

CHILE Y SU DESTINO OCEANICO (*)

Toda comunidad enfrenta estímulos o desafíos geográficos o humanos, más o menos frecuentes, adversos o favorables, que van diseñando sus características vitales, idiosincrasias e inspiración históricas propias.

Alejado de los centros de consumo, constreñido por un imponente macizo andino que reduce a lo inverosímil nuestra área territorial continental, nuestro país enfrenta su destino oceánico, animado de un vivo anhelo de sacudirse del espíritu mediterráneo que ha postergado su natural desarrollo.

"Chile —sostuvo con admirable claridad Benjamín Subercaseaux— es una tierra de océano". O sea, un país que por su estructura y posición geográfica no tiene mejor objetivo, ni mejor riqueza, ni mejor destino, ni otra salvación, que el mar.

El destino de Chile, en efecto, es irremunciablemente marítimo, y nuestra grandeza o debilidad, prosperidad o infortunio dependerán de la vinculación y dependencia del Chile con el mar.

Dando vuelta las espaldas a este imperativo categórico y presente, nos hemos afanado en apegarnos a la tierra y vivir al ritmo impredecible de sequías o tempestades, menospre-

ciando la única alternativa, el mar, que nos brindará la savia que ha de constituir el vigor y la grandeza del mañana de este pueblo,

Implementar una auténtica política marítima, definir y difundir la naturaleza y dependencia indisoluble y esencialmente oceánica de nuestra patria, y crear aquellas condiciones que permitan plasmarla en iniciativas, acciones y empresas tendientes a cristalizar esta realidad, tal es la tarea en la cual estoy empeñado.

Es fácil, por cierto, rendirse intelectualmente ante la evidencia de nuestra naturaleza esencialmente marítima, pero es más arduo lograr que esas nuevas convicciones se reflejen en el ejercicio de una cátedra o en la búsqueda de nuevas alternativas empresariales; y todavía es más difícil transferir esas inquietudes, actitudes y convicciones al que busca una vocación o al trabajador que explora nuevas posibilidades de trabajo. Pero esta es, precisamente, la responsabilidad a que aludo : formar la conciencia marítima de Chile,

Chile es un país joven, no sólo por su edad histórica, la cual, finalmente, no es más que un atributo exterior de su existencia, sino, principalmente, porque aún está en proceso de búsqueda de actividades y soluciones madu-

(*) Case Magistral dictada por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada y Miembro de la Honorable Junta de Gobierno, Almirante don José T. Merino Castro, el día 5 de mayo de 1980, en la Universidad Católica de Valparaíso, con motivo de la iniciación del Mes del Mar.

ras frente a los problemas que le son trascendentales. Entre éstos se encuentra el de su postura definitiva y creadora frente a su geografía y a la proyección de su habitat natural, el que tiene que estar integralmente confundiendo con el mar.

Dice un filósofo contemporáneo que "hay que acabar por reconocer una afinidad entre el alma de un pueblo y el estilo de su paisaje". El Alma de Chile, es de inspiración oceánica, no sólo por su inspiración artística, ni por conveniencia mercantil, ni por imposición cultural, ni por mandato estratégico, sino por todas estas razones juntas, a la manera de los hilos que, entrelazados con armonía y estilo, dan origen al tapiz multicolor de la Historia.

Recordemos cómo se ha ido forjando el espíritu y la importancia y el trayecto que el mar ha tenido en él.

Nuestro país se incorpora a la historia universal cuando Hernando de Magallanes avista el territorio chileno por primera vez en 1520. Iniciada la conquista, su consolidación exige imperiosamente el transporte de tropas y pertrechos en cantidades significativas. Así es como en 1534 Alonso de Quintero, en la nao "San Pedro", toma contacto con Almagro en la bahía que lleva su nombre, iniciándose así el uso del mar para el transporte comercial y militar. La epopeya marítima de Chile ha comenzado.

Alonso de Camargo descubre Valparaíso en 1540 y, continuando al Sur, es el primero en reconocer el Chiloé insular. Posteriormente, Francisco de Ulloa entra al Estrecho de Magallanes por el Pacífico, y en 1558 Ladrillero elabora los primeros trabajos hidrográficos en aquel lugar. Mientras tanto, un intenso tráfico comercial se ha creado en la ribera del Pacífico y son ahora los corsarios de las potencias enemigas de España quienes, desafiando tormentas, llevan a cabo las primeras empresas bélicas en estas costas.

La independencia no cambia el esquema, lo acrecienta. Nace la Armada Nacional y los corsarios chilenos alcanzan hasta Panamá en sus correrías. Los armadores porteños fundan la Compañía de Calcuta, llevando por primera vez nuestra bandera hasta el Océano Indico.

O'Higgins, creador de nuestra primera Escuadra Nacional y que murió balbuceando la palabra "Magallanes", comprende cabalmente nuestro sentido oceánico. Ya en 1866 nuestra

Marina Mercante cuenta con más de 267 buques y mantiene un activo comercio con Europa, las islas de Oceanía, Australia y California. Los puertos chilenos, y especialmente Valparaíso, se ven convertidos en terminales marítimos de primera magnitud. -

Y viene la Guerra con España, en que el espíritu fraternal y americanista de la época y que siempre ha estado en el espíritu de Chile, nos lleva a unirnos con el Perú para rechazar definitivamente las pretensiones españolas de reconquista, lo cual quedó sellado en Abtao el 7 de Febrero de 1866 con la derrota que las Escuadras de Perú y Chile infligieron a la Escuadra Española en dicho lugar.

Aún no cicatrizan las heridas del conflicto con España cuando Chile es arrastrado a una nueva guerra no deseada y mucho menos preparada. En ella el Océano Pacífico juega un rol fundamental. A la acción de Chipana, siguen Iquique, Punta Gruesa y Angamos. Allí Chile, con Latorre, consolida el control del mar. Se abre así el más expedito de los caminos, la senda oceánica, que permite el transporte masivo del ejército, el que en sucesivas victorias cada vez más alejadas de la Patria da finalmente el triunfo a nuestras armas.

Y viene el auge del salitre. El mar juega nuevamente un papel fundamental y son los clippers, enormes y veloces veleros, los que, desde el Norte reseco, transportan el nitrato a los más distantes puntos de la tierra, trayendo por primera vez a nuestra Nación una prosperidad económica jamás antes conocida.

Pero tanta prosperidad trae aparejadas ambiciones y controversias insalvables, que conducen fatalmente al enfrentamiento entre hermanos. La Nación se divide entre los seguidores del Ejecutivo y aquellos que siguen al Congreso. Ambos saben que el triunfo será de quien domine en el mar.

El Congreso logró el apoyo de la Escuadra, que le dio desde la partida una clara ventaja. La Flota se concentra en el Norte, se adueña del salitre y se obtiene así el dinero para armar un ejército y costear la cruenta campaña. Luego de meses de preparación para la formación de un ejército, las tropas desembarcan en Quintero, dando término al conflicto en las sangrientas Batallas de Concón y Placilla.

La Guerra Civil de 1891, junto con dividir profundamente a los chilenos, provocó re-

trasos y decaimiento por pérdida del objetivo nacional.

En 1900, angustiado frente a nuestra pérdida de la nacionalidad, preguntaba don Enrique Mac Iver "¿A dónde nos fuimos? Proveíamos con nuestros productos las costas americanas del Pacífico y las islas de la Océania del Hemisferio Sur, buscábamos el oro de California, la plata de Bolivia, las salitreras del Perú, el cacao del Ecuador, el café de Centroamérica; ... nuestra bandera recorría todos los mares y manos nuestras trabajaban el fondo de las aguas en persecución de la codiciada perla".

Pero el sino del mar no se pierde. El salitre y el cobre son el sostén de nuestra economía y aun cuando no son buques de nuestra bandera los que lo transportan a los mercados de ultramar, la vía marítima permite su comercio y nuestra solvencia económica.

La Primera Guerra Mundial trae consigo la invención del salitre sintético, la disminución consiguiente de nuestras entradas y el retiro de numerosas líneas navieras extranjeras, que deben entregar sus buques para mantener el esfuerzo bélico. Nuestra menguada Marina Mercante, que por falta de visión de nuestros estadistas no ha sido suficientemente desarrollada, es incapaz de servir los intereses nacionales. Se inicia así un largo período de contracción, que empeora durante la Segunda Conflagración Mundial, ya que, entre las dos guerras, pese a la funesta experiencia vivida, no se dio solución alguna a la falencia de buques comerciales propios.

Los hechos más recientes carecen aún de la necesaria perspectiva histórica para que puedan extraerse de su análisis conclusiones valideras. Sin embargo, la toma de posesión del territorio Antártico, la integración de extensas áreas geográficas aisladas en la región desmembrada del continente, el incremento en la explotación de la riqueza ictiológica, la fijación de límites de la zona económica exclusiva, la exploración y explotación del petróleo en el subsuelo marino son, entre otros, logros altamente trascendentes en el aporte con que el mar-océano ha prodigado abundantemente a nuestra patria.

:•Chile —" donde acaba la tierra"V decían los aymarás— con una superficie tricontinental de 1.841.767 Km² extiende su dilatado territorio continental americano desde los 18° 30*

hasta casi los 56 grados de Latitud Sur. Más que un país, Chile es una costa, ya que sus dominios oceánicos superan por mucho a sus dominios terrestres. Dos inconmensurables determinantes geográficas -mar y cordillera- configuran un perfil definido y singular, como no lo tiene otro país en el mundo y que le da características casi míticas.

Aislado y marginado en el confín de América, de espaldas al mundo, Chile enfrenta, sin embargo, la vastedad inmensa del Océano, que señala el único camino abierto y expedito para romper ese aislamiento y conectarse con todas las naciones del mundo.

Chile es una isla, no en el sentido geográfico, sino por las características geomorfológicas de su territorio.

A esta insularidad nacional se suma la insularidad regional de sus extremos. El enorme desierto del Norte, la discontinuidad física del territorio en el Sur y la enorme distancia real y psicológica que separa ambos extremos; todo esto hace que Chile sea, no ya una sola isla, sino un verdadero archipiélago.

Esta doble insularidad, con respecto al resto del mundo y con respecto a sí mismo, hace imperativo el camino del mar y magnífica y realza nuestra condición de país esencialmente marítimo. Demuestra esto el hecho de que el 95 % de su comercio internacional se hace por mar, así como todo nuestro comercio de cabotaje en el rubro del transporte energético, tanto en la provisión de crudo desde Magallanes a las refinerías del centro del país como en la distribución de productos elaborados de éstas a los centros de consumo.

La enorme dependencia que el país tiene del mar hace que éste tenga una importancia vital, casi en forma absoluta, en toda la actividad económica y en sus posibilidades de desarrollo..

Frente al categórico emplazamiento de nuestra realidad marítima se presenta, en contraste, nuestro magro y desmembrado territorio, el cual, analizado orográficamente, presenta casi un 80 % de superficie en declive de Oriente a Occidente. Y esta orografía, que limita enormemente la superficie disponible para la agricultura, la deja restringida a un escaso porcentaje de suelos aptos, ubicados generalmente en zonas bajas próximas al litoral. Dichas circunstancias hacen que esta escasa superficie agrícola sea excesivamente vulnerable

a la erosión fluvial y dificulte el desarrollo de la vialidad terrestre en cualquier forma.

La contundencia de estas realidades inobjetable nos debe golpear con toda la fuerza con que el oleaje golpea nuestras costas en los días de temporales, para hacernos comprender que nuestro destino histórico se encuentra en el mar y en ninguna otra parte.

Si bien no siempre esta verdad tan palmaria ha sido comprendida cabalmente por la ciudadanía, no nos faltaron gobernantes que tuvieron la visión suficiente para darse cuenta de que el peso político y económico del país pudiera tener descansaba en gran medida en el mar, a través de su presencia en el comercio marítimo mundial o por el dominio que pudiera ejercer en áreas de interés y de importancia.

El Estrecho de Magallanes, la Isla de Pascua, la Antártica, nuestra Zona Económica Exclusiva y nuestra presencia en mercados de ultramar, nos dio a conocer como un pueblo pujante y valeroso. Son frutos que debemos a hombres como Carrera, Zenteno, O'Higgins, Bulnes, Balmaceda, Aguirre Cerda, González Videla y otros, que orientaron sus esfuerzos a incrementar y consolidar nuestro patrimonio marítimo.

Chile ha tenido, según lo hemos visto, una acendrada vocación marítima.

Creemos que es necesario reencontrarnos con nuestro destino y con mayor urgencia hoy, en que la Cuenca del Pacífico va a ser el pivote sobre el cual ha de girar la Humanidad en el tercer milenio, pues en esa área se desarrollarán las realizaciones políticas de los millones de seres humanos que enlazan el Oriente con el Occidente.

Chile, como país tres veces ribereño de esta Cuenca, por su posición en el continente sudamericano, en la Antártica y en la Oceanía, se encuentra fuertemente involucrado en esta evolución que se avecina.

Para esto, es necesario que no sea sólo una minoría la que se adentre en el mar, sino que la masa del país haga del quehacer marítimo su aventura cotidiana, en un esfuerzo mancomunado de brazos, iniciativas y capitales.

Bien sabemos los hombres de mar cómo las rutas oceánicas abren a las naciones amplias perspectivas de desarrollo, bienestar y prosperidad. A través de ellas no sólo se vitaliza la economía del país con el intercambio comercial,

sino que éste se enriquece también con el aporte recíproco de pueblos, culturas y civilizaciones.

Junto con la carga que transporta la nave, va también el hombre con su lengua, sus costumbres y su influjo.

El mar alimentario y transportador mantiene plenamente su vigencia como factor de decisión estratégica y en un conflicto global desempeñará, indudablemente, un papel decisivo como teatro planetario cuyo control será pieza clave en el desarrollo de los acontecimientos.

Hasta la Segunda Guerra Mundial, el Atlántico Sur y el Pacífico Sud Oriental estuvieron marginados de los acontecimientos decisivos, ya que no eran considerados de interés estratégico por las grandes potencias. Suez y Panamá, dos pasos fundamentales, estuvieron siempre, durante la Segunda Guerra Mundial, bajo control aliado y las aguas del hemisferio Sur, salvo acciones esporádicas, quedaron fuera de la lucha en el mar.

Hoy, la situación ha cambiado radicalmente. Los superpetroleros obligan a tomar la ruta del Cabo y la línea energética vital para Occidente debe salir al Atlántico y cruzar las aguas del hemisferio Sur. Cualquier cambio o ataque a esta ruta producirá un cambio en la situación estratégica general que revitalizará a todo el hemisferio Sur como ruta de alternativa.

Por otra parte, la presencia soviética en el Caribe constituye una eventual amenaza al petróleo venezolano y al del Golfo de México que va a Estados Unidos, así como a la ruta del Canal de Panamá.

Ello dejará una sola alternativa segura. Todo lo que deba moverse entre el Atlántico y el Pacífico, y vice versa, deberá derivar hacia los pasos australes del Drake o hacia el Estrecho de Magallanes, especialmente lo que de la costa Oeste de EE.UU. deba ir a sus aliados de Europa.

Así, el hemisferio Sur y, especialmente, las heladas y tempestuosas aguas del mar de Drake, serán una pieza importante en el tablero estratégico general, como lo fueron durante la Segunda Guerra Mundial las aguas del Mar del Norte para la seguridad de los convoyes aliados.

Chile, por su posición geográfica, tiene la llave de ese control oceánico y la única posi-

dón posible para el resguardo, amparo y vigilancia de los intereses que se moverán en esa área,

Por otra parte, Chile, el más antártico de los países del mundo, no puede desconocer la vinculación directa que tiene con el continente helado. Punta Arenas y Puerto Williams, las ciudades más australes del mundo, constituyen las bases de aprovisionamiento que están en mejor posición para que desde ahí zarpen las expediciones de trabajo, turismo e investigación que se dirijan a la Antártica en general, y esta zona deberá ser en el futuro un verdadero epicentro de comunicaciones, no sólo de las marítimas que pasen de un océano a otro, sino también de las aéreas que utilizan la ruta transpolar hacia Australia, Nueva Zelanda, Ciudad del Cabo y el Oriente en general.

Pero no es sólo la significación estratégica de las vías utilizables en caso de conflicto lo que confiere importancia a Chile y sus dominios oceánicos; el mar, aparte de ser vía de comunicación, tiene también valor por sí mismo como fuente de recursos minerológicos e ictiológicos. Chile, en su extenso patrimonio, encierra una potencialidad económica todavía no cuantificada, pero que asegura nuestro futuro y bienestar.

En el mar está la reserva protéica y energética de la Humanidad. En la búsqueda apremiante de nuevos recursos otros vectores han entrado en juego. Ya no es sólo la masa líquida lo que concentra el interés mundial, sino también el suelo y subsuelo marinos, a fin de rescatar esa inmensa riqueza todavía ignota, apenas quizás vislumbrada.

A medida que la ciencia y la tecnología permiten penetrar cada vez más en las profundidades abisales y los suelos marinos, los países toman conciencia de que es necesario reivindicar su territorio sumergido y preservar los recursos de la masa líquida que en él se encuentran.

El mar no es una fuente inagotable de la cual se pueda disponer libremente, es más bien un campo de cultivo que debe ser cuidado, administrado y librado de depredadores.

Chile, en 1947, en forma pionera, dicta las disposiciones necesarias para resguardar la riqueza presente y futura de sus mares y territorios submarinos, hasta una distancia de 200 millas marinas de sus costas continentales o

posesiones insulares. Lo hizo por el derecho que le da su realidad geográfica y, sobre todo, porque, atendida esa geografía, la vida del país queda indisoluble e inevitablemente vinculada al mar y a todas las riquezas encerradas en él.

Finalmente, a nuestra posición espectacular en el Pacífico Sur y a la ingente riqueza de su patrimonio marítimo, se suma un nuevo factor que Chile no puede dejar de aprovechar. Por su extenso litoral y siendo uno de los países con menos profundidad hacia el corazón del continente, es, sin embargo, la puerta de acceso por el Pacífico de gran parte del interior sudamericano.

En la costa oriental del Pacífico Sur, a excepción de El Callao, de alto costo operacional, no hay otros puertos mayores que los de Chile, país que, en cambio, ofrece de Norte a Sur : Arica, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano y Puerto Montt, todos eficientes, modernos y de suficiente capacidad.

Japón, China y, en general, el Extremo Oriente, miran hacia América Latina como un todo y hacia allá se dirigirán las grandes exportaciones de los países sudamericanos.

Arica es el puerto natural para dar salida a Bolivia y al corazón amazónico.

Las proyecciones que esta realidad tiene para Chile son enormes, pero el país deberá administrar y proveer las condiciones adecuadas de intercomunicación e infraestructura para facilitar y canalizar este flujo económico, junto con tomar las medidas necesarias para cautelar sus intereses y soberanía.

Las naciones que pertenecen a la Cuenca del Pacífico generan el cuarenta y cinco por ciento del Producto Geográfico Mundial. De igual manera, un tercio del comercio mundial corresponde al intercambio entre esas naciones.

Chile comercia activamente con la vertiente oriental del Pacífico, pero aún no ha explotado plenamente las inmensas posibilidades de intercambio que le ofrecen tanto el Pacífico Occidental como el Pacífico Central, zona esta última a la cual aún no llegan nuestros productos.

Cruzar la vasta superficie oceánica que nos enfrenta, creando las correspondientes líneas de comunicaciones marítimas y unir nuestro destino, mediante el sutil lazo representado por el comercio, a las numerosas naciones

les. Sólo podemos lograr un éxito comercial mediante miles de esfuerzos particulares, alentados e inspirados por el Gobierno de Chile. Si somos dignos del reto, hemos de llegar a las naciones amigas ribereñas de este océano, con el decidido respeto que sentimos ante todo patrón de cultura distinto al nuestro.

En consideración a lo expuesto, el Supremo Gobierno, desde que asumió, se ha preocupado de formular e implementar una política que se ha orientado hacia tres aspectos esenciales.

El primero se refiere al Mar de Chile, es decir, a aquellas áreas marítimas de nuestro territorio, que constituyen las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva.

El segundo, hacia lo que debe ser nuestra proyección hacia el océano, como expresión de la capacidad nacional.

El tercero, y no menos importante, es aquella orientación apuntada hacia nuestros derechos sobre los recursos existentes en otras áreas de la alta mar, fuera de nuestras aguas jurisdiccionales.

En 1976, el Gobierno promulgó su Política Marítima Nacional, orientada básicamente a intensificar el desarrollo de la Marina Mercante, la agilización de las actividades portuarias, el desarrollo de la industria naval, la explotación racional y conveniente de los recursos renovables, la investigación científica del medio marino y la capacidad tecnológica, la conservación del medio marino, la intensificación de la práctica de los deportes náuticos y la adopción de una política internacional coherente con nuestros derechos de soberanía sobre las áreas marítimas jurisdiccionales nacionales.

Esta política se está complementando para lograr una sostenida presencia nacional, fundamentalmente en el Pacífico Sur, que nos ayude a cumplir de una vez por todas con nuestro destino de país marítimo.

En ella, la formación de una sólida conciencia marítima nacional, en cada uno de nuestros conciudadanos, respecto a la realidad geopolítica que enfrentamos, ocupa un lugar prioritario e importantísimo. Todos los chilenos deben comprender lo que esto significa para nuestra supervivencia y nuestro destino como país insular. Por lo demás, el mar unifica y crea una especial conciencia de solidaridad difícil de encontrar y forjar en otros medios.

Una política que no esté basada y apoyada por esta conciencia no tendría sentido, pues sería imposible cumplir las acciones prescritas, su implementación y perfeccionamiento permanentes.

Es importante esforzarnos por superar esa tendencia instintiva e histórica, a volver la espalda al mar.

En esta tarea nuestras Universidades deben participar activamente, formando profesionales capacitados para actuar en la realización y dirección de las variadas y complejas actividades relacionadas con el mar. Han de realizar, también, las investigaciones científicas exigidas para un conocimiento cabal del medio marino, y que permitan la eficaz y eficiente explotación de sus recursos.

Estamos tratando de incrementar en forma sustancial el comercio con la vertiente occidental del Pacífico y se ha puesto especial atención en mercados como el de Singapur, Malasia, Indonesia y Thailandia. En especial, se trata de modificar nuestra balanza comercial con los países de la ribera Sur Occidental, Australia y Nueva Zelandia, de los cuales somos meros importadores. Y, por último, se están buscando fórmulas que torne más favorables para nosotros el gran interés demostrado por Japón, Australia y la República de China Popular hacia los países de nuestra Cuenca.

Con respecto al establecimiento de relaciones de intercambio comercial con las Islas del Pacífico Sur, mantenemos relaciones diplomáticas con algunas de ellas, como ser, Fiji, Papúa, Nueva Guinea, Tonga y Nueva Caledonia. También, se trata de establecer los necesarios contactos con los demás territorios de esa región. Toda ella tiene cuatro millones y medio de habitantes, que viven en una superficie de quinientos sesenta mil kilómetros cuadrados.

Hay allí un verdadero puerto natural para nuestras líneas de comunicaciones marítimas comerciales.

En este aspecto, la Isla de Pascua representa una espectable posición y constituye una verdadera avanzada del país en el Pacífico. Se tiende a transformarla en una base de aprovisionamiento que le permita conformar líneas de comunicaciones marítimas y aéreas para acentuar nuestra presencia en ese océano y facilitar la comunicación con las comunidades políticas de esa área.

Nuestra Flota Mercante, como consecuencia directa de las disposiciones dictadas, fue incrementada de 500.949 toneladas D.W. en 1973 a 1.003.004 en 1978, alcanzando la meta fijada como respuesta de los armadores al Gobierno. Cabe destacar que la meta final, fundamentada en necesidades, por ahora es alcanzar los 3.000.000 de toneladas D.W.

Se ha mantenido un proceso de racionalización de las actividades marítimas y se ha logrado un eficaz funcionamiento de la Empresa Portuaria.

Por otra parte, se ha logrado una explotación racional y abundante de la pesca. De ella se han obtenido rendimientos sostenidos e incrementos significativos en el volumen de las exportaciones correspondientes. El volumen de pesca extraída en el año 1979 alcanza a más de 2 millones de toneladas, lo que nos ha permitido ocupar el octavo lugar en el mundo.

La capacidad tecnológica y de investigación ha sido desarrollada convenientemente, vinculándola a los reales requerimientos nacionales.

Se han estudiado normas legales, consecuentes con la política económica general, para un importante desarrollo de la industria naval, tendiente a la modernización y equipamiento de los astilleros existentes y al desarrollo de otros destinados a la reparación y construcción naval. La construcción por ASMAR de la Plataforma Petrolera Nugget, actualmente operando en el área de Magallanes, es un buen ejemplo de ello.

Adicionalmente, en la implementación de esta política, se ha estado vigorizando el desarrollo de nuestra zona austral para aprovechar las ventajas naturales que representa el hecho de contar con una ubicación tan privilegiada entre el Pacífico y el Atlántico, en que el Estrecho de Magallanes y el Mar de Drake constituyen las vías naturales de acceso a los países y pueblos, dependientes e independientes, ribereños de ambos océanos.

El aumento de la capacidad de utilización de nuestros recursos renovables, tanto dentro como fuera de la Zona Económica Exclusiva de 200 millas, no deberá romper, ni permitir tampoco que otros alteren el equilibrio ecológico de la zona.

Se están tomando medidas para prevenir los efectos negativos de la explotación de los nódulos de manganeso, que tienen gran contenido cuprífero y que en definitiva pueda afectar a nuestra principal fuente de ingresos.

La política exterior del Estado respecto a la protección de sus intereses superiores requiere del respaldo proporcionado por el potencial general nacional, por el de su poder bélico y, en grado más significativo, por el Poder Naval, dadas las características especialmente ventajosas de las fuerzas navales que las capacitan para proporcionar dicho respaldo desde la paz, mediante su contribución a la disuasión y el desarrollo de operaciones de presencia naval.

Dichos atributos les permiten gravitar, sin ser vistas y sin causar interferencias diplomáticas, porque no violan espacios marítimos. Además, su movilidad y autonomía les permiten desplazarse oportunamente para ejercer su efecto con persistencia y con capacidad estratégica y estar en condiciones de actuar inmediatamente a su arribo al área crítica.

La tarea de Chile en el ámbito del Pacífico consiste, principalmente, en tratar de vincular su historia con el porvenir.

Por ello, es que estamos tratando de retornar al camino marítimo que señalaron los forjadores de la nacionalidad.

El cumplimiento de la misión que Chile se asigna en una política marítima, deberá tener en cuenta, en consecuencia, los aspectos fundamentales, como los ya enunciados, para el sostenimiento de una presencia oceánica significativa.

Pensamos que la misión de reencontrarnos con el mar y reemprender el camino de nuestro propio destino, es una tarea urgente, que la hemos asumido con resolución y perseverancia, pero para llevarla a cabo y mantenerla con éxito requiere del apoyo, comprensión y cooperación de todos los chilenos y de todos lo que, como ustedes, se están preparando para conducir en diferentes áreas el destino del país.

Ningún chileno puede permanecer indiferente al desafío histórico que representa la actual coyuntura oceánica de Chile.

