

¿TIENE CHILE CONCIENCIA MARITIMA?*

Sergio Núñez Ramírez**



El 20 de Agosto de 1820 zarpó de Valparaíso, rumbo al Perú, la "Expedición Libertadora", llevando como General en Jefe a San Martín.

Este hecho lo conocemos casi todos los chilenos.

Sabemos, también, que esa expedición era escoltada por nuestra Escuadra Nacional, comandada por el Almirante Cochrane.

Pero, ¿cuántos son los chilenos que saben que el ejército de esa expedición libertadora contaba con más de 4.000 hombres, que fueron transportados en las bodegas y entrepuentes de una marina mercante que enarbólabla la bandera chilena en 16 naves, a cuyo mando estaba el Capitán Pablo Défano?, y

¿Quién conoce, siquiera, alguno de los nombres de esos navíos?

Del mismo modo, ¿tienen los chilenos conocimiento de la participación de la Marina Mercante chilena en las expediciones de la guerra contra la Confederación de Perú y Bolivia? ¿Saben del insustituible aporte de las naves mercantes de bandera chilena al transporte de tropas y abastecimiento durante la Guerra del Pacífico?

¿Quién sabe que durante la Segunda Guerra Mundial, como no existiese una Marina Mercante chilena mínima para el abastecimiento del país y como las naves extranjeras dejaran de llegar en número suficiente a nuestras costas, Chile debió (con infracción de las normas del Derecho Internacional, pues el país era neutral) requisar cinco naves mercantes danesas que se habían refugiado en Talcahuano y San Antonio y que gracias a esas naves, operadas por una compañía mercante chilena, no sufri-

* El presente artículo corresponde a una conferencia dictada en la Sociedad Arqueológica Gustavo Fricke de Viña del Mar, con motivo de las celebraciones del Mes del Mar.

** Abogado. Ampliamente vinculado a las actividades marítimas. Ha sido Fiscal de EMPORCHI (1974-78) y Director de Interoceánica (1974-78). Actualmente, es Director de SONAP y Cámara Marítima de Chile, Vice-Presidente de AGUNSA y Gerente de la Asociación Nacional de Armadores (ANA). Ha participado en calidad de Asesor, Delegado o Representante, en numerosos foros internacionales, como UNCTAD, OEA y ALAMAR.

mos la paralización de actividades vitales del país?

Deseo expresar, en esta reunión de homenaje a la Marina Mercante chilena, algunas consideraciones que nos permitan evaluar si existe en Chile una conciencia marítima, porque si ésta no existe es muy difícil que se desarrolle de modo constante y creciente una marina mercante, o cualquier otro interés marítimo.

Los pueblos tienen la conciencia que heredan de sus mayores o que les infunden las figuras señeras que de cuando en cuando produce la historia.

El objetivo de mis palabras es preocupar, es promover análisis más profundos y certeros, por manos más expeditas que las mías, a las grandes preguntas que nos permitirán ceñir el tema:

- 1) ¿Tiene Chile otro destino que ser país marítimo?
- 2) ¿Tiene Chile verdaderamente poderío marítimo?
- 3) ¿Tiene Chile conciencia marítima?

Veamos la primera pregunta: ¿Tiene Chile otro destino que ser país marítimo?

No cabe duda que Chile está situado en un hemisferio marítimo. Para verificarlo, y sobre todo para sentirlo, es menester mirar el mapa genial de Claudio de Girólamo que muestra un país — Chile — de espaldas a una cordillera y perdido en un océano, en el cual tiene un enclave — Rapa Nui — que le dice lo que pudo ser y le incita a ser lo que debe ser.

Algunos datos: la superficie total de la tierra es de 510.101.000 km², de los cuales el mar ocupa 361 millones de km², es decir, el 71% de la superficie del planeta. Pero ese 71% se encuentra repartido de manera irregular en los dos hemisferios. En el Hemisferio Norte, el 49% de la superficie es tierra; en el Hemisferio Sur, únicamente un escaso 9,5%.

Somos, pues, un país aislado del mundo, flotando en medio de un océano. Aislado de los centros de comercio mundial, aislado de los puntos donde se encuentran la sabiduría y la tecnología actuales, aislado de las grandes poblaciones humanas; somos un país perdido en la inmensidad y distante de todo.

Somos costa del Pacífico. Somos del mar, sobre el que Darwin escribió: "Se necesi-

ta haber navegado por este inmenso mar para poder comprender cuán grande es. Semanas enteras hemos avanzado, y a buen andar, sin encontrar nada, sin ver más que agua azul y profunda. Acostumbrados como estamos al estudio de cartas de navegación, hechas a pequeña escala y recargadas de puntos sombreados e inscripciones, se nos hace difícil darnos cuenta de cuán pequeña es la proporción de las tierras respecto a la de las aguas en esta enorme extensión".

Cuando en 1523 llegó al puerto de Amberes la primera Embajada de Persia, y en las riberas del Escalda se establecían las principales casas de comercio de Europa, el eje de la historia y la supremacía comercial pasaba definitivamente del Mediterráneo al Atlántico y quizás, en nuestros días, al encontrarse fórmulas de convivencia entre los EE.UU., el gigante de la ribera Este del Pacífico, y China, el potencial coloso de la ribera Oeste (que celebró hace poco un pacto comercial con el Japón), estemos viviendo un nuevo cambio en el eje de la historia, tan importante como el que ocurría en los alrededores de 1523, gracias a las navegaciones oceánicas portuguesas y al descubrimiento de América.

Enrique Bunster decía, en 1966, que de acuerdo con el geopolítico George Renner: "la influencia futura en el Pacífico podrá repartirse como sigue: El Noroeste para los japoneses, el Suroeste para los australianos y neozelandeses, el Noreste para los yanquis y el Sureste (del Ecuador al Sur) para los chilenos". Ciertamente es que el mismo Bunster agregaba: "Esto, si surge entre nosotros una conciencia marítima y si renace nuestro espíritu de expansión y de audacia del siglo XIX".

En el pasado, hasta la apertura del Canal de Panamá, alrededor de 1920, tuvimos más presencia y nuestro Estrecho de Magallanes era de importante significación.

Cuando hace poco tiempo se paralizó dicho canal por reparaciones, el efecto se sintió de inmediato en nuestra zona: el tráfico por la costa de Chile se multiplicó por tres.

Recordemos las sugerentes palabras de Benjamín Subercaseaux, tomadas del prólogo de su "Tierra de Océano", para resumir nuestra respuesta a la primera pregunta:

"CHILE... es una tierra de océano. O sea, un país que por su estructura y su posición geográfica no tiene mejor objetivo ni mejor riqueza ni mejor destino — más aún — ni otra salvación que el mar. Para el mar nació; por el 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".

Veamos la segunda : ¿Tiene Chile verdaderamente poderío marítimo?

El Comandante Señor Francisco Ghisolfo Araya, Director de la Academia de Guerra Naval, precisó, en la ceremonia de graduación del Curso de Informaciones para Oficiales de la Marina Mercante nacional, a fines de 1978, que :

"La historia, asimismo, ha demostrado in extenso la extraordinaria influencia que el comercio marítimo ha ejercido en el desarrollo de los pueblos, trascendencia que no ha sido meramente económica, sino que se ha manifestado, invariablemente, en los aspectos políticos, estratégicos y económico—sociales, otorgando a aquellos países que han sabido desarrollarlos una preponderancia tal, que en sus momentos históricos se constituyeron en líderes de vastas zonas del mundo, donde ejercieron ampliamente su influencia".

Distingamos, con el Almirante Alfred T. Mahan, entre poder naval y poder marítimo.

Poder naval es, según el mismo Mahan, control de las líneas de comunicaciones marítimas, lo que es equivalente al dominio del mar, que sólo se logra por medio de una fuerza naval organizada: una Marina de Guerra.

El globo terráqueo, hemos visto, es preponderantemente marítimo, el mar es la ruta natural más importante e indestructible; son los transportes marítimos los que concretan ese camino universal, siguiendo las rutas más cortas en la superficie del mar; esas rutas se denominan líneas de comunicaciones marítimas y su control es, pues, el objeto esencial del poder naval.

Definido en forma más práctica, más amplia y más actual, el poder naval sería, como nos dijera en la oportunidad citada el Comandante Ghisolfo : "El Poder Militar que ejercen

las fuerzas aeronavales que posee una nación, tanto en la superficie del mar como bajo ella y en el espacio aéreo que los circunda, para la defensa de los intereses marítimos".

Poder marítimo sería la capacidad de crear y desarrollar los intereses marítimos. Sería el conjunto de factores que dan carácter y estatura marítima a un país. Factores tales como:

- 1) Una configuración y conformación física del territorio que otorgue facilidades y sugerencias.
- 2) Una población con tradición e idiosincrasia marítimas.
- 3) Un gobierno que dé preeminencia real y práctica a los intereses marítimos y al poder naval.
- 4) Una dimensión del comercio exterior interesante.
- 5) Una industria naval (astilleros y apoyos interiores) adecuada.
- 6) Una Marina Mercante numerosa y moderna, y
- 7) Una capacidad para aprovechar las riquezas que el mar guarda en sus entrañas.

Ambos poderíos, el poder naval y el poder marítimo, se complementan y se justifican. Desarrollar un poder marítimo sin un poder naval correspondiente no tendría futuro, porque los intereses contrapuestos se las ingeniarían para destruirlo.

Igualmente, desarrollar un poder naval sin un poder marítimo no tendría sentido.

Analicemos ahora, someramente, esos factores que dan carácter y estatura marítima a los países.

Respecto a la configuración y conformación física del territorio. Que más podríamos decir que traer el recuerdo de las palabras de Gonzalo Bulnes : "Chile más bien que un país es una Costa".

El comercio exterior chileno siempre tuvo una dimensión interesante y la política económica del actual gobierno significa pasos importantes en esa misma dirección. Para apreciarlo, bástenos señalar que el comercio de Chile, tanto al Oriente como a Europa, está en una relación de cuatro a uno con el comercio exterior del Perú, a esas mismas zonas.

No obstante los esfuerzos de ASMAR, no nos atreveríamos a afirmar que existe en Chile una industria naval que corresponda a la potencialidad de un país con poderío marítimo.

Por su parte, todos nos hemos informado del éxito de las empresas pesqueras en los últimos años. Todos hemos oído de ese éxito, no obstante haberse terminado todas las protecciones y franquicias que favorecían a la actividad. Muy pocos saben, sin embargo, que se ha dado en estos años lo que muy raramente ocurre: pesca abundante en nuestro litoral y precios altos en el mercado internacional.

No todos habrán pensado que aún existe una cierta reserva de peces para las industrias chilenas, puesto que se otorgan permisos condicionados a empresas extranjeras para pescar en el mar patrimonial chileno, más allá de un determinado paralelo.

La prensa nos informa que los barcos pesqueros coreanos Jin Yang 1 y Jin Yang 2, de bandera panameña, izarán el pabellón chileno, incorporándose a la flota pesquera nacional. Los barcos pertenecen a la empresa pesquera Dearim de Corea. La citada empresa se acogió al estatuto de la inversión extranjera para operar en Chile y formó una sociedad pesquera, cuyo capital es totalmente coreano.

Con el izamiento de la bandera chilena en estos dos barcos pesqueros, suman seis los barcos extranjeros — dice la información de prensa — que se han incorporado a la bandera chilena.

La bandera chilena, capitales extranjeros y tripulantes extranjeros. ¿Constituye esto verdaderamente el desarrollo de un interés marítimo chileno? ¿Por qué en esa porción de nuestro suelo patrio que es el mar, podría no respetarse la exigencia establecida en el Código del Trabajo de que el 80 % de los trabajadores de una empresa o industria sean de nacionalidad chilena? ¿Contribuye esta situación a la seguridad nacional? ¿Fue con este objeto que Chile promovió la idea de las 200 millas de mar patrimonial?

Pero la pesca no agota la potencialidad de riqueza que nos ofrece el mar. Vivimos una época que equivale, en el mar, a aquella que ocurrió en tierra cuando el hombre salió de la

edad de la recolección de frutos y entró en la edad del arado y del cultivo. Algunos países, como EE.UU., si nos remontamos a lo que dijera el entonces Subsecretario del Departamento del Interior John Carver Jr, en Enero de 1966, proyectaban en una o dos décadas más la transición de la pesca a los cultivos en el mar.

Pero el mar no agota su potencialidad en la pesca o en los cultivos marinos. Como una fuente futura de alimentos, de minerales y aun de grandes cantidades de agua potable, los océanos son el último recurso del planeta. Chile, con su extenso mar, tiene en este concreto interés marítimo tal vez su más grande desafío. Chile tiene en el Sur las praderas marinas para cultivos más fértiles, quizás, del mundo.

¿Cuál es la situación de la Marina Mercante chilena?

Impulsada por la convicción del Almirante don José Toribio Merino en el destino manifiestamente marítimo de Chile y por los auxilios, indispensables, que al amparo de ese impulso se otorgaron en Mayo de 1974, la Marina Mercante inició un período de desarrollo que ha permitido descontar en algo la ventaja que en esta materia llevan a Chile naciones de similar condición económica.

Sin embargo, aún no ha sido posible alcanzar la meta de un millón de toneladas que fijara como desafío, en Mayo de 1974, el Almirante señor Merino; en buena medida, porque a partir de 1976 se inició un duro ataque a los auxilios que amparan a la Marina Mercante chilena y que no son otros que los mismos de las naciones en desarrollo, morigerados para no provocar encarecimiento en los costos de nuestro comercio exterior.

Desde el 31 de Diciembre de 1973 al 31 de Diciembre de 1978 la Marina Mercante chilena creció un 43 %, la que es una cifra significativa, pero no lo bastante como para igualar el promedio del crecimiento de las flotas mercantes de los países de Iberoamérica.

La aspiración mínima de los países es disponer de una marina mercante capaz de transportar, a lo menos, el 40 % de su comercio exterior marítimo y Chile sólo fue capaz de transportar, en el año 1977, el 27,43% de su comercio exterior marítimo.

Pero la Marina Mercante, como interés marítimo y desde el punto de vista del poderío marítimo de Chile, no puede sólo ser considerada en función de su capacidad para transportar el comercio exterior chileno. Debe ir más allá de eso, debe ser capaz de participar eficientemente en el transporte de las cargas de comercio exterior de todas las naciones de la tierra. Debe ser una fuente de ingresos y de trabajo para miles de chilenos.

Los dos factores del poder marítimo que nos resta por analizar, la "población" y el "gobierno", son en realidad el soporte de todos los demás. Y si compartimos el pensamiento de Henning y Korholz cuando afirman que: "... el espacio no decide el destino de los estados y naciones, sino el espíritu que en él reina", habremos tal vez encontrado la razón a la respuesta negativa que nos imponen las consideraciones sobre los otros factores a la segunda pregunta de esta exposición: ¿Tiene Chile verdaderamente poderío marítimo?

Tenemos opinión firme respecto a que es el espíritu que informa a la población y a su gobierno lo que determina si una nación, sobre la base de sus condiciones naturales, desarrolla o no un poder marítimo.

Enfrentemos, ahora, la tercera pregunta: ¿Tiene Chile espíritu o conciencia marítima?

Necesitamos, para reflexionar sobre la conciencia de chilenos en relación con los intereses marítimos, indagar en el pasado.

La historia de la conciencia marítima chilena plantea numerosos problemas arqueológicos, históricos y geográficos. Una exégesis, rigurosa, de esos problemas es tarea de especialistas y del futuro.

Para establecer las opiniones que quiero entregarles, no teniendo el dominio de la teoría y metodología histórica, he debido dar por sentadas otras, que me parecieron verosímiles, y operar con datos de segunda mano, que me parecieron autorizados.

En Chile, según testimonios arqueológicos fehacientes, el hombre vivía hacia el año 10.000 A.C. en la región andina de Antofagasta, alrededor de 9.000 A.C. en San Vicente de Tagua Tagua y alrededor de 8.000 A.C. en Tierra del Fuego. De lo anterior se deduce que gran parte de la primera población del territo-

rio, al igual que toda la americana, provino de Asia. Nuestros antepasados fueron caminantes terrestres, que cruzando el Estrecho de Bering atravesaron toda América hasta llegar a nuestras tierras.

Verdadero es, también, que hay ciertas evidencias que indican la presencia de grupos procedentes de la Melanesia o Australia en el extremo Sur del país. Efectivamente, es probable que chonos, alacalufes y yaganes, perpetuos navegantes en bandas canoeras por las intranquilas aguas australes, tengan sus antecedentes en navegantes oceánicos que cruzaron el Pacífico en esos notables navíos primitivos que fueron los "pahi", balsas de doble casco que tenían cabida para más de 100 personas y navegaban propulsadas por 20 pares de remos o empujadas por el viento que cazaban con velas de fibras vegetales.

En todo caso, no quedó vestigio en nuestras tierras del espíritu oceánico de los habitantes de allende el Pacífico. Aunque sí existe, en el Sur de Chile, una fuente de espíritu mariner que quizás no se ha promovido y aprovechado en la forma debida. Pero espíritu mariner no es conciencia marítima, le falta la visión y el compromiso con el futuro.

En los años que antecedieron al descubrimiento de América, otros caminantes terrestres llegaron a nuestras tierras; eran los incas. Utilizaron sus dos caminos: el camino de Huayna Capac o del Inca, que partía del Cuzco, bordeaba el Titicaca y el Poopo y seguía por la vertiente oriental de la Cordillera de los Andes, hasta el paso de San Francisco, para caer en el valle de Copiapó por la quebrada de Paipote; o el camino de Los Llanos, por el desierto que bordeaba la costa. Ambos caminos terminaban en el río Maule, lugar donde el araucano interrumpió con dureza la expansión del inca. Ellos tampoco pudieron transmitirnos un espíritu marítimo, que no poseían.

Busquemos en "el español de los descubrimientos y las conquistas".

Jaime Eyzaguirre nos dice que: "El crecimiento de Castilla había corrido a las parejas con la vocación marinera. Ya en el siglo XII el Arzobispo compostelano Diego Gelmírez equipó una flota para repeler a los arabes". El mismo Eyzaguirre nos recuerda que a esa marina

castellana el país vasco le proporcionó la gente apta y que en el siglo XVI los tratados de náutica de Pedro Medina (1535) y Martín Cortés (1561) son traducidos y así Castilla acaba enseñando a navegar a Europa.

Pero, ¿es realmente Castilla una nación marítima? Desde que Fernando III el Santo, monarca del siglo XIII, decidió formar una escuadra bajo las órdenes del primer Almirante de Castilla, Ramón Bonifaz, para que, remontando el Guadalquivir, rescatase Sevilla de los moros, nada permite pensar que verdaderamente existía en Castilla, o España, con excepción, como lo señala el mismo Eyzaguirre, del país vasco, un profundo espíritu marítimo.

Frente a méritos incuestionables, como los del español Sebastián Elcano, primer navegante que dio la vuelta al mundo, y frente a victorias marítimas como las de don Juan de Austria y don Alvaro de Bazán en Lepanto (1571), y la del Almirante Fajardo en 1601, con 7 buques de escolta frente a 20 holandeses e ingleses, o la del Almirante Navarro ante la escuadra inglesa en la batalla de Tolón (1744), hay otros hechos menos positivos, como la derrota de la Isla de Geldes en 1560, cuando la Armada española intentó tomar Trípoli; la derrota de la Invencible Armada en 1585, precedida por la destrucción que Drake hizo de la Armada española en el Caribe y en Cádiz, cuando descansaba en puerto; la batalla de las Dunas en 1639, cuando la Armada holandesa, al mando del Almirante Tromp, impidió cumplir el objetivo español de desembarcar pertrechos en Dunquerque.

Cierto es que la Casa de Contratación de Sevilla, fundada en 1503, y la Universidad de Mareantes, instalada al frente de ella en la otra ribera del río, lograron darle un impulso cierto al desarrollo marítimo de España.

Pero, en realidad, todo el esfuerzo fue siempre con un objeto muy concreto: primero, derrotar a los árabes; después, sostener la expansión de España.

Gracias al esfuerzo consciente de la Casa de Sevilla, más que a un espíritu marítimo, las flotas de Indias zarpaban dos veces al año, en Enero y en Agosto, y con ellas iban las naves de la Armada, que por entonces empezaron a distinguirse de los barcos mercantes. A media-

dos del siglo XVI, época del apogeo marítimo de España, estas expediciones estaban firmemente establecidas. Del Guadalquivir salían juntas dos flotas. Una, la llamada de Nueva España, que iba al Golfo de México y la otra, la denominada de Tierra Firme, que rendía su viaje en Cartagena de Indias. Era esta flota de Tierra Firme la que recogía en Porto Bello los cargamentos que navíos del Pacífico llevaban hasta Panamá, desde Chile y del Perú.

Para dar otro antecedente, respecto del espíritu marítimo, podría ser suficiente comparar el desarrollo marítimo de Portugal, anterior y coetáneo a los hechos que hemos referido, y que se inicia cuando el Infante don Enrique, apodado después el "Navegante", al comenzar el siglo XV, se retira a Sagres y en la pequeña ciudad forma una escuela de estudios náuticos, donde recibe a peritos navegantes italianos, cartógrafos judíos de Mallorca y a otros marinos de varias nacionalidades e investiga la construcción de naves orientadas a los transportes oceánicos.

Portugal, que al igual que Chile tiene cerrada la puerta de tierra por la Cordillera de los Andes, tenía cerrada esa puerta por Castilla, encontró, con la luz de un hombre de excepción, el camino abierto que el mar le ofrecía ante sus ojos, y así las quillas de las naves portuguesas trazan nuevos rumbos y antes del descubrimiento de América van señalando con hitos descubridores el nuevo mapa del mundo, y tras los descubrimientos viene el comercio y tras el comercio la prosperidad de un país pequeño que creó un imperio que duró hasta nuestros días.

Habría sido por fruto del azar que Cristóbal Colón fuese genovés; que Juan Cabot, que en 1497 descubriera Nueva Escocia para las banderas de Inglaterra, también lo fuese; que Pedro Álvarez Cabral (descubridor del Brasil en 1500), Juan Díaz de Solís (que en 1516 descubriera el río de la Plata) y Hernando de Magallanes (que en 1520 descubriera el Estrecho y con el Estrecho, Chile) fuesen portugueses, y que Juan Verazzano, que al servicio de Francisco I de Francia en 1524 descubriera la costa de Canadá, fuese un marino florentino.

En resumen, que portugueses, genoveses y florentinos, fuesen los marinos descubridores

Por excepción, Sebastián Elcano, vasco, y más tarde Andrés de Urdaneta y López de Legazpi, también vascos, merecen el monumento que les recuerda en la ciudad de Manila.

Podría también contribuir a formar opinión pensar que es difícil para una nación con espíritu marineramente acordar las Paces de Toledo en 1480, en virtud de las cuales España obtuvo el dominio definitivo de las Islas Canarias a cambio de perder, también en manos portuguesas, toda posibilidad sobre las Islas Azores y las prometedoras costas de África; o suscribir el Tratado de Tordesillas en 1494, que fijó la línea de demarcación entre españoles y portugueses en 370 leguas al Oeste de las islas de Cabo Verde, en circunstancias que un año antes el Papa Alejandro VI, por la "Bula Intercaetera", las había fijado en solamente 100 leguas al Oeste de ese mismo Cabo, y por último concordar en 1529, como lo hiciera Carlos V de España con Juan III de Portugal, el Tratado de Zaragoza, por el cual la España Imperial entregaba a la nación vecina las Molucas o Islas de las Especias a cambio de una suma de dinero.

De este modo no es aventurado sostener que España no tuvo, en los siglos XV y XVI, verdaderamente un espíritu marítimo, y el poder marítimo y naval que desarrolló nació y se agotó en la expulsión de los árabes y en su expansión en América.

Si entre España y América hubiese existido una comunicación terrestre, ésa, únicamente ésa, hubiese usado el español de aquella época.

Además, España equivocó la utilización del poderío marítimo que construyó en el siglo XVI. Apreciémoslo por comparación.

En el primer tercio del siglo XVII, cuando se extinguía el poder marítimo de España, se iniciaba la expansión marítima de Holanda.

En 1666 calculaba Sir Henry Petty que existían en Europa dos millones de toneladas en barcos mercantes, de las cuales 900.000 eran holandesas y 500.000 inglesas.

Vale la pena poner de relieve que en Holanda e Inglaterra las empresas marítimas aparecen con un matiz distinto. No son empresas de la Corona, como en Portugal, ni libres y particulares, como en España. Son fruto de compañías poderosas creadas para el tráfico maríti-

mo. Las holandesas crean la Compañía de las Indias Orientales (en 1601) y la Compañía de las Indias Occidentales (en 1621) y les otorgan privilegios y el monopolio del comercio en sus áreas, y la actividad marítima pasa a ser tan productiva que reparten dividendos de 40 y 45 por ciento en un año. Para expandirse establecen factorías que son verdaderos enclaves comerciales; así lo hacen en Guayanas, en el Amazonas, en el río Hudson y fundan Nueva Amsterdam, que más tarde será Nueva York. Es otro esquema; otro sentido en la conquista; otra estrategia; otro sentido del poder marítimo.

Lo anterior nos permite explicarnos por qué los descubrimientos y las conquistas españolas en América fueron hazañas terrestres, auxiliadas en la medida de lo necesario, y sólo en esa medida, por mar.

Pasemos por alto a Magallanes, que descubrió en 1520, junto con un paso al Mar del Sur, lo que sería territorio de Chile, y a García Jofré de Loayza, que cruza el Estrecho por segunda vez en 1526, demostrando su importancia comercial y estratégica.

Detengámonos en Diego de Almagro, que vino a Chile por el Camino del Inca, en 1536, y que se había conectado previamente con su socio Ruy Díaz para que le acompañase con provisiones y auxilios por mar, para lo cual establecieron una latitud determinada como punto de encuentro. Por eso se juntaron en Los Vilos, donde había llegado Ruy Díaz en la nave "San Pedro", comandada por el marino Alonso Quinteros.

Pedro de Valdivia, también, al venir a Chile por el camino de "Los Llanos", que usara Almagro en su regreso, se había previamente concertado con su socio, Sancho de Hoz, que debía acompañarlo con dos navíos cargados de pertrechos. Como Sancho de Hoz no cumpliera su pacto, Valdivia debió enviar de regreso al Cuzco a Alonso de Monroy en busca de refuerzos. En Septiembre de 1543 recaló en la rada de Valparaíso el navío "Santiago", al mando de Diego García de Villalón, con los refuerzos precisados.

A mediados de un crudo invierno, en el año siguiente (1544) llegó a Valparaíso el primer buque mercante que tocó costa chilena: la nave "San Pedro", al mando del genovés

Juan Bautista Pastene. Esta nave había sido armada y cargada con mercaderías para ser vendidas en Chile por un grupo de comerciantes del Perú.

Pocas, pero significativas, son las excepciones a la perspectiva predominantemente terrestre en nuestra historia.

Valdivia es una de esas excepciones. Aun antes de venir a Chile le asignó a la posesión del Estrecho un valor tal que fue su obsesión y la razón de la sociedad con Sancho de Hoz, que tenía la merced de esas latitudes.

En 1544 envió a Pastene, con el título de Teniente de Capitán General en el Mar, en las naves "Santiaguillo" y "San Pedro" a descubrir las tierras del Sur, llegando la expedición a la altura de Osorno.

En 1553 parte Villagra por tierra y el piloto Francisco de Ulloa por mar hacia el Estrecho a establecer el control de ese paso vital entre ambos océanos. Esta marina, que estaba formada por tres naves construidas en Corral, logra navegar en el Estrecho. La de tierra topó en el Seno de Reloncaví y la expedición, en su conjunto, desgraciadamente fracasó.

Por desgracia para el porvenir marítimo de Chile, Valdivia fue muerto el año siguiente.

Un intento aislado, que obedece a una concepción de control de las comunicaciones marítimas, es la expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa, enviada en 1579 por el Virrey Francisco Toledo a controlar el estrecho y establecer, al estilo español, una ciudad que afiance la posición.

Una demostración de la existencia de capacidad potencial que no fructificó por carencia de sentido marítimo, es la hazaña que en 1576 Juan Fernández realiza con un buque construido en Concepción y armado por Juan Jofré, al incursionar en los mares australes y descubrir Nueva Zelandia y posiblemente Australia.

Las valiosas expediciones de Ladrillero y otras no son suficientes para mostrar una conciencia marítima.

Después sigue el tranquilo y aislado transcurrir del tiempo en la Colonia. Perdido ya en el siglo XVII todo poder naval y marítimo, el comercio de España y sus colonias se hace difícil. La guerra de Arauco consume las mejores

energías. Los corsarios, sin temor a un poder naval inexistente, asolan las costas del Pacífico. Primero los ingleses : Drake, en 1578; Cavendish, en 1586; Hawkins, en 1594. Después los holandeses : Simón Cordes, en 1599; Baltazar Cordes, en 1600; Oliverio van Noort, también en 1600; Spilbera, en 1615; Brouwer, en 1643; Sharp, en 1680; Davis, en 1686.

En 1623 pasa frente a nuestras costas la poderosa escuadra del Almirante Jacobo L'Hermite. Pero más tarde la expedición de John Narborough exploró el Sur de Chile, levantando cartas marinas.

Eran las nuevas potencias navales y marítimas del mundo que practicaban lo que el Almirante Mahan precisara a fines del pasado siglo, probablemente pensando en ellos :

"La gran influencia del comercio
"marítimo sobre la riqueza y la fuerza
"de un país fue claramente reconocida
"aún mucho antes que se hubiesen des-
"cubierto los verdaderos principios que
"sirven de base al desarrollo y a la pros-
"peridad de este comercio".

No heredaron, como hemos visto, los chilenos que nos dieron independencia, de ninguno de nuestros antepasados, una conciencia marítima que pudiera habernos impulsado a construir o levantar un poderío marítimo y naval como elemento y condición de nuestra prosperidad.

Las oportunidades que habían desfilado en la Colonia pasaron de largo para ser aprovechadas por otras naciones, y las que desfilaron ante los ojos de los chilenos del siglo XIX también siguieron hacia otras manos, por la inexistencia de una conciencia marítima adecuada al aislamiento y situación marítima de nuestro territorio.

"A comienzo del siglo XIX — nos dice Worcester, un investigador americano de nuestros días — Chile no era un país marítimo. A pesar de la existencia de muchas condiciones que podrían haber alentado tales pretensiones, el país carecía totalmente de una marina mercante y de personas dedicadas a actividades marítimas, con excepción de una modesta industria pesquera".

Worcester agrega que : "la misma España carecía de buques y de suficientes productos elaborados para abastecer a sus colonias".

Perú y Chile mantenían en la época un comercio interesante de productos agrícolas con veinte buques cargueros lentos y pesados, de propiedad de peruanos y tripulados mayoritariamente por criollos chilenos, principalmente chilotos.

Lo anterior no es todo, pues era el contrabando practicado por armadores ingleses, franceses y posteriormente americanos la base de nuestro comercio. Y esto era posible porque el Virrey Fernando de Abascal no tenía a sus órdenes ninguna nave de guerra (1811). La vieja fragata "Astrea" y la corbeta "Castor" habían sido retiradas del Pacífico.

En la década de 1790, durante cinco años, ni un solo buque español llegó a puertos chilenos.

Sigamos con Worcester : "El mito del poderío naval español en el Pacífico se basaba, principalmente, en la posesión de puertos fortificados, tales como El Callao y Valdivia".

El error de criterio de España para juzgar el poderío marítimo, creemos haberlo dejado en evidencia. Sin embargo, avalemos la conclusión con una cita del gran estratega del mar, el Almirante Alfred Mahan :

"Las posiciones militares, los puertos fortificados, por tierra o por mar, por poderosos que sean o admirablemente situados que estén, no confieren control por sí solos".

Nosotros hemos visto que el objeto del poder naval es el control de las comunicaciones marítimas.

Al planearse la independencia en 1810, nadie dio importancia a los asuntos navales y eso se refleja en los errores estratégicos que evidencia el primer Plan de Defensa redactado por la Junta de Gobierno el 27 de Noviembre de 1810.

En dicho plan, al pensar la forma de combatir una invasión de Chile por alguna potencia europea, no hubo proposiciones para apoderarse de la Isla de Chiloé (bajo el dominio de España) ni tampoco para formar una escuadra chilena capaz de interceptar las expediciones enemigas antes que éstas se acercasen a la costa, sobre todo conociendo las dificultades

de España después de Trafalgar, y en razón de su situación en Europa, para equipar una Armada.

Se propuso — es tremenda la fuerza del atavismo cultural — robustecer las fortificaciones de los puertos y crear compañías o ejércitos móviles para ser enviados contra las fuerzas que desembarcasen en puntos distantes de la extensa costa. Eligieron el medio más difícil, el de mayor costo y el que determinaba que siempre la lucha sería en el territorio de la patria.

El episodio de la Reconquista española iniciada por Pareja con cinco débiles buques mercantes y terminada por Osorio el 2 de Octubre de 1814 en Rancagua, demostró la equivocación del plan propuesto.

Así como Valdivia, Capitán de Flandes, en el umbral de Chile colonial, fue una figura señera poseedora de una conciencia marítima que no tuvo tiempo para ser desplegada; así también O'Higgins, hijo de irlandés formado en Inglaterra, fue una figura señera que no tuvo tiempo, en el umbral de Chile independiente, de desplegar su preclara conciencia sobre el destino marítimo de Chile y sobre la importancia geopolítica del Estrecho de Magallanes y del Cono Sur de América.

Las ideas centrales del pensamiento de O'Higgins podrían resumirse así :

- 1) La independencia de Chile y de América.
- 2) La imposición de la autoridad del gobierno.
- 3) La importancia del mar y del poder naval de Chile por su condición marítima.
- 4) La importancia del Estrecho de Magallanes y del Cono Sur de América para el destino marítimo chileno.
- 5) El ideal del panamericanismo.

Simultáneamente a los esfuerzos de O'Higgins, la inconsciencia marítima heredada se hacía presente, entre otras, en la voz de Juan Egaña, que decía :

"Las naciones asiáticas no son navegantes y se han conservado mucho más que las europeas..." y "los industriosos chinos, sin navegación, viven quietos y servidos de todo el mundo".

En 1826, el Cónsul de Bélgica en Valparaíso, Antoine Moerenhout señalaba : "Valparaíso parece más una factoría extranjera que

una ciudad chilena, una especie de Babel donde en una misma casa se oye a veces conversar en diez lenguas distintas”.

Fueron esos extranjeros los que reforzaron las incitaciones marítimas que el espíritu de O'Higgins insufló en la conciencia chilena.

Fueron esos extranjeros arraigados en Valparaíso los que hicieron de este puerto la “Capital Marítima de Chile”.

Fue una nueva conciencia la que hizo posible la Marina Mercante, que transportó, y la Armada de Guerra, que protegió la “Expedición Libertadora del Perú”.

Fue una nueva conciencia la que hizo posible — no sin esfuerzos — levantar la escuadra que rescató para Chile definitivamente, el 30 de Enero de 1826, la Isla de Chiloé.

Fue O'Higgins el que promovió en 1818 la fundación de la primera escuela de náutica chilena.

Pero, fue la fuerza de la inconsciencia marítima — presente hasta nuestros días en esta “tierra de océano” — la que dejó morir esa escuela en 1822 y también la segunda, fundada en 1824 y cerrada en 1825.

Fue el espíritu de los caminantes terrestres que nos descubrieron y conquistaron, que veía en las marinas mercantes y de guerra sólo un puente necesario para cruzar las aguas y poder seguir caminando por la tierra, el que una vez rendida la fortaleza de El Callao y anexada a Chile la Isla de Chiloé, no divisó ningún otro objetivo para la escuadra chilena y vendió a la Argentina nuestras naves de guerra “O'Higgins” e “Independencia”. “Los otros buques — nos dice Worcester — fueron (también) vendidos o se pudrieron y la fuerza naval chilena desapareció casi tan rápidamente como había surgido”.

Nos agrega, el mismo Worcester: “Pero la tradición que la escuadra patriota había establecido, tradición de coraje y resolución en combate, celo en la lucha y fortaleza frente a privaciones extremas, se mantuvo para servir a Chile en futuros peligros. Los magníficos esfuerzos de los marinos chilenos y extranjeros dieron a Chile el cimiento más firme sobre el cual podría reconstruirse el poderío naval en cualquier momento”.

Portales recogió, en parte, la inquietud de O'Higgins y el aporte de espíritu marítimo

a la conciencia nacional que hicieron tantos extranjeros ilustres que sirvieron a Chile y adoptaron este apartado rincón del mundo como su segunda Patria y como hogar de sus descendientes.

En 1832, Portales escribía a Antonio Garfías — su amigo —: “yo encuentro más necesario en nuestra posición un buque de guerra que un ejército. Por grande y bueno que éste sea, podremos ser insultados impunemente en nuestras costas y en nuestros puertos mismos... Por otra parte es de necesidad, en mi concepto, que el Gobierno esté siempre en contacto, lo diré así, con los pueblos por medio de un buque...”.

También Portales veía la necesidad de una escuela náutica y en la misma carta: “Mucho he escrito a Ud. — decía — sobre una cosa que aún no sabe lo que es; una academia náutica en que antes de dos años tendremos 100 pilotos para emplear en más de 50 buques mercantes que tiene Chile mandados por extranjeros, lo que es una vergüenza; el Gobierno tendrá cuanto necesite para su marina y contará con la gloria de hacer una cosa tan útil y tan a poco costo”.

Como Portales no pudo concretar sus propósitos sufrimos, al promediar el siglo, con ocasión de la Guerra con España en la que participamos para apoyar al Perú, el bloqueo y bombardeo de Valparaíso.

¿Cuántos gobernantes ha tenido Chile que hayan comprendido como Valdivia, O'Higgins y Portales, que el mejor destino de nuestro país está en el mar?

Pero la historia de Chile, desde el punto de vista que nos interesa, en lo que restaba del siglo XIX y en lo que va transcurrido del siglo XX, es una permanente disputa entre los elementos de conciencia y los elementos de inconsciencia marítima, ambos siempre presentes en el espíritu chileno.

No podemos — avaricia de tiempo — traer el recuerdo de tantos intentos extraordinarios y de tantos logros transitorios en lo que se refiere a la extracción de las riquezas del mar, a las industrias navales y a la propia Marina Mercante nacional.

Si nos contraemos a la historia de la legislación sobre Marina Mercante, veremos que

junto con nacer la Patria se otorgaron auxilios para desarrollar este transcendental interés marítimo, que se fueron anulando en la práctica y, después, renovando para volver a ser anulados. La legislación sobre Marina Mercante ha sido "el Campo de Marte" de la disputa entre la conciencia y la inconsciencia marítima de Chile.

Y hoy, ¿no estamos viendo, acaso, esa misma disputa?

Innecesaria es toda referencia, en esta oportunidad, a lo que fue en el siglo pasado y ha sido en los presentes días el poder naval chileno.

La Armada Nacional, como nadie, está incorporada al corazón de Chile. Y la Armada, como nadie, está impulsando la conciencia marítima de nuestro pueblo, fiel a su tarea esencial de defender y promover los intereses marítimos de Chile.

Para poner término a mis palabras, quisiera comprometer la voluntad de todos para que, siguiendo el consejo de Jean Monnet, padre de la unidad europea, logremos "unir en la misma tarea a quienes tienen el mismo interés".

La tarea es hacer verdaderamente realidad la frase poética de don Gonzalo Bulnes: "El mar es la dilatación de nuestra raza en el espacio y en el porvenir".

