

EL MAR Y EL DESARROLLO ECONOMICO DE CHILE*

Jorge Sepúlveda Ortiz
Contraalmirante

INTRODUCCION

La misma proporción existente entre la superficie de los océanos y la tierra emergente del globo es la que se produce entre la superficie de nuestro territorio marítimo y la de nuestro territorio continental e insular, esto es, las tres cuartas partes del territorio total es marítimo.

La verdad enunciada grafica en forma clara en qué medida nuestro país está determinado y es dependiente de su *mar* para alcanzar en el futuro su pleno desarrollo.

Lo anterior nos mueve a complementar la clásica definición geográfica de nuestro país: "*Chile es una larga y angosta faja de tierra*", agregándole a continuación; *junto a la cual corre un inmenso territorio marítimo*.

A lo dicho debe agregarse que nuestro país abre su extenso litoral como una enorme puerta de acceso al mayor de los océanos, a cuyo alrededor vive la porción más numerosa de la Humanidad, y la que crece con mayor rapidez, esto es, el océano del futuro o mar del porvenir, según lo describen destacados geopolíticos del mundo.

Sin embargo, todo lo expuesto no tendrá ningún valor si la chispa de la voluntad nacional, capaz de encender este verdadero y potente motor de despegue y desarrollo que es nuestro *mar*, *el mar chileno*, *se mantiene ausente e indiferente*.

LA INFLUENCIA DEL MAR EN NUESTRA HISTORIA

La historia de Chile es un elocuente y veraz testigo que refleja y muestra la profunda influencia que ejerció el mar en cada una de sus páginas.

Nace con su descubrimiento al encontrar Magallanes, tras azarosa búsqueda, el Estrecho, que posteriormente fuera bautizado con su nombre, el 21 de octubre de 1520.

Si se pudiese hacer un balance sumario comparativo entre las veces que nuestra patria, en el transcurso de su historia, tuvo resultados adversos, y las oportunidades en que salió airoso, no hay duda alguna que el factor común que surge estará íntimamente relacionado con la existencia o no de una presencia marítima naval suficiente y equilibrada.

Desde esa frase dicha por O'Higgins con la clara visión propia de un gran estadista: "*Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar*" junto a aquella "*De estas cuatro tablas penden los destinos de América*", al zarpe de nuestra Primera Escuadra Nacional, hasta el mandato y consigna que Portales dio al Almirante Blanco Encalada: "*Debemos dominar siempre en el Pacífico, esta debe ser su máxima, y ojalá fuera la de Chile para siempre*", son más que elocuentes para reflejar el grado de dependencia que ejerció el mar durante este período de nuestra historia.

* Conferencia dictada por el autor al Consejo Económico y Social, en el edificio Diego Portales, el 14 de mayo de 1986.

La ausencia de una presencia naval en Chile hace surgir a la Confederación Peruano-boliviana. La voluntad marítima logra el dominio del mar, mediante la decisión de un Portales y la audacia y coraje del comandante don Pedro Angulo en el puerto de Callao; el triunfo de Bulnes. Perú nuevamente es liberado por Chile.

Ausencia de poder naval en Chile: bombardeo de un Valparaíso indefenso por la escuadra española y aniquilación de nuestra recién floreciente y próspera marina mercante.

Guerra del Pacífico: Iquique, Punta Gruesa, Angamos, conforman la triada naval en la que se apoya nuestro ejército para lograr la victoria final.

Durante los tiempos de paz conviene señalar la trascendencia de los siguientes hechos llevados a cabo por mar: la ocupación del estrecho de Magallanes por el Capitán Juan Guillermos, a bordo de la goleta *Ancud*, en 1843; la toma de posesión de la isla de Pascua por el Comandante del *Angamos*, Policarpo Toro el año 1888; la instalación de la primera Base Naval en la Antártica chilena, en Bahía Chile, Puerto Soberanía, el año 1947; y las múltiples campañas hidrográficas realizadas durante más de 150 años por la armada en la zona austral, que hacen hoy posible el tráfico comercial marítimo por la ruta protegida y segura de nuestros canales, pasos y estrechos del canal de Chacao al sur.

¿Serán necesarias más pruebas, para demostrar lo que estamos aseverando?

Estimamos que la misma conclusión que se desprende de los hechos históricos, resumidamente enunciados en la lucha contra un enemigo externo: *Vencer es el resultado de haber dominado antes en el mar*, es aplicable al enemigo interno del subdesarrollo: *Se vencerá a éste una vez que los chilenos hayan dominado el mar*.

ECONOMIA Y MAR EN LOS SIGLOS XIX Y XX

Siglo XIX

Sabemos que el mar, además de su valor como vía de comunicación e intercambio comercial, posee la propiedad importante de ser un bien económico en sí. Primeramente, porque tiene la capacidad de guardar una importante reserva alimenticia digna de ser considerada para atender las necesidades de un mundo que gira en una espiral demográfica creciente, junto a una progresiva disminución de las tierras cultivables. En segundo término, porque el mar nos ofrece la posibilidad de extraer de su suelo minerales de enorme utilización y valor, y de su subsuelo, combustibles tales como carbón, gas y petróleo.

Y en tercer lugar, porque el mar, en vez de separar, une a los pueblos. No necesita de caminos para establecer un tráfico con cualquier litoral del mundo.

Es por ello que, desde sus inicios a la vida independiente, nuestros primeros gobernantes, conscientes de habitar en este gran *Hemisferio azul* y en uno de sus márgenes se preocuparon de alentar, promover y desarrollar los intereses marítimos nacionales, entendiéndose por tales: "*Todas aquellas actividades que de una u otra manera están relacionadas con el conocimiento, uso y explotación del mar*", definición a la que hoy en día habría que agregar; ...de su suelo y subsuelo y desde el litoral hasta el borde exterior de la Zona Económica Exclusiva.

El siglo XIX sorprende a nuestra patria iniciando su marcha como país soberano e independiente, aunque con paso vacilante. Con la aparición en escena del Ministro Portales, el año 1831, sienta las bases de autoridad impersonal, visión del futuro, orden, trabajo en el país, modalidad y estilo que se proyectará casi durante todo el siglo.

En este periodo de aparente bonanza y de afianzamiento institucional y económico, cabe tener en mente las pruebas que tuvo que afrontar nuestro joven país: tres guerras y dos revoluciones, hechos que en total abarcaron un periodo de cerca de un decenio, además de una veintena de terremotos, la mitad de los cuales, dadas sus características, generaron maremotos como efecto secundario.

Hecha esta breve digresión, a manera de marco de referencia de este siglo, en que nuestro país nació e inicio su desarrollo, podemos abordar el tema de los intereses marítimos que mayor y directa relación tuvieron durante este periodo, en el campo o área económica; ellos son el transporte marítimo, la industria naval y la pesca.

El transporte marítimo.

El centro principal del país, después de nuestra independencia, pasó a ser Valparaíso, que, al decir de algunos, llegó a tener una población casi similar a la de Santiago. Ello, lógica consecuencia de una de las disposiciones de mayor trascendencia de la primera Junta Nacional de Gobierno: la apertura de los puertos chilenos al comercio libre de todas las naciones, aspiración vivamente reclamada por todos los colonos ya que éste era escaso y por consiguiente la pobreza era evidente.

España, como sabemos, tenía el comercio monopolizado, existiendo prohibición de que buques extranjeros pudiesen llegar a nuestras costas. Hacerlo era sinónimo de contrabando.

El incremento del comercio y del transporte marítimo, componente inseparable de éste, no se hizo esperar. Las cifras que indicaremos así lo demuestran. El año 1800 recalaban a Valparaíso unos 30 pequeños veleros al año, procedentes principalmente de Callao, a los que se agregaba, de vez en cuando, un buque mayor desde España. El año 1827 ya eran 294, casi uno por día, y estos buques llegaban cargados de manufacturas de todas las naciones más avanzadas, que ofrecían a bajísimos precios llevándose en retorno todo lo que el país las podía ofrecer, y pagado a mucho mejor precio.

A contar del inicio de la década de los años 30, el comercio y, por consiguiente, el tráfico marítimo por Valparaíso, comenzó a experimentar un aumento anual del 14%, excepto el año 1836, que declinó en igual porcentaje debido a la guerra contra la Confederación Peruano-boliviana. A este incremento contribuye notablemente el desarrollo de la flota chilena. En 1828, ésta participa con el 25% de los buques que recalán a Valparaíso, y ya en 1836 representaba el 38% del movimiento total.

Los promedios de participación en el tráfico marítimo por Valparaíso y por países, durante la década 1828-1837, fueron los siguientes: Chile, 32,7%; Reino Unido; 23,7%, Estados Unidos, 19%; Francia, 11%; Perú, 5,5%; otros países de Europa, 5,4%; 2,5% el resto de los países Iberoamericanos del Pacífico, y 0,2% el Reino Polinésico.

Valparaíso, hasta mediados del siglo pasado, fue puerto obligado de recalada de los buques que ingresaban o salían del Pacífico vía cabo de Hornos o estrecho de Magallanes. La tercera ruta era vía cabo de Buena Esperanza, en Africa; razón por la cual ello fue convirtiendo a nuestro primer puerto en el "*Almacén general de los mares del sur*", como lo llamara acertadamente el economista y capitán de marina mercante francés, Lafond de Lurcy, el año 1839.

Las acertadas medidas gubernamentales de cabotaje y almacenes francos, tomadas para reforzar la posición estratégica del país en el comercio naviero, a la vez que la presencia

de un esforzado y activo grupo de empresarios de Valparaíso, hizo de Chile un país de gran movimiento marítimo. Cabe señalar, sin embargo, que el área de influencia de nuestra flota durante el periodo señalado era reducida, concentrándose principalmente en la costa y entre Guayaquil y Chiloé.

Los principales productos de exportación de nuestro país, hasta mediados del siglo pasado, eran, en orden de importancia: minerales (plata, salitre, cobre, sal, oro), productos silvoagropecuarios (madera, charqui, cueros, vinos, trigos, harina, lana) y productos del mar (aceite de ballena, de lobo, concha de perla, cuero de lobos, esperma).

El descubrimiento de oro en California, el año, 1848, y en Australia el año 1851, produjo en nuestro país notorios y profundos efectos en estas *hermanas siamesas* que son el desarrollo de los intereses marítimos y el desarrollo económico.

Como era de esperar, esta situación originó la afluencia de millares de aventureros, en busca de una fortuna fácil, de todas las naciones a estos lugares, y dado que la producción agrícola de éstos era solo incipiente, recurrieron "*al emporio de los mares del sur*", Chile. Los precios, por supuesto, subieron bruscamente: el trigo, por ejemplo, subió desde \$ 1.50 por la fanega (55.5 litros), en 1847, a \$ 5, en 1855.

De inmediato la producción nacional reaccionó violentamente. Las inmensas fortunas que se había formado con las minas en el Norte Chico se volcaron al Valle Central, para regarlo. La estancia se transformó en hacienda, la crianza cedió lugar al cultivo.

La industria, que hasta 1810 había sido únicamente de tipo casero, comenzó a transformarse en fabril. Portales había tratado de estimularla en todo sentido y hombres como Urmeneta, Cousiño y muchos otros correspondieron ampliamente a las expectativas abrigadas. Chile no sólo comenzaba a abastecerse de bienes de consumo como vestuario, alimentos, etc., sino también de los de producción, como maquinaria agrícola, por ejemplo.

Toda esta producción, como se comprenderá, tuvo que recurrir al transporte marítimo para su distribución y comercialización, el cual aumentó su flujo en tal grado que los fletes se abarataron y con ello el precio de los buques, hecho que fue muy bien aprovechado por los inversionistas nacionales y especialmente por los numerosos empresarios e industriales extranjeros avocados en Chile.

Es así como los primeros quince años de la segunda mitad del siglo XIX se caracterizan por el decidido incremento de nuestra marina mercante.

De los 157 buques existentes en 1850, pasan a 265 en 1856, y de ahí el proceso se detiene, para aumentar levemente hasta 272 buques en 1864. El tonelaje experimenta un aumento mayor; pasa de 27,603 toneladas en 1850 a 62.659 toneladas en 1857, para continuar subiendo levemente hasta alcanzar 67.091 toneladas en 1865.

La baja en el precio de los fletes, antes señalada, a lo largo de nuestra costa produjo que al año siguiente del descubrimiento de oro en California, más del 50% de las disponibilidades de flotas nacionales reorientan su tráfico hacia el servicio exterior, lo que motivó por parte del Gobierno a abrir el cabotaje a las naves extranjeras que venían de paso a Chile, medida extraordinaria que no fue modificada, pese a haberse normalizado la situación anterior con el posterior incremento experimentado por nuestra marina mercante.

Por otra parte, cabe señalar que el descubrimiento de oro en California fue el inicio del traslado de la bullente actividad comercial existente hasta esa fecha, desde Valparaíso a California, viéndose acentuado lo anterior con la inauguración del ferrocarril del istmo de

Panamá el año 1855, con el cual se abría una nueva ruta de comercio desde el Pacífico al Atlántico, y viceversa.

Tanto en California como en Australia, después de unos pocos años, la agricultura inició un gradual y sostenido proceso de desarrollo, con lo cual nuestras exportaciones agropecuarias hacia estos lugares no solo comenzaron a declinar, sino que muy pronto entraron en competencia con las de Chile.

Volviendo a la marina mercante nacional, decíamos anteriormente que el cabotaje había sido abierto a todas las banderas, a pesar que la causa que había originado tal medida había desaparecido. Pero el año 1864 se suprime todas las medidas proteccionistas a la marina mercante nacional, dispuestas desde la década de Portales.

Se suprime toda reserva de cabotaje a naves nacionales y se elimina la exigencia de a lo menos un tercio de tripulación chilena para los buques de bandera nacional, hecho que tendrá irreparables consecuencias dos años después; cuando se inicie la guerra con España. Es así como al estallar ésta y establecerse el bloqueo de nuestras costas por parte de la escuadra española, en septiembre de 1865 fueron capturados 27 buques chilenos. El resto procedió a cambiar bandera por la de países neutrales. Este verdadero desastre en contra de la marina mercante fue prácticamente irreparable al no existir ninguna disposición que incentivara la posesión de buques nacionales.

La situación anterior fue agravada por el hecho que este hermoso imperio flotante nacional de antes de la guerra con España descansaba sobre bases de una debilidad increíble.

En 1864, la nación más emprendedora del Pacífico sur solo tenía un buque para la defensa y vitales intereses comprometidos en el tráfico naviero; *un buque* de guerra para más de doscientos buques mercantes.

El bombardeo de Valparaíso, pues, fue hecho contra una ciudad indefensa en todo el sentido de la palabra, destruyéndose gran parte de todo cuanto se había construido para facilitar el rol de Valparaíso como emporio del Pacífico: 151 bodegas de los Almacenes Fiscales y particulares, atestadas de mercaderías. Las pérdidas alcanzaron a 14.733.700 pesos (US\$ 200.000) de 48 peniques.

Después de la guerra el comercio exterior y el cabotaje continuaron dando vida al comercio y a la nación, no percatándose el grueso de la ciudadanía de la diferencia entre hacerlo con buques nacionales o extranjeros.

La idea genial de Portales de orientar el desarrollo económico chileno hacia la navegación y el comercio había quedado relegada por implantaciones de otras políticas. A decir de don Francisco Antonio Encina:

"El gobierno de don José Joaquín Pérez y de una aristocracia gobernante, cuerda y honrada pero miope, destruyeron quizás por siglos la tónica posibilidad de que Chile conservase el lugar que el orden y la sensatez le habían labrado en el concierto de los pueblos hispanoamericanos.

"Se divisa en la entrega del cabotaje al pabellón extranjero uno de los mayores y más trascendentales errores que registra la historia de los pueblos hispanoamericanos y entre los factores dependientes de la voluntad humana, el que ha pesado más adversamente en la evolución histórica del pueblo chileno".

Posterior a la guerra con España, se producen los siguientes hechos de interés en relación al comercio naviero, que conviene tener en mente.

- El año 1868 logra cristalizar la idea, por parte del Gobierno, de abrir y subvencionar una línea de vapores entre Valparaíso y Liverpool, vía estrecho de Magallanes, la que es adjudicada a la firma inglesa Pacific Steam Navigation en razón que a la fecha, como es fácil comprender, no existían intereses navieros nacionales ni voluntades capaces de realizar este tráfico. Esta línea, y con este tráfico, se mantiene prácticamente hasta las postrimerías del siglo pasado.

- El año 1869 se inaugura el ferrocarril trascontinental de Estados Unidos, mediante el cual el océano Atlántico queda unido al Pacífico por tres rutas regulares, las que se suman a la ruta de los veleros vía cabo de Hornos, que por su economía y capacidad perdura por muchos años más, incluso en el siglo xx, hasta después de la Primera Guerra Mundial. Otro hecho de gran trascendencia materializado ese mismo año fue la inauguración del canal de Suez, vía que acercó más Europa a Australia y Oceanía, eliminándose, a consecuencia de ello, muchas líneas inglesas que apoyadas desde nuestros puertos realizaban su tráfico hacia el Pacífico suroccidental.

- En el quinquenio de 1871-1876, el movimiento naviero chileno fue en aumento, trasladándose el centro comercial al norte, a las antiguas provincias de Atacama y Coquimbo, lo que da una idea de la rápida recuperación de la producción minera nacional, siguiéndole a continuación Concepción, por la importancia que iba adquiriendo los minerales de Lota y Coronel, y en tercer lugar Valparaíso, debido en especial al movimiento comercial que se genera por la ancha y segura ruta del estrecho de Magallanes.

- A contar de 1870 comienzan a surgir nuevas empresas navieras nacionales dispuestas a competir en el comercio de cabotaje. En el año indicado se constituye la Compañía Chilena de Vapores la que, al año siguiente, se fusiona con la Compañía Nacional de Vapores. Nace así la Compañía Sudamericana de Vapores, que extiende su tráfico desde Chiloé hasta Callao. El año 1874 el Gobierno, inteligentemente, entra en auxilio de la citada compañía, mediante una subvención anual de \$ 100.000, a cambio de varias obligaciones, entre otras, la de facilitar sus naves en caso de guerra y alcanzar con su tráfico hasta Panamá, lo que se materializa el mismo año de 1874.

- Al producirse la Guerra del Pacífico, la marina mercante nacional estaba formada por 12 vapores, con un desplazamiento de 5.606 toneladas, y 31 buques a vela, con 5.171 toneladas.

Los vapores pertenecían: 6 a la Sudamericana, 4 a la Compañía de Lota y Coronel y 2 a la Sociedad de Armadores de Valparaíso. Todos pasaron a manos del Gobierno, en arrendamiento, durante las operaciones de guerra entre los años 1879-1881, movilizándolo un total de 161.195 hombres pertenecientes a nuestro ejército, así como a toda la carga que para su abastecimiento fue necesario enviar al teatro de la guerra.

¡Qué lección y que prueba más contundente para aquellos que aun opinan que la marina mercante debe ser mirada únicamente con el prisma utilitario y económico y no "*como un elemento de riqueza y un elemento poderoso de fuerza nacional*"; como la catalogara ya en el año 1859 el Ministro de Marina don Manuel García, en su Memoria Anual presentada al Congreso Nacional.

- Hacia 1889 la marina mercante había continuado desarrollándose lentamente, pero sin recuperar los niveles logrados antes de la guerra con España. Esta se constituía de un total de 189 buques que correspondían a 30 vapores y 159 veleros, con 86.412 toneladas a flote. Si bien es cierto que el tonelaje alcanzado era superior al que había existido en 1865, su desarrollo no correspondía al intenso movimiento marítimo que tenía el país.

El Presidente Jorge Montt, el año 1894, en un Proyecto de Ley destinado a cambiar y mejorar la situación marítima de nuestro país, y en un mensaje dirigido al Congreso Nacional, expresaba, imperativamente, en uno de sus párrafos: "*Debemos y podemos aspirar a bastarnos a nosotros mismos, sin compartir con elementos extranjeros, ni resignar a su dependencia los medios indispensables de satisfacer nuestras necesidades de intercambio y defensa nacional*".

El proyecto, que lógicamente consideraba medidas protectoras a favor de nuestra marina mercante nacional, fue aprobado por la Cámara de Diputados, estancándose definitivamente en la de Senadores, en el año 1898, en espera de otra oportunidad para estudiarla y analizarla.

Construcción naval

El gran comercio marítimo que se genera a lo largo de nuestro país, y especialmente en el puerto de Valparaíso, produjo como lógico efecto colateral el desarrollo de la industria naval, apoyo básico y fundamental al mantenimiento y crecimiento del transporte marítimo de un país que en carne propia estaba experimentando la realidad de usar la vía marítima para activar el comercio y, por tanto, hacer avanzar el país hacia su pleno desarrollo.

Es así como en 1853, en nuestro principal puerto existían 5 astilleros, y uno de ellos, el de Duprat, podía construir buques de más de 100 toneladas. En ese mismo año fueron reparados 412 buques: 108 fragatas, 103 barcas, 75 bergantines, 48 bergantines goletas, 30 goletas y 12 vapores. Se agregó después un dique flotante, que en 1855 carenó 55 buques. La calidad de sus operarios, los materiales empleados y los recursos de todo orden que se contaban en la plaza, hicieron de Valparaíso el mejor astillero de todo el Pacífico.

En el Astillero Duprat de Valparaíso fueron construidos para la armada la corbeta *Constitución* y el bergantín *Ancud*, que al mismo tiempo fueron los primeros buques de guerra hechos en el país, en los que se empleó sólo materiales producidos y elaborados en Chile.

Otros astilleros existentes en la misma época se ubicaban en Concepción y Constitución, donde existían 8 astilleros, y en Chiloé los de Castro y Quemchi.

La industria naval es, sin duda, uno de los más importantes factores que conviene tener en cuenta cuando se desea impulsar el transporte marítimo, ya que lo uno va de la mano de lo otro, con los consiguientes ventajas multiplicadoras que este tipo de industria ejerce en la economía del país, al activar simultáneamente a una gran diversidad de otras industrias secundarias.

En el caso y época que comentamos, esta actividad se produjo en un grado muy favorable, debido a las franquicias aduaneras para la adquisición de materiales navales y todo tipo de elementos para la construcción y reparación de buques. Estas se mantuvieron sólo hasta el año 1864, cuando el nuevo Reglamento de Aduanas las suprimió.

Pesca

En el transcurso del siglo XIX los hábitos de pesca su comercialización y consumo, prácticamente se mantuvieron sin mayores variaciones de importancia, con respecto a los años de la colonia.

El consumo de pescado fue extendiéndose de la ribera hacia el interior, a medida que las obras viales interiores, tanto férreas como camineras, fueron progresando.

Nótese que sólo en el Gobierno de Bulnes, en el año 1842, se promulga una ley sobre caminos, destinando fondos para su construcción. Así, cuando hubo posibilidad de exportar en mayor escala, ellos ya estaban terminados con lo que entramos a la vera de las carretas tiradas por bueyes, que antes de 1810 sólo se usaban entre Valparaíso y Santiago.

Dada la gran prosperidad y auge naviero que, como vimos anteriormente, produjo una gran baja en los fletes, el país hacía un gran desembolso en productos de la pesca de precedencia importada, cuyo volumen y consumo aumentaban cada vez más. Hasta el pescado seco se traía desde Europa, casi gratis, por los buques que venían a buscar nuestros productos mineros para su posterior venta en Europa.

Sin embargo, a contar de 1860 se inicia la industria de conservas de mariscos en nuestro país, la que se extendió desde la zona de Chiloé al norte a la bahía de Concepción, y después a la isla de Juan Fernández.

Ya por el año 1863, el ferrocarril hizo posible la llegada, en mayor escala de los productos frescos del mar a los mercados de Santiago e intermedios, desde Valparaíso y Talcahuano.

El Gobierno del Presidente don Jorge Montt inició una campaña nacional para incentivar el consumo de pescado en los hogares chilenos, cuyo resultado se aprecia favorablemente al constatarse, a fines de siglo, un incremento del 20% de los comerciantes distribuidores y de los consumidores. En 1899 se transportó por ferrocarril, desde Talcahuano a Santiago, un total de 345.950 kilogramos de productos del mar.

Paralelo al programa de estímulo al consumo, el Gobierno del Almirante Montt dispuso una serie de estudios sobre especies marinas de nuestro litoral y, sobre todo, su posible industrialización, los que constituyeron los primeros datos de orden científico que se tuvo en cuenta para reglamentar la pesca en Chile y pretender controlar su proceso y engrandecimiento, a través de la ley que posteriormente se estableció en 1907.

Cabe destacar, con respecto a ideas sobre la industrialización de los recursos del mar, las formuladas por el comandante don Francisco Vidal Gormaz en 1886, para crear la ostricultura en la zona de Chiloé, similar a las europeas, en prevención del posible agotamiento de la especie.

Finalmente, podemos señalar, en lo que a pesca se refiere, que ya a fines del siglo pasado existía debida conciencia de los posibles beneficios que podría reportar para el país la explotación de los recursos del mar. Una serie de recomendaciones fueron tramitadas a la Dirección General de la Armada, en base a los estudios e investigaciones hechas, las que abarcaban temas tales como la necesidad de disponer veda, para determinadas especies, fomento de la industria conservera, leyes sobre pesca, prohibición del uso de la dinamita para pesca, prohibición de hacerlo en época de desove, etc.

Siglo XX

Transporte marítimo.

La llegada del nuevo siglo se caracteriza por sorprender a nuestro país reiniciando su ritmo productivo en forma creciente y sostenida, gracias fundamentalmente al salitre, el cual día a día va teniendo, por parte de los países de Europa y posteriormente de los Estados

Unidos, una elevada demanda, ya sea tanto por su uso como fertilizante agrícola como por su empleo como elemento básico de la industria química.

El incremento de producción experimentado por el salitre alcanza a un 187% en un lapso de 10 años, llegando en 1913 a 2.738.000 toneladas. En el año 1915 tiene una baja debido a una merma en los fletes ocasionados por la Gran Guerra, prosiguiendo poco después su ascenso, hasta llegar, en 1917, a 3.013.500 toneladas, cifra máxima histórica. Posteriormente disminuye a cerca de 670.000 toneladas, el año 1919.

El cobre, por su parte, comienza lentamente a repuntar su producción a contar del año 1910, gracias a la explotación de los minerales de El Teniente, Chuquicamata y Potrerillos, aumentando a un ritmo promedio anual de un 22%. Paralelamente, el año 1913 El Tofo comienza a producir hierro, y junto a él varios otros yacimientos.

Todo este gran movimiento de productos se efectuaba por buques a vela y a vapor extranjeros, pertenecientes a empresas de navegación muy florecientes gracias a las facilidades chilenas y a las ganancias que producían los altos precios que acusaban los fletes.

Pero no solamente los fletes marítimos eran obtenidos por las firmas extranjeras, también lo eran los fletes ferroviarios desde las Oficinas a los puertos.

En 1901 la marina mercante nacional alcanzaba a 67.863 toneladas con 135 buques, a nivel bastante bajo en relación con el tonelaje existente en el año 1892, durante la administración del Almirante don Jorge Montt Alvarez, cuando llegó al nivel de 92.795 toneladas.

Una conferencia ofrecida en 1913 por el Vicealmirante don Luis Uribe Orrego, en la Universidad de Chile, impactó poderosamente a la opinión pública al hacer un recuento de los valores que en fletes del comercio de exportación e importación de Chile, desde 1900 a 1910, habían sido cancelados por los chilenos a los servicios de flotas extranjeras. Tal antecedente señalaba que habían alcanzado a £ 5.000.000; sólo £ 20.000 permanecieron en el país.

Cabe mencionar, como dato ilustrativo, que el valor de los fletes entre Iquique y Europa, en buques a vela, por tonelada larga de salitre, variaron entre 1903 a 1906 de 14 a 20 chelines, respectivamente, cifra que aumentó progresivamente durante el desarrollo de la Primera Guerra Mundial en la forma siguiente: 1914, 25 chelines; 1916, 125 chelines, y 1919, 145 chelines. cifras estas dos últimas que quintuplican los valores empleados como referencia por el Almirante Uribe en su exposición en la Universidad de Chile, ya mencionada.

La Primera Guerra Mundial demostró, a un alto precio, las consecuencias de no tener aún una adecuada legislación naviera que incentivara el desarrollo de una marina mercante nacional que Chile se merecía. Fue así como este conflicto desbarató los fletes marítimos, los industriales salitreros, ante la falta de estos disminuyeron la producción, en medio de un creciente pánico. Ello hizo aparecer miles de cesantes, y de las 134 oficinas que funcionaban en 1914, en enero de 1915 sólo quedaban 43.

En dos años, el salitre había perdido para Chile casi un tercio de su valor, principalmente por falta de fletes. Pudo apreciarse ahora, cuando era demasiado tarde, la ausencia casi completa de una flota mercante nacional que fuera capaz de transportar nuestros productos, que tanto necesitaban los países comprometidos en la guerra. Por otra parte, nuestros mares y puertos fueron abandonados por las líneas de buques extranjeros que practicaban el transporte de los productos nacionales de exportación, al ser requeridos

por sus propios Gobiernos ante otras necesidades bélicas. Así, el país quedó prácticamente aislado sin poder aprovechar una excepcional coyuntura económica.

La apertura del canal de Panamá, el 15 de agosto de 1914, vino a acentuar los problemas de disminución de tráfico marítimo por nuestras costas, las que hasta ese momento constituían una escala normal y casi obligada para la navegación entre los océanos Pacífico y Atlántico vía estrecho de Magallanes. El rol de nuestro litoral cambió bruscamente para constituirse de la noche a la mañana en costa terminal de líneas de navegación desde Europa a Norteamérica.

El más afectado fue el puerto de Valparaíso, que había mantenido su preeminencia en el Pacífico y que desde ese momento inició su lento declinar en el movimiento comercial internacional. El tráfico marítimo desde el Atlántico norte hacia Australia, Oceanía, Asia y costa occidental de América no necesitará ya apoyarse en Valparaíso y continuará desde Panamá hacia sus respectivos destinos, dejando a Chile en una posición excéntrica respecto de este importante volumen de las comunicaciones marítimas mundiales.

Fue dentro de este marco de desaliento y pesimismo que surge en Valparaíso la Liga Marítima de Chile, institución que nace en 1914 destinada a aunar las voces del sentir nacional para proclamar persistentemente, como una severa conciencia, a través de su tan conocido lema "*El porvenir de Chile está en el mar*", el redescubrimiento de nuestro futuro esplendor como país, por medio del desarrollo de los intereses marítimos nacionales. Desde el momento de su creación, participa con valiosas e importantes iniciativas tendientes a volver la cara de *Chile* hacia el *mar*.

El año 1922 se dicta la Ley N° 3.841, llamada de Cabotaje, que restableció la reserva de carga de este transporte a las naves nacionales. Tuvo una gestación de 25 años, la más larga de la historia legislativa, sin lograr sus propósitos, por la pugna de intereses en la fijación de tarifas y por aparecer en los precisos momentos en que se manifestaban los negativos efectos de la depresión naviera mundial que se prolongó por más de diez años después de 1920.

La Segunda Guerra Mundial encuentra a nuestro país en las mismas condiciones de desarrollo naviero que la Primera. A pesar que los puertos de embarque de cobre, salitre y hierro no cesaban de trabajar, eran buques de bandera extranjera los que transportaban nuestra producción.

En el año 1941, a raíz de la situación que se creaba al país con el retiro de las naves extranjeras que realizaban el tráfico hacia Chile, como consecuencia directa de este conflicto mundial, el Gobierno debió resolver la requisición de cinco naves danesas internadas en puertos chilenos, para destinarlas bajo bandera chilena a servir las necesidades apremiantes de su comercio exterior.

En el orden interno durante la Segunda Guerra Mundial el país sufrió los efectos de la escasez de combustibles líquidos, por ausencia de transporte marítimo, lo que obligó al Estado a dedicar a los dos únicos buques petroleros de la armada, *Maipo* y *Rancagua*, de porte mediano, 5.400 toneladas cada uno, a efectuar un permanente acarreo de petróleo y productos limpios desde Talara, en el norte del Perú y desde Los Angeles, California, hacia los puertos de Chile, para abastecer las necesidades industriales y de la población.

El tonelaje de registro prácticamente permaneció inalterable hasta mediados del presente siglo manteniéndose en alrededor de 100.000 toneladas de registro neto, con ligeras variaciones a favor o en contra hasta 1956, en que una nueva ley modificó la situación de verdadero estancamiento en que se encontraba la marina mercante nacional.

En dicho año se dicta la Ley N° 12.041 conocida como de Fomento da la Marina Mercante. Los efectos no se dejan esperar; es así como el tonelaje de registro bruto de nuestra marina mercante llega en el año 1960 a 224.000 y en el año 1970 a 354.750.

En el año 1974 se dicta el D.L. N° 466, de Fomento a la Marina Mercante, el que fue la reafirmación de la política nacional de transporte marítimo que el Supremo Gobierno promulgó en esa misma ocasión, definiéndola como *vital* para la existencia y desarrollo del país. En su esencia, el carácter de vital significa que afecta a la vida misma del Estado e incide como tal en la seguridad nacional y en el desarrollo nacional, pilares ambos de la supervivencia del Estado-Nación.

Posteriormente, al ser derogado el Decreto Ley N° 466 por el Decreto Ley N° 3.059 y entrar este en aplicación, pudo advertirse que algunos de sus resultados no eran positivos, situación que se resolvió con la dictación de la Ley N° 18.454; que modificando el D.L.N° 3.059 y otros textos legales, es la actual Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Hoy en día, nuestra marina mercante nacional alcanza una cifra cercana a las 900.000 *dwt*, cifra que progresivamente ha estado aumentando debido a los incentivos y protección que los nuevas disposiciones legales han contemplado para desarrollar la marina mercante nacional en armonía con el interés general de la nación.

Construcción naval

La construcción naval durante el presente siglo ha experimentado, hasta la fecha, un sostenido progreso; desde junio de 1912, en que el Almirante don Jorge Montt presidió la ceremonia de colocación de la primera piedra del Dique N° 2 de Talcahuano, el que por problemas derivados de la Primera Guerra Mundial fue inaugurado doce años más tarde, prosiguiendo con la adquisición —por parte de la Sociedad Astilleros Las Habas— del dique flotante *Valparaíso II*, con una capacidad de levante de 4.500 toneladas y 110 metros de eslora, hasta la creación, por parte de la armada, de Asmar en 1960, empresa autónoma del Estado constituida en base a lo que habían sido los Arsenalas. La productividad de Asmar, por ser un hecho contemporáneo, es bastante conocida.

Otros astilleros han surgido en Chile como respuesta al inmenso auge pesquero que se ha verificado en los últimos treinta años, y también como complemento de otros requerimientos marítimos como el turismo, la prospección petrolera y el transporte regional en Chiloé. Ello ha significado una matrícula de 32 diferentes barcos en los últimos cuatro años, todo lo cual se puede resumir en las siguientes empresas hoy en día en plena actividad.

— Astilleros Bahía Catalina, sociedad Asmar Sandock Austral de Sudáfrica, construye un varadero que permitirá levantar naves de hasta 4.000 *dwt*.

— Astilleros MARCO Chilena S.A.; en Iquique, que fuera inaugurada en 1962 y que a la fecha ha construido 172 buques pesqueros. Constituye un verdadero récord en el país.

— ASENNAV, Astilleros y Servicios Navales de Valdivia, ha construido varios tipos de buques para la zona de Chiloé, el transbordador el *Colono*, *Cai-Cai* y otros de similares características para transporte de vehículos y pasajeros, además de un tipo de draga, de pesqueros y lanchas patrulleras para la Dirección General del Territorio Marítimo.

— ASOM, Asmar- Ovalle Moore, en Punta Arenas, en las instalaciones de bahía Laredo, construye las plataformas de producción para ENAP que operan en el estrecho de Magallanes.

— Astilleros de C. Kochifas, en Puerto Montt, que ha construido varios tipos de buques menores para la zona de Aisén y Chiloé, remolcadores y un buque de pasajeros, el *Skorpios*, que ha tenido gran éxito en el turismo regional. En gradas y en proceso de construcción se haya en la actualidad el *Skorpios II* de 1,100 trb.

— Otros astilleros menores a lo largo del país, que en lo principal se orientan a la construcción de pesqueros: industrias Marítimas SIEMEL S.A.; SOCONAVE Ltda.; Astilleros Arica, y otros de menor capacidad en Antofagasta, Quintero, San Antonio y Castro.

Pesca

Si existe un sector de la producción nacional donde se puede hablar de un crecimiento sin precedentes y espectacular, no hay duda que estamos aludiendo al Sector Pesquero.

Referirse a él en detalle, abarcando su variada evolución desde la caza de lobos y ballenas en nuestro territorio austral y antártico, a principios de siglo, pasando por la formación de profesionales, junto a la creación de diversas carreras relacionadas con los recursos vivos y el medio ambiente oceánico a mediados de siglo; para mostrar hoy en día el haber superado un nuevo *récord nacional* de 5.000.000 de toneladas de captura pesquera, requeriría de una conferencia aparte.

Al respecto, las estadísticas de la FAO son elocuentes: en 1973 las capturas de pesca no alcanzaban a 500.000 toneladas. En 1977, alcanzaron a 1.300,000 toneladas en 1982 llegaron a 3.750.000 toneladas. En 1984 totalizaron 4.500.000 toneladas. En 1985 se anunció una captura que supera los 5.000.000 de toneladas.

Las estadísticas de la FAO señalan que en cuanto a captura sólo adelantan a nuestro país Japón y la Unión Soviética, países estos que efectúan gran parte de sus faenas, que alcanzan a 11.000.000 de toneladas, en zonas de pesca lejanas a su territorio.

Las cuatrocientas unidades pesqueras de países de la órbita socialista, estacionadas frente a nuestras costas, nos señalan una realidad: les es rentable navegar 30 días, recorrer 10.000 millas y volver con el producto de su pesca. Chile sólo navega algunas horas, recorre sólo decenas de millas y es hoy el tercer país en captura de pesca.

En cuanto a China, país igualmente a la cabeza por su cifra de captura, cabe señalar que gran parte de sus productos los obtiene de la pesca en aguas interiores, lagos y corrales de pesca, características geográficas éstas que distinguen nuestra zona de canales y fiordos con más de 6.000 islas, cuya potencialidad aun está en ciernes de explotación, por falta de capacidad y de una visión marítima.

Si a lo anterior agregamos que esta enorme producción que está logrando nuestro país la lleva a cabo operando en aguas territoriales y próximas a la costa hasta 80 millas, podemos calcular el gran potencial pesquero que esconde el resto de nuestra Zona Económica Exclusiva, en el cual con toda seguridad se halla uno de los peldaños importantes que nos hará alcanzar nuestro pleno desarrollo como país.

¡Qué extraordinaria visión tuvieron aquellos ilustres chilenos que en 1947 y luego en 1952, en la Declaración de Santiago, reivindicaron para nuestro país una ancha faja de mar equivalente en área a tres veces la de nuestro territorio continental!

¡Qué extraordinaria herencia hemos recibido! ¡Qué responsabilidad tenemos de hacer otro tanto con los que vendrán después de nosotros!

El sector pesquero, señores, es un ejemplo más que elocuente para demostrar la enorme riqueza que se halla al alcance de nuestra *voluntad* en el *mar*, y pronta para hacer realidad uno de los objetivos de este Gobierno, el hacer de Chile una gran nación.

EL DESAFIO DEL SIGLO XXI

Dios nos ha dado como "talentos" una geografía única en el mundo, con sus recursos humanos y riquezas naturales. Es tarea y obligación nuestra desarrollarlos con iniciativa, imaginación, honestidad, visión del futuro y gran voluntad, para beneficio, no personal o de grupos en el presente, sino para toda la población del Chile futuro.

Debemos actuar con audacia y mirando permanentemente sólo el beneficio del país y sus habitantes. Ha sido la historia pasada y reciente la que nos indica que en los momentos difíciles hemos estado solos, y la solidaridad mundial, hoy en día en crisis por, las dificultades particulares de cada país, nos señala que sólo nosotros podremos llevar nuestra nación al sitio que le corresponde, sin esperanzarnos en ayudas desinteresadas.

Para ilustrar algunas de las expectativas que nos aguardan para el próximo siglo, permítanme insinuar algunas de ellas.

Europa y parte del Hemisferio Norte se encuentran en dificultades por inseguridad del terrorismo, común ya a casi la mayoría de los países occidentales del mundo, radiación nuclear, temor de guerra, etc. Esta situación nos debe inspirar para desarrollar las siguientes actividades, entre otras:

a) Planificar una nueva colonización selectiva desde estos países hacia nuestro territorio, conjuntamente con colonos chilenos, e inversión extranjera, con miras a poblar y explotar el Norte Grande y Zona Austral, hoy en día prácticamente despoblada, y paralelamente planificar y poner en práctica todas aquellas iniciativas que permitan nuevamente transformar nuestro país en el emporio del Pacífico sur.

b) La historia reciente nos ha demostrado que los conflictos habidos en el Hemisferio Norte en este siglo (Primera Guerra Mundial, Segunda Guerra Mundial, conflicto del canal de Suez, etc.) han destacado como factor común la falta de buques para efectuar el tráfico a esta parte del mundo, lo que —como sabemos— produce encarecimiento de fletes y, consiguientemente, una disminución de las exportaciones. Medidas para atenuar este efecto es tener una flota mercante adecuada para nuestras necesidades de cabotaje, servicio exterior bilateral y entre terceros países, de preferencia en el área del Pacífico.

c) Desarrollo de la pesca, no sólo dentro de la Z.E.E., sino fuera de ella. Explotar las áreas en las que se han desarrollado investigaciones de recursos vivos por parte de potencias extranjeras y seguir sus movimientos con nuestra flota pesquera. Se necesitan más buques fábrica, los que, al contrario de las flotas extranjeras que operan frente a nuestras costas, tendrán todo su apoyo logístico en los puertos a lo largo del país, utilizando toda la infraestructura terrestre ya instalada y a los buques frigoríficos que quedan de para en los períodos fuera de estación de exportación de fruta.

Si en 1985 las pesquerías chilenas generaron 70.000 empleos directos y no menos de 450 mil ocupaciones indirectas a nivel nacional. ¿Cuánto más aumentan el empleo en el año 2000, cuando las proyecciones indican que la demanda de pescado para consumo humano en ese año será de 93 millones de toneladas, considerando un consumo promedio de 15 kg per cápita?

d) La exportación de productos de la industria forestal deberá incrementar, pues las proyecciones del Instituto Forestal de Chile indican que de aquí al año 2000 deberán invertirse US\$ 3,800 millones en nuevas plantas de celulosa, aserraderos, fábricas de tableros, caminos, etc., para satisfacer el aumento de la demanda exterior.

En 1970 se exportaban estos productos a 25 países, y en 1985 a 57, de los cuales de los 10 más grandes importadores 5 son del área del Pacífico. En 1985 la producción forestal representa US\$ 560,6 millones, de los cuales el 65,4% fue a exportación.

e) Las nuevas inversiones en la minería indudablemente generarán un aumento en las exportaciones, las que crearán necesidades de transporte como también posibilidades de industria de transformación en bruto.

f) Mayor incentivo a la construcción naval para satisfacer los requerimientos de transporte que se generen. Recordemos que para ello la actual ley de Fomento a la Marina Mercante (Ley N° 18.454) ha consultado los mecanismos legales con tal propósito.

Chile se apronta para traspasar el umbral del siglo XXI, en el tercer milenio, era del océano Pacífico, instante que se encuentra a menos de tres lustros adelante, que se nos presenta ante nuestra patria como el periodo en el cual deberemos alcanzar, como país nuestro pleno desarrollo.

En el análisis previo ya efectuado sobre la situación geográfica de nuestro país en el continente sudamericano y con respecto al resto de aquellos de la Cuenca del Pacífico, hemos demostrado el grado con que el mar ha condicionado nuestro devenir histórico, desde el inicio de nuestro despertar como nación independiente hasta nuestros días, constantes que —como tal— continuará influyendo en el futuro que, como creemos, nos aguarda promisor.

Al respecto, permítannos citar lo dicho por el Almirante Merino en una de sus clases magistrales:

"Los pueblos enfrentados al desafío de su desarrollo adquieren conciencia de su destino frente a la realidad geográfica en que habitan. Pero las condiciones geográficas sólo proporcionan o señalan los medios naturales para su desarrollo; pero no el genio para usarla. Las oportunidades que ofrece un medio no lo serán en tanto no exista la actitud y en conocimiento necesario para su aprovechamiento".

En las circunstancias actuales, en las que el mar nos entrega una alternativa valedera para superar problemas económicos, estamos enfrentados a usar el mar como fin y no como medio.

En la medida que los chilenos estemos convencidos y compenetrados de la verdad antes dicha, seremos nosotros los que podremos dirigir nuestro país-*navío* hacia el futuro esplendor, por la ruta que siempre ha estado allí, por el *mar*, con el *mar* y en el *mar*.