

EL MAR EN LOS DESTINOS DE CHILE

Por
Francisco GARCIA HUIDOBRO G.
Capitan de Nav o (R)

Clase magistral dictada en la Universidad de Chile, sede Talca.

1.1 BREVE ANALISIS GEOPOLITICO DE LOS CENTROS DE PODER DEL MUNDO Y SU DESPLAZAMIENTO.



AL EFECTUAR un análisis geopolítico de la posición de Chile en el Pacífico para determinar sus posibilidades y limitaciones como Estado ante el medio, es necesario, en primer lugar, hacer una síntesis de lo que ha sido en el devenir histórico la relación entre el hombre y la geografía.

Los océanos, aun cuando no son entidades geopolíticas en sí mismos, tienen gran importancia como elemento fundamental para el intercambio comercial, han sido decisivos en la historia de los pueblos, y han conformado etapas históricas en el desarrollo de la humanidad.

Es así como la Historia habla de la Era del Mediterráneo, para referirse a la época en que se desarrollaron los centros de poder de Cartago, Roma, el Imperio Otomano, Venecia y España.

En el siglo XV los grandes descubrimientos incorporaron los territorios de América y

Asia al patrimonio de los Imperios Europeos. Ello señaló el comienzo de la Era del Atlántico, que se caracterizó por la violencia con que los Estados se disputaron la hegemonía política en esta región geográfica. Pasaron por el escenario histórico, Portugal, España, Francia e Inglaterra y ésta terminó dominando sin contrapeso por más de un siglo, hasta la aparición de Estados Unidos durante la segunda guerra mundial. (Ver fig. No 1)

Posteriormente se han desarrollado nuevos centros de poder mundial en Rusia, Japón y China, y los hechos vienen a confirmar la teoría de Karl Haushofer, que en su "Geopolítica del Pacífico" hizo un profundo estudio de este gran océano, que cuenta con fabulosos recursos naturales y en cuyas márgenes se encuentran los países más poblados de la Tierra. Haushofer llegó a la conclusión de que el centro geopolítico del mundo en el año 2000 estaría situado en el Pacífico Noroccidental.

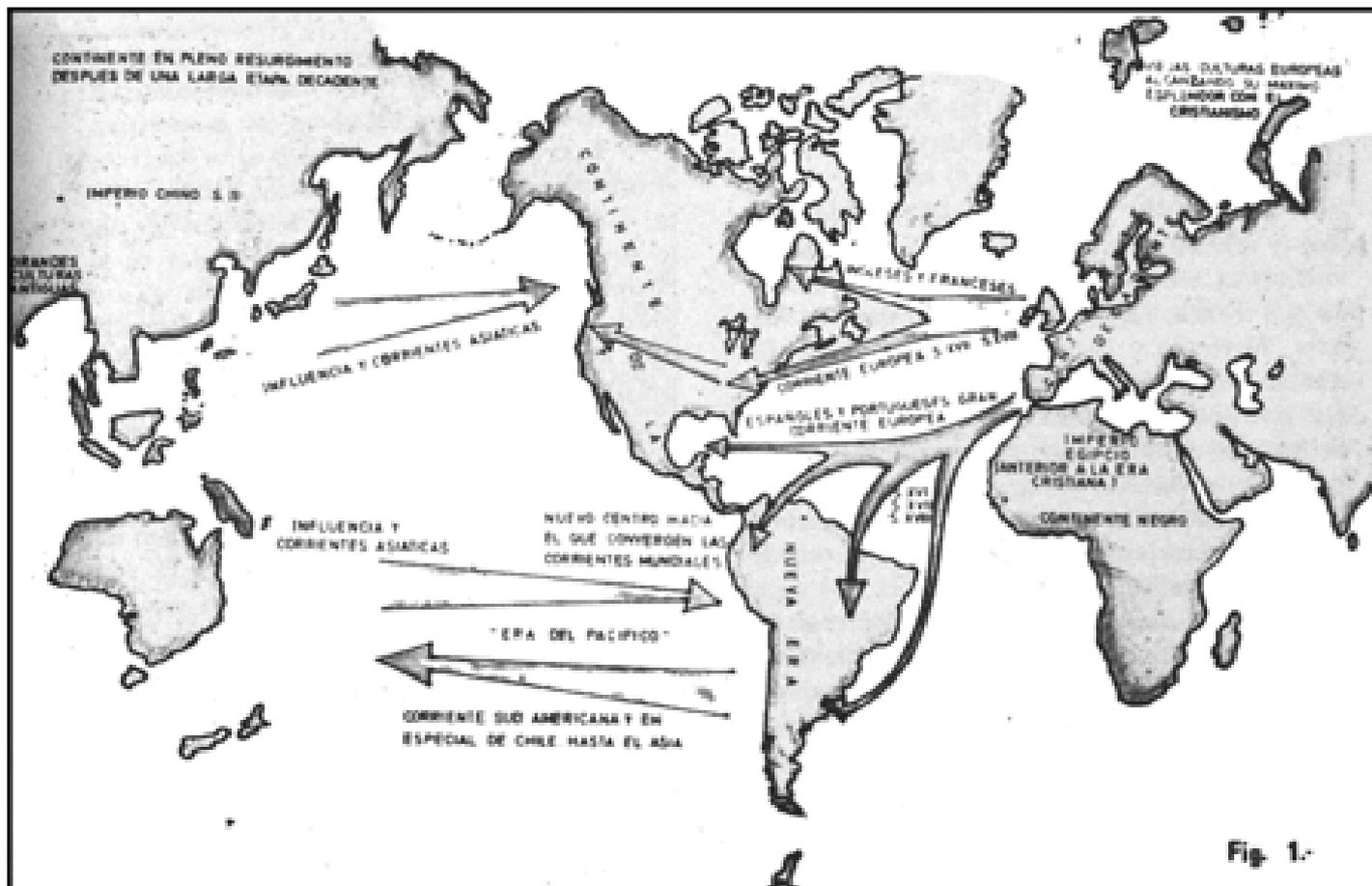


Fig. 1.

Estamos, pues, en la alborada de la Era del Pacífico; en este océano se desarrollará la lucha político-económica por la hegemonía mundial. Es por esta razón que los Estados ribereños tenemos la obligación de aprovechar las ventajas que nos proporciona nuestra posición geográfica.

Haushofer estudió en forma gráfica los cuatro sectores del Pacífico.

El Noroccidental, donde se encuentra uno de los tres centros de poder del mundo, constituido por Rusia, China y Japón, ejerciendo su influencia directa sobre el Asia Oriental y Suroriental, incluyendo las posiciones insulares hasta las Filipinas y Malasia por el sur, con una población total de alrededor de mil millones de habitantes.

El sector Suroccidental, con Australia y Nueva Zelanda, con una población próxima a los 15 millones de habitantes, ejerciendo su influencia sobre las islas de Micronesia y de Melanesia.

El sector Nororiental, constituido por Canadá y los EE.UU., cuya influencia sin contrapeso desde el Pacífico Norte hacia el Pacífi-

co Central controla una de las rutas más importantes del mundo, el Canal de Panamá.

Y por último, el sector Suroriental, que llamó el "desierto oceánico" y donde Haushofer predijo que Chile, por sus características, estaría llamado a ser el Estado industrial y hegemónico del Pacífico Suroriental.

Aparte de estas predicciones de orden político, que, por lo demás, en parte se han ido cumpliendo, bajo un aspecto socioeconómico, debemos considerar también por sus futuras proyecciones la enorme importancia del Océano Pacífico para la economía y la política de un mundo siempre creciente y en desarrollo. Si estudiamos la cuenca del Océano Pacífico podemos apreciar en ella un litoral oriental que se encuentra ocupado por Canadá, EE.UU. y Latinoamérica, con un total aproximado de 250 millones de habitantes, con un enorme poder económico—agrícola—industrial y de grandes recursos naturales, en un evidente estado de expansión y progreso. Es entonces consecuente pensar que este poderío económico—industrial, necesariamente tendrá que volcarse hacia regiones más densamente pobladas que

dispongan y consuman esta creciente producción, más aún si consideramos que el desarrollo inmenso de estas regiones no podría continuar, ni aun subsistir, sin una lógica expansión hacia los mercados de otras áreas de consumo.

Si también observamos el otro lado, o sea, el occidental de la cuenca del Pacífico, vemos un extenso litoral que se encuentra ocupado por Rusia, Japón, Indochina, Filipinas, Malasia, Australia y Nueva Zelandia, con una población superior a los mil millones de habitantes, que vive otro ritmo de desarrollo, tiene una de las más elevadas tasas demográficas y necesita de la producción y recursos provenientes de otras regiones más favorecidas del globo, como las que se encuentran justamente en el otro litoral de la cuenca.

Tenemos entonces, por un lado, un enorme poder productor con grandes excedentes, y por otro, un inmenso poder consumidor, con necesidades vitales y distinto ritmo de desarrollo; es decir, resumiendo, dos regiones en expansión que se complementan para desarrollar un mayor bienestar socio-económico de toda la cuenca del Océano Pacífico.

El intercambio de todo orden a través de este gran Océano está ya marcando la iniciación de la era progresista. Dada la especial configuración geográfica del Pacífico, y considerando que en dicha cuenca existen algunas posesiones insulares tales como Hawaii (EE.UU.), Cook (Nueva Zelandia), Pascua (Chile), Papeete (Francia), etc., verdaderas avanzadas o bases de Estados litorales y no litorales del Pacífico, que permiten conformar líneas de comunicaciones marítimas y aéreas, podemos pensar que, inobjetablemente, existirá una natural hegemonía geopolítica regional, que, en base a una división sectorial lógica y natural, basada en la argumentación ya expuesta, será ejercida por los Estados litorales más progresistas de cada sector.

Podemos desde luego afianzar la importancia de esta hegemonía geopolítica ya indicada, si consideramos que las únicas entradas naturales y fáciles al Océano Pacífico son las ubicadas entre Indochina-Austral y Antártica, y por el Paso Drake y Estrecho de Magallanes. Además de éstos, en el Pacífico Norte se encuentra la ruta polar norte entre Rusia y Alaska, prácticamente excluida por inoperante a la navegación, y el canal artificial de Panamá, de

tráfico y volumen limitado y lento, sin considerar su vulnerabilidad en casos de conflictos, con lo que solamente los pasos naturales australes adquieren una gran significación geopolítica.

Esta realidad de auge del Océano Pacífico, en un mundo de rápida evolución y crecimiento, y su lógica hegemonía sectorial que les fija la geografía a algunos Estados litorales de su cuenca, nos enfrenta a la necesidad vital de una preocupación rápida por parte de esos Estados, para adoptar con amplia visión las medidas de política interna necesarias para desarrollar un poder marítimo nacional que facilite el movimiento económico de importación y exportación, no sólo para el usufructo de los propios Estados marítimos ribereños, sino también del "hinterland" sudamericano, regiones a las cuales les será más económico (siempre que los medios globales sean eficientes) exportar o importar productos del o hacia el Pacífico a través de Chile.

Una política de este orden en el Océano Pacífico Austral, deparará a Chile un futuro promisorio, pues, por un determinismo geográfico, mejorará su actual posición "marginal" con respecto a un mundo que hasta ahora ha girado sobre la cuenca del Océano Atlántico.

Esta nueva realidad, que lenta pero positivamente se está imprimiendo, obliga a que Chile la considere a fin de enfrentarla con la decisión y el interés que son privativos de las naciones de gran visión, pues el Océano Pacífico, por su creciente poder económico, su vital importancia estratégica y su configuración geográfica uniendo pueblos occidentales, orientales y neutralistas, ha adquirido una significación política de primer orden que está condicionando en alto grado los destinos de la humanidad.

Hoy el Pacífico, potenciado por el dinamismo de un pueblo continente, el norteamericano, y alterado por el despertar de otro pueblo continente superpoblado, como es la China Continental, será el escenario más apasionante de la historia de la humanidad, pues en esta gran área oceánica se desarrollarán las realizaciones políticas de millones de seres humanos que enlazan al Occidente con el Oriente.

Hemos visto que Chile, como país litoral de esta cuenca, se encuentra fuertemente involucrado en los aspectos mutales que se avecinan, por lo que no hay lugar a dudas que debemos hacer rápidamente un análisis de nuestro país,

de sus características fisiográficas y de sus posibilidades como Estado marítimo del Pacífico Sur, ante la necesidad apremiante de tomar conciencia de la capacidad de nuestra tierra.

1.2. BREVE ANALISIS GEOPOLITICO DE SUDAMERICA

Por la relación directa que tiene con nuestro futuro, aparece indispensable tratar brevemente a América del Sur, continente de una estructura geográfica favorable, caracterizada por la vertebración longitudinal de la Cordillera Andina y la penetración hacia el interior de las grandes cuencas del Orinoco, el Amazonas y el Río de la Plata.

En este continente sudamericano, riquísimo en toda clase de recursos, se ha iniciado, desde la década pasada, el desplazamiento de sus ejes geopolíticos desde la periferia sobrepoblada hacia el interior inexplorado y deshabitado. Tres hechos concretos fundamentan esta afirmación: la construcción de la carretera marginal de la selva, el audaz proyecto de unir las cuencas del Orinoco, del Amazonas y del Plata, y la incorporación del área Chaco—Mato Grosso al proceso productivo de la cuenca del Plata.

La carretera marginal de la selva corre más allá de la vertiente oriental de los Andes, en plena selva amazónica, y al enlazar puertos fluviales y pueblos, unirá a Perú, Bolivia, Ecuador y Colombia, incorporando extensas superficies hasta ahora inexploradas que permitirán la radicación de un millón de familias.

En cuanto al proyecto de unión de las cuencas, éste es grandioso y producirá cambios perfectamente visibles en el mapa de Sudamérica, pues contempla la construcción de represas para formar siete lagos artificiales, el mayor de los cuales, en el Amazonas, sería un verdadero mar interior dos veces mayor que el Uruguay. A manera de información se menciona que ninguna de las represas requiere ser más alta que la de Rapel y todas se pueden construir con técnica y mano de obra local. Los lagos constituirán el corazón de una red fluvial desde el Orinoco al Plata, proporcionando fuerza eléctrica barata e ilimitada.

Finalmente, para completar el panorama sudamericano tenemos que hablar de la cuenca del Plata, que por ubicación geográfica es la que más directamente nos interesa. Esta cuenca, con sus tres millones de kilómetros cuadrados,

es una enorme cuña hidrográfica que incluye el 37 % de la superficie de Argentina, el 19 % de Bolivia, el 17 % de Brasil, el 80 % de Uruguay y todo el Paraguay. Su población se estima en 100 millones de habitantes para 1980 y es sin duda la zona más dinámica de crecimiento de todos los países involucrados, lo que no puede extrañar si se considera que el polo de desarrollo de Brasil está en el sur (Río de Janeiro—Sao Paulo) y el de Argentina en el norte (Buenos Aires—Córdoba).

Si, como vimos, en el ámbito de la geopolítica mundial, debido al desplazamiento de los centros de poder del mundo, la situación de Chile ha cambiado, siendo ahora favorable, en el ámbito de la geopolítica sudamericana, también la situación geográfica de Chile ha cambiado y hoy es estratégica y constituye un "recurso natural" de gran proyección. Debemos ser los intermediarios en los servicios de pasadía a través del territorio y debemos poner nuestros intereses al servicio del "hinterland" sudamericano que quiere salir al Pacífico, y necesitamos eficiencia para dar un excelente servicio mientras la carga cruza nuestro territorio, puertos modernos y bien organizados y una Marina Mercante, quizás la más grande de S.A., como la que correspondería tener a nuestro país antes del año 2000. (Fig. No 2)

1.3. BREVE ANALISIS GEOPOLITICO DE CHILE.

Chile donde se adaba la tierra decían los aymarás, con una superficie en el continente sudamericano de 750 mil kilómetros cuadrados; de 1.842.000 Km. cuadrados en el continente antártico y de 310 Km. cuadrados en su territorio insular, tiene 3,5 millones de Km. cuadrados de aguas propias.

Chile, como digo, ahora de espaldas a la cordillera, extiende su territorio frente al Océano Pacífico, del que estuvo casi siempre alejado cuando la civilización y el progreso venían del Atlántico, del cual, después del Tratado de 1881, quedó separado por la cordillera. (Ver fig. No 3)

En relación con nuestro territorio cabe también pensar en que si por el norte tenemos una extensión desierta, por el sur nos confundimos con los hielos antárticos, por el este tenemos la cordillera y por el oeste el mar. Además de haber sido una tierra marginal con respecto



Fig. 2

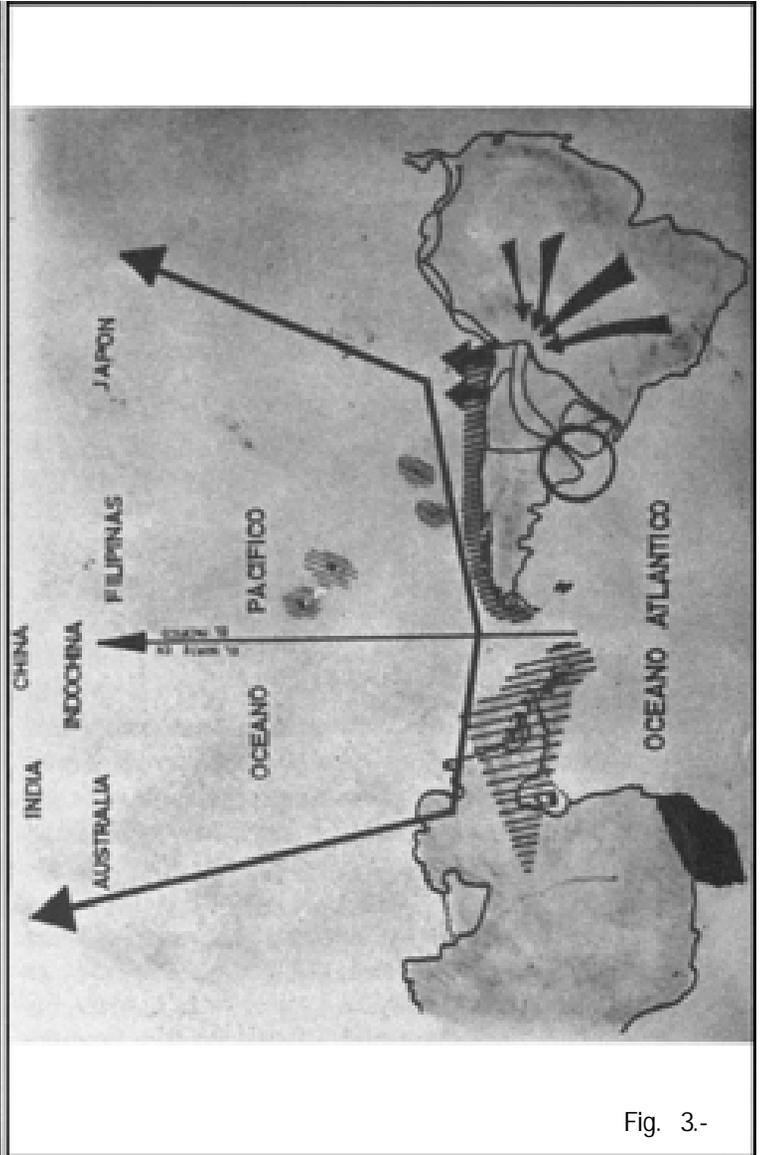


Fig. 3.-

al mundo, somos una isla con respecto a nosotros mismos.

He dicho que en Chile hemos vivido aislados por razones geográficas, a lo que deseo agregar que también hemos vivido aislados porque nuestra imaginación y nuestro espíritu han sido impresionados, desde niños, por la muy poca afortunada presentación del mapa de nuestra tierra.

Si analizamos el mapa escolar que tenemos al frente, veremos que la zona austral y la Antártica aparecen como simples apéndices de la masa central y norte del país; veremos que no existe amplitud ni relación de ninguna especie que invite a pensar ni mucho menos a soñar. Veremos que no tiene mar ni aire; veremos, y ésta es una realidad actual, que nos ha producido una deformación tal de nuestra ubicación

territorial, que hemos llamado Universidad Austral a la que está en Valdivia. Convengamos sobre esto último que o está mal situado o tiene un nombre poco apropiado.

En contraste con lo anterior, aquí les muestro la que debería ser nuestra representación cartográfica. En ella nos encontramos con la sorpresa de que es Magallanes el centro del país, y vemos claramente que gran parte de nuestro territorio está íntimamente relacionado con vastos espacios aeromarítimos. Ahora vemos claramente cuál es nuestro mar, también ahora vemos que todos los días, cuando el sol pasa por el cenit y el hombre del cañonazo anuncia las 12 del día, hora oficial para todo Chile, está olvidando todo nuestro territorio insular. Aquí en Chile, al igual que lo hacen los Estados Unidos, deberíamos decir Hora del Es-

te y Hora del Oeste, y en esta forma tan sencilla estaríamos incorporando a la mente del chileno la sensación de ancho y de infinito que tanto nos hace falta.

Expuesto lo anterior y vista nuestra tierra desde esta perspectiva, cabe preguntarse si en verdad debiéramos ser un pueblo típicamente marítimo, pues donde aparece el hombre en relación con su medio ecológico, allí comienza la geografía en el sentido más puro que debe tener todo conocimiento: el ser verdaderamente humano y universal.

Frente a esta categórica realidad marítima, tenemos el contraste de nuestro territorio, el cual analizado orográficamente, se presenta casi con un 90 % de su superficie en declive del oriente al occidente; esta orografía limita enormemente la superficie disponible para la agricultura, dejándola restringida a un bajo porcentaje de suelos aptos, ubicados generalmente en zonas bajas próximas al litoral.

Estas circunstancias hacen que su escasa superficie agrícola sea extremadamente vulnerable a la erosión fluvial; y aún más, estas circunstancias hacen que el desarrollo de la vialidad terrestre sea de difícil técnica y de alto costo, vialidad que es destruida fácilmente por los fenómenos naturales, como temporales, temblores, terremotos, etc. Los ríos de la región terrestre, mal llamada central del país, que es esencialmente agrícola, tienen en consecuencia un carácter torrencioso, crecen mucho con las lluvias y deshielos o quedan reducidos aun caudal insignificante durante el estío; en ambos casos ocasionan perjuicios, porque traen inundaciones y sequías.

De los ríos en general, ninguno sirve para la navegación fluvial y las comunicaciones; muy pocos para el riego continuo, y la mayoría, por su torrencialidad, le quitan a la tierra más de lo que le dan, ya que por este gran declive y lo angosto del territorio, las aguas no disponen del tiempo y del espacio suficiente para depositar su lúgamo; por el contrario, arrasan con todo, lavando la tierra y arrojando sus aguas al mar.

Sin embargo, esta orografía, en general negativa bajo el aspecto vial-agrícola, nos presenta, por otro lado, grandes perspectivas mineras, forestales y de recursos energéticos, y por consecuencia, casi todos los elementos básicos para el desarrollo de la industrialización, que es donde indudablemente se emplearán en forma

natural los mejores esfuerzos y medios disponibles, una vez que mejoremos nuestra situación económica y tengamos los medios para ello.

Es curioso comprobar cómo casi todo un pueblo se ha sometido a una forma de actividad agrícola, únicamente porque su estructura social se edificó originalmente sobre ella.

Pero, si dejamos a un lado nuestro angosto e inclinado territorio, encontramos en el mar su natural y lógica avenida de movimientos, expedita y económica, la única que permite una estrecha vinculación con los extremos geográficos del territorio. Si las regiones correspondientes a los dos extremos, no han alcanzado hasta la fecha un desarrollo adecuado con respecto al resto del país, ha sido en lo principal por déficit general de vías de comunicación y por falta de un criterio nacional marítimo, que no ha permitido que nuestra población oriente sus esfuerzos hacia lo que representa su principal recurso natural : EL MAR.

Sobre esta importante materia vale la pena señalar que el hecho de que haya tráfico terrestre entre Santiago y Punta Arenas y entre Santiago y Arica es, el producto casi increíble de la distorsión que leyes sucesivas introdujeron en todo el quehacer marítimo, leyes hoy día en completa revisión.

Expuesto lo anterior, volvamos a nuestro Océano Pacífico y pensemos en que, sin él, Chile no podría subsistir; la vida, el clima, la alimentación, el comercio, las comunicaciones, no serían concebibles. Si la morfografía ha modelado las características sociales y políticas de Chile, el Océano Pacífico es el ambiente natural y esencial para su desarrollo y potencialidad.

Resulta, en estos momentos de cambios, del más alto interés recordar que cuando el genio de Portales visualizara que Chile no era, como decían los aymarás, donde termina la tierra, sino que era más imaginativo definirlo como "donde comienza el mar" y encauzara su política hacia la apertura del comercio y hacia el predominio en el Pacífico, su medio ecológico natural, nuestro país llegó a su más alto desarrollo, superando con exceso al del resto de las naciones americanas. Basta al respecto recordar que lograda por Portales nuestra estabilidad, nuestro comercio ya no sólo se expande a lo largo de la costa occidental de América Latina, sino que alcanza regularmente a lugares tan distantes como California, Australia, Filipinas y todo el deífico Sur incluyendo a la Polinesia.

En relación con Australia es menester recordar que, cuando en 1851 se descubriera oro en ese país, la vanguardia de la flota mercante chilena llegó allí antes que los propios buques ingleses.

Por su parte la estabilidad financiera determina, aunque pueda parecer paradójal, desde el punto de vista de la situación monetaria que se observó en Chile en los últimos cuarenta años, que el peso chileno se transforme en moneda dura y en medio de pago internacional en el inmenso mercado del Pacífico

Los ingresos del gobierno aumentan en más de un 75 % en plazos de dos o tres años. La flota mercante chilena, y éste es otro aspecto importantísimo, dobla su número y triplica su tonelaje entre 1849 y 1865, transformándose en uno de los pilares básicos del poderío nacional. Lamentablemente no ocurre lo mismo con nuestra Armada, situación que no es apreciada por políticos de la época y que nos lleva al desastre en la guerra con España.

En efecto, en 1865, Chile, impulsado por la élite intelectual de la época, los llamados "americanistas" que viven un estado delirante de idealismo, declara la guerra a España en defensa del Perú, y en su delirio, este grupo olvida que Chile, a pesar de tener un poder económico formidable, prácticamente no tiene Armada y cree también que será acompañado por todos los países de América, encontrándose al final que, de todos, únicamente adhieren a la aventura y sólo en forma simbólica, Ecuador y Bolivia. En su aislamiento, Chile busca a Argentina, a quien ofrece la Patagónica a cambio de su apoyo.

Veamos, pues, las consecuencias de esta aventura y gran derrota en el mar.

a) La poderosa escuadra española bombardea Valparaíso y es rechazada en el Callao, poniendo de manifiesto la debilidad del poderío de Chile frente a la fuerza del Perú, realidad que alienta al Perú a asestar a Chile en el futuro el golpe que pensaba sería definitivo para eliminarlo como competidor en el Pacífico.

b) Terminada la guerra, el Presidente Pérez, creador de la famosa frase de que en Chile no había que preocuparse, pues la mayoría de los problemas se arreglan solos y los que no se arreglan es porque no tienen solución, agradecido por el apoyo simbólico de Bolivia, firma un Tratado de Límites por el cual este país, a 4.000 metros de altura y totalmente ajeno al mar, consigue que Chile, en 1866, le ceda parte

del territorio chileno, condicionado a ciertas cláusulas, y con ello adquiere un litoral propio.

c) Chile, como vimos, ofrece su Patagónica a Argentina a cambio de su apoyo, y aun cuando no lo logra, informa indirectamente a ese país, que en el nuestro hay gente dispuesta a entregar esos ricos territorios.

Séame permitido, para terminar este paréntesis, leerles la respuesta que a estos ofrecimientos diera el Ministro argentino Elizalde a nuestro enviado, el señor Lastarria, el 26 de agosto de 1866 :

"La Argentina mira de alto abajo a un país lo bastante necio para arruinarse en defensa de un ideal quimérico y de un vecino que acecha la oportunidad para asestar el golpe de gracia a su preponderancia en el Pacífico".

Efectuado el paréntesis, volvamos al mar. Nada me parece más interesante que hacerlo desde el prisma de la Región en que me encuentro, desde su capital, Talca, cuna del abate Molina, lugar en que se firmara nuestra independencia y donde han nacido tantos hombres preclaros.

Anteriormente dije que en el siglo pasado, cuando Portales dijo: "Chile, donde comienza el mar", nuestra situación general había sobrepasado con creces la de los otros países del continente. Curiosamente, ese comercio nació en esta Región. Es así cómo Constitución, declarado Puerto Mayor en 1828, dio origen a una enorme actividad marítima en la que más de 4.000 faluchos maulinos cargaban los buques que transportaban los productos de esta zona, considerada el granero de Chile, hacia el exterior. Era tan grande su actividad, que la provincia de Maulé llegó a tener 200.000 habitantes, tantos como Santiago tenía en la misma época. Vale la pena señalar que la Compañía Sud-Americana de Vapores fue fundada por don Alejandro Ward y don José Cerveró, oriundos de dicho puerto.

Desde Llico, en Vichuquén, salían los grandes cargamentos de trigo y cebo que iban al Perú. Al respecto parece conveniente recordar que mientras Chile proveía de trigo al Perú, éste nos proveía de azúcar y otras mercaderías, siendo las intenciones de ese país eliminar las preferencias que tenía el trigo chileno en esa plaza. Esa fue la raíz de los primeros conflictos internacionales que tuviera nuestra patria. Pero también la raíz para pensar que nos era imprescindible buscar otros mercados.

También séame permitido mencionar que Balmaceda tuvo listo y aprobado el proyecto de construir una base de submarinos en la laguna de Vichuquén, proyecto que, estudiado por el gran ingeniero francés Cordemoy, pasó al olvido con la revoitición de 1891.

Veamos ahora el presente

Abierta la imaginación por el océano infinito y sólo con datos obtenidos de la prensa podemos expresar que el potencial económico de la VII Región es formidable, que la construcción de la represa de Colbún incorporará al riego 124.000 hectáreas, además de las existentes, lo que incrementará en forma insospechada

la ya formidable producción agropecuaria, pero, si la represa de Colbún incorporará tierras, es a la represa de la Mente, alimentada por universidades como ésta, a la que le corresponde incorporar nuevas técnicas, pues, y sea dicho en esta zona esencialmente agrícola, dable es reconocer que en nuestro país aún desperdiciamos los recursos naturales, pues muy pocos saben regar, y en el campo frutícola muy pocos saben podar y casi nadie sabe que en ultramar los manzanos ya se ponen casi tan cerca como el maíz. En el campo comercial, podemos expresar que estamos aún naciendo.

Alimentada, pues, la naturaleza pletórica de recursos por cerebros llenos de conocimientos e imaginación, será muy fácil estudiar y



demostrar la factibilidad y necesidad de construir un gran puerto para la Región, desde donde salgan nuestras naves a la conquista de los mercados extranjeros, no como sucede hoy día, en que por bajas en su propia producción, Argentina ha buscado nuestros vinos para cubrir compromisos y no perder los mercados que nosotros directamente podríamos ganar.

Antes de volver al caso general, quisiera en forma muy breve referirme a las granjas del mar. Quien les habla tuvo el privilegio de vivir en el Japón dos años y puede informarles que allá, en una costa y clima muy similar al de esta Región, existen granjas en el mar.

El mar territorial que tiene el mismo status jurídico que el territorio mismo, puede ser explotado fácilmente mediante técnicas ya conocidas y probadas. Sólo a manera de ejemplo, menciono que si se lanzan al mar figuras geométricas como cubos, con sus solas aristas éstas dan a los peces sensación de habitación a la que concurren en gran cantidad.

Si la laguna de Vichuquén estuviese en Japón, qué de proyectos relacionados con el mar se desarrollarían. Para aquellos que tengan interés, menciono que la Embajada de Japón tiene toda clase de películas instructivas sobre la materia.

La figura No 4 muestra lo que, en relación con el mar, podría ser la VII Región si fundados estudios así lo justifican.

Visto lo anterior, pareciera válido expresar que nuestra declinación en Sudamérica y ante el resto de los países del mundo se ha debido a una ausencia de orientación oceánica tanto en la formulación de la política interna de desarrollo como en su reflejo, las relaciones internacionales, todo lo cual se trata en estos momentos de reparar.

1.4 LOS EXTREMOS Y EL MAR

1.4.1 INTRODUCCION

Hemos hablado de nuestra realidad geográfica con respecto al mar, hemos visto lo que fue una realidad histórica, cuando gracias al genio de Portales, Chile se volcó al mar. Hemos visto cómo estas provincias hoy metidas entre los cerros fueron las pioneras en la conquista del océano que tanto les sirvió. Veamos cómo facilita todo esto un factor poco medido, como es la forma.

La forma es una propiedad física importante en la vida económica de una nación, y de ella, como de la situación general del país y de su geografía, depende el clima. En el caso de Chile no hay más que ver las diversas dificultades que trae nuestra forma alargada y estrecha y desde el momento que no podemos cambiarla, hay que tratar de aprovechar los beneficios que nos trae, tanto en forma independiente, como en relación con nuestros vecinos.

Independientemente podemos expresar que tiene la ventaja de necesitar cortos caminos de penetración, pues nos proporciona el mar como gran vehículo. También en relación con la forma e hidrografía podemos expresar que nos proporciona los mejores puertos del Pacífico Sur.

Expresado lo anterior, nos parece de interés mencionar que, siendo la relación producción-necesidades, en lo masivo, no deficitaria, sino por el contrario, de fuerte superávit, el mismo que va al extranjero como exportación, la forma angosta del país desde este punto de vista es una nueva ventaja. En cuanto al largo y en relación con los vecinos, puede expresarse que nos proporciona la posibilidad de ser el país de tránsito obligado de prácticamente todos los países atlánticos de Sudamérica en su ruta hacia el Oriente.

Como una forma de visualizar esta ventaja, séame permitido recordarles que en los países africanos, que son nuestra competencia como productores de cobre, el mineral debe recorrer entre 3.000 y 4.000 kilómetros por tierra antes de llegar a sus puertos de embarque al exterior.

Como gran desventaja puede citarse en forma especial la desvinculación de los extremos que se produce en un país como el nuestro, en especial como resultante de políticas de transporte equivocadas, y en forma secundaria como resultante de la geografía.

También parece de interés mencionar en cuanto a la forma, que en un país del largo del nuestro, esto es de geografía totalmente desigual, que abarca desde poco más de latitud 17 hasta latitud 90o S., parámetros iguales de desarrollo agudizan la desigualdad, y sólo parámetros desiguales para diferentes puntos geográficos producen igualdad. Es por eso que, previamente a toda decisión, el estadista debe definir su objetivo.

a) ¿Desea un gobierno el máximo de ren-

tabilidad monetaria para la cantidad de habitantes que tiene su país?

b) ¿Desea un gobierno con la cantidad de habitantes que tiene su país un desarrollo equilibrado de éste?

c) ¿Desea un gobierno por razones especiales un desarrollo acelerado de determinada área?

Si se deseara lo expuesto en a), no cabe duda que la mayor eficiencia se lograría en un área relativamente pequeña.

Tokio, por ejemplo, tiene 12.000.000 de habitantes en una superficie de 2.142 Kms. cuadrados. Santiago, a manera de información, tiene 2.500 Kms. cuadrados.

La máxima rentabilidad se logra en un país de geografía desigual al establecer parámetros iguales para todo el país, medida que produce la afluencia natural del humano móvil hacia las áreas de menor costo y mayores posibilidades; en nuestro caso, Santiago.

Desde un prisma de desarrollo equilibrado, lo que como conjunto nos dará el mayor Poder Nacional, el estadista consciente del factor geográfico debe proveer, como lo ha hecho nuestro actual Gobierno, a un país de geografía desigual, parámetros de desarrollo diferentes.

A mayor abundamiento, llevando lo expuesto a un ejemplo sencillo, podemos decir que cuando en el Estadio Nacional 6 competidores corren 1.500 metros planos, el que lo hace por la pista contigua, parte 6 metros más adelante y así sucesivamente hasta que llegamos a la pista exterior, que parte bastantes metros adelante que el que corre por la pista interior.

¿Significa esto dar facilidades al que corre por la pista exterior? o ¿significa ponerlo en igualdad de condiciones con los que lo hacen por las otras pistas?

Este ejemplo NO entendido por muchos es lo que ha llevado históricamente a nuestro país al centralismo, por una parte y por otra, a juzgar como garantía injustificada, etc., aquellas medidas "igualizadoras" y no de excepción con que cuentan los extremos y partes extremadamente aisladas del país.

Pero... en este caso deseo hacer una aco-tación. Todo lo expuesto es especialmente válido en un sistema económico desarrollado hacia adentro, en un sistema en donde el punto de mayor consumo es la capital... Mas, ¿qué pasa

cuando la economía se abre hacia afuera? Ocu-rre que la pista deja de ser concéntrica y que nuestra forma alargada y angosta pasa, de ser una gran desventaja, a ser una enorme ventaja.

En el gráfico No 5 vemos ahora que Tal-ca se encuentra en las mismas condiciones que Santiago, que Arica y que Punta Arenas en cuanto a su comercio exterior. Mantiene des-ventajas en otros factores, pero ahora se trata de factores manejables, que sólo dependen de nuestra propia eficiencia e imaginación.

El clima. Dijimos anteriormente que de la influencia del mar, de la forma, de la posición general del país y de su geografía dependía el clima. Interesante resulta hacer un análisis de este importantísimo factor en lo que respecta a Chile.

Para efectos prácticos podemos expresar que Chile continental abarca desde latitud 17° en el norte hasta latitud 56° S. en el Cabo de Hornos, siendo, por lo tanto, su latitud media aproximada 40o S.

Analizada la situación de nuestro país (efecto del mar y corriente de Humboldt, la cordillera y los vientos alisios), llegamos a la conclusión de que en el mundo y en especial en Sudamérica no existe otro país, excepto Japón en el hemisferio norte (que se encuentra en nuestra antípoda y en latitud media 40<> N.) que pueda alterar con beneficio para sí el régi-men de vida, adoptando en aquellos aspectos que estime convenientes el régimen del hemisfe-rio contrario: presupuesto, trabajo, salud, etc.

Es tan apasionante el problema que se produce en nuestro caso si relacionamos el clima y el largo del país, que permítaseme una bre-ve digresión.

En este momento, hoy 25 de mayo, en el cual en nuestro Chile toda la administración pública está en su puesto, los Bancos y la em-presa privada no tienen problemas de ninguna índole, los giros del presupuesto de la nación han sido distribuidos, etc. Desde Puerto Montt al sur, por razones de clima y latitud, práctica-mente no se puede trabajar. Hoy, en Aysén y Magallanes, quizás las zonas más ricas de nues-tro Chile y que constituyen más de 1/5 de su superficie continental, estaba aún oscuro a las 9.30 de la mañana y ya muy pronto, a las 16.30, nuevamente volverá la oscuridad. Posiblemente, además llovía y nevaba. He nombrado Aysén y Magallanes, pues en esas zonas es donde el fenó-meno se hace crítico.

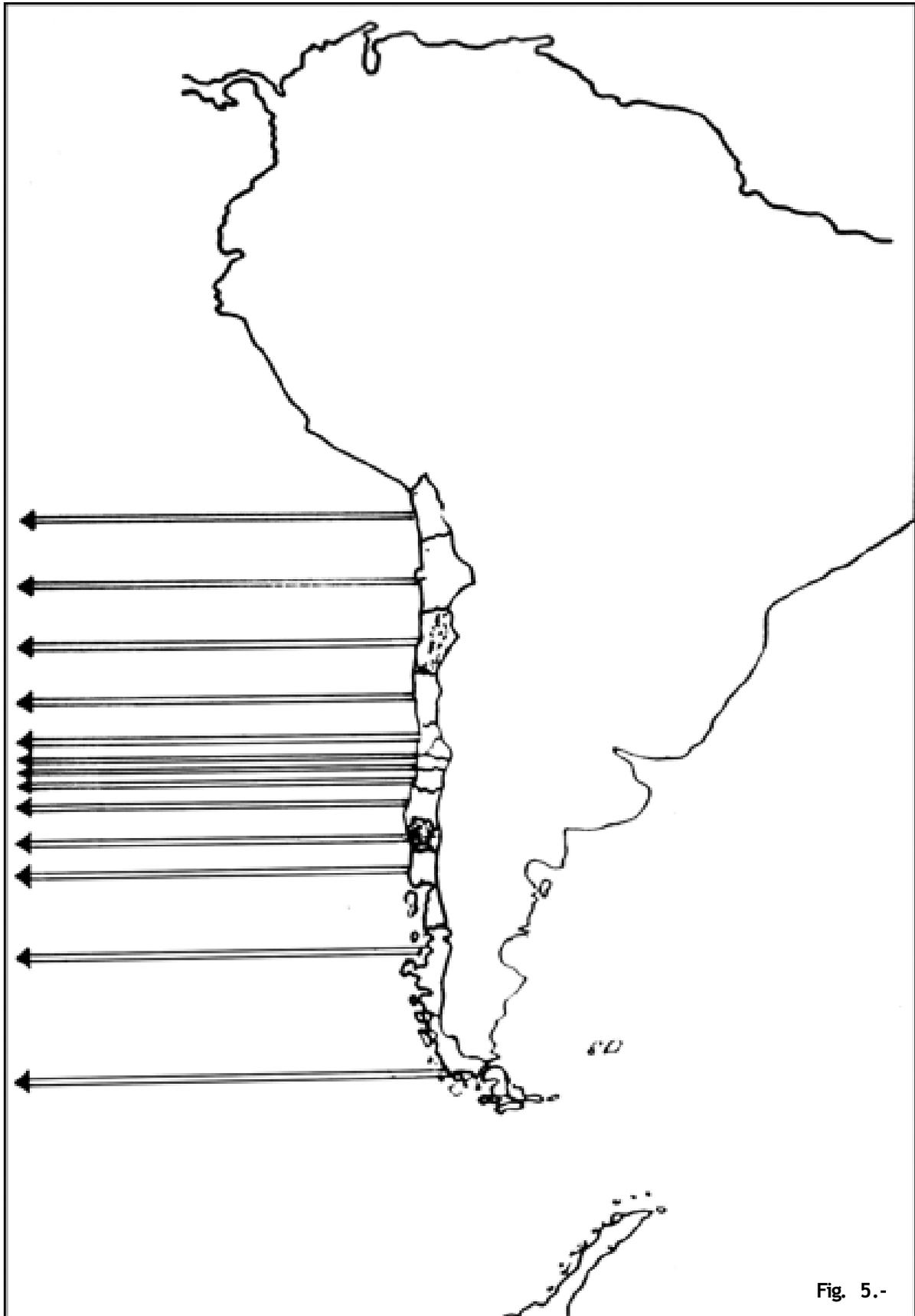


Fig. 5.-

Nuestro excelente clima, excelente como dije, por el efecto del mar y de otros factores que hasta el momento se han considerado negativos, se convierte en un nuevo recurso natural valiosísimo, que nos indica la conveniencia de aprobar nuestro presupuesto en junio, de suerte que cuando se produzcan los problemas coyunturales entre la administración pública, el presupuesto y el trabajo, estas zonas riquísimas puedan trabajar sin problemas de ninguna especie. La coyuntura así trasladada al invierno minimiza su efecto negativo. Así lo ha hecho el Japón con resultados extraordinarios en su eficiencia general.

1.4.2. ARICA Y ELMAR

Anteriormente dije que el Océano Pacífico tenía en esta parte del mundo dos entradas principales, el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes. La verdad es que conscientemente omití Arica para poder tratarla en forma separada.

Arica tiene el privilegio de ser el puerto que en el futuro será indudablemente el más importante de Chile y quizás de Sudamérica. Chile con su posesión sacudió su aislamiento secular, adquiriendo preponderancia indiscutible en los problemas que afectan al continente Sur. Bolivia y Brasil no hallarán mejor recurso que Arica para acercar al océano sus inmensos territorios que confinan con las intocadas riquezas de las vertientes amazónicas.

Arica es el extremo más importante en el Océano Pacífico del corredor terrestre que en el futuro unirá nuestro océano con Sao Paulo, en el Océano Atlántico. (Fig. No 6 y 7).

En cuanto a su posición geográfica con respecto a la zona corazón del país, es un oasis al que se llega desde la capital después de recorrer 2.215 Kms., en los cuales se incluye el desierto más largo del mundo con 936 Kms. De este a oeste, como ya se expresó, es el más importante puerto de salida de Bolivia y del "hinterland" brasileño.

Arica también es poseedora de toda clase de yacimientos minerales no metálicos; en el aspecto agrícola, posee una agricultura de primores, sólo escasamente explotada hasta la fecha y, en el aspecto turístico, aun desconocido para muchos chilenos, constituye la eterna primavera.

El nombre de Arica parece esconder algo así como un presagio de grandeza. Su etimología, se asegura, tiene equivalencia de "Puerta Nueva", pues será para la gente nueva, que está poblando el corazón de la selva americana, la lógica y natural salida hacia el Oriente.

Con respecto al país y hasta que adquiera su dimensión de influencia en forma independiente, influencia que redituará a la nación con creces cuanto preocupación se tenga en el presente, equivale al atleta que corre por la pista exterior, tanto por razones de distancia neta a los puntos de mayor consumo, como por errores en las políticas de transporte y costo de servicios esenciales.

Arica, si nosotros lo queremos, será casi tan importante como Panamá, debiendo, a contar de 10 ó 15 años más, cuadruplicar su capacidad cada 10 años. En este aspecto y para una mejor comprensión se menciona que, al haber una comunicación expedita entre el "hinterland" brasileño y Arica, sólo este país estaría a la fecha en condiciones de embarcar por Arica hacia el Oriente 1.500.000 toneladas al año, y en 1980, 4.000.000 de toneladas. Cabe mencionar que la capacidad actual total del puerto, hoy ocupada en un 5 %, es de 1.400.000 toneladas al año. (Fig. 8)

1.4.3. MAGALLANES Y EL MAR

Magallanes en el sur, al igual que Arica en el norte, tiene una importancia capital para Chile y su relación marítima.

La Compañía Sud—Americana de Vapores, como expresé fue formada por dos hombres de esta tierra. Pues bien, la Pacific Steam Navigation Company, que fuera en su tiempo la más grande e importante compañía naviera del mundo, se concibió pensando en la utilización de nuestro Estrecho de Magallanes.

En un momento histórica que va desde el último cuarto del siglo pasado, hasta la primera década del actual, una cantidad de compañías, europeas, chilenas y de otras nacionalidades utilizaron el paso en escala creciente hasta el punto de que, en 1906, el tonelaje de los buques que recalaban en Punta Arenas como causa de este cruce fue equivalente al que recalara en Valparaíso, el primer puerto de Chile en el Pacífico y uno de los más importantes de las dos Américas en la misma fecha.

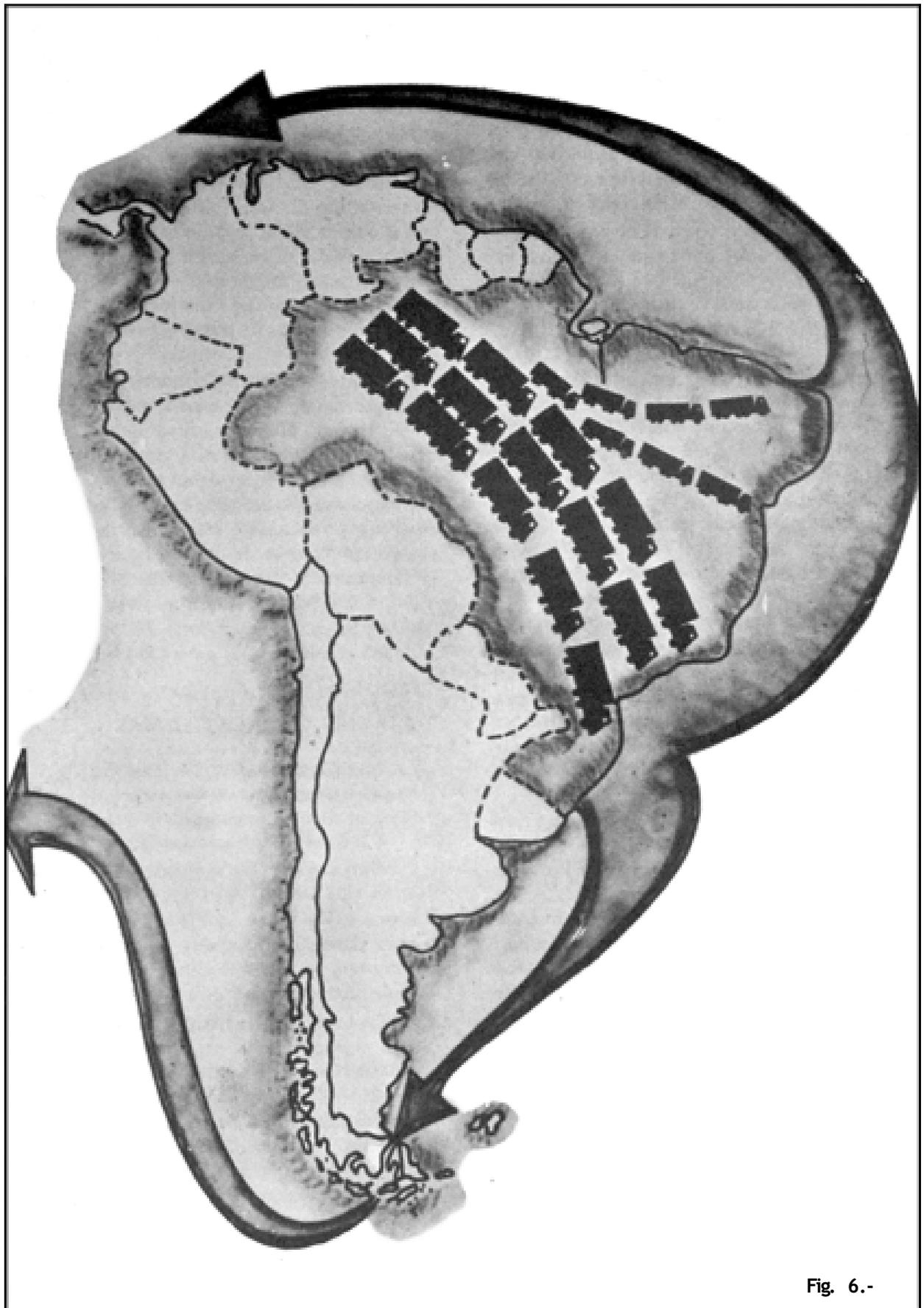


Fig. 6.-

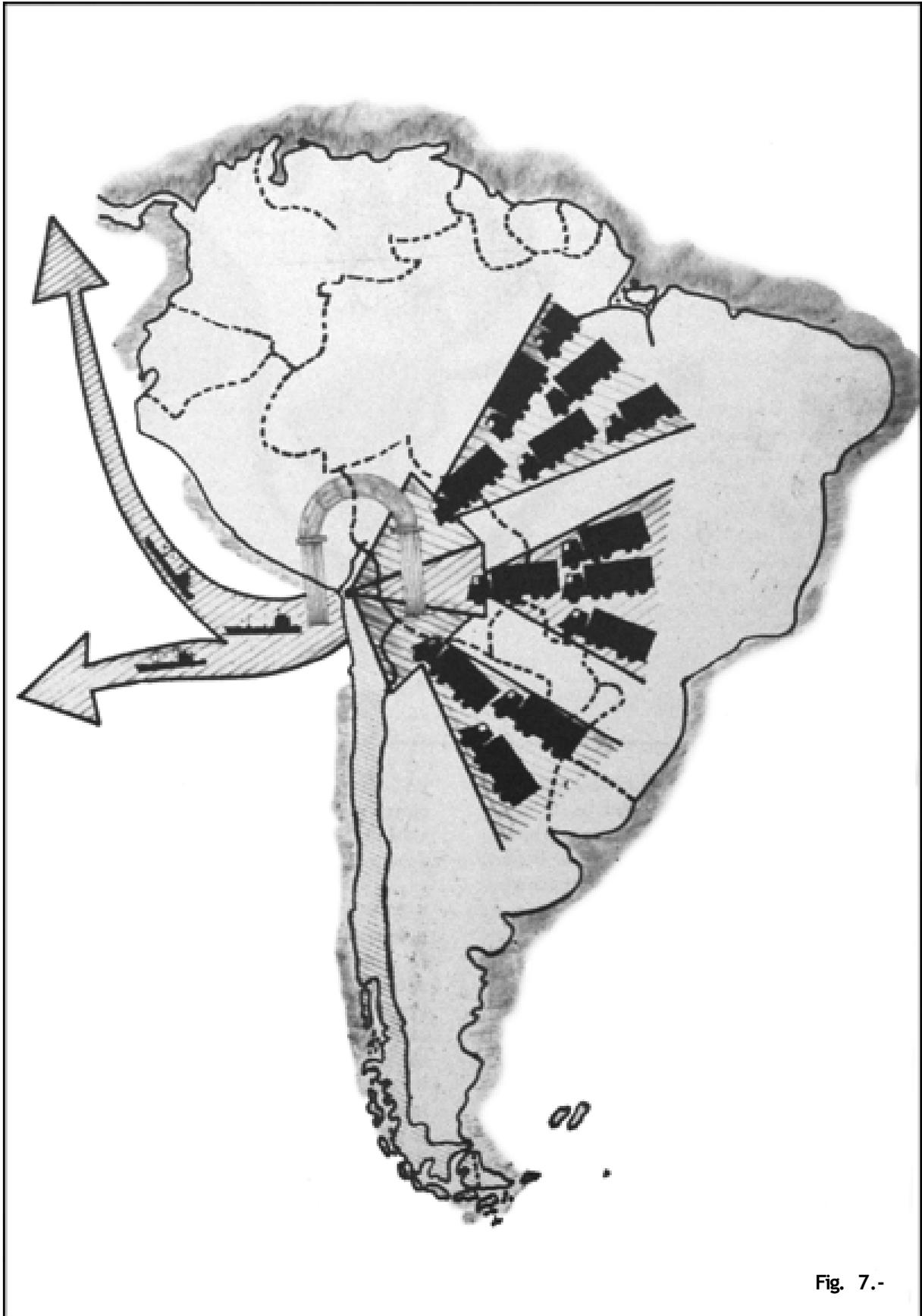


Fig. 7.-

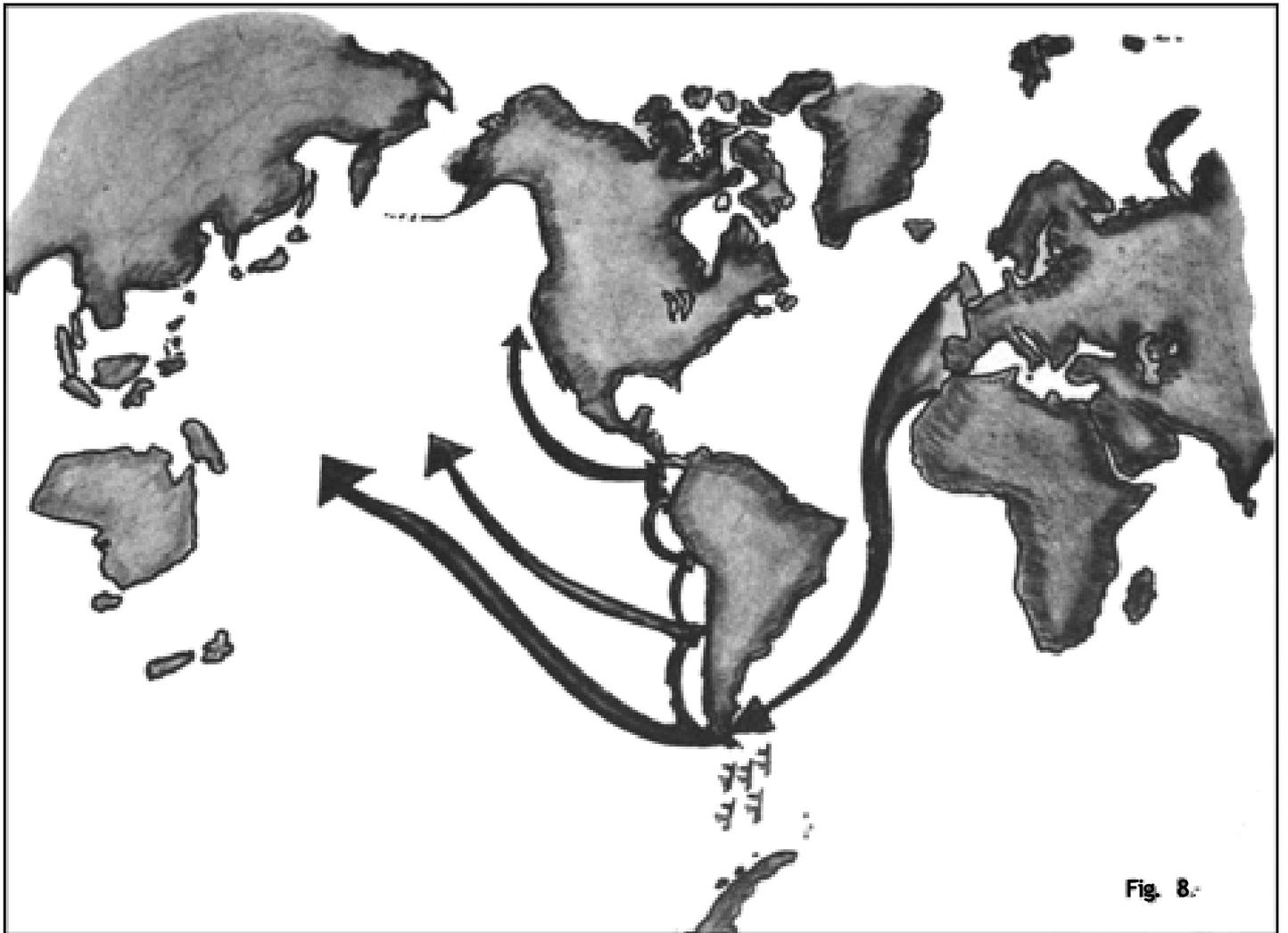


Fig. 8.

Es tal la importancia de encontrarse geográficamente en el paso marítimo de las naciones, que puede decirse que el crecimiento espectacular que logró Magallanes hasta 1918 se debió exclusivamente a estas circunstancias.

En efecto, de Europa o de ultramar, llegaron la sangre inmigrante, el músculo y la inteligencia que concibieron y movieron el desarrollo.

Hacia Europa, de retorno, fueron los productos físicos y naturales del territorio, generando una relación de interdependencia que se hizo cada vez más fuerte y que dio característica de singularidad al desenvolvimiento de todo orden de la Patagonia austral. De Europa llegó en buena medida la influencia cultural, el gusto por el arte, la iniciativa artesanal, que son caracteres propios de los primeros tiempos visibles en el estilo de los edificios, las formas de vida, etc.

* Magallanes, además, como fenómeno social participa de las mismas cualidades, guardan-

do las proporciones, que distinguen a las demás comunidades atlánticas, aporte europeo, fuerte vitalidad, desarrollo múltiple, sentido de grandeza, etc.

Es notable comprobar cómo el magallánico, que se libra del efecto de sentirse aprisionado entre la cordillera y el mar, enriquecido por la vitalidad y conocimientos que le aporta el hecho de encontrarse en el paso entre dos continentes, logra con la pujanza de sus propios hijos, sin recurrir al amparo, auxilio o apoyo del resto del país, o a lo menos del Estado, un portentoso desarrollo, que dura en lo esencial hasta que el Canal de Panamá le arrebató esta influencia.

En el presente, la situación está cambiando, pues, gracias al progreso de la construcción naval, se han construido buques que no caben en el Canal de Panamá. También la maquinaria más económica hace más rentable pasar por Magallanes que pagar en Panamá. Es así como ya el año recién pasado más de mil buques cru-

zaron nuestro Estrecho, sin detenerse en Punta Arenas; en lo principal porque nuestro puerto quedó atrasado en relación con las necesidades del presente.

Difícil resulta imaginar la importancia que adquiriría en nuestro tiempo Magallanes, ante el evento de un accidente que dejara inoperante el Canal de Panamá...

En el aspecto pesquero, podemos expresar que nuevamente es el empuje creador de los magallánicos el que los está llevando a éxitos insospechados, dando esta sola actividad ocupación a casi 2.000 personas. En cuanto al futuro, éste es realmente formidable, ya que, puestos los cerebros y el empuje de todos, sean estos privados, como lo es el Instituto de la Patagonia o fiscales, como es SERPLAC, a la tarea de sacar la XII Región adelante, ya tienen proyectos para capturar en un futuro próximo 50.000 toneladas de krill, cifra que representa tres veces el total de captura anual de productos del mar en el mundo.

Magallanes así desarrollado, con una superficie equivalente a 1/5 de la superficie continental de Chile, tan grande como Bélgica y Holanda juntos, pero con una población equivalente a 1/3 de la que vive en la población José María Caro de Santiago, es junto con Arica lo que da a Chile estatura de potencia en esta parte del mundo. Arica y Magallanes serán o ya son, desde el punto de vista de la Gran Política y de la Gran Estrategia, o, lo que es lo mismo, desde el punto de vista de la Estrategia Marítima, los núcleos de irradiación más importantes en esta área del Océano Pacífico, océano que no podemos seguir considerando como mar del futuro, sino como el principal protagonista de un dinámico presente.

PALABRAS FINALES

Señoras y señores, estimados jóvenes: El tema que se me diera para esta charla fue "El

Mar en los destinos de Chile". Estimé que para abordarlo era preciso enfocar el problema como un todo, considerando que así como no nos damos cuenta de que el aire que respiramos nos es fundamental para la vida, tampoco nos damos cuenta de la importancia que en nuestro desarrollo como país tienen elementos en los que el mar, según hemos visto, jugó, juega y jugará importancia decisiva. Nuestra angosta faja de tierra, en el siglo pasado y en el presente, salvo cuando miramos al mar, nunca tuvo gran valor, pues éramos una tierra marginal con un gran muro en nuestro frente; ahora, el gran muro está a nuestra espalda.

A nuestro frente tenemos por fin el océano, cuyo horizonte infinito debemos incorporar a nuestra mente encarcelada por la concepción terrestre en que hemos sido educados. Pareciera que el atavismo de los aymarás, que decían que Chile era el país donde se acababa la tierra, ha sido más fuerte para muchos que el genio creador de Portales, que, excluyendo de partida todo aquello que fuese negativo o que significara término de algo, simplemente dijo: "Chile, donde comienza el mar".

RESPONSABILIDAD DE LA JUVENTUD

Jóvenes: En nuestra agitada vida como Estado, vivimos un paréntesis de tranquilidad que nos permite asumir a cada uno las responsabilidades que nos son propias, dentro de las cuales, las de la juventud y en especial de aquella que ha llegado a estudios superiores, está repensar nuestro país, de suerte que sin trabas en la mente, sin supuestos muchas veces equivocados, teniendo sólo presente el medio ecológico en que vive, reencuentre el destino de su patria, el que indudablemente se cimenta en el uso pleno del mar.

