



1885-1985

A l iniciarse este año 1985, estamos acercándonos a la fecha en que nuestra revista cumplirá cien años de existencia. Como una anticipación a la celebración de tan significativo acontecimiento, cabe recordar a ese lejano año, en el que ocurrieron numerosos e importantes acontecimientos de efectos extremadamente favorables para la gestación y surgimiento de esta publicación. Creemos de interés, además, hacer un paralelo, en lo general, entre las circunstancias marítimas y navales de esa memorable época y las que rodean nuestra actualidad.

En 1885 el ámbito internacional vivía el auge de los imperialismos europeos, basados fundamentalmente en el desarrollo industrial, lo que implicaba la existencia de vitales intereses en ultramar. Todo ello daba al poder naval una importancia fundamental como instrumento del imperia-lismo que, siendo básicamente económico y territorialista, era evidentemente colonialista, imponiendo no sólo relaciones de comercio exterior y ocupación militar de eslabones estratégicos, sino penetrando profundamente en la realidad interna de los territorios dominados, tanto en términos de inversiones productivas como en servicios básicos, infraestructura, tecnología y cultura.

En este verdadero reparto del mundo, Gran Bretaña iba a la cabeza, con colonias en los cinco continentes; la seguía Francia, también con un imperio extensísimo, y, más a la zaga, Alemania, país que —precisamente en 1885— en el Tratado de Berlín lograba establecer el libre comercio con el Congo y obtenía protectorados en Africa y enclaves insulares en el Pacífico.

Los Estados con características marítimas y experiencias navales exitosas —como Chile y los Estados Unidos— desplegaban por igual sus potencialidades económicas y sus capacidades navales, para proyectarse con pujanza y seguridad en áreas de natural gravitación. Respetando las proporciones de poder —que en esa época no eran tan desequilibradas como hoy— Chile tenía suficiente rango como para actuar con desenvoltura en el ámbito naval internacional. Como elemento activo para evidenciar su experiencia y cultura profesionales, difundirlas en el ámbito nacional y proyectarla al exterior, era indispensable contar con una publicación que cumpliera tales propósitos y sirviera, a la vez, para captar y reproducir en beneficio institucional los avances de las otras armadas y la evolución de las ciencias navales a nivel internacional.

En la vida nacional, luego del Tratado con Argentina en 1881, que en la avalancha de cesiones había salvado para Chile el estrecho de Magallanes en toda su integridad, era necesario mantener e incrementar aún más una perspectiva marítima para el desarrollo del país, lo que requería impulsar una actuación dinámica, incentivando adecuadamente la industria naviera nacional, mejorando paralelamente los puertos y logrando un avance substancial en la explotación de los recursos pesqueros. De esta necesidad vital para el desarrollo nacional surgió el acuerdo entre la PSNC y la CSAV para suspender su nefasta guerra de precios en el cabotaje, manteniéndose la vigencia de un servicio regular indispensable; se inició el proyecto de un molo de abrigo para Valparaíso; años después se presentó un ambicioso proyecto de ley para el desarrollo de la marina mercante nacional y se intensificaron los estudios sobre nuestra realidad pesquera. En su oportunidad, todos estos temas tuvieron en "Revista de Marina" una amplia y cordial acogida.

La nueva clase plutocrática de la posguerra del Pacífico, nacida junto al litoral minero, al mar y a las prácticas marítimas, tenía en Valparaíso su centro de operaciones, convertido en verdadero núcleo de su poder comercial y bancario, ambos en franco desarrollo. Tal es así que en 1884 se había firmado en esta ciudad el Tratado de Tregua con Bolivia. Así, en este gran puerto de vigoroso impulso realizador nació "Revista de Marina", la que —por su dependencia inicial del Círculo Naval— reflejaba en gran medida el sentir de la influyente colectividad porteña. Esta urbe vivía un clima de notable progreso y, si bien los trabajos en el proyecto para un canal transcontinental centroamericano creaban perspectivas negativas, las actividades comerciales y de transporte marítimo mantenían un gran dinamismo, que revertía sobre la ciudad todo su poderoso influjo. En este año 1885 se había puesto la primera piedra del monumento a Prat y a los Héroes de Iquique, y estaba en pleno desarrollo la construcción del edificio de la Escuela Naval en el cerro Artillería.

En el campo institucional, la armada exhibía un alto grado de capaci-

dad profesional y su Escuadra incluía varios buques de gran valía, fuera por su decisiva influencia en el pasado conflicto o por sus modernas características y poder de fuego, como el crucero “Esmeralda” (III), el más veloz de su tiempo; a la sazón, en comisión en El Callao. Los trabajos hidrográficos se desarrollaban con acuciosidad y persistencia, para facilitar la navegación de buques nacionales y extranjeros, de gran afluencia a nuestras costas por ser paso obligado para todas las naciones del litoral occidental de América; en este año la “Magallanes” efectuaba el levantamiento hidrográfico de Lota y la “Abtao” construía faros e instalaba balizas en la región austral.

Para satisfacer este alto espíritu de progreso institucional se mantenían fuertes vínculos con las armadas de las principales potencias marítimas; tres oficiales estaban comisionados en la inglesa, dos en la francesa y dos en la italiana; por otra parte, los Almirantes Lynch y Latorre estudiaban en Europa la factibilidad de construir un dique seco en el Arsenal de Talcahuano. Especial interés tenía a la fecha el estudio del torpedo automático y la adquisición de un buque torpedero para el empleo de tales armas.

La armada gozaba de un amplio prestigio, nacional e internacionalmente, y la ciudadanía toda comprendía a cabalidad la importancia de las comunicaciones marítimas, cuyo control había permitido la victoria en la guerra, y cuyo creciente empleo en la paz favorecía directamente el desarrollo económico nacional.

En estas auspiciosas circunstancias nació “Revista de Marina”; desde sus inicios fue el conducto expedito y eficaz para presentar las ideas y proyectos de orden nacional e institucional que, poco a poco, fueron instaurándose en el país y en la armada.

En 1985 el ámbito internacional está dominado por la tensión entre dos grandes superpotencias, una de las cuales, los Estados Unidos, ejerce el liderazgo de una gran combinación de potencias y Estados, ligados entre sí por una relación múltiple en la que se destaca su estrecha interdependencia económica, que se nutre del comercio internacional, mayoritariamente marítimo. La otra superpotencia, la Unión Soviética, esencialmente continental en su estructura geopolítica y básicamente agresiva en su pretensión hegemónica mundial, ha desarrollado un gran poderío marítimo que incluye intereses en todos los mares del mundo y un creciente poder naval, cada vez más próximo al de sus rivales.

Aun cuando muchos no lo perciben, encandilados por los avances de las telecomunicaciones, la aeronáutica y la carrera espacial, que parecieran dominar con su velocidad la época que vivimos, el comercio internacional —esencia de las economías prósperas que sustentan todo lo anterior— depende fundamentalmente de las comunicaciones marítimas. Adicionalmente, los espacios marítimos son, hoy, mucho más que en el pasado,

importantes fuentes de productos energéticos y alimenticios, los dos elementos básicos para la supervivencia y bienestar de la creciente población mundial. Así, como antes, todavía hoy son las potencias marítimas las que dirigen la marcha del mundo; por su parte, los Estados de menor rango buscan, mediante el desarrollo de su potencialidad marítima, acceder a niveles superiores de jerarquía internacional, asegurando de este modo un mejoramiento directo en la calidad de vida de su población.

Chile ha sido, por la naturaleza de su conformación y situación geográfica, y por el tamaño y proyección de su zona económica exclusiva, uno de los Estados más marítimos del mundo, y por ello ha alcanzado en el ámbito internacional una consideración que excede en mucho el aporte de sus restantes atributos nacionales. Este favorable factor de relación internacional no ha sido debidamente consolidado ni aprovechado por el país; por el contrario, tal vez por constituir un elemento enfatizado por la visión realista de la política mundial, ha sido progresivamente opacado hasta convertirse en un factor de libre disposición para transarlo cada vez que otros aspectos más apreciados por la idealista opinión pública nacional —en especial la más ilustrada y mediterránea— han dominado las decisiones políticas.

En la vida nacional, el país se desenvuelve en nuestros días con una orientación económica abierta al exterior, haciendo del comercio internacional —materializado en más de un 90% por la vía marítima— su elemento principal. Cabe destacar que tal orientación no es en modo alguno coincidente con una integración física regional; por el contrario, se concilia mejor con una vinculación económica complementaria, de carácter ultramarino, preferentemente antípoda. Paralelamente, el país ha desarrollado su industria pesquera hasta alcanzar niveles de significación mundial, si bien queda todavía mucho por crecer en dicho campo de actividades. Por otra parte, las explotaciones de recursos petroleros en el subsuelo marino constituyen parte substancial de la extracción nacional de petróleo, aumentando de paso, y muy convenientemente, la tecnología nacional en dicha importante actividad marítima.

A pesar de todo lo anterior, la marina mercante nacional sigue debatiéndose contra poderosos consorcios extranjeros. Es cierto que nuestro país no se ha visto envuelto en un conflicto bélico durante el presente siglo, pero sí ha podido observar —y, a veces, soportar— los elocuentes efectos de las dos guerras mundiales y del reciente conflicto del Atlántico sur, sobre las condiciones de operación del transporte marítimo internacional, y cuán escasos, arbitrarios y caros son los fletes en esas condiciones. Sin embargo, este tema, que es fundamental para una nación marítima como la nuestra, sigue resolviéndose, en la práctica, según los resultados del permanente forcejeo entre dos sectores económicos en pugna: armadores y exportadores.

Hoy en día, pese a la clara evidencia de la importancia del mar para Chile, estamos —en lo fundamental— como ha ocurrido con los espacios marítimos, que constituyen la reserva más importante de todo nuestro patrimonio nacional. Durante más de 30 años, desde la declaración unilateral de nuestro país sobre las 200 millas de mar patrimonial —hoy zona económica exclusiva— que marcó un reencuentro de Chile con su destino marítimo, defendimos teóricamente tales espacios, con singular ahínco y notable éxito, pero poco hemos hecho por su efectiva explotación.

Amplios sectores nacionales no han valorado la dimensión oceánica de Chile, a pesar de que, paradójicamente, la aceptan como natural en aquellos países vecinos que la aprecian y se juegan enteros por ella, no sólo en las áreas marítimas en disputa, sino en las aproximaciones a la gran vertiente del Pacífico, a través de canales y de pasos cordilleranos o corredores que estamos dispuestos a abrir sin una real compensación.

Una curiosa obsesión mediterránea impulsa al país a internarse en el continente, mostrando una propensión al tránsito transandino que nunca antes, ni cuando teníamos tierras allende la cordillera, se tuvo interés en practicar. Hay una intención de alejarse casi despavoridamente del mar; en tanto, nuestros vecinos pugnan por abrirse camino hacia nuestros mares.

Valparaíso tampoco es hoy el gran puerto de ayer; ha perdido preeminencia nacional y aun portuaria, y mantiene una precaria estabilidad comercial, habiendo disminuido notablemente su capacidad industrial y su proyección financiera. Lo anterior no debe inducirnos al error de considerar por ello que nuestra realidad marítima está disminuida; muy por el contrario, lo que ocurre es que han surgido varios polos portuarios de proyección y ello indica la solidez de nuestra condición marítima, que se hace presente en el acontecer real. Lo que hay que destacar es que tal red portuaria señala la potencialidad de una regionalización de incalculables proyecciones, que sólo espera que el país se desate de sus ligaduras centralistas —que es la otra cara de la mentalidad continental— para impulsar su desarrollo a través de tales promisorios núcleos de concentración del comercio exterior, y de vinculación nacional interregional y hacia ultramar.

En el campo institucional, la Armada de Chile mantiene su tradicional prestigio profesional, y, pese a las restricciones presupuestarias, posee una capacidad operativa de suficiente nivel para atender sus responsabilidades en el amplio marco de sus actividades. Sus vinculaciones internacionales son principalmente con el Reino Unido, en cuanto a material, y con Estados Unidos respecto a entrenamiento, aun cuando a veces éste ha sido interferido por consideraciones de política internacional. Los contactos académicos corresponden ya a los de una institución madura —no en desarrollo profesional, como lo era en 1885— y se materializan en el intercambio de profesores y alumnos con Academias de las armadas de países amigos.

Especial interés institucional se evidencia en diseñar una armada apropiada para los particulares requerimientos estratégicos del país, y equilibrada en sus componentes operativos, según lo exigen la creciente complejidad y las necesidades de proyección que caracterizan actualmente al poder naval.

Como precio de esta acabada preparación profesional y su correspondiente prestigio, que ha utilizado gran parte del esfuerzo institucional, la armada no ha podido contribuir mayormente a desarrollar, como hubiera querido, una más intensa labor de extensión cultural marítima, y, a diferencia de 1885, hoy ve que al país le falta, en la estructura conceptual que tiene de su propio ser y de su destino, una adecuada consideración de su esencia marítima.

“Revista de Marina” —al igual que en 1885— expone en la actualidad el pensamiento naval vigente, entendido no como la voz oficial de la armada sino como la suma y combinación de las ideas de sus colaboradores, quienes vierten en sus artículos los conocimientos, las experiencias y las inquietudes que, con la mejor intención, creen serán valiosas para el propósito común de perfeccionar la institución y contribuir a la seguridad y prosperidad del país. “Revista de Marina” de 1985 respalda este estilo de libertad ponderada y estima que hoy es el mismo conducto expedito y eficaz de siempre, al servicio de captar y difundir, en el ámbito institucional y sectores afines, el pensamiento naval referido al conjunto de temas que constituyen nuestra cultura profesional.

En cuanto a proyección extrainstitucional, creemos que debe aceptarse el hecho de que, debido a su distribución mayoritariamente interna, no irradie en asuntos de orden nacional una influencia tan significativa como la del año 1885 y siguientes.

Sea como fuere, mantendrá su interés en plantear casos específicos referentes a esta temática, segura de que, en la medida que las condiciones objetivas del país vayan reforzando las consideraciones de nuestros colaboradores, estará contribuyendo a cerrar la brecha que, al transcurrir un siglo de actividades ininterrumpidas, aprecia muy claramente entre la firme mentalidad marítima vigente en el país en 1885 —y todavía palpable en el relumbrón de las 200 millas, a mediados de este siglo— y la disminuida conciencia oceánica evidenciada cien años después por una población renuente a enfrentar los espacios marítimos. Por fortuna, con clara visión de futuro y tesón personal encomiable, se alza ante tal desafío ese grupo selecto de chilenos que ven en el mar no sólo el sostén y razón de sus vidas, sino la exigente pero pródiga ruta por la que se logró en el pasado prosperidad, seguridad y prestigio nacionales, que sigue siempre abierta, promisoriamente, para alcanzar y consolidar la grandeza de la patria.