



POLITICA MARITIMA NACIONAL

Chile es un país esencialmente marítimo. Esta condición afecta a la substancia del Estado y abarca a sus elementos constitutivos: el territorio, la población y el ordenamiento jurídico. Por eso, esta condición marítima no puede desconocerse al elaborar las políticas nacionales, todas las cuales deben tenerla presente. Si así no se hiciera, la marcha del país perdería ritmo y dirección, al violentar una realidad que rechaza imposiciones divorciadas de su carácter esencial.

— o — o — o —

El territorio. *Por características naturales, el mar es un elemento fundamental del territorio de Chile, tanto en términos estrictamente constitutivos como en los de relación con su entorno oceánico, continental y mundial.*

El mar, como elemento constitutivo del territorio nacional, adquiere carácter fundamental dada la forma alargada y angosta del suelo patrio, el que se vuelca naturalmente a su litoral, que le provee el vínculo fácil que necesita para comunicarse nacionalmente. Es este elemento de vinculación el que, hasta ahora, ha permitido al país un funcionamiento económico, social y político fuertemente centralizado, según la fórmula de un Estado unitario vigoroso. Si se considera el caso de los importantes territorios australes, oceánicos y antárticos, el mar se transforma en un elemento indispensable y vital para su integración a la patria.

Además de este factor de vinculación nacional, el mar, como elemento del territorio, provee recursos naturales —renovables y no renovables— a la vez que influye directamente en las características climáticas y ambientales de todo el país. Dado el acelerado avance de la tecnología para la exploración y explotación de tales recursos, el mar emerge como un área cada día más importante para la obtención de productos energéticos y alimentarios; en el ámbito del medio ambiente, favorece un clima mucho más regular y benigno que el que correspondería por simple latitud, y ejerce una positiva influencia en el equilibrio ecológico y en la sanidad ambiental a lo largo de todo el territorio.

Las áreas territoriales chilenas en las altas latitudes australes, así como sus posesiones insulares en los espacios oceánicos, le dan al país una importante gravi-

tación político-estratégica regional y mundial que no se hace efectiva por simple presencia, sino que requiere de medios navales y de predisposición anímica nacional para ejercerla; el escaso desarrollo de ésta ha influido decisivamente en la exigüidad de aquéllos, conformándose así un escaso aprovechamiento de ventajas tan singulares, cuya debida utilización fortalecería por sí sola nuestra posición internacional y sofocaría en su génesis los irrefrenables apetitos foráneos, que despierta y alimenta la contradictoria realidad de su importancia y su postergación.

Por otra parte, el creciente volumen del comercio exterior nacional y mundial genera un aumento correspondiente del transporte marítimo, que va cubriendo cada vez con más intensidad rutas que eran antes de muy escasa utilización. Entre ellas, la de los pasos australes americanos es una de las que ha aumentado su tráfico en forma más significativa; de ruta alternativa de cargueros ocasionales, se ha transformado en la vía normal de petroleros y graneleros, naves claves del comercio mundial actual. Igualmente, ha pasado a ser la ruta corriente de grandes buques de guerra, de máxima significación en la estrategia naval de las grandes potencias. La capacidad de controlar tales pasos australes es para Chile una derivación natural de su territorio; su ejercicio le representa no sólo una clara tarea de adecuar sus medios para actuar con expedición e independencia en tales áreas, sino que lo enfrenta a las pretensiones de grandes y medianas potencias mundiales, que preferirían un Estado costero dócilmente sometido a sus conveniencias, o bien, un área con soberanía compartida entre dos países, ojalá distanciados entre sí y consecencialmente débiles en su desarrollo económico y en su capacidad diplomática.

Respecto de las posesiones oceánicas en el Pacífico sudoriental —el espacio marítimo más extenso del globo, sin tierras emergentes de relativa dimensión— su importancia se acrecienta geoméricamente frente al auge igualmente exponencial de dicho océano, ya que son las únicas en ese vasto ámbito.

El mayor tráfico marítimo a través de tales pasos, en las rutas transoceánicas y a lo largo de nuestro extenso litoral, genera, naturalmente, toda una creciente demanda de servicios marítimos, tales como señalización, practicaje, salvataje, abastecimientos, telecomunicaciones, meteorología y, muy especialmente, mantenimiento y reparaciones. Estas demandas dan origen a una actividad económica y tecnológica de niveles muy superiores al que puede generar el solo tráfico de naves nacionales, y le da a Chile una posibilidad de desarrollo industrial naval muy por encima de toda comparación con industrias de otro tipo.

Así, el mar, como parte del territorio, ofrece a Chile la más amplia vinculación nacional, los ingentes recursos de sus aguas y de sus fondos, la gravitación político-estratégica de sus pasos interoceánicos e islas esporádicas y el variado abanico de industrias y servicios navales y marítimos, todo lo cual, sensatamente aprovechado, le permite un desarrollo económico de extraordinaria solidez y una plataforma político-estratégica de incalculables proyecciones en el ámbito internacional.

El mar, como elemento de relación con el entorno oceánico, continental y mundial, tiene un valor tan importante como el señalado anteriormente.

En lo oceánico incluye a la zona económica exclusiva, que, no siendo esencialmente territorio, es un área de explotación de recursos que constituye la extensión natural de un borde continental que vuelca hacia esas aguas toda su vitalidad

desprendida; su conformación tridimensional multiplica varias veces las potencialidades señaladas para el mar territorial.

La incorporación del Océano Pacífico al gran auge del comercio internacional, aportando las enormes poblaciones de sus Estados ribereños, hace que esta atracción oceánica se manifieste con fuerza, aun en regiones naturalmente volcadas hacia otras cuencas. De ello se deriva, para estas zonas, la necesidad de alcanzar la cuenca del Pacífico por las vías más expeditas; el transmontar los Andes constituye, así, la aspiración más clara de grandes regiones prácticamente mediterráneas del corazón sudamericano. Para todas ellas, como ya se ha venido practicando por lustros en nuestra frontera nororiental, Chile puede ofrecer rutas de conexión hacia diferentes puertos terminales verdaderamente irremplazables para el real despegue de esas áreas. Es así como el adecuado crecimiento y equipamiento de los puertos chilenos debe hacerse en función de esta significativa carga trasandina potencial, que es interesante canalizar hacia nuestra disponibilidad portuaria. Es indispensable despertar la conciencia nacional frente a esta irresistible atracción oceánica, que es clara y patente para otros, y que, paradójicamente —tal vez por la presencia generosa de tanto mar a nuestro directo alcance— no golpea a los chilenos con la fuerza suficiente para apreciar su importancia.

Desde el punto de vista de la relación comercial con el exterior, el transporte marítimo ha cubierto, desde los albores de nuestro país como parte del mundo civilizado hasta nuestros días, la casi totalidad de su movimiento de carga, con porcentajes siempre muy superiores al 90%. Es esta realidad la que no es suficientemente conocida por el grueso de la población chilena ni, lo que es peor, debidamente apreciada por los sectores más influyentes de la sociedad nacional; pero el hecho subsiste, a pesar de esta ignorancia generalizada, y la combinación de ambos factores se traduce en un escaso aprovechamiento de nuestras posibilidades marítimas. Como vía internacional, el uso del mar, en vez de ser razonablemente compartido, parece haber sido cedido, sin mayor oposición y casi con regocijo, a las flotas mercantes extranjeras, que llevan y traen nuestra carga por unos pícaros centavos menos, dejando al país dependiente de la conveniencia comercial de tales flotas. Una vez que obtienen su preeminencia en el tráfico quedan en condiciones de imponer precios y/o disponibilidad de naves, especialmente en situaciones de escasez de fletes o de emergencias de cualquier índole.

La enorme extensión del mar que baña nuestras costas crea un efecto de distanciamiento internacional que ha dificultado el mejor aprovechamiento de esta vía para la expansión comercial del país, sobre todo en épocas de bajos niveles de autonomía barata de las naves. Es así como el acelerado crecimiento de la marina mercante nacional, a mediados del siglo pasado, coincidió con la navegación a vela, que daba gran autonomía a bajo costo; el surgimiento de la navegación a vapor y otros sistemas posteriores, en cambio —junto a otros factores políticos y económicos contingentes— afectó negativamente nuestra capacidad de incursión en los espacios oceánicos que se nos abren desmesuradamente hacia todos los horizontes. La especialización de cargas y la superación de limitaciones de escala en los volúmenes a transportar, pueden restablecer para Chile su capacidad de aprovechar ventajosamente su privilegiada situación como muelle sudoccidental de Sudamérica y navegante natural del espacio oceánico más extenso del mundo.

Así, el surgimiento del Pacífico como un ámbito de comercio internacional a

niveles varias veces suprahistórico, significa para Chile que la gran oportunidad para su prosperidad, basada en su desarrollo marítimo, está ad portas. Hacer de esta oportunidad un logro, es el más claro mandato que haya recibido jamás una generación de chilenos.

— o — o — o —

La población. El mar, como elemento que participa en la conformación y características de la población chilena, tiene una influencia que no siempre es detectada y analizada.

Es evidente que la distribución de la población nacional, entre sectores costeros e interior, crea tipos humanos relativamente diferentes, en que los marítimos muestran una clara orientación progresista, aventurera y comunicativa, y los campesinos, en cambio, una tendencia tradicionalista, precavida e introvertida.

Por otra parte, existe la tendencia —por lo menos a mediano plazo— a que, mediante las migraciones internas, la población rural se reduzca, aumentando la de carácter urbano. En la medida que las ciudades, así reforzadas, sean puertos y no ciudades de interior —por el mayor peso de factores comerciales, industriales, culturales e, incluso, ambientales— la mentalidad abierta a lo cosmopolita se irá imponiendo en el chileno medio; ello dará margen a una nueva visión del país frente al mundo y a una mayor valoración de la realidad marítima nacional.

En otro orden de cosas, el contacto personal del chileno con el medio marítimo —que es rehuido en muchos casos por experiencias iniciales poco felices— debe ser parte importante de la vida ciudadana. La educación deportiva tiene aquí un amplio campo de acción para vincular progresivamente a toda la población, según su edad y predisposición, a las prácticas acuáticas; comenzando en ríos y lagos y culminando en las playas y en el mar abierto, los habitantes pueden encontrar en el medio marítimo no sólo una fuente de conocimiento, adiestramiento y progreso, sino un área de solaz, esparcimiento y perfeccionamiento físico que facilitará, por añadidura, la desinhibición del chileno frente a su generoso mar, al que considera, por lo general, peligroso y artero, influido en gran medida por reiterados despliegues periodísticos que destacan, con alardes sensacionalistas, los aspectos más negativos de fenómenos meteorológicos y percances marímeros que eventualmente conmocionan al litoral.

Igualmente conveniente para el país será tener un cabal conocimiento de su realidad esencial, en que la condición marítima es uno de sus rasgos principales. A través del estudio de esa realidad —especialmente al más alto nivel académico, hasta ahora mayoritariamente indiferente frente a los desafíos del mar— y de su difusión entre las grandes masas de educandos, será posible cerrar la brecha entre mito y realidad, que mantiene a la población chilena desorientada ante sus verdaderas posibilidades de progreso y a los caracteres substanciales de su identidad nacional.

Una vez superada esa circunstancia de predominio artificial de concepciones marcadamente atadas al embrujo del agro, que retardan la madurez de nuestra idiosincrasia, será posible fortalecer la conciencia marítima nacional y, en base a ella, abrir los horizontes hacia los cuales ha de proyectarse la acción dinámica y resuelta del pueblo chileno.

Así, la voluntad marítima nacional, actuando desde ya, sin rémoras conceptuales, e impulsada por la natural predisposición de una nación que se ha reeconstruido a sí misma, desarrollará los veneros de la multifacética actividad marítima, entregando a la patria los frutos de su accionar fecundo.

— o — o — o —

El ordenamiento político-jurídico nacional, tercer elemento del Estado, también es influenciado por la realidad marítima nacional.

El Estado unitario, con la conformación geográfica que caracteriza a Chile, habría sido imposible sin la vinculación nacional lograda por la gran avenida del mar océano que flanquea nuestro dilatado cuan angosto territorio.

Esta misma vinculación marítima ha facilitado la ejecutoria administrativa del Estado, permitiendo la constante afluencia de corrientes renovadas de funcionarios hacia todas las regiones del país, principalmente a sus extremos norte, austral, antártico y polinésico, donde las bajas densidades poblacionales originales señalaban una débil participación regional en las actividades nacionales.

Consolidada la cohesión nacional y puestas en marcha las actividades económico-sociales básicas de las zonas extremas, puede decirse que ya se alcanzó el objetivo unitario de la concepción político-administrativa del Estado chileno; la realidad marítima está ahora al servicio del nuevo paso en el perfeccionamiento de esa misma concepción: la regionalización. Esta meta no tendría posibilidad alguna de alcanzarse a cabalidad sin la existencia de una realidad marítima, al alcance de todas las regiones, que les permite ampliar su patrimonio natural, multiplicar y diversificar su actividad económica y cultural, y establecer sus vinculaciones físicas esenciales, en lo nacional e internacional. Todo ello redundando positivamente sobre la estructura político-administrativa regional, otorgándoles una legítima preeminencia en la orientación de sus propias actividades y facilitándoles una participación equitativa en la toma de decisiones nacionales, que incidan sobre su aporte a la marcha general del país.

Desde esta posición vinculada al mar, las regiones pueden impulsar, desde su misma fuente y sin trámites engorrosos de corte centralista, sus propios intereses, que, naturalmente, no pueden sino coincidir con los generales de la nación, tanto más cuanto que hoy impulsan el desarrollo equilibrado del país, que es la fórmula que logrará la consolidación definitiva del esquema chileno para el Estado moderno que desea ser.

— o — o — o —

Es así como Chile, más que una política marítima nacional, requiere una gran política marítima nacional, porque su realidad marítima ha estado subvalorada en la consideración de las grandes opciones nacionales.

Por lo mismo, una política marítima nacional no puede limitarse a servir de orientación a programas o proyectos específicos de desarrollo, o a enumerar metas u objetivos dentro de políticas de implementación sectorial, sino que debe abarcar, además de ello, toda una actitud nacional de carácter marítimo, que vea en los variados canales de cada actividad un cauce en el cual es posible y necesario establecer un punto de vista marítimo, respecto del cual debe elegirse un curso de acción

que tenga algún grado de connotación marítima, sea en su desarrollo o en sus efectos.

Esta política marítima nacional, así concebida, al establecer un compromiso serio y genuino de todos los chilenos con su destino natural, que no es otro que su destino marítimo, servirá por sí sola de palió coordinador de todos los esfuerzos y metas que demanden y fijen las políticas sectoriales, en los amplios campos del desarrollo y la seguridad.

Por todo ello, una política marítima nacional debe fundarse en el concepto rector de que el accionar del país, tanto en el ámbito interno como en el externo, está condicionado por su destino marítimo. Este precepto cimenta tal política marítima nacional que es, en sí misma, una decisión política de la más alta preeminencia, y cuyo propósito general es lograr que las actividades del país se orienten hacia el más fecundo aprovechamiento de su condición marítima esencial.

Para alcanzar tal propósito, corresponderá generar el más amplio y rápido surgimiento, a todo nivel, de una firme conciencia marítima nacional y, paralelamente, impulsar el desarrollo y vigencia, a los niveles superiores que corresponde, de una vigorosa voluntad marítima nacional que asegure que el destino marítimo del país esté siempre implícito en la formulación de políticas nacionales, en su implementación sectorial y en su desarrollo y gestión a nivel operacional.

En la medida que así ocurra, se afianzará la orientación óptima para nuestro futuro y se consolidarán las verdaderas bases del progreso nacional. En esa misma medida, también, avanzará Chile hacia la plenitud de su grandeza patria.

