesidad de intercambio y comunicación por la vía marítima.

- Los océanos cubren el 70,8% de la superficie mundial.
- El mar, en lugar de ser un elemento separador es un medio unificador.
- Sobre el mar actúa el medio de transporte de más bajo costo por tonelada-milla.

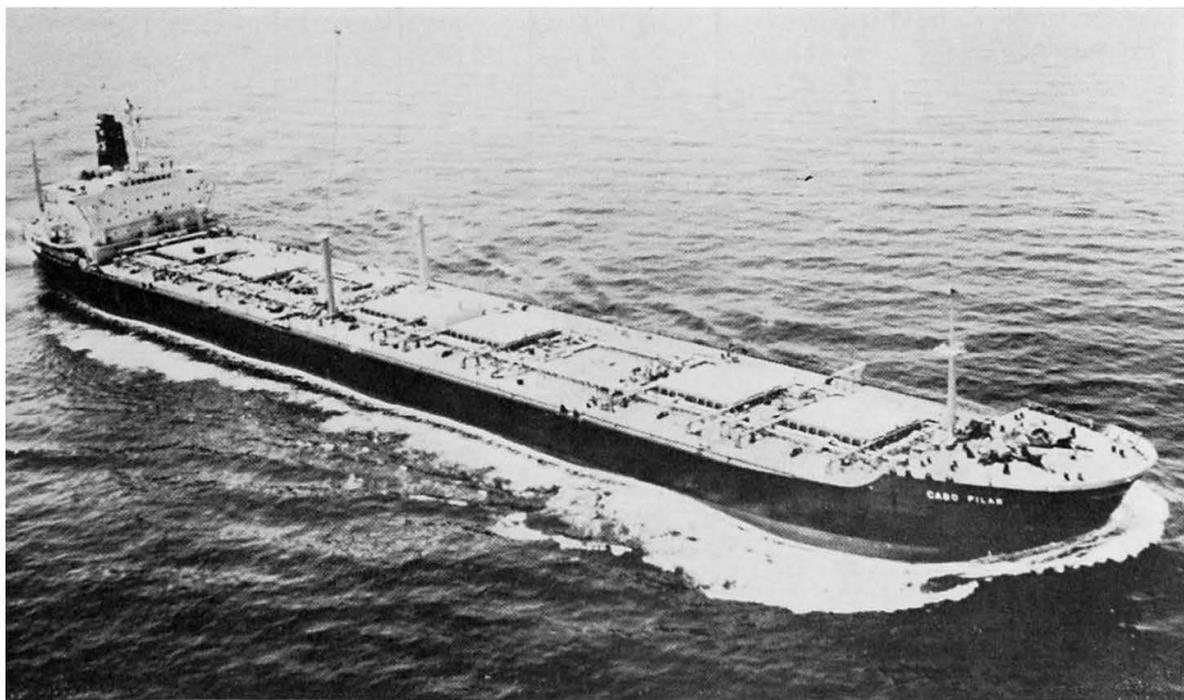
Si conjugamos estos tres aspectos, con la alta interdependencia que ha sido fomentada por el mundo moderno, debido al desarrollo industrial cada vez más acelerado, es posible visualizar que la economía mundial se encuentra basada en un alto intercambio de materias primas y productos manufacturados, pero, a su vez, éstos son imposibles de comercializar si dependieran de otros medios de transportes que no sea el marítimo.

Es justamente el bajo costo tonelada-milla y la inmensa capacidad de carga del transporte por mar, lo que ha permiti-

tido al ser humano el intercambio masivo de bienes de escaso valor relativo.

Lo anterior hace posible deducir la importancia política y económica relevante, a nivel mundial y nacional, para aquellos países con características geográficas insulares, que tiene el tráfico marítimo y que no la poseen otros medios de transporte.

Una mentalidad elemental podría pensar en suplantarlo el transporte marítimo por el transporte aéreo. A guisa de ejemplo: el petrolero nacional "Cabo Pilar" transporta desde Magallanes a Quintero 65.000 toneladas de petróleo. Si consideráramos supuestamente su traslado en aviones cisternas con capacidad de 20 toneladas, se requerirían 3.250 vuelos, los que consumirían una cantidad tan elevada de bencina de alto octanaje, que no sólo harían el costo prohibitivo, sino que además obligarían al envío de otro petrolero al extremo austral, para que los aviones pudieran repostar combustible y, en caso que tuvieran autonomía para el viaje redondo, habría que enviar de todos modos un petrolero para traer el crudo, refinar la bencina en el centro del país y reponer el nivel de almacenaje.



Los yacimientos petrolíferos de la región Austral de Chile proporcionan el combustible necesario para la industria y la minería nacionales, centros de producción ubicados a miles de millas de distancia de Tierra del Fuego.

Sólo el transporte marítimo hace factible tal finalidad. El petrolero nacional "Cabo Pilar" de 68.000 Dwt. es un exponente del valor insustituible de este tráfico.

Ahora, si aumentamos las distancias, el transporte aéreo queda aún en mayor desventaja respecto al marítimo. Por dicha razón éste no tiene la trascendencia política y económica del segundo.

Lo expuesto no impide que sea comercial, gracias a la movilidad y alta velocidad del avión, transportar por la vía aérea pasajeros o carga de bajo peso y alto valor incorporado, o bien carga de alto valor específico. La persona corriente se

impresiona ante un gran avión carguero, pero debe recordar que un solo gran buque tiene la capacidad de carga equivalente a 15.000 aviones de 20 toneladas y en cuanto a costo tonelada-milla no hay posibilidad de hacer comparaciones.

Recientes estudios mundiales predicen, en base a cálculos seguros, que el comercio mundial transportado por mar se duplicará en los próximos veinte años y con el mismo ritmo al término del siglo.

CUADRO N°4  
RELACION POR ASTILLEROS DE LOS PETROLEROS ORDENADOS O EN CONSTRUCCION  
MAYORES DE 200,000 TRIB (AL 1° de Enero de 1970)

% DEL TONELAJE MUNDIAL	PAISES	ASTILLERO	N° DE NAVES	TONELAJE TOTAL TRIB		TONELAJE UNITARIO DE LOS BUQUES DE MAYOR DESPLAZAMIENTO
12,35	SUECIA	GÖTAVERKEN _ _ _ _	9	2.052.000	228,000	228.000
		KOCKUMS _ _ _ _ _	13	3.058.000	235,230	231.000
		UDDEVALLAVARVET.	3	690,000	230,000	230.000
10,60	FRANCIA	ATLANTIQUE _ _ _ _	13	3.060.000	235,384	270.000
		LA CIOTAT _ _ _ _ _	8	1.920.000	240.000	240.000
8,72	DINAMARCA	ODENSE _ _ _ _ _	15	4.094.000	272,933	283.000
5,43	GRAN BRETAÑA	HARLAND & WOLFF _	5	1.271,000	254,200	255.000
		SWAN HUNTER _ _ _ _	3	759,000	253,000	253.000
		SCOTT LITHGOW _ _ _	2	522,000	261,000	261.000
4,43	ESPAÑA	CADIZ _ _ _ _ _	2	452,800	226,400	226,400
		ASTANO _ _ _ _ _	5	1.628,000	325,000	325,000
4,25	NORUEGA	AKERS _ _ _ _ _	9	1.998,000	222,000	222.000
4,12	R. F. A.	HOWALDSWERKE				
		DEUTUSCHE WERFT	3	680,200	226,733	235,700
		AG. WESER _ _ _ _ _	5	1.251,500	250,300	250,300
4,11	ITALIA	ITALCANTIERI _ _ _ _	8	1.929,000	241,125	254.000
4,01	HOLANDA	VEROLME _ _ _ _ _	4	1.012,000	253,000	255.000
		N. D. S. M. _ _ _ _ _	4	870,000	217,500	225.000
0,96	U. S. A.	SEATRAN LINES _ _ _	2	450,000	225,000	
58,98		TOTAL _ _ _ _ _	113	27.697,500	245,110	325.000
		I. H. I _ _ _ _ _	11	2.707.762	246,160	400.000
		MITSUBISHI _ _ _ _	20	4.603.200	230,160	261.000
		SASEBO _ _ _ _ _	13	2.754.000	211,846	221,300
41,02	JAPON	MITSUMI _ _ _ _ _	14	3.260.000	232,857	276.000
		KAWASAKI _ _ _ _ _	8	1.712.000	214,000	215.000
		HITACHI _ _ _ _ _	13	2.076.500	228,961	263.000
		NIPPON KOKAN _ _ _	5	1.255.000	251,000	255.000
		TOTAL _ _ _ _ _	84	19.268.462	229,386	400.000
		Total General _ _ _ _	197	46.965.962	238,405	400.000

Los costos totales de los fletes mundiales actuales están estimados anualmente en quince mil millones de dólares. Sin embargo las cargas aerotransportadas constituyen hoy en día menos del 3% del comercio mundial internacional, mientras que el tráfico en materias primas o alimentos a granel sigue siendo hecho por mar casi en un 100%.

Este análisis se inició con un supuesto de paralización del tráfico marítimo. Cabe imaginar finalmente una suspensión mundial del transporte de carga aéreo. Al parecer, sin adoptar una posición intransigente, su efecto no observa relación con el caso anterior y su incidencia es mínima.

De lo expuesto es posible concluir la alta trascendencia político-económica del poderío marítimo, en el presente y en el futuro previsible, como también que otros medios de transporte no tienen gravitación significativa en dicho plano, ya que no contribuyen en decisiva medida a sustentar la economía nacional y mundial como en el caso del marítimo.

### Epílogo Nacional

La realidad nacional debe ser consecuente con su imperativo geográfico, el que sólo puede ser vencido mediante una definida orientación oceánica.

Chile es un claro ejemplo de una nación con características insulares, y al respecto el dictado de la naturaleza obliga a representar al país como tres islas, norte, centro y austral, con la peculiaridad de que esta última no permite ningún otro tipo de tráfico cuantitativo comercial que no sea el marítimo.

Por otra parte, su comercio exterior se efectúa en un 99% a través de las rutas marítimas; por lo tanto éste depende directamente de los intereses marítimos. Considerando que el tráfico exterior de una nación reviste la mayor trascendencia, por su implicancia fundamental política y económica, es posible concluir en

el caso nacional, que la alta política que acciona estos parámetros, está supeditada al valor de la capacidad marítima de la nación, base fundamental de un libre accionar dentro del mercado internacional.

El usufructo de los recursos del mar requiere de su explotación con medios modernos; nuestras posibilidades pesqueras son insospechadas, porque aún no tenemos una clara medida de la inmensa riqueza ictiológica que contiene el mar patrimonial de la República.

Pero hay dentro de estas manifestaciones inconclusas, un desafío que debe ser afrontado a la mayor brevedad con decidida resolución y energía. Me refiero a concretar paulatinamente la construcción en el país de las tres flotas que representan el tríptico fundamental del poderío marítimo.

Cientos de quillas nacionales cruzando el Pacífico, deben constituir nuestro desiderátum y meta orientadora. Únicamente ellas le darán al país la dimensión inmensa del océano y sus efectos permitirán estructurar una nación desarrollada y dinámica.

Chile encontrará una vigorosa senda de progreso al no olvidar su destino marítimo; así lo hemos presentado los que hemos navegado en numerosas ocasiones el largo litoral bicontinental de la Patria.

“MARE VITALE EST”.

### Bibliografía:

- 1.—“Estrategia Naval”, S. Díaz
- 2.—“El Poder y los Intereses Marítimos”, Almirante F.L. de Morell.
- 3.—“La Estrategia Naval en la Guerra Mundial”, W. Wegener.
- 4.—“Cartilla Estratégica Marítima”, H. Rivera.
- 5.—“Geopolítica”, A.G.N.
- 6.—“La Revue Maritime”, Noviembre 1970.