CHILE Y EL PACIFICO

Eduardo Alvayay Fuentes
Capitán de Navío

Poco falta para completar los quinientos años del descubrimiento, para el mundo occidental, de este gigantesco espacio cubierto por el Océano de las Damas, Océano Pacífico o Mar del Sur, como lo denominara por primera vez el español Vasco Núñez de Balboa, al descubrirlo luego de cruzar a pie el Istmo de Panamá.

Su historia comenzó antes, con los eximios navegantes polinésicos que recorrían de isla en isla, en sus frágiles embarcaciones, las inmensidades oceánicas del Pacífico sur. Tal vez, navegantes chinos o japoneses llegaron en alguna época ya olvidada a las costas de América, pero su historia escrita comenzó con los españoles y portugueses, y entre ellos el más audaz, Hernando de Magallanes, que en 1520 –después de descubrirlo y bautizarlo con su actual nombre, como una ironía a los sufrimientos de su peligrosa jornada en sus tempestuosas aguas– se aventura en el Pacífico. Luego de una larga navegación llega a las Molucas (Filipinas), estableciendo así el primer puente de enlace entre América y Asia. Su viaje fue completado por Sebastián Elcano, quien –a poco de su llegada a España– parte de nuevo a las Filipinas en compañía de Loaysa, falleciendo ambos en el intento y llegando la expedición al mando de Martín Iñiguez. Alvaro de Saavedra, por encargo de Cortés, sale desde México a conquistar las Filipinas, para encontrarse allí con los cien héroes de Loaysa.

En 1568, Alfonso de Medaña sale desde el Perú para descubrir las Islas Salomón y en 1576 nuestro conocido y familiar piloto Juan Fernández zarpa desde Valparaíso para descubrir y navegar las costas de Nueva Zelanda (redescubierta por Abel Tasman en 1642).

Después de estos descubrimientos, el Pacífico es visitado por ingleses y franceses en búsqueda de nuevas tierras, mientras España se esforzaba en controlar vanamente los accesos contra aquellos que consideraba intrusos piratas.

Así pasa la época de la Colonia y O'Higgins, luego de comprender la necesidad de controlar el mar para asegurar la libertad de esta naciente república, crea de la nada la primera Escuadra, que habría de llevar la libertad al Perú y surcar airosa las aguas del Pacífico hasta las costas de California.

Luego viene la paz y la extensión del comercio de Chile con California y la naciente Australia, que marcaron nuestro inicio de conexión hacia el Pacífico creando nuevas rutas entre el Asia, América y Oceanía, como para cerrar el ciclo que heredara de esa fogosa

España, dejando abierto el camino hacia el futuro.

Este océano, que cubre una superficie cercana al 35% de la superficie total del planeta, engloba alrededor de treinta naciones y numerosas islas y diversas dependencias, con una población cercana a los tres mil millones de habitantes, que corresponden a más del 60% de la población total del mundo; su mayor densidad demográfica la encontramos en la costa occidental, con una mayor concentración en los trópicos.

A Latinoamérica, y especialmente América del Sur, por ser regiones en desarrollo productoras de materias primas y alimentos, les interesa particularmente buscar su apertura hacia los países del Asia y las islas del Pacífico, por constituir importantes áreas de mercado con políticas, actitudes y posibilidades económicas semejantes, y también preocupadas por expandir sus áreas de mercado hacia estas partes del mundo.

Es acá, entonces, donde se visualiza la importancia de Chile, que –como dijera el historiador Gonzalo Bulnes– "más que un país,

CONCENTRACION DE POBLACION Y ALIMENTOS EN LA CUENCA DEL PACIFICO

es una costa". En efecto, su territorio continental es una costa de más de 4.000 kilómetros, sin contar la Antártica, que genera un mar territorial adyacente de alrededor de 2.400.000 kilómetros cuadrados, cubriendo todo el frente oceánico oriental del Pacífico sur, desde la latitud 18° S hasta la Antártica; así, controla sus puertas de acceso surorientales, que son el Estrecho de Magallanes y el Paso Drake o Mar de Drake, que separa la Antártica del Continente Americano.

Detrás de Chile están las praderas argentinas, ricas en trigo y ganado, los Andes, enriquecidos del cobre chileno y del estaño boliviano, la Patagonia ganadera argentina y la entrada al corazón de la Amazonia y la Cuenca del Plata, a través de Argentina y Bolivia. Para ellos Chile cuenta, en su extenso litoral, de numerosos puertos conectados por carretera y ferrocarriles que permiten la entrada y salida potencial de estos productos; por mencionar algunos, de norte a sur: Arica, conectada a Perú y Bolivia, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Talcahuano, etc.

No podríamos dejar de considerar, como un caso especial, los recursos económicos propios de la cuenca, tales como los que presentan Canadá, Australia y Estados Unidos como productores de granos; a Chile, como uno de los países con las mayores reservas del mundo en cobre, molibdeno y litio; los beneficios de la explotación agrícola del área del Pacífico sur, en que Chile goza de una situación privilegiada por su clima mediterráneo que le permite entregar su producción de frutas a los mercados del hemisferio norte durante el invierno; la gran producción pesquera de Chile, con una industria que aún tiene muchas posibilidades de continuar desarrollándose gracias al enorme litoral y a la riqueza ictiológica de la cuenca suroriental del Pacífico.

A todas estas amplias posibilidades económicas habría que sumar las posibilidades inimaginables de la futura explotación de la minería en el fondo de los océanos, al existir en la cuenca ricos yacimientos de nódulos metálicos.

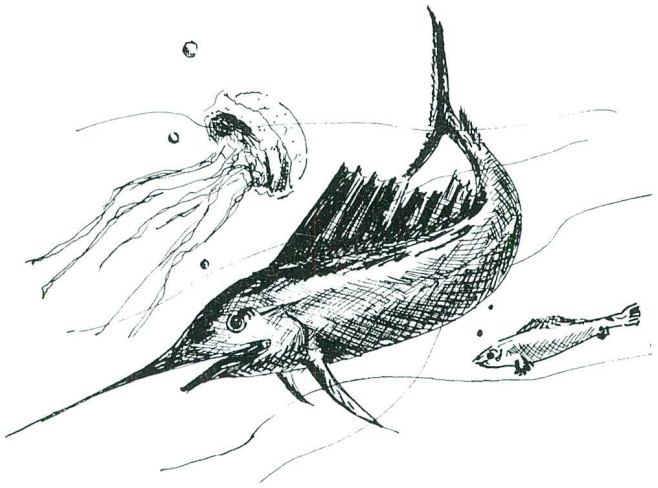
En lo que a transporte se refiere las rutas son numerosas, siendo más importantes por su número aquéllas que comunican la costa oeste de Estados Unidos con el Oriente y Australia; las otras son Oriente –Canal de Panamá, las costeras del Asia y la ruta desde Punta Arenas– Cabo de Hornos hacia la costa sudamericana y los puertos del norte de Estados Unidos, por la que hoy fluye el 10% del petróleo que consume dicho país; por último, está la ruta oriente, vía Punta Arenas, hacia la costa Atlántica de América del Sur. Esta ruta podría crecer en la medida que Punta Arenas, con su puerto libre en medio del Estrecho de Magallanes, conexión obligada entre el Atlántico y el Pacífico, logre desarrollarse y convertirse en un puerto de tránsito, depósito e intercambio de mercaderías entre ambos océanos; un puerto de servicios y porqué no –aprovechando las ventajas de una energía barata gracias al gas magallánico– un centro manufacturero de aquellos productos que pasan por sus aguas, proporcionando así un valor agregado a estas mercaderías en tránsito, siguiendo el ejemplo de Singapur.

El rápido crecimiento de Japón y de los países asiáticos llama a una expansión del comercio y al intercambio de productos entre uno u otro lado de este océano, que en lugar de separarnos nos acerca. Es por ello que día a día vemos a los países de la cuenca aumentar su interdependencia para asegurar su desarrollo.

El potencial que encierran el Pacífico y las regiones circundantes es grandioso y digno de ser analizado; el cultivo y fortalecimiento de las relaciones entre nuestros países nos permitirá asegurar un futuro para nuestros hijos.

Las relaciones comerciales permitirán ir eliminando día a día las barreras de todo orden y ampliando la libertad de comercio, de manera de optimizar la utilización de los recursos y

fortalecer la economía y, por tanto, los estándares de vida de nuestras naciones.

Este futuro, mirando hacia el Pacífico, nos presenta el mayor desafío de nuestra historia, y para enfrentarlo debemos actuar con decisión e iniciativa, con una política agresiva en la búsqueda del intercambio económico y en la explotación de toda la enorme gama de nuevas posibilidades que nos ofrece el vasto universo de este océano; proyectarnos hacia el mar con nuestras líneas de transporte marítimo, a la vez que mejorar nuestra estructura portuaria y sus conexiones con el corazón de América, actuando con iniciativa y pujanza en el desarrollo de la región austral para convertir a Punta Arenas en el polo de desarrollo y en la llave de la conexión Atlántico-Pacífico. De esta manera podremos presentar a nuestros vecinos del otro lado del océano la puerta de acceso a las enormes posibilidades de este continente sudamericano.

Chile, por esta posición geográfica frente al Pacífico, lejos de encontrarse en el último rincón del universo está en medio de él, mirando cara a cara a la más importante y potencial área del mundo y con la llave de unión hacia el Atlántico sur. De nuestro empuje y de nuestra decisión depende el seguir esta política oceánica que nos señala el destino.