

GEOPOLÍTICA OCEANICA DE CHILE*

INTRODUCCION

Desde sus remotos orígenes, el hombre experimenta el peso de la geografía; los pueblos que comprendieron su valor y se adaptaron al medio geográfico lograron sobrevivir y trascender a través del tiempo, mientras que las sociedades que no reconocieron su gravitación no prosperaron e incluso desaparecieron en las sombras de la historia.

Del estudio de la influencia de la geografía en la vida y evolución de las naciones nació la geopolítica, disciplina que entrega al gobernante los elementos de juicio más relevantes que lo capacitan para adoptar decisiones más acertadas, a fin de alcanzar los objetivos de progreso y desarrollo que persigue; mediante su aplicación explotará los factores positivos de la geografía del país y minimizará el efecto de aquellos que son adversos.

El hombre desarrolla su actividad vital en la tierra firme, pero su entorno terrestre está rodeado por agua, ya que las tres cuartas parte de la superficie del Globo están ocupadas por el océano mundial. Esta realidad incontrastable hace que el mar tenga un extraordinario influjo en la existencia de las naciones. Para los países tímidos y de cortos alcances, el mar es un obstáculo y un escudo protector para aislarse del exterior; pero para los pueblos osados y marineros su extenso horizonte es la proyección de sus fronteras, las que se encuentran allí donde recalán sus naves.

Además del valor como vía de comunicación e intercambio que tradicionalmente se le reconoce al mar, ahora es un bien económico en sí mismo, pues en sus aguas y lecho contiene las más grandes reservas de recursos vivos y no renovables de que dispone la Humanidad para asegurar su supervivencia, siempre que sean racionalmente utilizadas.

El presente artículo describe, en términos específicos de la realidad chilena, los condicionantes geopolíticos de nuestro país que llevan a definir su condición geográfica esencialmente oceánica.

Derivado de lo anterior, que es un elemento clave de nuestro país, se desprende una serie de lineamientos que encauzan naturalmente el quehacer nacional y señalan la ruta del esfuerzo colectivo; si, por el contrario, los violentásemos, estaríamos aplicando toda nuestra potencialidad en orientaciones inadecuadas para nuestro promisorio desarrollo integral.

Es por eso que, respetando tales derivaciones y dándoles concreción expresa, la segunda parte se explaya en un conjunto de planteamientos de políticas sectoriales. Todas ellas se perfilan sutilmente unidas por el nexo geopolítico oceánico que les da la coherencia indispensable para asegurar su éxito. Diseñadas para avanzar en convergencia hacia un objetivo común, impulsan a Chile hacia el elevado nivel socioeconómico y el privilegiado rango político estratégico que se merece, para cuyo logro contamos con características naturales y atributos nacionales de excepción.

El actual Gobierno se ha preocupado por el desarrollo de estos sectores, dentro de una política nacional concebida con criterio moderno y pragmático. Ello debe llenarnos de

* Trabajo elaborado por el Centre de Estudios Estratégicos de la Armada de Chile y presentado por el Director de la Academia de Guerra Naval, Capitán de Navío Dn. Carlos Perey Opazo, el 28 de mayo de 1986, en el Seminario sobre "Océano Pacífico. Desafío Geopolítico y Estratégico", realizado en Santiago de Chile por el Instituto de Ciencia Política de la Universidad de Chile.

justificado orgullo, porque refleja la voluntad que anima a todos los chilenos de volver a participar en esa brillante actividad oceánica propia de nuestros mejores tiempos. Es un indicio claro de que Chile, junto con la renovación moral, política, económica y social que caracteriza la etapa histórica que hoy vivimos, busca el destino de potencia marítima que otrora tuvo.

CONDICION GEOGRÁFICA ESENCIAL DE CHILE

Para evaluar objetivamente la influencia que ejerce el mar sobre un Estado, es necesario determinar su condición geográfica esencial. Para realizar este análisis se tiene que evaluar los factores geográficos, económicos y estratégicos, y servirse de la historia como elemento de comprobación.

Factor geográfico

Chile es un país que geopolíticamente recibe la denominación de "país faja"; sus 4.400 kilómetros de longitud contrastan con su magro ancho promedio de 170 kilómetros. Su configuración geomorfológica es montañosa, sus accidentes geográficos dificultan grandemente la construcción de carreteras y vías férreas, y las obras de arte que forman parte de ellas son numerosas y vulnerables. El extremo norte de Chile está vinculado a su zona corazón por escasas y frágiles vías terrestres, lo que lo hace potencialmente insular. Su extremo austral está desvinculado territorialmente del resto del país, y, a pesar de la carretera Austral, la única vía de comunicación integral de que dispone es el mar.

En relación al resto del mundo, nuestra nación es un país excéntrico y distante de los grandes centros económicos y de poder mundial, ubicado casi al margen del llamado Hemisferio Marítimo; el único camino que tiene para llevar a cabo su intercambio comercial masivo es la vía marítima, que absorbe más del 90% de su comercio exterior.

Factor económico

El valor medio del comercio exterior sobrepasa los 5.400 millones de dólares anuales, siendo últimamente las exportaciones bastante superiores a las importaciones; este valor significa alrededor del 24,6% de su Producto Geográfico Bruto y por tanto, la supresión de su comercio de ultramar traería serias consecuencias para el país, incluso el colapso, tanto de la economía como de su frente interno. Esta afirmación es aún más cierta si se toma en cuenta que alrededor de 2,5 millones de metros cúbicos de petróleo y sus derivados son importados, cubriendo cerca del 50% de las necesidades de combustibles líquidos que se consume tanto en las industrias nacionales como en sus servicios. Además, muchas de las importaciones son insumos imprescindibles para la minería, industria, agricultura, etc.; sin ellas su actividad tendería a reducirse e incluso a paralizarse. Otro rubro importante que se importa, pero que paulatinamente tiende a disminuir, es el de los alimentos, principalmente granos.

En el año 1985 nuestro país exportó por vía marítima un total de 12,6 millones de toneladas métricas, lo que representa sobre el 90% del total exportado.

Por otra parte, en el mismo año se importó por el mismo medio un total de 4,4 millones de toneladas métricas, lo que representa también sobre un 90% del total.

Analizando lo anterior, ello se traduce en que mensualmente se moviliza por nuestros puertos alrededor de 1.400.000 toneladas, las que significan diariamente 47,533 toneladas de carga de ultramar; esto último equivale a 1.584 vagones de ferrocarril o a un número similar de camiones de 30 toneladas de capacidad.

Con respecto al cabotaje, se moviliza por los terminales marítimos del país más de 13 millones de toneladas anualmente; en este tipo de tráfico, la estadística considera la carga embarcada y desembarcada.

El tráfico de cabotaje de las zonas extremas del país se genera debido a que estas abastecen de materias primas a la zona corazón, que luego las retorna en forma de productos elaborados o terminados, para su uso o consumo. Al respecto hay que considerar que la XII Región produce todo el combustible líquido y gaseoso extraído en el país, que significa el otro 50% de sus requerimientos totales. El petróleo es enviado a las refinerías de San Vicente y Con-Cón, y una vez transformado en productos limpios es distribuido a todo el territorio. Lo anterior evidencia que todo el combustible líquido que requiere el país, cerca de 5 millones de metros cúbicos anuales, es transportado por mar.

Factor estratégico

Chile, estratégicamente, es un enorme archipiélago, pues su territorio está conformado por cinco islas: el rico desierto nortino, el fértil valle central, la despedazada región de los canales, el sector antártico y sus posiciones oceánicas; las dos primeras están unidas entre sí por una sola y vulnerable vía terrestre, mientras que todos cuentan con el mejor vínculo que otorga la naturaleza, la vía marítima; por tanto, sus comunicaciones marítimas son imprescindibles para su supervivencia.

Por otra parte, Chile abarca 72 grados de latitud, lo que significa que comprende el 80% del cuadrante del Hemisferio Sur del Pacífico oriental. Sus territorios insulares se internan escalonadamente hacia el centro de la cuenca de este océano, alejándose 1.800 millas náuticas de su litoral-continental.

La continuidad geográfica de su territorio es interrumpida por los dos únicos pasos naturales que comunican, libres de obstáculos durante todas las épocas del año, a las dos más importantes cuencas oceánicas de la Tierra, la del Pacífico y la del Atlántico. El estrecho de Magallanes y el paso Drake revisten un excepcional valor geoestratégico, que le otorgan a Chile una importante estatura política mundial, ya que en caso de cierre o destrucción del vulnerable canal de Panamá, gran parte de su tráfico marítimo, vital para Occidente, deberá desviarse o hacia el paso Drake o hacia el estrecho de Magallanes.

Por otra parte, las obras artificiales del canal de Panamá paulatinamente se están haciendo incapaces para acomodar a los grandes barcos de carga homogénea y portacontenedores; además, la inseguridad creciente provocada por el artero terrorismo internacional impide el tránsito de las más poderosas unidades de la flota norteamericana y de sus portaaviones y submarinos estratégicos lanzamisiles, todos los cuales utilizan los pasos del sur de nuestro país en sus redespiegues de tiempo de paz, y con mayor razón lo harán durante la guerra.

La configuración y ubicación geográfica de Chile hace que para fines estratégicos pueda influir sobre un inmenso espacio marítimo surcado por vitales comunicaciones marítimas del mundo libre que se podría controlar con medios navales y aeronavales adecuados. Su gravitación alcanza por el norte hasta el golfo de Panamá, por el oeste,

Australasia; hacia el sur, todas las aguas que contornean el continente antártico; y, finalmente en dirección al levante, el extremo sur de Africa.

Comprobación histórica

Chile ha sentido el influjo oceánico desde siempre; fue habitado en la prehistoria por pueblos que extraían el sustento de sus aguas; descubierto por el más grande de los navegantes, Hernando de Magallanes; luego su colonización tuvo que ser apoyada desde el mar. La existencia de la onerosa Capitanía General de Chile solo se justificó para la Madre Patria debido a su ventajosa ubicación geográfica, que le permitía alertar al resto de las ricas colonias del Pacífico de la presencia de filibusteros y corsarios que pretendían depredar su floreciente comercio y litoral.

La independencia de Chile y del resto de Iberoamérica se consolidó cuando O'Higgins creó la Escuadra Nacional, que bajo el mando de Blanco Encalada y Cochrane neutralizó al poder naval español en el Pacífico oriental, haciendo aventurada toda empresa de reconquista ya que la única vía disponible para realizarla era el mar. Desde entonces nuestra historia señala que todos los conflictos en que se vio envuelto nuestro país se resolvieron cuando el poder naval nacional destruyó al del antagonista, permitiendo luego que nuestros ejércitos operasen en el territorio adversario.

POLÍTICAS SECTORIALES

Transporte marítimo

La palanca más poderosa para el desarrollo de este país insular, la constituye su comercio exterior, intercambio de productos que debe ser realizado casi exclusivamente por la vía marítima.

Ello impone la creación y desarrollo de una cuantiosa marina mercante constituida por medios acordes con la moderna tecnología de transporte que le permita competir en el mercado internacional; todo ello para satisfacer las demandas de transporte de cabotaje, las de ultramar y, eventualmente, el transporte estratégico en caso de conflicto.

Asimismo, el país debe poseer un sistema portuario ágil y eficiente que asegure la operación de los terminales marítimos de modo que los productos lleguen hacia y desde los mercados internacionales en las mejores condiciones competitivas.

Nos referiremos a continuación específicamente al transporte marítimo, y en particular a la marina mercante, por constituir el centro de gravedad de la actividad.

Las características de las naves que la integran deben responder a la transformación experimentada por el transporte de línea durante las últimas décadas, el que ahora es un sistema basado esencialmente en contenedores, restando una cantidad cada vez menor de carga suelta.

Otra modalidad que debe ser considerada en el transporte de línea es el de los servicios alrededor del mundo, que en la actualidad consisten en transportar el grueso de la carga en forma continuada vía transbordo, siendo posteriormente reexpedida a puertos ubicados más allá de los de recalada principal; esto, a diferencia del pasado, en que el transporte era realizado entre dos terminales de término.

Chile ha enfrentado estos nuevos sistemas porque no hay otra alternativa, y no se puede pretender competir empleando tecnologías ya superadas. Al actuar así se logran importantes ventajas, tales como incrementar la capacidad portuaria sin necesidad de ampliaciones en su actual estructura, otorgando así el país la capacidad de enfrentar eficazmente sus necesidades futuras hasta más allá del año 2000.

Para el comercio exterior chileno, especialmente para el de exportación, el contenedor es la solución más adecuada; se presta para la mayor parte de los productos y les brinda protección. A su vez, el mercado internacional está evolucionando para recibir y despachar cargas de ultramar sólo en contenedores.

No obstante, para satisfacer el transporte de carga suelta restante, los servicios nacionales, con sus asociados, mantienen barcos tradicionales, pudiendo así atender la totalidad de las necesidades del servicio exterior chileno.

Pese a lo expuesto hasta aquí, los servicios alrededor del mundo plantean otro desafío, que se genera debido a la relación existente entre la eficiencia y el volumen de carga, lo que determina el empleo de enormes buques con capacidad sobre 4.300, contenedores, que recalcan en muy pocos puertos, no más de ocho a doce, en cada vuelta al mundo. Ello obliga entonces; al empleo de líneas secundarias llamadas alimentadoras, que unen dichos puertos con los terminales de destino final requerido.

Atendiendo a esas y otras consideraciones, una política marítima nacional debe considerar los siguientes objetivos:

- Creación de una flota mercante nacional de dimensionamiento suficiente para transportar la totalidad del cabotaje nacional y, por lo menos, un 50% del comercio de ultramar;
- Formación de personal altamente capacitado para dotar a las naves de la marina mercante nacional;
- Mantención de un sistema portuario altamente eficaz y capaz de atender las demandas generadas por el transporte marítimo, tanto en tiempo de paz como de conflicto;
- Atender las exigencias de carácter estratégico dentro de los factores determinantes del dimensionamiento y de la marina mercante nacional.

Ingeniería costera y oceánica

El desarrollo de obras portuarias, como también el de infraestructuras para la minería submarina, plantea enormes problemas de ingeniería, a la vez que demanda cuantiosas inversiones monetarias.

En los proyectos para construir, modernizar o ampliar puertos y terminales marítimos debe haber una participación del Estado, otorgando una atención preferente a esta materia tan trascendente para la seguridad nacional.

Es por ello que la armada como órgano estatal encargado de la custodia y defensa del patrimonio marítimo de Chile, mantiene un especial interés hacia el desarrollo de la ingeniería costera y oceánica, y una permanente disposición a apoyar las actividades que emprendan en tal sentido las entidades o personas naturales chilenas.

Es necesario promover un aprovechamiento nacional y ordenado de nuestro territorio marítimo, sacando utilidad de las experiencias extranjeras y del avance tecnológico mundial, para así dotar al país de instalaciones de alta eficiencia que contribuyan al desarrollo nacional.

Para tales efectos se requiere que la armada esté presente en todo estudio de proyectos que impliquen el desarrollo de obras en el mar o en el borde costero, destinadas a la explotación comercial o a la investigación oceanológica, como asimismo participar en toda gestión tendiente a modificar la normativa sobre concesiones marítimas u otros aspectos legales relacionados.

Minería submarina

Las naciones industrializadas miran con creciente interés a los fondos oceánicos como fuente futura de abastecimiento de minerales sólidos, por lo cual están dedicando importantes recursos a la exploración y cuantificación de los nódulos de manganeso y de los sulfuros polimetálicos.

Desde 1981, la prospección de sulfuros se ha centrado en la dorsal del Pacífico sur oriental cercana a la isla de Pascua y siguiendo un plan que prevé un posterior estudio de la Cordillera submarina de Chile y su zona de subducción frente a la península de Taitao.

La explotación futura de estos recursos con alto contenido de manganeso, níquel y cobre, cobalto, zinc, hierro y plata, afectará directamente al mercado de estos metales y, por tanto, a nuestra minería terrestre, impactando fuertemente a la economía nacional.

Esta sola razón impone a Chile el imperativo de abocarse seriamente a la investigación mineralógica de su subsuelo marino, lo que unido a su vasta experiencia y a la alta tecnología minera que posee, le ha de otorgar las bases para competir ventajosamente en los mercados de metales, en el porvenir.

Para alcanzar esta meta; la nación debe desde ya fijarse objetivos intermedios, cuyo logro será posible en la medida que adquiramos la sólida conciencia de nuestra realidad geográfica esencialmente marítima, expresada en un mayor interés por el estudio y conocimiento de nuestro extenso patrimonio oceánico.

Este conocimiento sólo será completo y efectivo con la ayuda de un buque de investigación oceanográfica propio, ojalá proyectado y construido en el país, con el cual se pueda efectuar la prospección y experimentar la explotación de los yacimientos metálicos que se descubra bajo el mar de Chile. Mientras ello no sea posible, se deberá promover la participación de científicos y técnicos chilenos calificados en las expediciones extranjeras, a la vez que beneficiarse integralmente de los trabajos que estas realicen en nuestro mar.

La armada, desde ya ha iniciado la labor de recopilación y procesamiento de informaciones sobre recursos minerales del mar chileno y en el Centro Nacional de Datos Oceanográficos (CENDOC), dependiente del Instituto Hidrográfico de la Armada por otra parte, está dispuesta a apoyar toda expedición nacional y a participar en el control efectivo de las expediciones extranjeras que el Supremo Gobierno autorice realizar conforme a la legislación vigente.

Industria naval

En todo país marítimo, los astilleros constituyen una pieza fundamental de su economía, ya que contribuyen al desarrollo de la marina mercante y al traspaso de tecnología.

Pero no sólo los astilleros representan la industria naval. Este término se extiende a todo el ámbito industrial de un país que sustenta a los sectores cuya actividad comercial, industrial, científica o deportiva se realiza en el mar.

Es así como la industria naval está compuesta por un sector primario conformado por los astilleros de construcción y de reparaciones y por un sector secundario que lo forman las industrias de apoyo que proveen los insumos, componentes o accesorios.

En nuestra patria contamos con los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR), a cuya reconocida capacidad para mantener, reparar y transformar buques en las áreas metalmecánica, eléctrica y electrónica, se agrega su ya probada eficiencia en el área de la construcción naval. Tenemos además a SOCIBER, con el dique *Valparaíso III*, a ASENAV, con gran experiencia en construcción naval en Valdivia, y a SOMARCO, con construcción de barcos pesqueros en Iquique. Además, existen otras empresas constructoras o reparadoras de menor tamaño, pero no de menor excelencia.

Sin embargo, no debemos contentarnos con esta actual potencialidad de construcción y reparaciones, sino más bien fomentar la expansión de las demás industrias navales e impulsar especialmente el desarrollo de más diques, varaderos y astilleros para naves y artefactos navales de toda índole, cuyos empresarios, incentivados por una adecuada legislación, puedan competir ventajosamente con tal oferta extranjera para captar clientela no sólo nacional sino también de otros países, lo que representa otra forma de exportación no tradicional.

Derecho Internacional Marítimo

Los adelantos tecnológicos que han afectado tanto a los medios de la guerra en el mar como, en otro orden de cosas, a la explotación de recursos marinos vivos o no vivos, han alertado a las naciones sobre la necesidad de adecuar la protección de sus espacios oceánicos a estas realidades, y a aquellos Estados que poseen la capacidad y voluntad de hacerlo, la de asegurarse un reconocimiento a la expansión de sus dominios acuáticos. Tales exigencias han determinado que el Derecho Internacional Marítimo se acomode a las actuales circunstancias y, por otra parte, han obligado a los Estados a una mayor preocupación por la defensa de sus derechos en el mar.

En materia de Derecho, Chile ha mantenido una postura de vanguardia en cuanto a reclamar para sí la reserva de los recursos y riquezas que le brinda su extensión soberana, acrecentada con una ancha zona Económica Exclusiva, actitud que no sólo ha sido aceptada por otros Estados sino también imitada y, finalmente, reconocida mundialmente en la nueva normativa del Derecho del Mar.

Los chilenos debemos, por tanto, ser consecuentes con esta política nacional y unir, a la plena conciencia de las posibilidades y expectativas que se ofrecen a nuestro país en su vasto patrimonio oceánico, un convencimiento profundo del valor que representan nuestros derechos, tanto aquellos expresamente consagrados por los Tratados como los que reclame en virtud de las reglas reconocidas por el Derecho Internacional Marítimo.

Es necesario avanzar en la modernización de la legislación nacional, para adecuarla a la nueva normativa internacional, para lo cual la armada está en condiciones de prestar todo el apoyo que implica su conocimiento del medio, su experiencia, su capacidad técnica y su firme vocación de resguardar debidamente los intereses de Chile en su mar.

Preservación del medio marino

Ante mares cada vez más congestionados y con serios peligros ecológicos el país no puede estar ajeno a esta preocupación, y compete a la armada la responsabilidad de velar y contribuir para preservar la flora y la fauna oceánicas de nuestro extenso litoral.

El extenso territorio marítimo nacional contiene una considerable cantidad de recursos vivos, que a su vez constituyen una importante reserva alimenticia tanto para Chile como para otros países, a los cuales se entrega esta producción por la vía del comercio exterior y lo que representa una considerable fuente de divisas para nuestra economía.

Desgraciadamente, cada vez estos recursos se encuentran más expuestos a una virtual extinción por sobreexplotación o a sufrir daño pues el hombre; en su quehacer urbano e industrial, considera, a veces, al mar como un gran sitio eriazos donde puede arrojar sus desechos.

La Ley de Navegación, aprobada por Decreto N° 2.222 de 21 de mayo de 1978, entrega en particular a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante la facultad de fiscalizar, aplicar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales sobre prevención de contaminación del medio ambiente marino.

Sin embargo, más allá de la ley, que actúa sancionando cuando el daño, a veces irreversible, está ya consumado, es imperativo que exista una clara conciencia marítima en la ciudadanía, en todos los estratos sociales y niveles culturales, de que nuestros recursos vivos, en este, nuestro mar de Chile, son la garantía de progreso y desarrollo socio-económico para toda la comunidad nacional, y, en último término nuestra gran reserva alimenticia, la necesidad más vital del ser humano.

Pesca

La pesca es tal vez la actividad productora más conocida de los recursos del mar y la que presenta una alternativa de desarrollo económico y social evidente.

En el sector pesquero laboran 60 mil personas aportando un 2% del Producto Geográfico Bruto, siendo la extracción de peces pelágicos la más relevante totalizando el 90% de la actividad.

La explotación de productos del mar superó, en el año 1985, los 5 millones de toneladas, exportando alrededor de 480 millones de dólares, constituyéndose así en uno de los principales rubros de ingreso de divisas para el país. Sin embargo, la mayor parte de la pesca se realizó en las cercanías de la costa y el 80% de las capturas se transformó en harina de pescado y aceite, artículos de relativo bajo valor comercial en el mercado internacional.

Los esfuerzos del país deben propender al uso racional de los recursos pesqueros, apoyando un desarrollo armónico de las pesquerías nacionales que mantenga o incremente la biomasa y que tienda a incorporar nuevas especies, fuera y dentro de la Zona Económica Exclusiva, en la plataforma insular —donde corresponda— y en la Antártica.

Por otra parte, se debe otorgar especial preocupación a vigilar la Zona Económica Exclusiva y la plataforma insular, donde corresponda, por medio de patrullaje aeromarítimo, impidiendo que extranjeros aprovechen de nuestros recursos pesqueros sin la autorización nacional correspondiente.

Así también debemos controlar y supervigilar el desarrollo de la flota pesquera nacional, con miras a evitar que el esfuerzo pesquero potencial pueda, eventualmente, llegar a ser mayor que el que pueda soportar el recurso.

Mirando con adecuado sentido prospectivo, debemos incentivar la acuicultura, mediante la aplicación de la bioingeniería oceanográfica para adaptar a nuestras aguas — particularmente en la XI y XII regiones— especies marinas de alta rentabilidad económica e intensivo empleo de mano de obra.

Investigación científica y marina

Es conocida la influencia vital y benefactora que el mar siempre ha ejercido en el destino de los pueblos cuando estos lo han sabido explotar.

Hoy, la soberanía sobre las aguas se complementa con el concepto de dominio oceánico integral con toda la potencialidad y posibilidades que encierra en sus profundidades y que pasa a incrementar el inventario de los recursos humanos cuando una Humanidad angustiada ve que sus fuentes de suministro en tierra firme escasean o son claramente insuficientes.

En esta búsqueda apremiante de nuevos recursos no sólo el mar se abre con insospechadas potencialidades, también el subsuelo oceánico incita al hombre a aguzar su ingenio para rescatar esa inmensa riqueza todavía ignota, pero que ya la ciencia vislumbra y la tecnología está comenzando a alcanzar.

Un país oceánico como el nuestro será siempre más dueño de su mar, en tanto mayor sea su independencia y capacidad para explotar sus recursos.

Frente al desafío de los países más industrializados, la trascendencia e importancia que reviste la investigación científica y marina es tal que es del más alto interés no sólo promover en las instituciones y organismos civiles, tanto privados como estatales, el interés por el estudio e investigación oceánica, sino que es parte de la política de la armada, al respecto, participar y contribuir con sus medios en proyectos conjuntos con otros organismos de investigación marina, tales como el Proyecto ERFEN con el Instituto de Fomento Pesquero, producción de cartas pesqueras y cualquier otro proyecto que contribuya al desarrollo nacional.

Finalmente, a este respecto es necesario señalar que aunque Chile ha declarado su Zona Económica Exclusiva de 200 millas —y los derechos de la plataforma insular que corresponda— para los efectos de investigación se debe considerar el bioma como un todo, esto es, se debe investigar el medio marino y las poblaciones que constituyen biomas hasta su límite natural, que alcanza hasta 260 millas aproximadamente.

CONCLUSIONES

Los antecedentes expuestos en el presente trabajo permiten concluir que la condición geográfica esencial de Chile es insular, y que ella impone imperiosamente un concreto accionar tras el logro de su grandeza y prosperidad general para sus ciudadanos.

Su dependencia del mar debe ser considerada bajo tres aspectos. En primer lugar, debido a la necesidad de realizar el intercambio de sus productos con el exterior como palanca fundamental de su desarrollo económico; para ello requiere de una poderosa marina mercante nacional; en segundo lugar, el mar significa una fuente de recursos inagotable para la subsistencia de sus habitantes, y constituye además una fuente de beneficios que como intereses marítimos deben ser integrados al patrimonio nacional; por último, lo anteriormente expresado señala que es una responsabilidad indelegable del Estado incentivar el desarrollo y realizar las acciones requeridas tras el incremento de los intereses marítimos nacionales, y asegurar su protección, mediante la creación, desarrollo y eficaz empleo de un poder naval adecuado.

Nada de lo anteriormente expuesto tendría sentido alguno si no se incorporase a ello el factor esencial por excelencia: el hombre

El es el único capaz de captar la realidad geográfica y sus dictados en relación con las necesidades colectivas del Estado. La capacidad de adquirir el conocimiento de dicha realidad, de compenetrarse de su contenido y de usar la voluntad para actuar, en consecuencia, es lo que constituye la *conciencia marítima*.

Ella constituye el conocimiento y la convicción respecto al valor de todo aquello que se refiere al mar de Chile mediante la posesión de la vocación marítima, que debe ser difundida a todo el ámbito nacional.

La presencia del mar es tan permanente para el chileno que no puede sino reconocer su destino como esencialmente marítimo. Es por ello que los esfuerzos del gobernante se orientan a la creación de una conciencia marítima que capacite al Chile, del futuro próximo para ser efectivamente el señor de su vasto patrimonio oceánico.

El aspecto fundamental en la definición de medidas tendientes a materializar una geopolítica oceánica lo constituye, precisamente, la creación de una conciencia marítima nacional. Sólo en posesión de ella podremos estar seguros de reconocer el valor de nuestra potencialidad oceánica y así obtener los logros de su adecuada explotación en nuestro provecho.

Para lograrlo debe enfatizarse en la población escolar chilena el estudio de aspectos relacionados con el mar, revisando y readecuando los programas en su parte pertinente, de modo de asegurar en el futuro ciudadano un concepto claro de la importancia del mar en el destino del país.

Existiendo conciencia marítima, tal como ha sido expuesto, una geopolítica oceánica debe considerar la apertura al comercio exterior, el adecuado desarrollo y fortalecimiento de la marina mercante nacional, la infraestructura portuaria, la Industria naval, la pesca, la investigación científica marina y el desarrollo e incremento de los demás intereses marítimos nacionales.

Asimismo, cabe señalar dos aspectos ineludibles en la gestación de una geopolítica oceánica para Chile. Ellos son nuestra efectiva proyección hacia el océano Pacífico, océano hacia el cual tiende a desplazarse el eje geopolítico mundial y la proyección hacia nuestros territorios antárticos, preocupación permanente de todos los países con visión del futuro.

Finalmente, sólo cabría destacar que, aunque los conceptos expuestos no son nuevos, es imperioso que nuestra conciencia marítima, al despertar, constituya el impulso vigoroso capaz de lograr que se realicen las concretas acciones requeridas para hacer de Chile una gran potencia oceánica y tal como lo visualizaron los forjadores de la patria.