

CHILE Y EL MAR

Víctor Larenas Quijada
Capitán de Navío

I.— Introducción.

Un tema como el que nos hemos impuesto, requiere de un adecuado marco de referencia que nos permita comprender los factores políticos, económicos, sociales, históricos y geográficos, esto es, geopolíticos en general. En este marco se hacen más nítidos los imperativos del Desarrollo y la Seguridad Nacional, que conducen finalmente al Supremo Objetivo de hacer de Chile una Gran Nación.

La Declaración de Principios (Marzo de 1974) y el Objetivo Nacional del Gobierno de Chile (Diciembre de 1975), nos proporcionan los lineamientos básicos para ello, por cuanto, inspirados ambos en una concepción humanista y cristiana del hombre, nos permitirán delinear el camino para obtener su bienestar material y espiritual.

Ningún estudio geopolítico de Chile podría tener bases sólidas si no considerara el Mar en sus muy diversas influencias: en la historia, en la economía y como factor geográfico puro.

Desde los albores mismos de nuestras luchas por la Independencia, el Mar ha jugado un papel preponderante en la vida política y económica de la Nación.

La realidad nos dice que el Mar es una ruta que une a las regiones más alejadas y más

diversas, en lugar de separar a los Continentes. Esta es la verdadera interpretación y la única que permite apreciar con exactitud la importancia del Mar en los asuntos humanos. MAHAN ya lo había dicho: "La verdad fundamental concerniente al mar, es que constituye el gran medio de Comunicación de la Naturaleza".

La considerable importancia de las rutas marítimas se pone de manifiesto, en tiempo de paz, en el orden económico. Así se explica que aquellos que las han explotado hayan alcanzado a través de los tiempos, una prosperidad que contrasta con su reducida extensión territorial.

Benjamín Subercaseaux, en su obra "Tierra de Océano", dice: "Chile nació para el mar; del mar se alimentaron sus aborígenes; por el mar se consolidó su Conquista; en el mar se afianzó su independencia; del mar deberá extraer su sustento; sin el mar no tiene sentido su Comercio". Esa es la realidad del pasado y el esplendoroso destino de este país, que es marítimo y que depende vitalmente de las Comunicaciones Marítimas.

II.— El Mar en la historia de Chile

En los Conflictos Internacionales en que el país se vio envuelto en el siglo pasado, sólo después de asegurar Chile el dominio del Mar pudo obtener para sus armas el éxito final. Las

victorias en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, primeramente, y la Guerra del Pacífico, después, son una muestra elocuente de la significación que ha tenido para Chile la posesión de un Poder Naval consecuente con su realidad geográfica.

La visión de los Padres de la Patria creó y organizó la Marina de Guerra, desde los albores mismos de nuestras luchas por la independencia. Después de la victoria de Chacabuco, O'Higgins expresa: "Este triunfo y cien más, se harán insignificantes si no dominamos el mar"; así nace la Primera Escuadra Nacional tras ingentes sacrificios, secundado por el Ministro de Guerra y Marina don José Ignacio Zenteno.

La concepción que ambos tuvieron del significado del Poder Naval para la preservación de nuestro país como Nación Independiente y Soberana, está reflejada en la decisiva influencia de aquellas "Cuatro Tablas", que un día 10 de Octubre de 1818 vio O'Higgins zarpar desde los cerros de Valparaíso, al mando del Almirante Manuel Blanco Encalada. Este y Cochrane, con la toma de la fragata "María Isabel" y de la Fortaleza de Valdivia, respectivamente, no tan sólo produjeron éxitos navales de trascendencia, sino de fundamental importancia para la Seguridad e Integración de la República.

La Expedición Libertadora del Perú, empresa preparada, organizada y costeadá íntegramente por Chile a costa de enormes sacrificios, vuelve a demostrar la visión y voluntad marítima de los gobernantes y pueblo chilenos. El 20 de Agosto de 1820, la Expedición zarpó de Valparaíso enarbolando la bandera chilena. Era la fuerza naval más poderosa que recordaban las aguas del Pacífico. Esta operación, conducida por Lord Alejandro COCHRANE, termina definitivamente con el dominio marítimo español en el Pacífico y consolida la independencia de las naciones sudamericanas.

El Poder Naval y todo lo que ello involucra, ha tenido decisiva importancia en la vida de la República. Ya lo afirmaba Portales en los lejanos días en que como Gobernador de Valparaíso creara la Academia Náutica: "Ninguna política exterior puede formularse sobre bases serias, sí un país esencialmente marítimo como Chile carece de una poderosa Ma-

rina Mercante y, por ende, de una eficaz flota de guerra".

En la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, la visión de un estadista de la talla de PORTALES, como se ha dicho, comprende claramente la necesidad imperiosa de dominar en el mar, como un requisito previo para enfrentarse a la Confederación. Propició la creación de un Poder Naval y éste permitió ejercer el Dominio del Mar, asegurando las líneas de comunicaciones marítimas militares y económicas negándole, a su vez, el mar al enemigo. Este factor fue resolutivo en el resultado final de la guerra, ya que sin la participación del Poder Naval habría sido imposible realizar las Campañas del Ejército.

Esta es, en síntesis, la clara concepción estratégica del Ministro. Con plena comprensión de la importancia del mar como medio de ejercer influencia política, le envía a Blanco Encalada en 1836 una carta-instrucción, que entre otras importantes ideas expresa: "Las fuerzas navales deben operar antes que las militares dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico; ésta debe ser la máxima ahora, y ojalá fuese la de Chile para siempre".

Portales visualiza en esta guerra que la lucha será por el predominio naval y comercial en el Pacífico Sudamericano, en la que la posición estratégica de Valparaíso y la ruta del Estrecho hacen del Chile de la época un país interesante para el comercio mundial.

Pasado el tiempo, los aciagos días de la Guerra contra España nos mostraron cómo la falta de Poder Naval tiene desastrosas consecuencias para Chile.

Con posterioridad, la realidad marítima nacional se impone y los mismos conceptos vigentes en la Guerra contra la Confederación son tanto o más válidos para la Guerra del Pacífico de 1879. La Campaña Marítima y la Conquista del Dominio del Mar en Angamos, permitieron el traslado del Ejército chileno hacia Tarapacá para proseguir las operaciones militares en territorio enemigo.

El Poder Naval hizo posible la movilidad estratégica y la libertad de acción del Ejército para atacar al enemigo dónde, cuándo y cómo lo estimara conveniente.

Durante la Guerra Civil de 1891, el bando que dominó el mar impuso al adversario las condiciones del triunfo, inclinando la balanza del

poder a su favor. La correcta comprensión de la dependencia del país de las Comunicaciones Marítimas, hizo que los Jefes de la Revolución reconocieran acertadamente que el carácter fundamental de la guerra era marítimo. La Historia, fuente inagotable de enseñanzas, principios y tradiciones, nos ha revelado claramente que cada vez que nos hemos acercado al mar y hecho uso libre de él, se ha afianzado nuestra Soberanía y se han abierto las rutas de la prosperidad.

III.— Chile y el imperativo de potencia marítima.

Pero no solamente durante la guerra o durante los períodos de crisis bélica el mar juega un papel importante en la vida nacional; lo es, ciertamente, tanto o más que en ellos, durante los largos períodos de paz. Una muy breve síntesis de algunos conceptos de Estrategia Marítima nos hará comprender el por qué la Armada Nacional está siempre alerta, siempre vigilante y preocupada por incentivar todas aquellas actividades nacionales que tiendan a un desarrollo eficaz de los Intereses Marítimos de la Nación. Chile es un país de características marcadamente marítimas. Por su configuración geográfica, la distribución de sus recursos naturales, el asentamiento de su población y las actividades que ésta desarrolla, tiene tres zonas bien diferenciadas de Norte a Sur en todo su extenso litoral. Estas tres zonas representan, en sentido figurado, tres islas completamente interdependientes que tienen a la vía marítima como el principal medio de enlace para su desenvolvimiento político, económico, social, cultural y estratégico. Demás está el resaltar las dificultades que existen para vincular ambos extremos del territorio con el Gobierno Central. Es una nueva razón de la importancia de las rutas marítimas para la integración del Territorio Nacional. Como asimismo, nos van demostrando que el destino oceánico es un hecho indiscutible para nuestro país. Su extenso litoral, el vasto mar jurisdiccional, entre otras muchas características, hacen una realidad la tan repetida frase que el futuro de Chile está en el mar.

Fue el Almirante norteamericano Alfred Thayer MAHAN (1844-1899), verdadero geopolítico del mar, quien visualizó, mediante el análisis de la historia moderna, que el engran-

decimiento y la decadencia de los pueblos está directamente relacionada con el control que éstos ejerzan sobre las comunicaciones marítimas y con la utilización que hagan de ellas. Las teorías de MAHAN, contenidas en su famosa obra "Influencia del Poderío Marítimo en la Historia", nos permiten reafirmar que el mar ha sido y seguirá siendo un factor de primera magnitud para obtener y mantener hegemonía política y económica, ya sea en su ámbito regional o mundial.

Los Intereses Marítimos, que ya hemos citado, son de carácter político y económico y se materializan en las comunicaciones marítimas, terminales marítimos o puertos, construcción naval, pesca, deportes náuticos, etc. Sólo la capacidad política sirviendo a los Intereses Marítimos crea las condiciones fundamentales de la potencia marítima.

El extenso ámbito de los Intereses Marítimos constituye la tónica que da vida al Poderío Marítimo, el cual, según expresión del propio MAHAN, es la capacidad de un Estado, tanto en la paz como en la guerra, para crear, desarrollar y defender dichos intereses. De aquí fluye, claramente, que la razón de ser del Poder Naval es la defensa de los intereses marítimos.

El actual Gobierno ha dado un gran impulso al desarrollo de estos intereses, dentro de una política nacional concebida con criterio moderno y pragmático, tanto en el área del transporte marítimo como en la pesca y la construcción naval. Ello debe llenarnos de justificado orgullo, porque refleja la voluntad que anima a todos los chilenos de volver a participar en esa bullente actividad oceánica propia de nuestros mejores tiempos. Es un indicio claro de que Chile, junto con la renovación moral, política, económica y social que caracteriza la etapa histórica que hoy vivimos, busca el destino de potencia marítima que otrora tuvo.

Sin embargo, para ser potencia marítima no basta con desarrollar los intereses marítimos. Se requiere que tras esos intereses esté el respaldo de la fuerza para hacer respetar los derechos, función que corresponde al Poder Naval. Este no tan sólo es importante y resolutivo para nosotros en la guerra, también es importante en la paz y todo señala que tal importancia irá creciendo a medida que el avance tecnológico aumente las posibilidades de la explotación económica del mar, su suelo y subsuelo, en un

mundo, por lo demás, tan lleno de necesidades de alimento y materias primas.

Tales recursos, aunque abundantes, no son inagotables en el mar. Un mínimo de previsión llevó al Gobierno de Chile al establecimiento de la hoy llamada zona económica exclusiva. Tal solución tiende a generalizarse en el mundo y ha llevado al estudio y eventual establecimiento de nuevos derechos en esta zona. Si llegaran a codificarse, habrá más derechos que defender; y si no, las naciones emplearán la fuerza para promover sus exigencias en la situación anárquica que va a prevalecer. En ambos casos tiene el Poder Naval un papel importantísimo que nadie podrá negar.

La capacidad política del Gobierno de Chile, sirviendo a los intereses marítimos, ha permitido estructurar en nuestro país las bases para desarrollar nuestro potencial marítimo. Los lineamientos primarios que conforman la estructura sobre la cual descansa esta política se encuentran, repetimos, en la Declaración de Principios del Gobierno y también en el Objetivo Nacional, de donde obtenemos que Chile orienta sus esfuerzos, entre otros, a perfeccionar una capacidad nacional para proyectarse cultural, política y económicamente hacia aquellos Estados amigos o áreas del planeta que permitan satisfacer el Interés Nacional, la vocación pacifista y la colaboración internacional de la República. De este esquema no pueden estar ausentes los Intereses Marítimos, como lo demuestran la formulación y los esfuerzos dedicados a hacer realidad la Política Marítima Nacional (Noviembre de 1976), diseñada por la Comisión Nacional de Política Oceánica creada expresamente por el Gobierno el 29 de Marzo de 1976 para definir y dar vida a una necesidad imperiosa en el ámbito nacional marítimo»

En ella, junto con destacar el valor geopolítico del Océano Pacífico, se establece la necesidad de que Chile influya en las actividades que se desarrollan en ese ámbito, para lo cual es necesario desarrollar una capacidad marítima nacional que facilite el movimiento económico de comercio exterior.

La mencionada política oceánica ya ha comenzado a ejercer una marcada influencia en los diferentes ámbitos que le son propios. La extracción de recursos naturales como los minerales que se encuentran en el suelo y subsuelo marino, carbón, petróleo y gas natural, en cuya explotación se ha avanzado conside-

rablemente; la actividad pesquera, fuente importante de alimentación dependiente de los recursos naturales renovables, ha establecido contratos, los cuales propenden a una explotación racional de la abundante pesca de nuestro litoral que asegure rendimientos sostenidos, los esfuerzos tendientes a iniciar en el país la política de conservación del medio marino; el desarrollo de una infraestructura portuaria al servicio de la actividad marítima; la decisión de que en un país marítimo por excelencia como es Chile, se desarrollen adecuadamente los astilleros, pues ellos forman parte fundamental de la estructura económica de la Industria Naval, actividad universalmente vinculada al desarrollo de la Marina Mercante, al Comercio Exterior y, por ende, a la Soberanía e independencia económica del país.

En el campo de las Comunicaciones Marítimas el avance ha sido notorio. Ellas constituyen el gran medio relacionador que la naturaleza nos ofrece gratuitamente y que, así como en la paz representan el factor básico en el cual descansan nuestro progreso, nuestro desarrollo y nuestro bienestar, dada nuestra condición geográfica esencial, en la guerra llegarían a constituir un imperativo de supervivencia.

La Marina Mercante, la cual mediante sus buques constituye el vehículo que materializa las Comunicaciones Marítimas, ha experimentado en los últimos años un incremento verdaderamente espectacular, gracias a la acción del Gobierno que ha impulsado este crecimiento acelerado. La Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional vigente desde 1955 y modificada en 1974, ha sido recientemente actualizada, en tal forma de hacerla compatible con el esquema económico.

Las breves ideas expresadas reflejan que nuestro país se encuentra en una nueva etapa de su historia, en la cual se ha ido imponiendo la conciencia del destino marítimo de Chile y su capacidad para convertirse en el futuro en una potencia marítima por imperativo histórico, geopolítico y geográfico.

IV.- Chile y su destino frente al Pacífico.

El mar es uno de los elementos geográficos que tiene mayor influencia en la vida de los

Estados, lo que está en relación con la proporción en que las aguas marítimas cubren el litoral del territorio. Su consideración, entonces, debe ocupar un lugar destacado en toda apreciación geopolítica destinada a resolver problemas políticos o estratégicos, o en la adopción de medidas relacionadas con el desarrollo del Estado o de su protección y defensa. Los océanos ocupan el 71 % de la superficie del globo terrestre y sólo queda para la tierra el 29 % restante; en consecuencia, ante un medio tan predominante, la influencia de los océanos sobre el asiento terrestre del hombre y sobre el hombre mismo es poderosa y trascendental.

Haremos un ligero análisis de la evolución oceánica mundial para revisar brevemente la posición de Chile como Estado litoral de la cuenca del Pacífico y sus derivaciones geopolíticas.

Desde el punto de vista oceánico, la población mundial puede considerarse asentada en tres grandes agmpaciones, que ostentan claras y precisas diferencias entre sí: la Atlántico-Mediterránea, la del Pacífico y la del Indico.

El mundo de la antigüedad y de la Edad Media, fue esencialmente mediterráneo y solamente a fines del Siglo XV comienza la verdadera expansión marítima hacia el sur y el oriente, es decir, hacia el Africa y el Medio Oriente, expansión que fue alterada, o atenuada, por los descubrimientos de Colón que, desde el Siglo XVI, convirtieron al Occidente, es decir, al Atlántico, en la principal área de acción de la civilización occidental, iniciándose entonces la era del decaimiento del Mediterráneo y el comienzo del auge de aquél, con fuerte predominio a través de los siglos siguientes.

Hasta nuestros días, y en virtud de la supremacía global de Europa por sus condiciones raciales, culturales y técnicas, el Atlántico constituyó la base concreta de todas las acciones políticas y económicas del mundo civilizado y sobre él giró el desarrollo político-económico del mundo con derivaciones secundarias hacia las restantes áreas. Esa acción expansiva de Europa fue tan efectiva que, aun cuando las naciones americanas se independizaron a contar de fines del Siglo XVIII, ya en el Siglo XX los EE.UU. llegaron rápidamente a convertirse en la primera potencia mundial.

Este mundo Atlántico o Zona Occidental, con el 39 % de la población total del planeta y

la más alta capacidad científica y tecnológica, absorbe los 2/3 de las exportaciones universales de materias primas, las que, transformadas luego en manufacturas y diseminadas por toda la superficie del globo, impulsan y respaldan el desarrollo económico de Europa.

Cuando a comienzos del Siglo XIX desapareció el imperio colonial español, se produjo un vacío de poder en el hemisferio occidental. Ese vacío fue superado inmediatamente (1823) por los EE.UU., que, con la Doctrina Monroe resolvió controlar la zona, que mantuvo protegida en su provecho contra una posible penetración imperialista extra-continental, durante 136 años.

La Doctrina Monroe sufrió un grave golpe en 1959/1960, con la conquista de Cuba por el imperialismo soviético.

La situación creada hoy en día en el Pacífico y en el Indico, es similar a la que se produjo en el primer tercio del siglo pasado con la caída del Imperio Español. La resolución de Inglaterra de replegarse al Atlántico, implica el abandono del sector asiático, tanto el de Medio Oriente como el de Asia Sud-occidental, repliegue muy de lamentar desde el punto de vista del mundo libre. El repliegue inglés ha sido provechoso para el adversario ideológico, quien ha bajado por el Mediterráneo con rapidez, logrando eventualmente algunas bases de apoyo naval en el área.

Los Estados Unidos, una vez más, se sienten llamados por la historia a proteger lo que Europa ha dejado abandonado.

Hasta hace poco tiempo, el Atlántico y el Mediterráneo eran los únicos escenarios en que se jugaba o decidía la historia del mundo, cometándose el error de concebir los problemas y sucesos del Pacífico como hechos secundarios, como simples áreas de choque durante los períodos de conflictos entre las potencias occidentales, sin acertar a ver o comprender que esos mismos conflictos eran la consecuencia de una situación ya generalizada, que afectaba a toda la vasta zona del Asia Oriental y del Africa; es decir, absorbidos por sus propias rivalidades, no lograban percatarse que su propio statu quo occidental era ya función del equilibrio y desarrollo de nuevas fuerzas emergentes afro-asiáticas.

Pero desde la segunda guerra mundial, y especialmente en la década siguiente a ella, el

eje del Interés político mundial se trasladó al meridiano 180° y las viejas y tradicionales concepciones históricas quedaron de hecho afectadas ante lo que podríamos llamar "la primera fase del "Pacífico", con lo que se comprueban aquellas profecías de Teodoro Roosevelt cuando, hace 70 años, aseguraba que "en el aspecto "político, el Pacífico será el punto focal del planeta, zona en la que en los próximos siglos se "situarán los grandes acontecimientos mundiales".

Nos encontramos, pues, en el comienzo de una nueva era, en la que la historia de la humanidad no será, ni siquiera es ya, del exclusivo control, dominio y privilegio de Europa y del Atlántico.

Tales concepciones han quedado al margen, porque un nuevo elemento de fuerza continental, China, ha entrado en juego, aspirando a asumir la dirección político-económica del Asia, para lo que ha iniciado una lucha que no solamente tiende a ejercer su supremacía en el amplio y bullente Oriente, sino a abrirse hacia todo el mundo. Por estas circunstancias Occidente ha llegado ya a concebir, más por instinto o por sus experiencias de más de medio siglo, que por comprensión política, sociológica o de cualquier otra índole, cuán decisivo es para sus propios destinos la imposición o desarrollo de cualquier acción general, que no reconozca o mantenga el debido equilibrio entre los diversos factores políticos mundiales.

Lo cierto es que, quiérase o no, el centro de gravedad, que hasta ahora detentó el Atlántico, va deslizándose rápida y decisivamente fuera de su zona de influencia para ir gravitando cada vez con mayor y rápida evolución hacia el enorme Océano Pacífico y áreas adyacentes.

Esta sucesiva evolución oceánica, a través de la cual el Atlántico ha jugado un preponderante papel histórico, nos lleva a tener que considerar los otros océanos que, con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, despiertan el interés político del mundo. Uno, el Océano Ártico que, inmediatamente de iniciada la postguerra y en razón del desarrollo inmediato de la "guerra fría", concitó el interés del Hemisferio Norte y del mundo; y luego, el Océano Índico y el Océano Pacífico, que con posterioridad y paulatinamente, van centrando el interés mundial como áreas geopolíticas importantes.

Karl Haushofer, un geopolítico de principios del presente siglo, estudió en forma gráfica

los cuatro sectores del Pacífico. El Noroccidental, donde se encuentra uno de los tres centros del poder del mundo, constituido por Rusia, China y Japón, el que ejerce 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 1.000 millones de habitantes.

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

El sector Nororiental, constituido por Canadá y los Estados Unidos, con influencia sin contrapeso desde el Pacífico Norte hacia el Pacífico Central y que controla, además, una de las rutas más importantes del mundo, el Canal de Panamá. Y por último, el sector Suroriental en que Chile, por sus características políticas, está llamado a ser el Estado industrial y hegemónico del Pacífico Suroriental. Debemos ahora considerar la enorme importancia del Océano Pacífico para la economía y la política de un mundo siempre creciente y en desarrollo, bajo un aspecto socio-económico, en sus futuras proyecciones.

Dada la especial configuración geográfica del Pacífico, y considerando además que en dicha cuenca existen algunas posesiones insulares tales como Hawaii (EE.UU.), Cook (N. Zelandia), Pascua (Chile), etc., que son verdaderas avanzadas o bases de ciertos Estados litorales del Pacífico, avanzadas logísticas que les permiten conformar líneas de comunicaciones marítimas y aéreas, hace pensar que, inobjetablemente, existirá una natural hegemonía geopolítica regional que, en base de una división sectorial lógica y natural, sería 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 Indo China -Australia- Antártica, y por el Paso Drake y Estrecho de Magallanes todos hacia el Pacífico Sur. 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 ello solamente los pasos

naturales australes adquieren una gran significación geopolítica.

Esta futura posibilidad de auge del Océano Pacífico, en un mundo en rápida evolución y crecimiento y esa lógica hegemonía sectorial que le fija la geografía a algunos Estados litorales de su cuenca, nos enfrenta con la necesidad vital de una preocupación rápida por parte de esos Estados para preparar con amplia visión las medidas de política interna necesarias para desarrollar un Poder Marítimo nacional adecuado a las exigencias del futuro. Ellas imponen que facilite el movimiento económico de importación y exportación no sólo para el usufructo de los propios Estados marítimos ribereños, sino también del "hinterland" Sud Americano, regiones a las que les será más económico emplear esta ribera para exportar o importar productos del o hacia el Pacífico.

Una política de este orden en el Océano Pacífico Austral podría asegurar a Chile un futuro promisorio ya que, por esta revalorización geográfica, superaría su actual posición "marginar" con respecto a un mundo que hasta ahora ha girado sobre la cuenca del Océano Atlántico.

Esta nueva realidad, que lenta pero positivamente se ve venir, obliga a que Chile la considere efectivamente a fin de enfrentarla con la decisión y el interés que es privativo de los estadistas de gran visión, pues el Océano Pacífico, por su creciente poder económico, su vital importancia estratégica y su configuración geográfica que une 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, como es el norteamericano, y alterado por el despertar de otro pueblo-continente super-poblado, 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 mutables 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 Pací-

fico Sur, ante la necesidad apremiante de tomar conciencia de la capacidad de nuestra tierra.

Chile, "donde se acaba la tierra" decían los aymarás, con una superficie bi-continental (américo-antártico) de 1.841.767 km² (741.767 km² y 1.100.000 km² respectivamente), extiende su territorio frente al océano, de espaldas a América, alejado de toda vía comercial que lo conecte a Europa; sin embargo, se encuentra ahí, contemplando el Pacífico infinito, porque la verdad es que sería preciso recorrer la mitad del globo terráqueo para encontrar alguna tierra habitable, más allá del mar.

En Chile vivimos en este distanciamiento, no porque lo hayamos buscado, sino por un fenómeno geográfico. Además, tenemos por el Este una tremenda muralla granítica, que sólo deja algunos boquetes por donde cruzan penosamente el ferrocarril transandino y algunos caminos abiertos sólo periódicamente. En realidad, es en el fondo una tierra "marginal" con respecto al resto del mundo.

Este mar que nutre las costas de Chile tiene aspectos y modalidades propias tan diversos que, en su conjunto, ofrece a este país el privilegio de poseer un universo marítimo con corrientes propias, climas y riquezas, dentro de un conjunto de costas de la más variada conformación. El extremo Norte de Chile está separado del mundo por una ancha extensión desértica; por el sur, se confunde con los hielos antárticos; por el Oeste, se extiende el enorme océano y por el Este lo aísla la cordillera inmensa; un país así, fuera de su aspecto de tierra "marginal", es indudablemente una "isla". No hay duda que un país así, una "isla-marginal", debe ser asiento de un pueblo de carácter 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 80 % 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 pluvial; y aún más, esas 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, terremotos, etc. Los ríos de la región central del país, que es esencialmente agrícola, tienen en consecuencia un carácter torrencial, crecen mucho con las lluvias y deshielos o quedan reducidos a un 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 por 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 botando sus aguas al mar.

Sin embargo, esta orografía totalmente negativa bajo el aspecto vial-agrícola nos presentador 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 deben emplearse los mejores esfuerzos y medios disponibles.

Pero si dejamos a un lado nuestro angosto e inclinado territorio, encontramos en el mar su natural y lógica avenida de movimiento, expedita y económica, la única que permite una estrecha vinculación con los extremos geográficos del territorio; como se dijo antes, considerando al hombre en relación a su medio predominante, es un área típicamente marítima.

La dependencia en alto grado de las vías de comunicaciones marítimas por parte de las provincias del norte, han restado posibilidades para vincular ampliamente esta región con el centro del país, habiendo tenido que facilitar la penetración al mercado regional del Norte de productos alimenticios provenientes del Este. La dependencia absoluta de la región austral (Chiloé - Aisén y Magallanes) de las vías de comunicaciones marítimas, ha significado que ellas estén aún ausentes del plano nacional, lo que explica su baja densidad de población y su

poca incidencia en el panorama económico del país.

Las regiones correspondientes a los dos extremos, con respecto al centro del país, no han alcanzado hasta la fecha un desarrollo adecuado por déficit general de vías de comunicaciones; ello ha permitido que nuestra población oriente sus esfuerzos hacia lo que representa su principal recurso natural: EL MAR.

Sin el Océano Pacífico, Chile no podría subsistir; la vida, el clima, el comercio, las comunicaciones, no serían concebibles. Si la morfografía ha modelado las características sociales y políticas de Chile, el Océano Pacífico es su ambiente natural y esencial para su desarrollo y potencialidad.

El mar ha tenido una utilización defectuosa por parte de la población, lo que ha influido en la formación de su mentalidad general, aun cuando, al tomar contacto con el mar, la raza ha demostrado condiciones innatas para emplear fecundamente su energía, ya sea a flote o junto a la costa, lo que constituye un factor en potencia de la raza.

El hecho de constituir el mar la principal avenida de movimiento del país y principal fuente potencial de alimentación para su pueblo, sin considerar la favorable posición geográfica que la naturaleza le ha dado en relación con el océano del futuro, hace que sea el Poder Marítimo (que también incluye el Poder Naval), un factor resolutivo para respaldar la política nacional y la economía de la Nación.

El aumento constante de la importancia geopolítica del Océano Pacífico, exige que Chile se incorpore a las actividades humanas y económicas que se desarrollan en este ambiente oceánico, como lo hacía en el pasado siglo.

V.- Realidad geográfica y geopolítica.

En el siglo pasado nuestro pabellón flameó a lo largo de la costa del Pacífico alcanzando hasta California e internándose en el Pacífico Central en las Islas de la Polinesia. El Cóndor chileno era moneda dura en Tahití y Shangai y otras posesiones de potencias europeas. Chile ejercía la hegemonía en el Pacífico Suroriental, sus naves participaban en gran parte en el comercio exterior peruano y ecuatoriano, alcanzando incluso hasta las remotas tierras australianas. Es significativo también el hecho

de que Guillermo Wheelwright escogiera a Valparaíso para fundar la Compañía de Navegación a vapor del Pacífico en 1835, en circunstancias que entonces se miraba con desconfianza el nuevo sistema de propulsión de las naves.

Estos hechos y muchos otros, como la actividad industrial de la construcción de los barcos de mediano tonelaje, parecieron indicar que en los primeros años de vida independiente, Chile se estaba conformando dentro de la orientación de una adecuada conciencia marítima.

Naturalmente, también tuvo gran influencia en nuestro estancamiento marítimo y económico el crecimiento fabuloso de los Estados Unidos, que después de la apertura del Canal de Panamá ahogó prácticamente a las naciones del extremo Sur del Continente ejerciendo una hegemonía casi completa a lo largo del litoral Pacífico, anquilosando en gran medida la estructura básica, política, económica y social semicolonial con que emergieron a la vida independiente las nuevas repúblicas americanas y de la que recién están despertando después de 160 años de vida independiente.

La guerra con España en 1865, con la destrucción casi total de nuestra Marina Mercante, y la apertura de mercados más fáciles, aunque menos promisorios a largo plazo, debilitaron nuestra expansión hacia el Pacífico, para hacerla revivir fugazmente en 1888.

Según expresa Mario Barros en su documentado libro "Historia Diplomática de Chile", la idea de una expansión chilena en el Pacífico venía desde la época de Prieto. Don Diego Portales creía firmemente que el destino de Chile estaba en el mar y que nuestro campo natural de expansión era el océano Pacífico y la Polinesia.

Don Benjamín Vicuña Mackenna, fue uno de los grandes visionarios de nuestros avances en el Pacífico. Nunca pudo entender que siendo Australia y Nueva Zelandia descubrimientos españoles, el mundo hispánico se los hubiese dejado arrebatar por Cook. Creyó que a Chile correspondía tomar posesión de miles de islas oceánicas, en esa fecha aún sin dueño conocido, y extender un imperio marítimo que llegase hasta el Asia.

El término de la Guerra del Pacífico abría la gran posibilidad. Chile salía de ella como señor absoluto del océano que nos unía a la Polinesia. Nuestra Marina de Guerra era la más

poderosa de América del Sur y el salitre había financiado una flota mercante capaz de competir con las mejores del mundo; Balmaceda lo comprendió en toda su extensión. En 1888 ordenó a la Marina de Guerra tomar posesión de la Isla de Pascua, ubicada frente a Caldera, a 2.000 millas de nuestras costas. Se encargó esta misión al Capitán de Corbeta Don Policarpo Toro, legítimo inspirador de la idea, quien ya la había visitado anteriormente en la Corbeta O'Higgins. Toro confirmó con actos de posesión real la legitimidad de nuestra presencia en la isla e izó la bandera chilena en la ensenada de Hanga-Roa, el 9 de Septiembre de 1888.

Hoy, miramos con satisfacción y no disimulado orgullo la proyección de Chile hacia el Pacífico, expresada en términos geográficos por la Isla de Pascua. Ella es el eslabón que une, en el Pacífico, la costa occidental de Sudamérica con Australasia y le da al país la profundidad indispensable que no le permiten sus límites territoriales, proyectando su frontera occidental hacia el "mar del futuro".

Por otra parte, con una clara visión austral, O'Higgins tuvo un sentido geopolítico excepcional en su tiempo. Desde su destierro en Montalván, escribe a Bulnes en 1842 sobre la necesidad impostergable de asegurar los bienes nacionales en el Estrecho de Magallanes, y proyecta esta visión hacia la enorme gravitación geopolítica que significa para el país el poder controlar, por mandato geográfico, el Mar de Drake, constituyéndose así en vigía natural de las rutas marítimas australes mediante el ejercicio de su soberanía en el Estrecho de Magallanes, Canal Beagle, posesiones -insulares meridionales y Cabo de Hornos.

Asimismo, igual valor geopolítico tiene la presencia de nuestro país en el Continente Antártico, donde la extraordinaria calidad de los títulos de Chile ha hecho decir al escritor francés Jacques SORBETS: "De hecho, en el "Antártico, las condiciones para adquirir soberanía deben ser suavizadas, sin lo cual ninguna "de las naciones cumpliría las condiciones requeridas, aparte por cierto de Chile, en la tierra de Graham e islas Shetland del Sur".

El hecho de que el límite austral chileno esté precisamente en el Polo Sur geográfico, nos avecina a las demás naciones que comparten con nosotros el Tratado Antártico Internacional

en el cual Chile desarrolla una serie de importantes acciones concertadas.

Finalmente, a la extensa tierra Antártica y posesiones ribereñas y oceánicas ya descritas, debe agregarse aquellas islas adelantadas en el Océano Pacífico, que contribuyen a afianzar nuestra posición geopolítica en este importante océano. Entre ellas, las más destacadas son el grupo de las islas San Félix y San Ambrosio, el Archipiélago de Juan Fernández y las islas Diego Ramírez y sus respectivos contornos de mar patrimonial.

VI.-Conclusiones

- 1.- Consecuente con las realidades expuestas, Chile ya ha fijado como objetivo general de su Política oceánica el establecer su condición esencial de país marítimo y, como tal, su voluntad y esfuerzo prioritario de mantener, usar y desarrollar los medios y recursos que le imponen y ofrecen sus dominios marítimos. (Política Marítima Nacional, Objetivo General).
- 2.- Chile ha extendido su campo de acción político, económico y social hacia el otro lado del Pacífico. Tal acción se ha materializado mediante el establecimiento de relaciones políticas, comerciales, culturales y humanas con otras importantes naciones que participan destacadamente en la Política Internacional, siempre que ello no vulnere el principio de no intervención.
3. - Por su magnífica posición geográfica y la inigualada capacidad de sus hombres, así como

por sus recursos naturales y desarrollo industrial en potencia, Chile está llamado a ocupar un lugar de privilegio en el Pacífico Suroriental. El éxito que logre alcanzar dependerá, esencialmente, de la capacidad de su pueblo para sustentar una vocación marítima cuyos propósitos deben tender al fortalecimiento de su Poderío Marítimo.

4.- Las islas esporádicas chilenas y los accesos oceánicos constituyen las proyecciones naturales del territorio nacional hacia el Pacífico y Territorio Antártico. Su explotación y desarrollo facilita la presencia chilena en el área en que se prevé se adoptarán las decisiones políticas más significativas del mundo del futuro.

5. — La Armada Nacional, consciente del rol que le corresponde en la Seguridad y Desarrollo de la Nación, estará siempre presente en aquellas decisiones nacionales que tienden a un mayor y mejor impulso de los Intereses Marítimos. El fortalecimiento de la Flota Mercante, de la industria pesquera, de la Industria Naval, del Sistema Portuario y del Transporte Marítimo y el fomento de toda actividad desarrollada en el mar, constituyen su preocupación permanente. Todo ello, respaldado por una adecuada Fuerza Naval para proteger estos Intereses.

6.- No esperemos ver amenazado nuestro país para comprender su dependencia vital de las Comunicaciones Marítimas. La realidad geográfica claramente nos lo muestra.

El mar es parte de nuestra familia y, aunque muchos todavía no lo saben, "lo llevamos en la sangre".

