

REVISTA DE MARINA

Valparaíso (Chile) - 5º bimestre 1984

Volumen 101

Número 762

EDITORIAL



RUTAS DEL MAR

L

a creciente interdependencia económica de los pueblos de la Tierra se refleja con gran claridad en el incremento del comercio internacional. Las cargas que es necesario transportar para satisfacer dicho flujo alcanzan enormes proporciones, y la mayor parte de ellas utilizan la vía marítima.

El comercio entre países desarrollados es de apreciable volumen y de gran valor intrínseco; tiene sus rutas marítimas principales en el eje Este-Oeste, entre Japón, Estados Unidos y Europa, utilizando normalmente los pasos artificiales de Panamá y Suez. Los países en desarrollo exportan materias primas de escaso valor agregado, pero en grandes volúmenes, e importan relativamente poca carga manufacturada, dada la menor capacidad para importar que permiten sus limitados ingresos. Utilizan mayormente vías marítimas que atraviesan diagonalmente los grandes océanos o desfilan frente a los abiertos litorales de los grandes bloques continentales.

Esta amplia red de líneas de comunicaciones marítimas sirve a la Humanidad en forma casi invisible y silenciosa; ello tiende a mantenerla fuera de la noticia, en la medida que su eficiencia –alcanzada esforzadamente a través de los siglos– no altera significativamente los presupuestos básicos para el diario acontecer en las sociedades de todo el mundo. Así, la vida social en todo el planeta cuenta con una segura disponibilidad de alimentos, productos energéticos, insumos para las industrias, bienes de consumo –para el hogar y el transporte– y bienes de capital. De esta manera, su propia eficiencia les resta sensacionalismo, y ello, en el mundo de hoy, significa prácticamente convertirlas en

desconocidas. Son como aquellos servicios básicos de uso continuo –agua potable, fluido eléctrico, teléfono– a los que sólo recordamos y apreciamos en todo su valor cuando nos faltan.

Por esa misma razón, la opinión pública se despreocupa de conocer los aspectos que regulan el normal funcionamiento del transporte marítimo y deja todo en manos de los operadores del tráfico y de la autoridad. Tal actitud resiente sensiblemente la capacidad del sistema para sostenerse sólidamente y, sobre todo, para afrontar situaciones de emergencia, toda vez que los operadores, en tales casos, tienden a justificar las fallas en términos de alteraciones inmanejables del esquema normal, y la autoridad, sin respaldo ilustrado de la ciudadanía, no logra concitar un apoyo decidido para sortear drásticamente cada coyuntura o para establecer, a priori, una norma permanente que reduzca a niveles controlables los riesgos de un aislamiento marítimo eventual.

Así las cosas, sólo cuando ocurren situaciones de fuerza mayor que dificultan el libre curso del transporte marítimo, la ciudadanía advierte su importancia y se interesa –a veces, intranquila, otras, exasperada– por este servicio de tanta gravitación social.

* * *

En la realidad internacional de hoy, dos áreas marítimas han sido cubiertas profusamente por las secciones noticiosas de la prensa: el golfo Pérsico y el mar Rojo. En ambos, ingenios bélicos, más o menos efectivos, han causado serias interrupciones al tráfico marítimo, afectando especialmente al que transporta combustibles desde los numerosos e importantes terminales, para entrega de petróleo en torno a la península arábiga.

Toda la capacidad diplomática del mundo se ha puesto en acción para suspender –al menos en su versión naval– el conflicto bélico entre Irán e Irak, que está afectando directamente a un creciente número de buques-tanque, de diferentes banderas, que han sido blanco de un ataque aeronaval o de un misil. Los escasos logros alcanzados en ese sentido se han debido, más bien, al esfuerzo de los países exportadores de petróleo, que al esfuerzo de los que lo importan. Este hecho revela que ha sido la consideración económica de un grupo de países petroleros del área, enfrentados hoy a una amplia competencia de los de otras zonas, marítimamente más expeditas para su entrega, la que ha pesado decididamente en la búsqueda de una solución. Los importadores, en cambio, actuando en un momento de escaso nivel de actividad económica a nivel mundial, cuentan con fuentes alternativas de suministro, y algunos,

además, desde la última crisis de aprovisionamiento que desestabilizó todo un periodo de auge, mantienen acumuladas importantes reservas de crudo. Por último, muchos de estos clientes reactivan su economía nacional con la venta de armas a estos dos Estados en guerra, que se mantienen absolutamente reacios a transar.

El efecto final de esta situación es la paulatina pero constante declinación de aquellas fuentes de suministro de petróleo cuyos terminales de entrega estén en mares estrechos, y, por ende, la creciente importancia de las que emplean terminales oceánicos.

Por otra parte, toda la capacidad internacional de rebusca marítima antiminaje se ha puesto en acción para ubicar, retirar e identificar a numerosos ingenios marinos que han venido impactando a las naves que surcan las aguas del mar Rojo y el canal de Suez. Por su accionar indiscriminado, pareciera ser un caso de terrorismo internacional con propósitos de alteración general del flujo del material energético. También puede ser una acción dirigida especialmente a cuestionar el uso del canal de Suez, cuyo servicio es fuente principal de ingresos para su actual dueño. El efecto general más palpable es la precariedad que están alcanzando los pasos marítimos artificiales y, por contraposición, la creciente importancia de los estrechos naturales de comunicación interoceánica.

* * *

Para la situación nacional, todo lo anterior tiene cierta aplicación. Nuestro país, en el presente – y se vislumbra que será mucho mayor en el futuro – tiene al mar como su principal medio de comunicación comercial con el resto del mundo. Las líneas de comunicaciones marítimas que sirven tales necesidades son extensísimas y cruzan el océano Pacífico – diagonal y paralelamente a la costa sudamericana – y el Atlántico en todas direcciones: a lo largo del continente americano, desde el estrecho de Magallanes o desde el canal de Panamá, y, diagonalmente, desde esos mismos pasos, hacia el Índico – desde Magallanes – y hacia Europa, desde Panamá.

Toda esta trama de comunicaciones marítimas para el servicio del país tiene una clara regularidad, debida en gran parte a la amplitud de las áreas marítimas por las que cruzan o a la seguridad mantenida hasta ahora en los pasos interoceánicos que utilizan, aun cuando la situación bélica reciente en el Atlántico sur afectó tangencialmente tráficos menores hacia el Río de la Plata y el océano Índico. Por todo ello, la nación chilena vive mayoritariamente ajena a la problemática marítima mercantil, interesándose, cuando más, por las repercusiones socio-económicas

que el tráfico marítimo tiene sobre algunos terminales portuarios, pero sin apreciar en su conjunto la alta significación que las rutas del mar tienen para su supervivencia y desarrollo.

El debate sobre la marina mercante se mantiene, así, dentro de los márgenes meramente económicos, dejando muy postergados los considerandos de orden político-estratégico, que podrían tener el mayor peso que les corresponde si contaran con un manifiesto apoyo popular –que existe en los países desarrollados que se saben dependientes del mar– permitiéndole al poder público en su conjunto incorporarlos como elementos válidos para la resolución final y no solamente como exigencias ajenas a su naturaleza, las cuales se acepta satisfacer –a medias y renuientemente– como imposición injusta.

Respecto del efecto negativo de tener productos de exportación significativos en las inmediaciones de mares estrechos, como en el caso del golfo Pérsico, debemos considerar la situación de nuestro petróleo magallánico –que no sólo está cerca del estrecho sino dentro de él– y la importancia que revista extender las prospecciones hacia mares más abiertos, reteniendo sobre ellos, naturalmente, no sólo nuestra soberanía territorial, que es de alcance limitado para estos efectos, sino la más amplia jurisdicción patrimonial correspondiente.

Por último, la escasa confiabilidad que van adquiriendo los pasos interoceánicos estrechos, en los cuales es factible utilizar ingenios destructores de naves, nos debe alertar sobre la extraordinaria importancia de poder resguardar debidamente nuestras aguas jurisdiccionales del estrecho de Magallanes, asegurando a la comunidad internacional su libre y seguro uso en toda la integridad de su recorrido, esto es, desde alta mar hasta alta mar. Lo anterior destaca, como ya vimos, la relevancia que adquieren los pasos naturales amplios, que permiten asegurar más fácilmente su transitabilidad y donde el país ribereño puede –en la medida que sepa disponer y utilizar la preeminencia natural que le da la cercanía de su litoral– controlar sus aguas para dificultar su bloqueo o para imponerlo, si así procediere reaccionar frente a amenazas a su seguridad. De aquí surge la especial significación para Chile de retener bajo su clara y exclusiva jurisdicción todas las aguas territoriales –más aún las interiores– y bajo tutelaje nacional tantas aguas adyacentes y patrimoniales como la comunidad internacional permita en el marco de su más reciente convención sobre derecho del mar; junto a lo anterior, se hace evidente la necesidad de disponer de fuerzas y bases navales, adecuadas en número y en calidad técnica, para mantener expedito y totalmente bajo control el gran paso natural interoceánico que nuestra geografía domina: el paso Drake.

* * *