

EL MAR EN EL FUTURO DE CHILE*

Mario Arnello Romo

Hablar del mar, en esta conmemoración del Mes del Mar y en presencia de muchos que han hecho del mar una vocación y su propia vida, resulta ya extremada audacia. Pero, hablar en estas mismas circunstancias del mar en el futuro de Chile, alcanza en verdad los niveles de la imprudencia temeraria.

Sin embargo, este es el tema que debemos intentar.

Excusa, tal vez, este intento, no sólo la resuelta intención de pretender colaborar con los fines trascendentes que persiguen estas conmemoraciones del Mes del Mar, sino, también, el haber recibido de Su Excelencia el Presidente de la República el encargo de coordinar los estudios y proposiciones que permitan finalmente formular un Proyecto Nacional Chile Futuro.

Tenemos, con vigorosa fuerza, una convicción profunda: "El futuro de Chile debemos construirlo hoy".

Existen, pues, imperativos más que suficientes para expresar cuales son nuestras más profundas convicciones. La primera de ellas es que el futuro de Chile

estará determinado por el mar. Es decir, estará determinado por la conciencia que Chile tenga de su mar y de los horizontes que el mar le abre a su destino.

Es esta convicción la que intentaré fundamentar.

Significado de este tiempo

Hace un mes atrás, concluía una charla en el Instituto de Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, afirmando que el tiempo histórico de Chile se aproxima.

Estamos ya en los umbrales de una nueva época. Una época que nos envuelve y nos involucra, y que nos plantea desafíos ineludibles. Si los sabemos enfrentar y superar, Chile realizará el rol histórico que le corresponde y alcanzará su destino. En caso contrario, si no lo hacemos, si no somos capaces de cumplir las difíciles tareas de fortalecer nuestra voluntad nacional y de proyectar a una nación pujante, el futuro caerá sobre Chile sin que nosotros podamos manejarlo.

Apenas en dieciseis años más, concluye el siglo y el segundo milenio, y comienza un nuevo siglo y el tercer milenio.

* Conferencia dictada por don Mario Arnello Romo en el edificio Diego Portales, con motivo de la clausura del Mes del Mar, el día 29 de mayo de 1984

Pero, también se está iniciando un tiempo nuevo.

Mirado desde ciertos parámetros, se habla ya del término de la sociedad industrial, y del inicio de la época pos industrial, marcada por el desarrollo de los medios: de la Informática, la Genética y la Cibernética.

Tiempo en el cual las diferencias entre las naciones, no sólo en términos de poderío sino en los de desarrollo social y de vida humana, llegarán a los extremos más pronunciados. Esas diferencias afectarán profundamente la realidad internacional, harán ilusorias la igualdad de las naciones, los derechos y la independencia de las mismas, para marcar las acentuaciones crecientes de diferentes formas de dependencia.

Este es un aspecto de los desafíos inmensos que traen estos años por venir: desafíos a la cultura y a su identidad nacional; desafíos a la ciencia y a la capacidad científica de los chilenos; desafío a la tecnología, a que los chilenos sean capaces de crear, de desarrollar una respuesta propia; y, por último, un desafío a la nación toda, a sus posibilidades de ordenar una sociedad y una vida conforme a su idiosincrasia, a su voluntad y a su destino.

Desde otra perspectiva, el próximo siglo, el siglo XXI, marcará el inicio de la Era del Pacífico. La Era del Pacífico es ya una realidad perceptible. El eje de las civilizaciones –y las tendencias hegemónicas y universales en las grandes civilizaciones– habrá llegado ya al océano Pacífico.

El mar y el origen de la historia

Siempre, desde el origen mismo de las sociedades del hombre, su nacimiento, su desarrollo, su relación con otros, han estado marcadas por las aguas. Y siempre también, ese eje de la civilización ha venido moviéndose siguiendo el camino del sol. Así, desde las lentas aguas del

Tigris y del Eufrates, y del Nilo, al rincón oriental del Mediterráneo. Después, al Egeo; luego, al Jónico y, por último, centrándose en todo el Mediterráneo.

Allí, durante más de quinientos años, Roma centró la civilización. Apenas extendida a otras márgenes ajenas a ese Mediterráneo, allí se centraba la cultura del hombre y también su historia. Al sur de sus orillas, limitaba el Imperio con desiertos donde apenas existía la vida; al norte, sus grandes ríos límites, las selvas frías donde no existía cultura; al este, montañas y desiertos que distanciaban –como sólo la tierra puede distanciar– a otras civilizaciones, que vivían otros tiempos; y, al oeste, enorme y temido, se extendía el inmenso océano Atlántico.

Mil años más, después de Roma, el hombre occidental siguió temiendo al océano y no intentó enfrentarlo. Sólo aquellos rudos hijos del mar, los vikingos, supieron vivir con el océano y recorrerlo en sus rápidas embarcaciones. Llegaron a todas partes... pero no crearon en ellas historia.

Es España, primero, quien lo hizo. Cruzó el océano hasta el mundo nuevo. (Hazaña marinera a la que tenemos derecho los chilenos de considerar parte de nuestra herencia).

Portugal recorre las orillas orientales, abriendo caminos hacia la India. Y, luego, siglo y medio más tarde, Inglaterra, Holanda, Francia y después otros, harán del mar el camino para la creación de sus Imperios.

Desde entonces, desde hace cuatro siglos, el Atlántico ha sido el eje de la vida y de la historia del mundo. Particularmente, a lo largo de los últimos doscientos años, la Era del Atlántico ha marcado su tiempo con sus ya tradicionales contradicciones. Por un lado, los avances del progreso, la industrialización, la libertad de los mares, el derecho internacional, la ciencia y la tecnología; pero, también, la explotación y el sometimiento, el dominio de los mares, la guerra y la destrucción; y, aún, las propias doctrinas destructoras de

la misma civilización occidental cristiana que las había originado.

No pretendamos enjuiciar, en tres líneas, todo el crecer, el vivir y el sufrir de la historia. Pensemos que ahora, en este inicio del tercer milenio, el eje se ha venido desplazando, siguiendo siempre el camino del sol hacia el Poniente, y llega al océano Pacífico. Se levanta, así, una era que tendrá tal vez otros sentidos, pero, sin duda, nuevos y enormes desafíos.

Advertencia necesaria

Pienso que es oportuno hacer una advertencia previa a este análisis: no deberíamos ignorar que, si bien esta Era del Pacífico se presenta hoy como una realidad que amanece, no somos nosotros en realidad los que la hemos traído a esa existencia. Es decir, son otros los pueblos que con su pujanza, su poderío y su inmensa población o su desarrollo, con su gravitación, en síntesis, los que han venido corriendo este eje hacia estas latitudes. Y porque son otros, esos pueblos tienen intereses distintos, una identidad cultural diferente y, en consecuencia, finalidades existenciales distintas de las nuestras.

Esta situación marca por sí sola la disyuntiva que Chile habrá de definir en su futuro: ser sujeto, ser actor en la creación de su destino; o ser, simplemente, un objeto arrastrado a un destino creado por otros.

Chile podrá resolver exitosamente esta disyuntiva, siempre que, en primer lugar, tome conciencia de ella; y, en seguida, con un esfuerzo gigantesco y sostenido de su voluntad nacional, se transforme en una nación oceánica.

La cuenca del océano Pacífico

La Era del Pacífico que se avecina, es una consecuencia de las características de la cuenca del océano Pacífico.

De sus características humanas, ya que en esta cuenca se encuentra la mayor concentración humana del mundo. Hoy, los países ribereños y su inmediata vecindad exceden de los dos mil millones de habitantes; y a fines del próximo siglo llegarán o excederán de los tres mil millones de habitantes. Pueblos de todas las culturas y de las más diversas civilizaciones, razas y grados de desarrollo.

De esa cantidad, más de las tres cuartas partes corresponderán a las poblaciones de la ribera occidental del Pacífico, esencialmente a las naciones del Asia; y la menor parte del resto, a los hombres que como nosotros ocupamos las riberas orientales y la ribera de la parte sur del Pacífico oriental.

Esta sola diferencia geo-demográfica – a la que habría que agregar las condicionantes culturales, psicológicas, políticas, económicas, tecnológicas y otras, como la misma densidad territorial –, abre interrogantes e insinúa desafíos, y engendra inquietudes graves para el futuro de nuestra cultura e identidad nacional.

La Era del Pacífico es también consecuencia de sus características geopolíticas. La catastrófica destrucción que acarrearía una conflagración nuclear puede mantener sin definición, durante un largo tiempo, la confrontación entre la Unión Soviética, expresión del imperialismo comunista, y los Estados Unidos, primera potencia de los Estados occidentales. La actual situación puede prolongarse, presumiblemente, a lo largo del próximo siglo. La inestabilidad que genera debiera deteriorar las alianzas en ambos lados de Europa, creando puntos críticos pero sin llevar a la confrontación final y a la guerra nuclear. Esta congelación europea, de desastrosas consecuencias para sus Estados, vendría a acentuar más aún la importancia creciente del océano Pacífico.

Hoy, tomado aisladamente, el cuadro político estratégico del océano Pacífico favorece ampliamente a los Estados Unidos. Mantiene una posición dominante en los cuatro cuadrantes del océano. La posición sólo es contrastada en el vértice

noroccidental, en las costas rusas siberianas, y en la agresiva posición de Vietnam y Cambodia, en el sudeste del Asia, en el mar de China. Pero, la primera, estrechamente cercada por Japón; y la segunda, por China, Filipinas, Indonesia, Tailandia, Malasia y Singapur. Por cierto que no es de menospreciar la posición que a los soviéticos da el enorme crecimiento de su flota submarina y de superficie.

No obstante, en la historia los errores se pagan, y con el tiempo se aprecian sus consecuencias. La solidez de la posición dominante de los Estados Unidos no es granítica y depende de demasiados factores inestables, variables, inconstantes, internos y externos, propios y de otras naciones, como para que no pueda aquella posición sufrir alteraciones.

Ayer, el gobierno marxista en Chile pudo crear un cuadro de honda repercusión, que las Fuerzas Armadas chilenas por sí solas impidieron. Hoy, Nicaragua y El Salvador son un ejemplo de lo fácil que resulta deteriorar la continuidad de la posición norteamericana y de lo difícil que le es recuperarla. Mañana, puede ser alguna gran nación de Asia la que pudiera tener una posición tan discordante con Estados Unidos, como para romper esa posición dominante.

Por otra parte, si la Unión Soviética asienta su dominio en la heartland de la isla mundial —como la llamaba Mackinder—, se podrían prever delicadas y difíciles tensiones entre la potencia que domine la extensión terrestre y la que domine las extensiones marítimas.

Lo expuesto nos revela suficientemente el elevado riesgo que corren Chile y otras naciones del Pacífico, de ser simplemente objetos en la confrontación de las potencias mundiales. Al mismo tiempo indica, con duro realismo, los diferentes intereses que animan e impulsan a otros Estados. Todo lo cual debe ser un incentivo más para crear las bases de nuestro propio destino.

La cuenca del Pacífico tiene también características económicas excepciona-

les. Reúne los mercados más extensos del orbe, tanto por el número de su población como por las posibilidades infinitas de intercambio que crean las enormes diferencias entre los niveles de vida, de producción y de desarrollo de sus pueblos. Las necesidades de unos pueden ser servidas por la producción de otros, a condición de que hayan recursos, capacidad, medios e inventiva suficientes.

La inmensa mayoría de la población de la cuenca, vive y seguirá viviendo en el hemisferio norte. Esta situación produce efectos diversos a las naciones del hemisferio sur. Pero, en definitiva, predominan los aspectos favorables, incluso estacionales, que les abren perspectivas ventajosas.

Otra característica es la distancia, la inmensidad del océano. Esta inmensidad es aún mayor en relación a Chile, por nuestra propia ubicación en el sur del mundo. Pero la distancia es apenas una dificultad que superar, y, en cambio, cuando hablamos de mar, es una ventaja que bendecir y que amar. Es efectivo que las rutas marítimas gravitan en el Pacífico hacia el sector comprendido entre el Ecuador y el Trópico de Cáncer, latitud que corresponde a la mayor concentración de población y a los pasos internacionales de Singapur y de Panamá. Es efectivo que las rutas aeronáuticas en el Pacífico son mayores entre el Trópico de Cáncer y el Círculo Polar Ártico, en atención a la menor distancia entre las naciones asiáticas y norteamericanas, y hacia Europa. Y es efectivo que esa mayor densidad revela más tráfico, más intercambio, más rentabilidad y más posibilidades. Pero también significa mayor competencia, igual estacionalidad y similares producciones.

La distancia del océano Pacífico no impidió que Hernando de Magallanes pudiera llegar a Filipinas; ni amedrentó a Elcano para iniciar el segundo viaje en esa misma dirección; ni que durante siglos el galeón de Manila uniera el Asia con el continente americano. No impidió, tampoco, que los veleros chilenos, en el siglo pasado, llegasen a todas las latitudes asiáticas, a la India, a la China, que llevaran trigo a Australia; ni que hoy, nuevamente buques

chilenos recorran esas rutas. No ha impedido que pudiésemos, no hace mucho, crear rutas aéreas a través del Pacífico y que se pudiesen haber seguido expandiendo las alas chilenas en esa distancia. La distancia es, hoy, apenas una dificultad, posible de apreciar, exactamente, en su costo; pero completamente superable, con inteligencia, con voluntad y con los medios existentes.

Chile y el océano Pacífico

Me he referido, en general, al océano Pacífico y a su cuenca, y es necesario que me refiera a Chile.

En lo ya dicho he sostenido, sin embargo, afirmaciones que tienen relación con el futuro de Chile en el Pacífico. La primera, que el futuro lo debemos construir hoy, porque está próximo el tiempo histórico de nuestra patria. La segunda, que ese futuro estará determinado por el mar, o por la conciencia que tengamos del mar y de los horizontes que nos abre. La tercera, que Chile podrá resolver exitosamente la disyuntiva existencial que le plantea la Era del Pacífico, siempre que tome conciencia de ella y se transforme resueltamente en una nación oceánica. Y, aún, una cuarta, que la distancia, en el tiempo que viene, es una ventaja, y que su dificultad, medible en el costo, podemos superarla con facilidad.

La nación chilena enfrenta, pues, estos desafíos futuros. Nuestro pueblo es homogéneo, animado por un espíritu nacional forjado en las dificultades y en esta misma bendición de la distancia. Este pueblo, mientras estuvo unido, fue capaz de crear la historia y superar los desafíos; y, dotado como está de alma, de tradiciones, de abnegaciones y de valores nacionales, es capaz, cuando tiene conducción, horizontes y objetivos, de superarse y alcanzar la victoria.

El territorio de Chile es extenso, diverso y difícil. Su tierra está extendida en tres continentes, pero está unida y recorrida por el mar. Es el mar el que integra a Chile: une el Chile continental sudamericano, con el antártico y con el de la Oceanía.

El territorio chileno es extenso: no somos una nación pequeña. Se extiende, en Sudamérica, en 4.200 kilómetros de costas y 750.000 kilómetros cuadrados de superficie. Posee, además, 1.250.000 kilómetros cuadrados en la Antártica y otros pocos, pero importantes kilómetros cuadrados, en las islas de la Oceanía.

Es extenso, pero, no obstante, es apenas un tercio del total de la superficie del planeta que se encuentra bajo la soberanía y la jurisdicción chilena. Los dos tercios restantes son mar, son mar y océano. Es decir, Chile, por tanto, es más océano que tierra firme. Y esta realidad, sin duda, tiene que imponer un destino oceánico al pueblo chileno.

El Estado chileno, organizado, independiente, con los atributos esenciales que el derecho internacional le reconoce, tiene como fin superior sostener a la nación, conducirla y proyectarla hacia sus objetivos nacionales. Todo cuanto contribuya a ese fin y al logro de tales objetivos, es útil y debe impulsarse. Y todo cuanto lo contraiga, lo esterilice, lo divida y lo frustre, es negativo, contrario a la nación chilena y debe ser declarado ilícito, prohibido y sancionado.

La nación chilena tiene un destino. Su destino, por el propio sentido de su ser nacional, por la fuerza de la realidad de su geografía, por la amplitud de sus horizontes oceánicos, por la propia dinámica de la historia, es este destino oceánico que reclamamos.

El mar y la creación chilena

La historia de Chile nos revela, con la claridad más absoluta, que nuestro destino está unido al mar. Siempre, en los tiempos de creación, el esfuerzo chileno se vuelca al océano; y siempre que decae esa creación, le vuelve la espalda. La historia, también, nos revela que no es tarea fácil sostener la visión marítima en los gobiernos y en el pueblo chileno.

Desde el origen de la vida humana en Chile, esta tendencia de volver la espalda al mar, buscando otros intereses,

otros objetivos, otras soluciones a sus necesidades esenciales, ha estado presente. Desde su origen, los habitantes de Chile fueron hombres de tierra adentro. Eran hombres de orilla: marisqueros. Sólo en el desmembrado territorio austral había pueblos navegantes, pero se limitaban a navegar dentro de los canales, para defenderse de la dureza del clima y del mar.

Así, casi como un símbolo, Chile fue descubierto por mar, por Magallanes; pero, veinte años más tarde, fue conquistado por tierra.

Durante trescientos años, siempre se navegó pegado a la costa, sin aventurarse más allá de las islas descubiertas por el inquieto Juan Fernández. También, es un símbolo que este navegante auténtico fuera sometido a proceso y, apenas, escapase a la condena, y tuviese que ocultar haber llegado, a velas hinchadas, tan lejos como a Australia o a Nueva Zelanda.

Siempre han existido y han continuado, las navegaciones y las contradicciones.

Cuando Chile asumió su rol oceánico, se engrandeció a la patria. La expedición libertadora del Perú; la creación de la flota mercante chilena, con leyes de protección creadas por la visión de Portales y sostenidas por los gobiernos de Prieto, Bulnes y Montt, que llegó a ser la mayor flota mercante del océano Pacífico, en su tiempo: doscientos sesenta y siete buques, con más de sesenta mil toneladas; la fundación del Fuerte Bulnes en Magallanes; la apertura comercial de las rutas del Pacífico con buques chilenos hacia la Oceanía y el Asia; el comercio de productos chilenos, llevados en buques chilenos a Australia y a California; la creación de la escuadra de guerra más poderosa del Pacífico, desde 1879 a 1891; la incorporación de la isla de Pascua a Chile, son, entre otros, ejemplos justamente de esa creación y engrandecimiento de la patria.

La negación al mar y a la grandeza

Cuando abandonó este camino oceánico, cuando predominaron intereses parciales, o ideologismos, o doctrinas foráneas, o ilusionismos, Chile se empequeñeció y se hizo, más y más, dependiente. La derogación de la protección de la marina mercante y la ley liberal de aduanas en el gobierno de Pérez destruyó aquella, y también a la industria nacional: en sólo seis años, apenas quedaban veintitún buques con tres mil quinientas toneladas; el pacifismo delirante llevó al Congreso a rechazar la donación de un blindado, hecha por particulares chilenos, porque era muy costoso para el Estado mantenerlo; la negativa a intentar la incorporación de Tahiti, cuando ello era posible; la pérdida de los mercados y del impulso en los cuatro cuadrantes del Pacífico, son, todos, ejemplos de la negación del rol oceánico de nuestra patria.

El mar, sin embargo, continuó siendo fiel a Chile. Así lo demostró, un 21 de mayo, en Iquique, hace ciento cincuenta años; y sirvió de marco para que un héroe se transfigurara en el pueblo chileno y lo condujera a la victoria.

Contradicciones perjudiciales

También, en este siglo xx, la contradicción es evidente. Chile ha crecido y ha crecido su concepción oceánica con la incorporación de la Antártica; con la declaración de la soberanía chilena sobre las 200 millas marinas, y su eficaz acción internacional en la creación del nuevo derecho del mar; con la apertura de las rutas áreas: primero, a Pascua, luego, a Papeete, más tarde Fidji, y sus proyectadas extensiones a Sydney, a Filipinas y a Japón; o con la realización del primer vuelo comercial transpolar entre Sydney y Punta Arenas; con los vuelos a la Antártica; en el impulso dado a la marina mercante; en la apertura de rutas marítimas transpacíficas; en el desarrollo de la pesca; en el fortalecimiento de la marina de guerra; en el desarrollo de astilleros; en la construcción de un puerto en la isla



de Pascua. Pero, como siempre, la discontinuidad, o los intereses parciales, o las ideologías foráneas, también han frenado el avance; han aumentado las vacilaciones, se han limitado algunas de las iniciativas recién indicadas, o se han frustrado gravemente sus posibilidades de realización inmediata.

Crítica del presente

Para proyectar el futuro, nos apoyamos firmemente en las raíces y los cimientos del pasado, pero hemos de partir del presente.

Si hemos de analizar, ahora, el presente, no hemos de hacerlo con el ánimo de valorarlo o enjuiciarlo, sino con la intención de fijar los elementos que aporta a la construcción del futuro; o, también, de indicar todo lo que hay que superar para construirlo. En otras palabras, resumiría un análisis diciendo que vivimos una insuficiente medianía.

Tenemos, como hechos positivos, un gobierno que busca impulsar los intereses

marítimos de Chile y la proyección de su futuro en la cuenca del Pacífico. El Ministerio del Mar, iniciativa recién anunciada, es un loable anticipo de esta preocupación creadora. Tenemos una aristocracia del mar, reducida pero selecta, y tenemos sectores de chilenos que se esfuerzan por trabajar el mar, por explotar sus recursos y por sostener nuestros derechos. Pero, la verdad es que no tenemos mucho más.

Como hechos negativos, en cambio, existen inmensas fallas en la cultura chilena. No sólo predomina una mentalidad negativa que afecta la sicología del chileno: que lo limita, lo hace inconstante, que lo lleva a conformarse con la mediocridad; que lo acoquina y lo empequeñece, con la autocompasión, con la admiración y la absorción de lo extranjero. Sicología que hace difícil, cuando no imposible, impulsarlo a una creación histórica, y sostenerla con tesón y con perseverancia. Pero, además, lo que es más grave aún para esta tarea que planteamos, es que no tiene conciencia marítima.

El pueblo de Chile, en general, vive de espaldas al mar. A pesar de los 4.200

kilómetros de costa en el continente americano, cuatro quintas partes de la población vive en el interior, sólo con escasos contactos con el litoral, apenas, acaso, en los meses de verano. No hay caminos costeros, salvo algunas escasas excepciones, entre balnearios. Todo el resto está aislado, con escasos caminos notoriamente insuficientes hacia el interior. En estos 4.200 kilómetros no existen, con real presencia, más de una docena de puertos, mediando a veces entre ellos hasta 500 kilómetros de distancia. Existe un cabotaje reducido, y, a veces, cuando existe, se le entrega a empresas navieras extranjeras. Mal hábito, en el que suelen incurrir hasta las empresas del Estado.

Esta carencia de conciencia del mar, de espíritu y de vocación oceánica, hace que siempre carezcan de continuidad los esfuerzos destinados a crear una presencia marítima de Chile. Graves contradicciones han frenado el desarrollo de la marina mercante chilena. La misma ideología que la destruyó en la década de 1861, vuelve a crear incomprendiones sobre su real significado. Con el propósito de no afectar a las exportaciones, se la ha debilitado, reduciendo o eliminando las reservas de cargas de los buques chilenos. No se ha comprendido, tal vez, que emplear a los buques chilenos en el comercio exterior es exportar servicios chilenos, y que, en cambio, utilizar buques extranjeros es importar servicios extranjeros. Quizás sea necesario llegar a dar una especial protección, de rango constitucional, a la actividad de la marina mercante nacional, para que sea vigorosa y pujante. Tal vez, sería una forma de evitar la repetición de tendencias destructivas que registra la historia; o, podríamos decir, que, tal vez, sería una manera de que las constituciones políticas de Chile mencionen alguna vez la palabra mar o la palabra océano.

No obstante el enorme crecimiento que registra actualmente la pesca en Chile, hay algunos hechos que merecen ser observados con preocupación. Al hacerlo, naturalmente que no voy a criticar a las empresas pesqueras, porque ellas están cumpliendo con lo suyo.

Es positivo el crecimiento de la actividad pesquera chilena, que la ha colocado en este instante en el tercer lugar de capturas del mundo. Pero, que este incremento se refiera fundamentalmente a una o dos especies y se destine fundamentalmente a harina de pescado, limita las posibilidades de un desarrollo y de una producción más sostenida. La pesca se limita, por razones comprensibles, hasta unas 60 u 80 millas de la costa. No existen barcos chilenos que pesquen en la alta mar, más allá de las doscientas millas de nuestras costas.

Es indudable que la pesca artesanal no se ha desarrollado en la forma que una nación como Chile debiera haber desarrollado. Hoy día, en la pesca industrial y en la artesanal laboran directamente ciento diez mil personas; y son, tal vez, quinientas mil las que lo hacen indirectamente.

El consumo de los productos del mar en nuestra población se ha reducido a cifras difíciles de aceptar: menos de cinco kilos por persona al año. Un tercio de lo que debiera ser, como mínimo.

También, en esta actividad se observa la insuficiente conciencia del mar en el pueblo chileno. Podríamos preguntarnos: ¿puede concebirse que existan los elevados índices de cesantía cuando tenemos 4.200 kilómetros de costa y el más vasto océano del mundo por delante?, ¿qué, en estas circunstancias, baje al mismo tiempo el consumo de productos del mar por habitante en Chile?

El chileno vive de espaldas al mar; de espaldas al esfuerzo, a la dureza, pero también a las riquezas que el mar representa. De espaldas hacia sus horizontes, limpios y promisorios.

Pero, con todo, la más trascendente contradicción recae en la educación chilena. Podríamos preguntarnos, ¿qué de ella nos ha formado conciencia del mar?, ¿qué de ella forma a los niños de Chile, en el conocimiento y en la vocación del mar? La respuesta, desgraciadamente, tiene que ser: ¡nada!

En las escuelas de Chiloé, por ejemplo, pienso que enseñar a los niños a conocer los recursos del mar, los sistemas, los productos del océano, la fabricación de botes, primero, y de veleros, después, es más importante, más creativo, más nacionalista y positivo, y lo une más con su región, que hacerlos que chapuceen alguna lengua extranjera.

Las reformas, pensaba don Manuel Montt, son ineficaces si no corresponden a cambios internos ya producidos en la sociedad. Sólo entonces son útiles y creadoras. Los grandes y profundos cambios sólo los produce la educación y la formación que deja una vida creativa.

El futuro oceánico de Chile

Para Chile, el mar es un sistema: le da unidad e integración; caminos de relación e intercambios; producción y mercados; alimentación; formación de hombres, seguridad y destino nacional.

Crear el futuro oceánico de Chile no es tarea fácil. No es cosa de imaginarlo ni de inventarlo; no depende de una ley ni de un decreto. Pero tampoco es cosa de pensar que se le pueda adquirir en el exterior, comprando la tecnología para realizarlo.

El futuro es creación, pero es, primero, comprensión y conciencia; y, luego, inteligencia, voluntad y perseverancia. Aunque todavía será prematuro e incompleto, intentemos señalar algunas bases e ideas para este esfuerzo.

La geografía de la cuenca del océano Pacífico señala a Chile en una posición excéntrica, que domina el cuadrante sur-oriental del Pacífico y, absolutamente, la mitad oriental del sur de este océano. Es excéntrica al océano Pacífico en su borde suroriental, como también lo es a Sudamérica, y aun lo es a la Antártica. Esta posición, que le entrega el control oriental del Pacífico sur, lo hace gravitar en relación con todo el cono sur americano y con los pasos de unión del océano Pacífico al Atlántico, como también, decisivamente en la Antártica.

El mar chileno es vínculo de unión nacional. Abre perspectivas de comunicación e intercambio a todos los ámbitos en los que gravitan la posición chilena, los que se extienden a los pueblos insulares del Pacífico sur occidental, e incluso a los más densos pueblos de las riberas asiáticas del Pacífico.

El mar, el océano mismo, no es pues una barrera ni siquiera una distancia. Por el contrario, es una vía de unión, de relación y de intercambio, tanto más expedito, fácil y menos costoso que las rutas terrestres. Es también espacio de producción, como lo es de recreación y formación humana. Por eso es un sistema para Chile.

Trabajar en el mar

Estas afirmaciones permiten señalar algunos medios o herramientas que se deben considerar principalmente, porque significan hacer que el chileno trabaje en el mar:

— creación de un efectivo e intenso cabotaje chileno, que dé facilidades reales de salida y comercialización de los productos de las regiones más distantes del país;

— creación y mejoramiento de puertos y de rutas abiertas al comercio del gran hinterland americano con la cuenca del Pacífico;

— fomento y protección a una gran marina mercante nacional, capaz de asumir la carga transpacífico, así aumentada;

— incentivo y organización de una gran investigación pesquera, con participación estatal y privada, que logre dar un conocimiento cabal de lo que contiene el océano;

— fomento a una gran flota pesquera nacional de alta mar, que pueda aventurarse más allá de las 200 millas, hacer que Chile compita con los que allí capturan; y el estudio y eventual puesta en operación de buques-factoría chilenos, que puedan capturar y elaborar sus productos en alta

mar y venderlos en los mercados internacionales;

— fomento a la pesca artesanal y al aprendizaje del mar por la juventud chilena; más de un millón de chilenos deben trabajar realmente en el mar;

— comercialización eficiente de la producción pesquera, para aumentar así el consumo de la población chilena;

— creación y protección, también en esta visión oceánica, de una aviación comercial chilena transpacífica, que cubra las rutas hacia la Oceanía, Australia, Japón y otros lugares de las riberas del Asia, sin ceder derechos ni renunciar a nuestra primogenitura oceánica, ni a Pascua.

Estas medidas, que nacen de la posición geográfica de Chile, son posibles de estudiar, planificar y realizar a un costo no superior al que se ha gastado en actividades similares, sin cumplir ninguno de estos objetivos.

Conciencia del mar

Más importante, aún, es intentar la transformación de la mentalidad negativa del chileno. Esta es tarea de la educación.

Si logramos comprender que sólo el mar tiene horizontes infinitos, y anhelamos esos horizontes para nosotros y para Chile, habremos creado la conciencia oceánica. Lo demás, el conocimiento, el amor, la vocación, los hábitos, la producción, los medios, la alimentación, se darán por añadidura. Con tal fin, esperamos sugerir pronto proposiciones para un sistema de educación y enseñanza especial, primero para los niños de las escuelas de zonas de la costa, que los integren y los preparen para vivir el mar; y, más tarde, extensible a los niños de todo Chile, para que lo comprendan y lo amen.

Vivir junto al mar

El chileno, al menos la mitad de la población de Chile, debe vivir junto al

mar. El resto, debe hacerlo en la montaña. Todo así lo aconseja. Su habitación en el valle central destruye las mejores tierras agrícolas, sin esperanzas de renovación. Sólo en Santiago, a través del tiempo, se han destruido en poblaciones tierras cultivables que alcanzan a cincuenta mil hectáreas, que la naturaleza demoró treinta mil años en formar y que podrían haber alimentado a los chilenos por dos milenios más. Lo mismo sucede, proporcionalmente, en otras regiones. Al mismo tiempo, la contaminación daña seriamente la salud humana.

Nada de esto sucede en las áreas de la costa. Justamente, la situación es la contraria: la tierra tiene escaso valor cultivable y el aire marino es limpio y sano.

No es fácil tampoco realizar estas tareas, pero hay que iniciarlas. Con tal finalidad, presentaremos al gobierno un proyecto preliminar para crear, como una alternativa distinta y ventajosa a las que existen, una vía férrea para un tren rápido que una Santiago a Viña del Mar y Valparaíso en treinta y cinco minutos. Esta alternativa es ventajosa frente a otras en avanzado estudio, por cinco razones principales:

— primero, por su rapidez. Su trazado, que hace un amplio arco hacia el sur, sale de Viña por El Salto, Casablanca, Ibacache, Barriga y cerca de Maipú toma la vía férrea existente a la Alameda, le permite alcanzar con facilidad la velocidad necesaria para demorar sólo treinta y cinco minutos en su trayecto;

— segundo, por su proyección. Esa rapidez permite que muchas personas trasladen su vivienda permanente a la costa y sigan trabajando en Santiago;

— tercero; asimismo, su trazado por Casablanca permite incorporar igualmente como lugar para residencias permanentes a todo el sector de la costa de Algarrobo y lugares vecinos. Una extensión posterior, que se está estudiando, permitiría incorporar igualmente a toda la costa desde San Antonio hasta Concón.

— cuarto, por su menor costo. Este trazado requiere solamente cuatro kilómetros de túnel, en vez de diecisiete kilómetros como plantea la alternativa de La Dormida, y de treinta y siete kilómetros la de Lipangue. (El costo de un kilómetro de túnel, hoy día, son 10.000.000 de dólares). De manera que el costo de este proyecto es de 80.000.000 de dólares inferior al de La Dormida, y más de 200.000.000 de dólares inferior al de Lipangue;

— quinto, porque incorporaría una nueva tecnología, la más moderna en uso en otras naciones, que permitiría en un futuro mediato renovar los ferrocarriles chilenos.

Este proyecto preliminar, sobre el que podremos ofrecer todas las informaciones necesarias, podría ser un intento concreto para impulsar a sectores amplios de chilenos a vivir junto al mar, hecho que es muy importante.

Trascendencia de una nación oceánica

La educación y formación en la conciencia oceánica, la vida junto al mar, el trabajar en el océano, son los medios y los procesos que han de conducir al desarrollo de Chile en el mar. Este desarrollo lleva racional y sólidamente al desarrollo de Chile a través del mar, hace gravitar su presencia internacional en la cuenca y fortalece sus vínculos con las demás naciones del mundo. Mientras mayor sea el desarrollo marítimo de Chile, mayores serán sus relaciones y vínculos, y más sólida su presencia internacional en la cuenca.

En el espacio del Pacífico sur, 20.000.000 de kilómetros cuadrados estarán abiertos a la estrategia de las potencias hegemónicas. Más aún, si con ello puede la Unión Soviética avanzar en la Antártica y utilizarla como posición para intervenir y para controlar el Pacífico austral.

Sólo el acelerado desarrollo marítimo de Chile, su rol oceánico y una sólida posición antártica, insular y americana, pueden frenar el dominio que la Unión Soviética podría tener, desde la Antártica, sobre la región austral del océano.

Las potencias mundiales que contienden con el comunismo soviético, parecen no entenderlo así. Ello revela que no comprenden las estructuras geopolíticas y geoestratégicas del océano Pacífico, ni cómo pesarán en los duros tiempos de la era que se aproxima. Tal vez, mentalmente siguen atados al eje del Atlántico y menosprecian las amenazas potenciales que pueden aflorar en el Pacífico.

El océano Pacífico sur no puede seguir siendo un espacio vacío, ni tampoco una extensión donde entren a jugar las estrategias geopolíticas de las potencias hegemónicas. Es el ámbito natural y propio de los pueblos que viven en sus islas y riberas. A ellos corresponde mantenerlo en paz y preservarlo.

Chile, en consecuencia, debe asumir su rol oceánico fortaleciendo su triple proyección, sudamericana, insular y antártica, para salvaguardia de su propio destino soberano.

Pero, además, en relación estrecha con las naciones insulares y ribereñas del Pacífico sur, debe estructurar un sistema que garantice en plenitud la paz y la seguridad internacional; y, a la vez, el derecho inalienable a una vida tranquila, plena y libre, al trabajo, al progreso y al bienestar, en la vasta extensión oceánica de la región austral del Pacífico.

Si meditamos un instante en el profundo significado de las materias que recogen estas observaciones, podemos comprender el porqué, la razón y la convicción de las afirmaciones que hemos hecho. La Era del Pacífico, la vastedad del océano, la inmensa población ribereña, las diferencias de niveles culturales y

económicos, y la agresividad de los grandes intereses en juego, marcan la magnitud de los desafíos y la urgencia existencial para que nuestra nación asuma su rol oceánico.

Sólo si Chile asume su rol oceánico y desarrolla sus potencialidades puede defender el sector donde se afianza su seguridad y su destino, y puede movilizar la

cohesión de los pueblos del Pacífico y del Pacífico sur, en busca de la paz, de la cooperación y de la comprensión internacionales.

Sólo así el futuro será grande, libre y cierto. Y los chilenos del próximo milenio vivirán en esta tierra en paz, con libertad y bienestar, preservando sus valores y su identidad nacional.

