



LA REGIONALIZACION Y EL MAR

Todas las regiones chilenas, excepto la metropolitana, tienen acceso directo al mar. Nunca como antes se ha podido presentar en forma tan simple la tradicional oposición entre el centralismo y el regionalismo; nunca como antes, también, ha sido posible evaluar el sentido profundo de la inveterada orientación político-económica nacional, fundada en valores de tierra adentro y respaldada por el poderío de la capital, que es tan claramente divergente de la tendencia natural de las provincias hacia una concepción marítima del desarrollo, propia de zonas directamente vinculadas a este medio excepcional, que les ofrece una variada gama de recursos y les permite una vinculación abierta hacia todos los horizontes, tanto nacionales como mundiales.

Es por eso que un esfuerzo de regionalización es un esfuerzo de reencontro con la condición marítima esencial de nuestro país; ello, por supuesto, siempre que tal intento se oriente a reactivar las fuerzas vivas de las regiones y se promueva la realización plena de sus potencialidades naturales, entre las que se destaca, principalmente, su capacidad de salir con facilidad al mundo, tanto para llegar a las fuentes de materias primas, productos intermedios o artículos manufacturados, cuanto para alcanzar a los mercados de consumo de su propia producción.

Si, por el contrario, la regionalización se orienta solamente a lograr un reordenamiento del aparato político-administrativo del Estado, el principal efecto será facilitar el ejercicio del poder central a través de vías más expeditas, siendo la delegación de atribuciones un mero expediente de despeje de obligaciones y preocupaciones minúsculas, para retener con mayor claridad los recursos ejecutivos fundamentales. Se buscaría así una regionalización sin regionalismo.

Si, en cambio, lo anterior se considera sólo una etapa en todo el proceso de regionalización y que, a la postre, las regiones podrán disponer de verdadera capacidad de decisión en asuntos fundamentales para su desarrollo, entonces sí se presenta un futuro auspicioso para la regionalización, posibilitando que el manejo central ceda las posiciones discrecionales que todavía ostenta en asuntos económicos y administrativos, reteniendo solamente su capacidad de orientación y coordinación política y cultural, para el cumplimiento de metas nacionales. Se lograría así una centralización sin centralismo.

Con el correr del tiempo se lograría finalmente el ajuste ideal, que consistiría en un Estado firmemente unitario, sin la rémora del centralismo, y una regionalización altamente dinámica, sin alardes de federalismo.

El mar en general, y los intereses marítimos en particular, se ofrecen como elementos catalizadores importantes para este proceso de nivelación del desarrollo nacional; si la política de desarrollo tuviera como factor orientador substantivo la promoción de los intereses marítimos, es indudable que el centro de gravedad del desarrollo nacional se alejaría de la región metropolitana y se acercaría a las demás regiones. Si a lo anterior se agrega que tal promoción coincide básicamente con la actual apertura hacia el exterior, que es la piedra angular de la política económica chilena, se ve claramente cuán importante es que el esfuerzo económico nacional se vuelque sobre el mar —y a través de él a las regiones— logrando así romper el círculo vicioso que ha generado una región metropolitana desproporcionada, que demanda e impone a todo el país progresivas inversiones de orden económico-social, sin que tal espiral de gastos logre satisfacer sus crecientes necesidades ni eleve su propio producto a niveles de autofinanciamiento regional. Esta distorsión se remonta a épocas coloniales; el impuesto llamado "Peso de Balanza" fue establecido por el Cabildo de Santiago en 1617, con aplicación en el puerto de Valparaíso, para construir el puente y tajamares del Mapocho en Santiago.

La capacidad del mar para impulsar el desarrollo regional se fundamenta en sus variadas potencialidades, sean éstas de carácter general, como las de transporte, pesca artesanal y turismo costero, o de orden más específico, como la pesca industrial, cultivos marítimos, industria naval o extracción de hidrocarburos de los fondos marinos. Cada región posee, en distinto grado de variedad y concentración, algunos de tales recursos y puede, en consecuencia, explotarlos en directo beneficio de su desarrollo; no obstante, el factor más importante es, indudablemente, la utilización del mar como vía de comunicación. Este medio permite la salida y entrada directa de los productos que

constituyen el comercio extrarregional hacia el resto del país y, aun más significativamente, hacia el resto del mundo.

Es así como las principales regiones del país tienen buenos terminales marítimos, convirtiéndose en la mayoría de los casos en regiones-puente entre el mar y áreas mediterráneas; es el caso de las regiones I, II y V, principalmente. Algunas otras disponen de puertos importantes para la importación de consumos e insumos y la exportación de sus productos agrícolas, mineros, forestales, pesqueros e industriales, todo lo cual les da una relativa autonomía económica general; es el caso de la III, IV, VIII, X y XII regiones. Otras, sin embargo, no poseen puertos adecuados en su propio litoral y se ven sensiblemente entrabadas en su desarrollo, comportándose en la práctica como áreas mediterráneas que deben utilizar puertos distantes; es el caso de las regiones VI, VII y IX. La XI región mantiene una condición de excepcional aislamiento, por no haber desarrollado una infraestructura portuaria adecuada para las naves especiales que requiere la hidrografía regional y el tipo de pasajeros y carga propios de su producción y habitat.

La regionalización, base segura para consolidar un esquema de desarrollo nacional equilibrado, requiere el aprovechamiento integral de las condiciones marítimas de las regiones. Ello implica la utilización plena de la capacidad portuaria disponible y el desarrollo estructural y operacional que la modernice, así como la habilitación de terminales marítimos en las regiones donde no los hay, de modo que, por lo menos, haya un puerto mayor en cada una de ellas, sean de carga general, graneleros, petroleros, metaleros, forestales o pesqueros, y operados descentralizada y competitivamente. Desde esta posición marítima elemental será posible desarrollar con mayor impulso el comercio extrarregional, sin necesidad de largos recorridos por vías terrestres transregionales, no siempre utilizables y muchas veces insuficientes para las crecientes necesidades de transporte.

Logrado lo anterior, la regionalización, que aparece para algunos como una orientación disociadora, podrá convertirse en la tendencia que libere las fuerzas productivas de cada región y permita la integración real de todas ellas en un nivel superior, definido por la capacidad autónoma de vinculación nacional e internacional. Con ello se conseguirá la superación de la dependencia frente a núcleos más fuertes y, por sobre todo, ante el incontrastable dominio que siempre ha ejercido la región metropolitana, centro del poder político, económico, administrativo y cultural del país. De esta manera se podrá contrarrestar los efectos derivados del método con que el centralismo ha manejado los recursos nacionales, en base al cual ha logrado constituir, artificialmente, un país estructurado en forma radial, y ha establecido así una posición administrativa de intermediación insoslayable, que le ha asegurado su preeminencia decisoria en la marcha del país, con efectos acumulativos sobre su irracional crecimiento, contrapartida real del escuálido desarrollo regional.

Obtenida esta capacidad de autonomía para la proyección extrarregional, cabe orientar el desarrollo de las regiones hacia la mejor explotación de

los recursos marítimos y costeros ya señalados, con especial énfasis en el más amplio uso del transporte marítimo y un intenso desarrollo de la infraestructura vial, con miras a incorporar todo su territorio al proceso productivo e, incluso, abrir rutas de interconexión trasandinas que creen una lucrativa corriente de usuarios de la capacidad portuaria disponible, punto de partida y de llegada del cada día más apreciado transporte marítimo en la cuenca oceánica del Pacífico, de creciente importancia en el comercio internacional.

En la medida que se le permita al mar desarrollar su efecto nivelador sobre el desarrollo de Chile, podrá superarse decenios de centralismo absorbente, facilitando que la regionalización restablezca el equilibrio original. Ello permitirá transformar nuestras contenidas potencialidades en la pujante prosperidad socio-económica que el país ha buscado afanosamente, y que hoy presiente cercana, a través de un desarrollo nacional estrechamente vinculado a la participación mancomunada del mar y las regiones.

