

GEOPOLITICA OCEANICA DE CHILE*

José T. Merino Castro
Almirante
Comandante en Jefe de la Armada
Miembro de la Junta de Gobierno

Cuando ya se ha iniciado la conmemoración del Mes del Mar del año 1982, la Armada nacional ha querido –una vez más– volver la atención de la ciudadanía hacia ese tesoro incalculable que baña nuestro litoral.

Sin duda, junto al recuerdo de tantos valientes marinos que ofrendaron sus vidas en el mar de Chile, nuestro océano se nos abre generoso como una fuente insospechada de grandeza.

Las inmensas posibilidades de todo orden alojadas en nuestras aguas oceánicas, merecen la atención y cuidado de quienes –por voluntad de la Providencia– han sido beneficiados con ellas. Su descubrimiento y adecuada utilización se hallan íntimamente ligados a un efectivo conocimiento de las perspectivas envueltas, en una acabada, racional y constante explotación.

Durante los próximos días, diversos expertos en las cuestiones del mar analizarán algunos de los temas de relevancia en el camino de la consecución de los objetivos señalados.

Podemos decir que desde el mismo instante en que el hombre apareció sobre la Tierra, se ha vinculado indisolublemente al medio ambiente circundante. La vinculación señalada –entre hombre y geografía– es la que, en buena parte, ha determinado la individualidad de las naciones, y por ello resulta difícilmente separable de la realidad misma del individuo.

La geopolítica ha nacido del estudio de la influencia que ejercen los factores geográficos y telúricos sobre la vida y evolución de los Estados. Su propósito es entregar al gobernante elementos de juicio que le permitan adoptar las medidas de conducción política más adecuadas al logro de las metas fijadas, sin olvidar la permanencia de la realidad geográfica.

Ahora bien, pese a que el hombre desarrolla gran parte de su actividad vital en el espacio terrestre, la realidad es que casi las tres cuartas partes del globo son ocupadas por el mar. El mar ha ejercido una influencia decisiva a lo largo de la historia de la Humanidad. Ha sido el camino de la conquista, de la influencia, del comercio, de la cultura y de la fe. Y los pueblos que supieron aprovechar tal influencia sacaron perceptibles ventajas frente a

* Conferencia de apertura del ciclo *El Poder Naval frente al Derecho del Mar*, dictada el 4 de mayo de 1982.

quienes no fueron dotados por la naturaleza de tan vital elemento, o simplemente no lo aprovecharon.

El valor que tiene el océano para las naciones no se agota en la consideración de su utilidad como vía de comunicación y de intercambio comercial. El mar es un bien económico en sí mismo. En primer lugar, porque tiene la capacidad de guardar una importante reserva alimenticia, digna de ser considerada a la luz de la explosión demográfica mundial y de la disminución de las tierras cultivables. Por otra parte, el océano nos ofrece la posibilidad, cada vez más cierta, de extraer de sus fondos toda suerte de minerales de enorme utilización y valor.

Chile es, pues —propiamente— una potencia marítima, en el sentido expuesto. Por ello, todos los esfuerzos que realicemos con miras al acercamiento de nuestra actividad a los intereses marítimos serán largamente recompensados más tarde, en diversos frutos para beneficio de todos los chilenos.

El Capitán de Navío norteamericano Alfred T. Mahan, geopolítico del mar, en su ya famosa obra *La Influencia del Poder Naval en la Historia*, señaló como factores indicativos para determinar la potencialidad marítima de una nación, su situación geográfica, la configuración física del Estado, la extensión del territorio, la existencia de materias primas y la pujanza de la raza y de su Gobierno. Oportuno parece entonces referirnos a ellas en un breve análisis, para sacar algunas conclusiones particulares respecto de nuestro país.

Situados en el extremo sur y occidental de América, somos ribereños del Océano Pacífico, cuyas aguas bañan nuestra dilatada costa desde la frontera con Perú por el mar, que pasando por el extremo sur del continente alcanzan hasta la boca oriental del mismo Beagle. Tal posición, alejada de los principales centros del poder mundial, nos impone un relativo aislamiento de estos focos de irradia-

ción cultural y económica. Estamos distantes de las grandes poblaciones humanas y enfrentamos a la masa líquida más grande de los océanos del mundo; situación que, si bien es cierto aparece ahora como desmedrada, irá cambiando radicalmente a medida que el eje geopolítico del mundo se traslade del Océano Atlántico al Pacífico, como la historia lo va demostrando.

Ya en 1924, el geopolítico Karl Haushofer, que a la época era Agregado a la Embajada alemana en Tokio, en su *Geopolítica del Pacífico* —al hacer un análisis de este océano— dice que las grandes concentraciones poblacionales y la magnitud de los recursos naturales existentes en los países ribereños harían, indefectiblemente, que el centro político del mundo se trasladara hacia el Pacífico, dentro del siglo XXI.

Tanto los precusores estudios de Haushofer, como los de George Renner, los llevan a dividir al Pacífico en cuatro cuadrantes: el noroeste, donde se localiza uno de los tres centros de poder del mundo, con Rusia, China y Japón, que ejercen su influencia sobre el oriente y suroriente de Asia, incluyendo los países insulares de Filipinas y Malasia, por el sur; el noreste, con Canadá y Estados Unidos, cuya influencia se extiende hacia el Pacífico central —con Hawaii y otras posesiones insulares— y que tiene la cualidad de ser también parte del eje geopolítico del Atlántico; el suroeste, con la masa continental de Australia, Nueva Zelanda y su influencia en la Micronesia y Melanesia; y, por último, el sureste, que —por despoblado— Haushofer lo llamó "El Desierto Oceánico". Predice que allí Chile, por sus características y ser un país legítimamente del Pacífico, está llamado a ser poder hegemónico en el sector sudamericano de este océano.

Es decir, la posición marginal actual con respecto al Atlántico norte se convierte en una posición muy favorable con respecto al Pacífico, posición que sólo tendrá valor, según

Enrique Bunster, si surgiera entre los chilenos una conciencia marítima y renacieran la audacia y el espíritu de expansión que tuvo nuestro pueblo en el siglo XIX.

Al analizar esa posición debemos considerar en forma muy especial la Isla de Pascua, que fue incorporada a nuestra soberanía en 1888. Situada entre la Polinesia y el Continente Americano, en pleno océano, materializa la avanzada de Chile en su penetración hacia el Pacífico, y el espíritu de los hombres del siglo pasado.

Asimismo, constituye un punto de especial importancia la indiscutida soberanía de Chile sobre el Estrecho de Magallanes y el Paso de Drake, que le dan a nuestro país el control de esas dos vías de comunicaciones, consideradas por todos los geopolíticos como una de las siete llaves que controlan el ejercicio del poder mundial.

La configuración física del Estado y la extensión del territorio, son también factores de análisis. Chile, según Gonzalo Bulnes, "más bien que un país es una costa". Un mapa de Claudio Di Girolamo lo muestra como una costa en gran parte de espaldas a una cordillera y perdido en un océano inmenso. En verdad, esa larga y estrecha faja de tierra que configura nuestro territorio continental, es sólo eso: una larga faja de tierra. Una costa de más de 4.000 kilómetros de extensión, que contiene una superficie de 750.000 kilómetros cuadrados, sin contar la Antártica, pero que genera un mar territorial adyacente de 2.400.000 kilómetros cuadrados; vale decir, los dominios marítimos de Chile, en superficie, son tres veces mayores que los terrestres. Las riquezas que contiene este mar, su lecho y subsuelo, son cuantiosas; prospectadas a la fecha sólo en forma incipiente, tienen proyecciones difíciles de imaginar. Podemos decir, por experiencia realizada, que la explotación de una hectárea en el mar podría suministrar las proteínas equivalentes al aprovechamiento de 8 a 19 hectáreas en tierra. En verdad, no hay

punto de comparación; sin embargo, la ganadería continúa siendo —a un altísimo costo— nuestra mayor fuente alimenticia.

Por otra parte, los recursos de hidrocarburos están en una incipiente prospección y explotación en el mar, y la minería submarina sólo existe en el pensamiento de quienes se han adentrado en lo que la ciencia está realizando.

La necesidad de resguardar este patrimonio indujo a nuestro país al establecimiento de la hoy llamada Zona Económica Exclusiva, adyacente a nuestro mar territorial. En el presente, este movimiento es de tendencia universal, se fortalece día a día y se torna cada vez más importante por el avance que experimentan la ciencia y la técnica en la explotación de los océanos y del fondo marino; así, podemos decir con satisfacción que las ideas generadas en este país, en el presente mes de mayo fueron aprobadas por las Naciones Unidas para la próxima configuración del Código de Derecho del Mar.

Por otra parte, la condición geomorfológica de los dominios nacionales, considerando tierras y mares, presenta tres conjuntos aislados que sólo la vía marítima es capaz de unir: el continental sudamericano, que representa el 32 por ciento de nuestro patrimonio; las islas esporádicas y sus espacios marítimos, que constituyen el 30 por ciento; y el continente antártico, que contiene el 38 por ciento. A ello habría que agregar que en la parte territorial del primero hay, a su vez, tres zonas muy bien diferenciadas, cuyo centro constituye la zona corazón del país, mientras que su extremo sur es insular y virtualmente insular el del norte. Este último lo calificamos como tal por estar unido a la zona central solamente por una carretera, en toda su extensión, y por un ferrocarril, en forma parcial, ambos extremadamente vulnerables. Aparece así únicamente el mar como la vía capaz de vincular con seguridad las tres zonas continentales, como así también lo es ésta para unir los sectores insulares y antártico.

Es necesario, también, analizar en la vida del país las materias primas. En Chile existen, y en abundancia. El salitre, primero, y el cobre, después, han constituido tradicionalmente para el país sus fuentes principales de ingresos, y este último seguirá siéndolo por muchos años. Como mineral, refinado o procesado, sólo la vía marítima está capacitada para hacer el transporte masivo del cobre a los países que lo compran. El hierro y otros minerales ferrosos son exportados, asimismo, en forma masiva también a través del mar.

Mención especial merecen los combustibles líquidos. Los yacimientos de petróleo están concentrados en el extremo austral; por el mar van a los centros de refinación en el centro del país y por el mar fluyen mayoritariamente los productos limpios a los principales centros de consumo.

El aprovechamiento de toda esta riqueza sólo es posible mediante el transporte marítimo, y éste es vital para el desenvolvimiento económico del país. Lo anterior exige la existencia de una importante marina mercante, y de las instalaciones portuarias necesarias para facilitar el flujo expedito y seguro de estas materias primas y el ingreso de las importaciones que el país necesita, que a la fecha un 95 por ciento de ellas son transportadas por vía marítima.

Por consiguiente, los factores analizados nos permiten afirmar, enfáticamente y con toda propiedad, que Chile es una nación esencialmente marítima y que su destino futuro debe buscarse, evidentemente, en el mar.

Pero la posición del país, su geografía y las condiciones geomorfológicas son las condicionantes que la naturaleza impone a la nación; mas ellas son estáticas y requieren de la pujanza de la raza, de la conducción de los estadistas y de la creación de una conciencia marítima nacional que debe dinamizar dichos factores, los que puestos en acción generarán la riqueza del país y darán bienestar a todos sus habitantes.

La población chilena, poco más de once millones, muestra una homogeneidad que permite encontrar al típico hombre chileno en cualquier parte de nuestra extensa geografía.

Esta realidad, advertida ya por muchos viajeros que visitaron nuestro país entre los siglos XVIII y XIX, constituye un hecho de capital importancia para una correcta interpretación del pasado y del presente chilenos, y representa un enfoque de insospechadas proyecciones cuando se desea prever el futuro de la nacionalidad y diseñar las estrategias para un desarrollo integral y armonioso de sus potencialidades.

La explicación de esta singularidad no puede ser otra que el producto del cruce del español —representante de la más alta expresión de la civilización occidental y poseedor del imperio más extenso y poderoso de la tierra— con el indio, cuyo origen se remonta, tal vez, al habitante primitivo de las islas del Pacífico.

Surgió así una raza que produjo un pueblo, como el chileno, capaz de construir un país en una "loca geografía", pero poseedor —a su vez— de una historia muy cuerda, como expresó en una oportunidad el profesor brasileño Pedro Cálmon. Se ha distinguido —desde los albores de la independencia— por su altivez nacional, un innato sentido de la jerarquía y el orden, el amor por la libertad, audacia para abrir nuevos cauces al progreso, tenacidad para superar algunos factores negativos de su medio geográfico y una decisión permanente de atenuar sus efectos cuando le ha sido humanamente posible hacerlo.

Pero este pueblo, lamentablemente, no ha mostrado una verdadera vocación marítima. Benjamín Subercaseaux, en el prólogo de su genial obra *Tierra de Océanos*, nos dice: "Chile es una tierra de océanos. O sea, un país que por su estructura y su posición geográfica no tenía mejor objetivo, ni mejor riqueza, ni mejor destino, más aún, ni otra salvación que

el mar. Para el mar nació; del 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 existir.

“Ahora bien, ni en el pasado remoto, ni en la Colonia, ni en la República, los gobiernos han querido enfrentar estas verdades que repugnan al habitante de esta tierra. El hombre de Chile, salvo las excepciones mínimas de la raza sureña e isleña, nunca tuvo la pasión ni la vocación por el mar. Razones etnológicas, geográficas y sociales, contribuyeron para que las cosas ocurrieran así y no de otra manera.

“Creo que jamás se vio en la historia lucha más dolorosa entre el sentir de un pueblo y la realidad marítima a que lo abocaba el destino y la propia necesidad de perdurar”.

Debemos destacar que Chile fue realmente descubierto por el mar, que la historia con frecuencia olvida. Fue Magallanes, al descubrir el estrecho que lleva su nombre, un 21 de octubre de 1520, quien llegaba por primera vez a nuestra tierra.

Volviendo a Benjamín Subercaseaux, en *Chile o una loca geografía*, su obra maestra, nos dice: “Si algún tripulante nostálgico permaneció en la popa contemplando ese cabo deseado en la boca del estrecho que se perdía hacia el sureste; si dio una última mirada a esa costa alta y negra que se prolonga hacia el norte, azotada por la tempestad, podemos afirmar que fue él, él solo, quien contempló por primera vez la tierra de Chile”.

Esa falta de vocación marítima es una realidad que –nos guste o no– debemos reconocer, para estructurar un plan de acción que tienda a crear y desarrollar esa necesaria conciencia marítima. No heredamos de ninguno de nuestros antepasados una conducta marítima. Indios y españoles fueron más bien de hábitos continentales. En una oportunidad, un documentado conferencista decía: “Si entre España y América hubiese existido una

comunicación terrestre, ésa, únicamente ésa, hubiese usado el español de aquella época”. Y creo que decía la verdad. Contra esta realidad lucharon en su tiempo Valdivia, O’Higgins y Portales, que tuvieron una clara conciencia marítima; en el caso del segundo, deriva tal vez de su ancestro irlandés y de su educación en Inglaterra. Portales, como comerciante, comprendió con toda claridad que el mejor destino de Chile estaba en el mar.

Todas las actividades en el mar, que se generan por esa condición geográfica esencialmente marítima de nuestro país, constituyen los intereses marítimos de esta nación, y es función de los gobernantes desarrollarlos donde no existen, fomentarlos donde sean incipientes y revitalizarlos cuando se hayan robustecido, para evitar que pierdan la fuerza que los impulsa.

Así lo ha comprendido este Gobierno, que ha dado un empuje y apoyo decisivos a todas las actividades marítimas, encuadradas éstas dentro del esquema en que descansa la política económica del país. La Política Marítima Nacional fue proclamada por la Oficina de Planificación Nacional en noviembre de 1976; dentro de ella se busca incrementar la capacidad tecnológica y la investigación del medio marino, el desarrollo de la industria de la construcción naval, la agilización de las actividades portuarias, la explotación racional y conveniente de la pesca y de los acuacultivos, y el fomento de la marina mercante. En todas esas actividades es público y notorio el avance que se ha logrado. La flota mercante alcanzó la primera meta fijada –de un millón de toneladas– en un tiempo relativamente breve. Diversas circunstancias han hecho perder el impulso logrado y se ha tenido un leve retroceso. Ello no debe desalentarnos, porque estamos ciertos de que los armadores revitalizarán el auge logrado en el pasado en sus empresas, para alcanzar la meta que la seguridad nacional nos impone, y ésta no puede ser menos de tres millones de toneladas en buques. Lo anterior nos permitiría realizar en

naves de bandera nacional todo el tráfico de combustibles líquidos, el cabotaje en su integridad y parte substancial del comercio internacional, asegurando de ese modo las principales exportaciones que producen las divisas necesarias para la economía de la nación, y las importaciones esenciales para el normal desenvolvimiento del país.

Todo ello es conveniente, necesario e indispensable. Sin embargo, no lo es todo; debiéramos dar un paso más en nuestra política oceánica. Somos un país ribereño del Pacífico y hacia él deben orientarse nuestras miras. Con excesiva frecuencia, tal vez, se habla de integración del país con los países vecinos. Para que haya integración no es indispensable trazar carreteras, sobre todo cuando existe el océano que nos permite llegar a cualquier lugar del mundo. Por ello, nuestro país deberá poner mayor énfasis en la búsqueda de integración hacia el oeste, a través del Pacífico. Al otro lado de ese océano, que no es una barrera sino un medio vinculatorio, están nuestros amigos: Japón, el más firme cliente para nuestras exportaciones de materias primas y productor de cuanto nuestro país necesita; China, con un mercado potencial de mil millones de habitantes; Australia y Nueva Zelanda, unos de los más grandes productores de alimentos; todas las naciones del sudesde asiático, así como Corea del Sur y Taiwán, dispuestos a tendernos una mano sin condiciones y sin amenazas. Esto me trae a la mente un adagio del diario vivir: "Es preferible un amigo que un hermano. Porque el primero se elige y el segundo se lo imponen". Creo que esto tiene plena validez en el concierto internacional de las naciones, donde el pragmatismo prevalece sobre todo otro vínculo sentimental.

En los esplendores del siglo pasado, cuando poseíamos una marina mercante numerosa, la bandera de Chile se paseó por esos mares, y seña evidente de nuestra prosperi-

dad fue la circulación del peso chileno en el Pacífico y en el Oriente, como signo monetario firme del intercambio comercial.

Mahan, en su estudio del poderío naval, contenido en el libro antes citado, concluye su análisis diciendo que la producción económica de un país, con las consiguientes necesidades de intercambio de productos y materias primas, el crecimiento de la flota mercante necesaria para facilitar dicho intercambio, las facilidades portuarias y la existencia de una fuerza naval que proteja dicho comercio, constituyen la clave de la historia y de la política de los países que llegaron a ser potencias marítimas, primero, y potencias mundiales, después, como consecuencia de lo anterior.

Señoras, señores:

Bien comprenderán ustedes la honda significación y resonancia que tienen estos conceptos en el Comandante en Jefe que les habla.

¡Cómo quisiera ver a Chile efectivamente posesionado de su realidad oceánica!

Nuestro trabajo de hoy, modesta pero tenazmente, se orienta hacia la obtención de ese anhelo. Un deseo que se funda indismutiblemente en una realidad por todos visible; un anhelo que envuelve una esperanza muy honda y muy grande de engrandecimiento general.

Al iniciarse este ciclo de conferencias acerca de diversos aspectos de nuestra condición marítima, quiero hacer llegar a todos la firme y convencida reiteración de mi fe en el destino oceánico de Chile, derrotero fecundo de las más grandes realizaciones y logros; expresión —en definitiva— de lo que el mismo Dios quiso señalarnos como el camino de nuestro engrandecimiento, desarrollo y felicidad.