

GEOPOLITICA Y MAR CHILENO

Ariel Rosas Mascaró
Capitán de Fragata

 Desde su aparición en la Tierra, en la búsqueda incesante de un destino trascendente, el hombre ha creado sociedades, naciones y Estados, unidos indisolublemente por lazos permanentes entre el suelo y la población que lo habita.

Esta vinculación entre la geografía y el hombre impone un sello característico a las naciones, del cual difícilmente podrían sustraerse sin perder su identidad, tan necesaria para la supervivencia y desarrollo del Estado.

Del estudio de la influencia de los factores geográficos en la vida y evolución de los Estados ha nacido la geopolítica, cuyo propósito es entregar al estadista elementos de juicio que le permitan adoptar las medidas de conducción política o estratégica más adecuadas para el logro de los objetivos que se haya fijado la nación, considerando la permanencia de la realidad geográfica, a fin de reiterar que el camino elegido sea concordante con dicha realidad. Así como un hombre vive inserto

en un cuerpo físico que condiciona e incluso determina su conducta, así también un Estado vive y se desarrolla enmarcado en una realidad geográfica insoslayable que puede ser –en cierta medida– modificada, pero nunca al punto de considerarla irrelevante en la elección de opciones que determinen el devenir del Estado.

Si bien es cierto que el hombre desarrolla su actividad vital en el espacio terrestre, no podemos olvidar que casi tres cuartas partes de la superficie del globo son ocupadas por el océano, ejerciendo un influjo definido y permanente a lo largo de la historia de la Humanidad. Este bien primitivo de todos los hombres ha sido frontera y protección de muchos; aislamiento y seguridad para otros; y camino de influencia, intercambio y dominación para pueblos audaces. En las civilizaciones primitivas el mar representó, sin duda, una gran barrera y un freno a la expansión, pero el desarrollo en el arte de navegar incorporó al océano como un patrimonio de incuestionable valor, siendo el freno antiguo una mera circunstancia, pues siempre, y en último término, los pueblos con litoral alcanzaron ventajas económicas, políticas

y militares que los pueblos mediterráneos jamás tuvieron.

En los últimos tiempos, además del valor que como vía de comunicación e intercambio tiene el mar, se ha hecho evidente su surgencia como bien económico en sí mismo. En primer término, por la enorme capacidad de guardar en su seno una importante reserva alimenticia, muy digna de tener en cuenta a la luz de la explosión demográfica mundial que, a más de ir reduciendo las áreas de explotación rural que aseguran la subsistencia, va grabando cada vez en mayor medida la capacidad mundial de proveer alimento en cantidad suficiente. El segundo aspecto a considerar en el análisis del mar como un bien económico, es la posibilidad cada vez más cierta de explotar el lecho del océano para la obtención de minerales –como manganeso y cobre– y la extracción de petróleo del subsuelo. El acelerado avance de la tecnología en el mundo, y el agotamiento progresivo de los recursos naturales en tierra firme, hacen pensar con propiedad que la explotación del mar ya no es una mera ficción, sino algo que debe programarse y tenerse muy en cuenta en los planes de desarrollo nacionales de mediano y largo plazo.

Ratifica lo expresado el hecho irredargüible de la apropiación del océano por los pueblos del mundo, cada vez en mayor medida. La importancia de dominar el mar ha hecho surgir una serie de teorías en relación con la posesión de sus aguas; el Derecho Romano las declaró como una posesión en mancomunidad, y tal teoría fue también sustentada por el jurista holandés Hugo Grocio, en su obra *Mare Liberum*, publicada en 1609. A diferencia de ella, el tratadista inglés John Selden

preconizó la teoría del mar cerrado –en su obra *Mare Clausum*, escrita con posterioridad a la de Grocio– en la que se propone que el mar es apropiable en la misma medida que la tierra. El Derecho Internacional Moderno reconoce el principio de la libertad de los mares, circunscribiendo la propiedad de las aguas a aquéllas vecinas al litoral del Estado.

Aceptada universalmente la libertad de los mares, las potencias mundiales han orientado su política exterior al control de las comunicaciones marítimas. Los establecimientos ingleses de Gibraltar, Malta, Creta, Adén, Singapur y las Falkland tuvieron prioritariamente ese propósito. Más recientemente vemos el interés y esfuerzo por el control de las rutas del Índico –de vital importancia en el transporte del petróleo– y cómo las potencias occidentales y la Unión Soviética han ido instalando bases en Isla Socotora, Seychelles, Madagascar, las Maldivas y Diego García, por nombrar sólo algunas y para ilustrar el esfuerzo incesante de los pueblos de ocupar puntos desde los cuales proyectar poder e influencia a través del océano.

La fuerte atracción de la dominación marítima ha sido una constante geopolítica en la historia del mundo. No podríamos explicar de otra forma el que una potencia continental como la Unión Soviética haya llegado paulatinamente a establecer enclaves en zonas de influencia estratégica marítima, y crear un poder naval que hoy en día es el más poderoso del mundo. Analizando la trayectoria histórica de estos logros puede verse fácilmente la continuidad de este influjo oceánico: la llegada al Báltico con la fundación de lo que hoy es la ciudad de Leningrado, a comienzos del siglo 18; el acceso al Mar

Negro, también el siglo 18; el establecimiento de Vladivostok en 1860 y la adquisición de Puerto Arturo en 1898, ambos en la costa asiática del Pacífico occidental; y los recientes enclaves ya mencionados, en el Indico, Mediterráneo, costa Atlántica africana y el Caribe. Se ve así que el desarrollo normal y lógico de un pueblo que deja su fase de crecimiento interno para iniciar la de irradiación de una influencia en todo aspecto, se produce sólo a través del nexo oceánico, que es una especie de *hinterland* universal, de zona de crecimiento que —a medida que los pueblos adquieren más poder— posibilita en mayor medida su expansión hacia el océano.

A medida que los Estados reconocen la importancia del mar en su desarrollo, se ha ido gestando el fenómeno ya mencionado de expansión oceánica, es decir, la tendencia actual de apropiarse cada vez de mayor extensión del mar contiguo y zócalo continental respectivo. Esta expansión ha tenido su origen, fundamentalmente, en la posibilidad de explotación del mar como un bien económico en sí mismo. Los recursos del mar, considerados inagotables cuando no se necesitó explotarlos masivamente, son evidentemente limitados, lo que justifica su defensa y el lógico deseo de los Estados ribereños de asegurar para sus habitantes el máximo de esos recursos.

La posibilidad de explotación de los recursos marinos no es, sin embargo, igual para todos los países. Sólo las potencias más desarrolladas y ricas tienen la capacidad tecnológica que permitiría una explotación integral del mar. Esto ha llevado a dichas potencias a obstaculizar el deseo de los pueblos menos desarrollados de ampliar sus fronteras marítimas, ne-

gándose sistemáticamente a reconocer los aumentos de mar territorial y propiciando un régimen de libertad de los mares favorable a sus propios intereses económicos.

Incluso la contaminación marítima es producto mayoritariamente de las naciones más poderosas, pues dependen en mayor medida del mar como un gran terminal de basuras, sin que paguen un tributo proporcionado a este uso.

Desde la Bula Papal de Alejandro VI, el año 1493, en que se daba respaldo a las pretensiones de Portugal y España sobre la mayor parte de los Océanos Atlántico y Pacífico, se ha recorrido un largo camino en lo que a definición de la frontera oceánica se refiere. Partiendo de los acuerdos aceptados prácticamente por todos, de reconocimiento de la jurisdicción marítima hasta el alcance de un tiro de cañón desde la costa, que data del año 1610, se ha llegado al reconocimiento generalizado de las 200 millas de mar patrimonial, en las que no siendo la soberanía similar a la del territorio continental se reconoce al Estado ribereño derechos exclusivos sobre el patrimonio que ese mar albergue. Es motivo de legítimo orgullo para Chile el haber sido pionero en la expresión y materialización de este concepto, promulgado por vez primera en el mundo por el en ese entonces Presidente de la República, Dn. Gabriel González Videla, quien reclamara —mediante Declaración Presidencial del 23 de junio de 1947— soberanía sobre el océano y sus recursos hasta una distancia mínima de 200 millas de sus costas. El 18 de agosto de 1952 —en la Declaración de Santiago— Chile, Ecuador y Perú reclaman mares territoriales de 200 millas, dando inicio a expresiones similares que

hoy en día abarcan a gran número de países.

Se puede ver, así, que el dinamismo de la frontera marítima da una nueva dimensión geopolítica a las relaciones entre Estados, pues se está generando el choque potencial de intereses marítimos contrapuestos, sin que a la fecha haya un cuerpo legal internacional que cautele el ejercicio pacífico de la soberanía de estos amplios espacios oceánicos, recientemente agregados al territorio continental de los Estados.

Esperamos haber dejado en claro la profunda vinculación entre la geopolítica –ciencia del estadista– y la importancia que el mar y su dominio tienen en la determinación del curso de las relaciones entre Estados.

Quisiéramos –ahora– referirnos brevemente a la influencia profunda y permanente del océano en nuestra historia patria, nacida con su descubrimiento al navegar Magallanes –tras larga búsqueda– el Estrecho de su nombre, el 21 de octubre de 1520.

Establecida la tutela española en Chile después de su conquista por Pedro de Valdivia, Chile vio continuamente amenazada su supervivencia por la falta de un poder naval que lo protegiera de la avaricia y codicia de extranjeros; en 1578 experimentó las primeras incursiones de corsarios, siendo en la época las más significativas las de Drake, Cavendish, Hawkins y Van Noort. Todos ellos pudieron actuar impunemente asolando las costas de la

joven colonia, sin oposición. Tal vez no sea aventurado pensar que esta falta de visión marítima de España, que dejara por tantos años este flanco oceánico descubierto, contribuyera en no poca medida a la disolución del Imperio a comienzos del siglo 19, por esta endémica incapacidad de mantener un nexo sólido y permanente entre la metrópolis y sus colonias.

Al formarse la Primera Junta de Gobierno, el 18 de septiembre de 1810, el gobierno de Chile declaró sus puertos abiertos a los buques de todas las banderas. Se cometió, sin embargo, el grave error estratégico y político de no hacer preparativo alguno para dominar el mar, y poder así defender el largo y vulnerable litoral. Se dejó abierta al invasor la ruta de acceso más fácil y expedita.

Esta falta de visión política habría de probar ser fatal para la joven república. El virrey Abascal –dueño del mar– bloqueó Valparaíso con el *Vulture* y el *Warren*, armados en corso, destruyendo así toda esperanza de libre comercio. Luego organizó una flotilla de cinco pequeños veleros, los que después de recalar en Valdivia y Chiloé fondearon en San Vicente, desembarcando sus tropas en Lengua. El Almirante español don Antonio Pareja ocupó Concepción y avanzó al norte ocupando también Chillán. La tragedia de la Patria Vieja, y el desastre militar en que culminó, no deben buscarse en Rancagua ni en O'Higgins o en Carrera, sino en la falta de un poder naval que impidiera el desembarco de tropas en el litoral chileno.

Hubo, sin embargo, un débil intento de remediar la manifiesta incapacidad naval patriota. El General Carrera, Jefe del

Gobierno, ordenó a Don Francisco de la Lastra –ex Guardiamarina del Rey– que organizara una flotilla, lo que se hizo contratando a la fragata *Perla* y al bergantín *Potrillo*, que fueron armados como mejor se pudo, haciéndose a la mar el 2 de mayo de 1813 y dispuestos a batir a la *Warren*, que bloqueaba el puerto. La traición de la *Perla*, sin embargo, cuya tripulación había sido comprada de antemano, frustró lo que podríamos considerar como la primera tentativa chilena de formar una escuadra.

La señera visión de O'Higgins le hizo ver el problema con diáfana claridad. Después de la victoria de Chacabuco, el 12 de febrero de 1817, dijo: "este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar", lo que señala la clara conciencia de nuestro prócer sobre la importancia del mar en el destino de Chile.

Un bergantín español, el *Aguila*, fue capturado en Valparaíso apenas corridas dos semanas de la Batalla de Chacabuco. Fue el primer buque que –bajo la bandera de Chile– lograra algunos éxitos en la disputa por el dominio del mar. Se extendió también algunas patentes de corso, y los éxitos obtenidos fueron lo bastante atractivos para que muchos corsarios chilenos asolaran el mar austral, liquidando en corto tiempo el comercio español en el Pacífico.

Sin embargo, el dominio que España aún detentaba en el mar permitió al virrey del Perú enviar una nueva expedición, al mando del General Mariano Osorio. Estas tropas, desembarcadas en Talcahuano en enero de 1818, fueron derrotadas por el Ejército chileno en Maipú, en la batalla que

selló definitivamente la independencia de Chile.

La escuadra chilena siguió incrementándose, contando con el navío *San Martín*, la fragata *Lautaro*, la Corbeta *Chacabuco* y el bergantín *Araucano* cuando –al mando de don Manuel Blanco Encalada, a la sazón de sólo 24 años– se lograra la captura de la fragata española *María Isabel*, en Talcahuano.

El gran interés de O'Higgins en contar con un poder naval que asegurara el futuro desarrollo de la nación lo llevó a contratar los servicios de un marino inglés de distinguida trayectoria: Lord Thomas Cochrane. Las incursiones de Cochrane en las costas del Perú, apoderándose temporalmente de Supæ, Huacho, Paita y otros puntos de su litoral, volcaron definitivamente el dominio del mar al lado chileno. Gracias a ello fue posible la captura de Valdivia y la Expedición Libertadora del Perú, que terminó con la dominación española en el cono sur de América.

Con posterioridad al alejamiento de Lord Cochrane de nuestros mares, el dominio que él legara permitió la conquista de Chiloé, que consolidó en definitiva la soberanía chilena en el resto del territorio colonial.

Por desgracia, el ejemplo tan claro de la extraordinaria influencia del poder naval en nuestra independencia no bastó para evitar el desarme y venta de los buques de la escuadra. Así entonces, el

dominio del mar –que se obtuviera a costa de tanto sacrificio– desapareció cuando apenas se había logrado; pero las tradiciones que dejara la escuadra de Cochrane serían base suficiente para su resurgimiento, cuando fuera otra vez necesario a la patria.

La guerra contra la Confederación, en 1836, demostraría una vez más la imprescindible necesidad del poder naval en la defensa de la integridad del territorio. Sólo la utilización soberana de nuestro mar permitió la expedición de Bulnes, y su posterior campaña triunfal en la liberación de la dictadura del boliviano Santa Cruz.

La marina mercante vivió un desarrollo paralelo al de la escuadra, permitiendo que gran parte de nuestro comercio se desarrollara bajo bandera propia. Sin embargo, el descuido del gobierno por mantener una escuadra eficiente iba a costar caro no sólo a la novel marina mercante, sino también al país entero. La guerra con España, nacida de un sentimiento de solidaridad americana, nos encontró mal preparados en el mar. La flota española, al mando del Almirante

Pareja, asoló la costa chilena sin contrapeso, con la sola excepción de la brillante acción chilena de Williams Rebolledo, quien –al mando de la *Esmeralda*– atacó frente a Papudo a la corbeta *Covadonga*, obligándola a rendirse.

El 29 de marzo de 1866, Méndez Núñez bombardeó el indefenso Valparaíso, causando cuantiosos daños. Al retirarse la flota española de las costas del Pacífico,

incendió las presas que estaban concentradas en el puerto de Caldera, reduciendo la marina mercante nacional a la nada.

No sólo en acciones de guerra se vio la necesaria concurrencia del poder naval. También en el efectivo ejercicio de la soberanía sobre tierras en las que el dominio era más nominal que efectivo. Las continuas penetraciones en la Patagonia chilena, y la necesidad de tomar posesión efectiva del Estrecho de Magallanes y territorio insular austral, determinaron al presidente Bulnes a enviar la goleta *Ancud* a fundar una población, lo que hizo el comandante Juan Williams en septiembre de 1843, fundando el Fuerte Bulnes. La característica de insularidad de la apartada región magallánica, que se mantiene aún en nuestros días, la obliga a depender del mar para su vinculación permanente al resto del territorio. El desmembrado territorio de Puerto Montt al sur dificulta en forma extraordinaria la construcción de una vía terrestre a un costo razonable, por lo que la ruta oceánica mantendrá siempre su vigencia en la integración política y económica de nuestro archipiélago austral.

Las naturales disensiones entre países que se encontraban en pleno desarrollo hicieron llegar a Chile a la Guerra del Pacífico, que tiene tal nombre porque el océano, a más de escenario, fue protagonista importante en el desarrollo y desen-

lace del conflicto. Con la captura del *Huáscar* en Angamos, el 8 de octubre de 1879, Chile pudo proyectar su poder militar a través del océano ya conquistado, y vencer en definitiva en la larga contienda.

La extraordinaria participación del poder naval consolidó la conciencia marí-

tima nacional, fusionando el ejemplo de audacia y desenfado de Cochrane al del sacrificio altivo y heroico de Prat en Iquique. En el espíritu del marino chileno de hoy se plasman indisolublemente la altivez ante la adversidad, la conquista de imposibles y la entrega irrestricta de la vida al servicio de la patria.

Pero hubo aún otro ejemplo de cómo el mar chileno fue protagonista de la alteración de la historia. La fratricida revolución de 1891 enfrentó a un grupo congresista, apoyado fundamentalmente por la Armada, y a un grupo partidario del presidente Balmaceda, con el apoyo del grueso del Ejército.

El dominio del mar en manos del Almirante Jorge Montt le permitió ocupar Pisagua e Iquique, ahogando económicamente al gobierno de Balmaceda. Permitted también, posteriormente, desembarcar las tropas congresistas en Quintero, las que –venciendo en las batallas de Concón y Placilla– dieron término a la guerra civil.

Hemos hecho un breve recuento de la presencia del mar en nuestra historia, que no pretende ser completo ni acucioso, pues –de ser justos– debiéramos haber citado mil nombres y acciones, que por el hecho de haber sido omitidos no deben considerarse menos importantes o dejados involuntariamente en el olvido. Vaya esta corta explicación para justificar una síntesis que, tal vez por sucinta, pudiera pecar de omisiones o de excesivas generalizaciones.

Volvamos la atención ahora al Chile de hoy y a su profunda vinculación con el

Pacífico. Tenemos la suerte de habitar el hemisferio azul, mitad del mundo en que el océano concentra su masa y hace aparecer la tierra como algo absolutamente subordinado a su impresionante presencia. Nos extendemos desde prácticamente los 18 grados hasta los 56 grados de latitud sur; casi 2.000 millas en línea recta desde Arica a las Islas de Diego Ramírez, constituyendo así nuestro territorio continental, y desde los 61 grados hasta el Polo Sur en el Territorio Antártico chileno, estableciendo de por medio soberanía y control sobre el Mar de Drake. Por el Este contemplamos la monolítica presencia de los Andes, separando claramente nuestra geografía agreste y montañosa e imponiendo un sello de silencio y soledad en nuestra peculiar cultura. Hacia el oeste se extiende la ilimitada inmensidad del Océano Pacífico, en el que nuestro territorio se interna y materializa en las atalayas isleñas de las Islas Desoladas, San Félix y San Ambrosio, a 400 millas de la costa; Isla de Pascua, a 2.000 millas del continente; Róbinson Crusoe a 360 millas; y el impresionante rosario de islas y escolleras que detiene la permanente furia del océano, de Puerto Montt al sur.

Puede así verse fácilmente que éste, nuestro territorio, es más mar que tierra. Por cada kilómetro de costa sólo tenemos un promedio de 174 kilómetros cuadrados de superficie terrestre, índice de continentalidad que es uno de los más bajos del mundo. Si a este hecho agregamos que de nuestros 741 mil kilómetros cuadrados de territorio continental sólo unos 200 mil son aprovechables para el establecimiento de la vida humana y la obtención de recursos alimenticios, nos encontramos con que este índice de relación tierra-mar inclina aún más la balanza al predominio marítimo.

A mayor abundamiento, nuestra exagerada longitud –en relación con la anchura– sólo permite el establecimiento de una precaria y vulnerable vía longitudinal terrestre, uniendo el territorio en forma continua de Arica a Puerto Montt. Más al sur no existe continuidad geográfica terrestre que permita una comunicación sencilla, según ya lo expresáramos previamente, siendo entonces indudable que el único acceso posible y soberano es la ruta que ofrecen los canales australes. En las dos zonas con características geopolíticas claramente distintas en que se divide nuestro territorio, la continental y la archipelágica, vemos que –como constante imposición geográfica– el mar ofrece el único vínculo seguro y permanente. No en vano nuestro comercio internacional se desarrolla en sobre un 95% por la vía marítima, generando líneas de comunicaciones que nos vinculan vitalmente al resto de los pueblos del mundo.

Somos dueños, sin disputa, de lo que Haushofer llamara el desierto oceánico –enfrentando una estepa acuática en que nuestros próximos vecinos se encuentran a muchos miles de millas de distancia– y dueños de los dos controles de acceso del Atlántico al Pacífico, el Estrecho de Magallanes y el Mar de Drake, únicas alternativas seguras al Canal de Panamá, cuya vulnerabilidad es evidente. Sin embargo, esta dominación sin contrapeso, esta presencia tan nuestra en el Océano Pacífico, que tal vez por ello mismo contribuyó al descuido de su defensa en más de una oportunidad en nuestra historia, requiere de un poder naval que asegure esta propiedad, pues en los últimos años hemos visto con alarmante frecuencia cómo buques de otras banderas pescan en nuestra frontera marítima, evidenciando un interés que debe ser tomado en cuenta en forma

cuidadosa. Por otra parte, no debemos olvidar que la escasa prospección y análisis que hemos hecho de nuestros recursos del mar abre insospechadas posibilidades de explotación en el futuro, posibilidades que debemos cautelar apropiadamente.

El segundo elemento constitutivo del Estado es la población, elemento dinámico que da vida a la nación y confiere al territorio que habita particularidades que trascienden lo estrictamente geográfico. Somos ya más de once millones de habitantes, pudiendo ser esta cifra más alta una vez que conozcamos el detalle del censo recién efectuado. De este total, sin embargo, algo más del 2% trabaja en alguna actividad relacionada directamente con el medio marítimo. Es, por decir lo menos, una magra participación en actividades de reconocida importancia nacional. ¿Debe buscarse la explicación en el atávico distanciamiento que el español tuvo respecto del mar? Tal vez sea parte del problema. Es reconocida la actitud mediterránea de los gestores de nuestra raza, y si a esto agregamos el hecho de que –hasta ahora– nuestro estrecho territorio ha sido capaz de darnos riqueza y trabajo, se configura una actitud hacia el mar esencialmente contemplativa y estática. Lo que fue bueno o suficiente, durante tantos años, no lo será evidentemente para siempre. De aquí entonces que el Estado, y muy en especial su población, deben encontrarse preparados para enfrentar un futuro que tal vez no sea tan magnánimo, y debe tenerse siempre muy presente la enorme potencialidad que, en todo aspecto, encierra nuestro océano.

Por fortuna nuestra raza –homogénea y de grandes valores espirituales– tiene características especialísimas que

nos hacen abrigar una profunda fe en que no desaprovechará lo que con tanta largueza le ha entregado Dios. De la altivez araucana, y su admirable valor ante la muerte y el peligro, hemos recibido un legado de solidez humana y estoico desprecio al infortunio, que no se encuentra fácilmente en otros lugares del mundo. El hidalgo español, y su concepto del honor por encima del apego a la propia vida, nos legó un lazo cultural indisoluble con el mundo cristiano de Occidente, al que pertenecemos no sólo por cuestión geográfica, sino también por convicción profunda y trascendente.

Este pueblo, así establecido en el territorio ya descrito, constituye la nación chilena, y si bien la influencia de la geografía no constituye necesariamente un determinismo geográfico, pues la voluntad del hombre puede cambiar algún esquema geopolítico circunstancial, la presencia del mar entre nosotros es tan masiva y permanente que no podemos menos que reconocer nuestro destino como esencialmente marítimo. Esto implica, por cierto, más futuro que presente, y precisamente a ello debe ir orientado el esfuerzo del estadista; a la creación de una conciencia marítima que capacite al Chile del mañana para ser efectivamente el señor de su vasto patrimonio oceánico.

La soberanía, esa capacidad de un pueblo de decidir libremente su destino y encaminar su desarrollo en procura de sus intereses específicos, es el tercer elemento constitutivo del Estado. No puede desconocerse que el ejercicio de la soberanía —en el siglo 20— está condicionado por una compleja trama de tratados y normas de Derecho Internacional, que constituyen una base jurídica de relación entre nacio-

nes a las que nuestro país mantiene un respeto irrestricto. Son los tratados con Perú, Bolivia y Argentina los que han dado forma definida y reconocida a nuestras fronteras, y en su vigencia se basa la garantía de una integridad territorial que asegura el desarrollo en un clima de confianza y bienestar. No debe olvidarse, sin embargo, que la vigencia de los tratados depende del respeto mutuo y de la solidez institucional y política de los Estados considerados. Esto obliga a adoptar medidas de seguridad nacional que den validez a lo expresado, creando y potenciando instituciones estables que tengan por finalidad mantener un coherente esquema de presencia en las fronteras y en las áreas de eventual penetración foránea.

Lo dicho nos lleva a pensar que debe darse debida importancia a una presencia del Estado en los extremos del país y en el flanco marítimo de nuestra dilatada costa. No puede desconocerse los esfuerzos que en tal sentido han efectuado gobiernos anteriores, permitiendo el desarrollo de Arica —en el norte del país— la que en pocos años se ha convertido en un importante centro de confluencia comercial, pues por ese puerto se moviliza productos de la más variada naturaleza, hacia y desde nuestro país y Bolivia.

En Punta Arenas, habiéndose también efectuado planes de desarrollo similares, el resultado no ha sido tan espectacular, pese a que, en términos de importancia, el acceso al Atlántico sigue siendo para nosotros una cuestión de supervivencia nacional, pues nos vincula con los centros de poder económico y político del hemisferio norte, de los que dependemos todavía en medida importante. Lo más importante de destacar en este

aspecto es la escasa presencia de población nacional en las islas al sur del Beagle. Ha sido precisamente esta falta de presencia la que ha dado origen a conflictos territoriales de larga trayectoria jurídica. Nuestra frontera marítima austral debe materializarse en forma decisiva, como única manera de mantener vigente nuestro interés antártico y la proyección de nuestra influencia en áreas vitales para la seguridad estratégica nacional. Tenemos precisamente aquí el mejor ejemplo de que no bastan los tratados para asegurar la integridad y el reconocimiento territorial; es también necesario estar presente, demostrando en forma enfática un interés que nadie pueda desconocer.

Hemos visto cómo los tres elementos clásicos constitutivos del Estado; el territorio, población y soberanía, se relacionan e interactúan estrechamente a través de un vínculo oceánico perfectamente reconocible. La geopolítica, según ya lo expresáramos, es una ciencia que permite al estadista formular objetivos y señalar opciones que estén en concordancia con la realidad geográfica del Estado, en su más amplia acepción. Hubo una época en que la geopolítica, sacada de su ámbito de especulación científica y aplicada a complejas situaciones políticas con argumentos de validez parcial, produjo distorsiones que la desacreditaron como ciencia, restando importancia a un sólido conjunto de conocimientos sobre ciencia política. Fue en la Alemania de la Segunda Guerra Mundial que esta distorsión tuvo lugar y dio a la geopolítica fama de doctrina de agresión que no está de acuerdo con su eminente carácter científico. Aun así, en todo caso, hay países que postulan leyes geopolíticas en apoyo de pretensiones

territoriales, queriendo validar científicamente lo que no es otra cosa que un impulso social sin valor intelectual o moral alguno. En nuestro país, la geopolítica tiene el valor y tratamiento de una ciencia política, sirviendo de apoyo serio a consideraciones de desarrollo nacional y definición de objetivos. En tal sentido, la definición de una geopolítica oceánica para Chile adquiere el carácter de un conjunto meditado de acciones, cuyo propósito es señalar la conducta de desarrollo que más se acerque a nuestros intereses y capacidades naturales. Lo que se expondrá a continuación sólo será una apretada y generalizada síntesis de las acciones que debieran materializar dicha geopolítica oceánica, es decir, el conjunto de medidas que concilien en la mejor forma posible nuestras inquietudes como nación y la potencialidad que nuestro océano ofrece.

Como aspecto muy primario en la definición de medidas tendientes a materializar una geopolítica oceánica, debemos considerar la creación de una conciencia marítima nacional. Sólo teniendo conciencia marítima podremos estar seguros de reconocer el valor de nuestra potencialidad oceánica, y sólo así podremos obtener frutos de su adecuada explotación en nuestro provecho. Para lograrla, debe enfatizarse en la población escolar chilena el estudio de aspectos relacionados con el mar, revisando y readecuando los programas en su parte pertinente, de modo de asegurar en el futuro ciudadano un concepto claro de la importancia del mar en el destino del país. Además de esto, debe fomentarse la práctica de los deportes náuticos como una forma de acercarnos al mar, iniciando así una relación que facilite la comprensión de su importancia.

Existiendo conciencia marítima, una geopolítica oceánica debe considerar el adecuado desarrollo de la marina mercante y la infraestructura portuaria y vial asociada. Los efectos geopolíticos de una apertura al comercio exterior son incuestionables, pero esta apertura no consiste solamente en la adopción de medidas arancelarias y administrativas que faciliten el intercambio, sino también en una presencia activa de nuestros productos, transportados a los mercados exteriores en medios propios. De no ser así se crea una dependencia que es lesiva a nuestros intereses y que vulnera gravemente aspectos de seguridad nacional que deberían preocuparnos preferentemente. El fomento a la marina mercante es una necesidad nacional, y no deben escatimarse esfuerzos para lograr un desarrollo acorde con nuestra realidad geográfica. Con respecto a la infraestructura portuaria, es obvio que su desarrollo debe ser paralelo al de la marina mercante, y aun cuando se realiza esfuerzos serios en su modernización y eficiencia de utilización, no se ha llegado todavía a la situación deseable de ofrecer una alternativa válida al transporte terrestre, en términos de costo y seguridad.

Como otro punto importante en la materialización de una política marítima, debemos considerar la población del territorio insular austral, promoviendo incentivos perdurables que aseguren nuestra presencia soberana y den seguridad a nuestra frontera marítima. Aun cuando ya lo mencionáramos, no puede dejar de enfatizarse la extraordinaria importancia que nuestra presencia física tiene en las islas al sur del Beagle. No sólo materializan nuestro interés geopolítico, sino también aseguran nuestra soberanía en el territorio antártico, cuyo *status* jurídico se

rige por un tratado que ha congelado toda reclamación territorial. Sólo aumentando nuestra presencia en el sur podremos asegurar la cautela efectiva de nuestros intereses.

Un último aspecto de gran importancia en la gestación de una geopolítica oceánica es nuestra efectiva proyección al Pacífico. Si bien es cierto que no hay indicadores de un desplazamiento— a corto plazo — del eje geopolítico mundial hacia el Océano Pacífico, así y todo nos ofrece múltiples atractivos. El mercado potencial de los países asiáticos es digno de tenerse en cuenta, y el proceso de descolonización creará vacíos de poder de los que no podemos mantenernos ajenos. Para afianzar y posibilitar nuestra proyección debemos mejorar la infraestructura actualmente existente en nuestras islas oceánicas, a fin de que sirvan efectivamente de puntos de apoyo a actividades comerciales o simplemente de puntos de influencia. En una situación muy especial se encuentra la Isla de Pascua, posesión polinésica que nos hace —de hecho— ocupar un lugar entre los pueblos del Pacífico que se encuentran entre América y Asia. Una integración a los intereses de Oceanía nos permitiría gravitar en mayor forma y estrechar vínculos con naciones cuya relación es de toda conveniencia. Otra consideración digna de tenerse en cuenta —en la proyección al Pacífico— es la creación de zonas de seguridad hacia el oeste, que disminuyan nuestra vulnerabilidad en ese eje, dado lo angosto de nuestro territorio continental.

No se ha nombrado la pesca como una actividad especial de la geopolítica oceánica, por representar un interés marítimo permanente y prácticamente inserto

en todas las consideraciones ya expresadas. Nuestra riqueza ictiológica, no prospectada suficientemente, es el futuro granero de Chile y expresión más visible del valor económico de nuestro mar. Por tal razón, al postular la defensa de nuestros intereses marítimos se postula indirectamente el fomento de la pesca y la ampliación de sus actividades, de constante vigencia e importancia en el presente y futuro de la nación.

Hemos pretendido esbozar la maciza y persistente presencia del océano en nuestra historia y en el destino de Chile. Esperamos haber hecho un recuento objetivo de su potencialidad y de lo necesario que es adoptar desde ya medidas que cautelen adecuadamente nuestros intereses. Hay veces que el contacto demasiado sostenido con un medio tiende a insensibilizar en relación con la conciencia del valor de lo que se tiene. Hemos querido –precisamente–

poner de relieve el valor de nuestro océano, que por ser tan nuestro y estar tan ligado a nuestra sociedad y geografía nos parece a veces que no valiera la pena preocuparnos mayormente de algo que tenemos en casi tanta medida como el aire que respiramos. No olvidemos, sin embargo, que al igual que el aire, siendo un bien prácticamente inagotable y de libre acceso a todos, es vital para nuestra supervivencia como nación.

Vaya como observación final nuestra profunda convicción de un paulatino acercamiento de Chile a su mar, de lo que es prueba tangible este mes de Mayo que lo recuerda, afianzando así lo que es la indisoluble unión de nuestra sociedad a su destino oceánico, dando forma verídica y trascendente a la genial definición que de nuestra tierra hiciera Subercaseaux, al denominarla "Tierra de Océano".

