



LA ANTÁRTICA UNA REALIDAD MARITIMA

La Armada de Chile ha dedicado a la Antártica el Mes del Mar recién pasado. Revista de Marina contribuye con especial entusiasmo a esta feliz iniciativa, destacándola hoy en estas líneas.

La Antártica tiene una especial significación histórica para Chile.

Era, a partir del descubrimiento de América, una región desconocida y mítica, imaginada como un enorme continente que servía de contrapeso gravitacional al hemisferio boreal, dado el carácter, claramente marítimo —ya evidenciado en esa época— del hemisferio austral. Esta concepción es la que sirve de base a todas las asignaciones de tierras o capitulaciones de la Corona española, soberana incuestionada de las tierras antárticas americanas, por las disposiciones del Tratado de Tordesillas de 1494.

Esta relevancia empieza poco a poco a perder altura, a medida que las exploraciones van descubriendo que al sur del estrecho de Magallanes no hay tal enorme continente, sino una serie de inhóspitos archipiélagos. El posterior descubrimiento del paso Drake y exploraciones siguientes no logran siquiera avistar costas antárticas, lo que sólo ocurre muchos años después.

En el siglo XIX, dos intereses paralelos influyen en una mayor significación de la Antártica: la caza de focas y ballenas, y las exploraciones científicas. Estas últimas, abundantes en la década de 1830-1840, se hacen más esporádicas durante el resto del siglo, culminando con la expedición del belga Gerlache, en 1898-1899.

A principios de este siglo se reanudan las expediciones científicas, que tienen hitos importantes con Shackleton, que en 1909 descubre el Polo Sur magnético, y Amundsen, en 1911, el Polo Sur geográfico. Luego, las actividades científicas se orientan hacia la meteorología, geología y glaciología, todo ello, y frecuentemente, desde buques-estación.

Surge, más adelante la presión por los recursos naturales, principalmente alimentarios. A partir de la Segunda Guerra Mundial—y no sólo por intereses económicos— se hacen más evidentes los intereses nacionales de varios Estados y se oficializan algunas declaraciones de soberanía territorial, a la que otros Estados las objetan.

El Año Geofísico Internacional 1957-1958 crea una comunidad científica antártica que, terminado ese esfuerzo colectivo, busca continuar permanentemente sus estudios en forma

conjunta o, por lo menos, coordinada. A base de este espíritu solidario se estructura —como una salida, además, al conflicto entre quienes esgrimen derechos de soberanía y quienes los recusen— un Tratado Antártico que preserva intocadas tales cuestiones, permitiendo inicialmente el desarrollo de actividades de exclusivo interés científico, ampliándolas posteriormente a actividades de exploración y prospección inicial de recursos naturales minerales y energéticos, de creciente interés para la comunidad internacional.

Por otra parte, paralelamente a lo anterior se van normando aspectos referentes a la explotación económica de recursos vivos —fundamentalmente marinos— todo lo cual forma el llamado Sistema Antártico. Por su parte, el Tratado y Antártico básico, de 1961, está llegando a una crucial situación de definición, tanto porque se cumple el plazo de 30 años fijado para su posible reforma, cuanto porque se ha avanzado substancialmente en los procesos de exploración y prospección y es necesario abordar oportunamente el tema de la explotación de los recursos naturales existentes y su íntima relación con cuestiones de soberanía.

** * **

Chile evidenció, desde fines del siglo XIX, una clara capacidad de explorar y efectuar actividades de caza de focas y ballenas en la Antártica. También; las autoridades chilenas regionales ejercieron desde los albores de este siglo la jurisdicción nacional en el área, otorgando concesiones y permisos de caza y pesca, según los casos.

Además de todo ello, ya en nuestros tiempos, la Armada de Chile ha realizado con sus propios medios y hasta hace muy poco sólo con sus recursos presupuestarios, ininterrumpidas expediciones anuales durante cuarenta años instalando bases permanentes, sub-bases y refugios, manteniéndolos en todo momento avituallados y en condiciones de operar, según lo planificado. Lo anterior, sin perjuicio de sus propias actividades de exploración, hidrografía e Investigación científica, y su apoyo a programas generales de investigación, que para su realización requieren de científicos embarcados. Por otra parte, unidades navales chilenas han actuado con oportunidad y eficacia en difíciles labores de rescate, desde las de la legendaria escampavía "Yelcho", en 1916, bástalas del eficiente buque-antártico "Piloto Pardo", en 1967 y 1971.

La Antártica es y seguirá siendo esencialmente marítima.

El progreso logrado en la Antártica por el sostenido esfuerzo naval reseñado permite hoy actividades complementarias de enlace aéreo y poblamiento que consolidan la presencia chilena en el área, en la medida que cuentan con el respaldo marítimo para su subsistencia y ampliación.

Para algunos, el reciente desarrollo de las vinculaciones aéreas pareciera haber puesto punto final a la vital presencia naval en la Antártica. Nada más engañoso. El apoyo por mar a las actividades antárticas con naves que transporten cualquier carga y permanezcan en el área cuanto sea necesario, es ahora tanto o más indispensable que antes; las propias necesidades del creciente transporte aéreo, así como las de la incrementada población residente, y los requerimientos de material pesado y voluminoso que necesitan las ampliaciones de las instalaciones y la construcción de otras, constituyen nuevas demandas de transporte marítimo, sin el cual ni las nuevas construcciones ni las operaciones terrestres, navales y aéreas que desde ellas se llevan a cabo podrían hacerse realidad.

El futuro puede ofrecer muchas alternativas, pero es indudable que lo más importante que se vislumbra es algún tipo de explotación, a nivel industrial, de recursos naturales no renovables. Al margen del creciente desarrollo de la industria pesquera y del krill, naturalmente marítimas, las nuevas explotaciones no se pueden concebir tampoco sin la correspondiente capacidad de transporte para productos de gran volumen y peso, y ello no puede satisfacerse sino con transporte marítimo.

Así, las perspectivas de la Antártica no son sino una reafirmación de su esencia marítima. Esta preeminencia marítima inherente al entorno no ha sido amagada por el transporte aéreo de pasajeros, que económicamente no desplaza al transporte marítimo de carga sino más bien lo incrementa, al facilitar las exploraciones locales, las prospecciones técnicas y las explotaciones que requieren frecuentes inspecciones y relevos de personal.

El próximo futuro indica que el transporte marítimo en la Antártica—y las consiguientes responsabilidades del poder naval— no sólo verán confirmados el puesto de privilegio que siempre han tenido por las condiciones naturales del área, sino que tal predominio se elevará aún más, dadas las altas exigencias de capacidad, regularidad y seguridad en el transporte de las valiosísimas cargas que generarán las ingentes inversiones y el descomunal esfuerzo económico que allí se va a desplegar:

** * **

La sostenida evolución de la economía internacional hacia un creciente intercambio comercial y un redespliegue industrial, con él correspondiente incremento del transporte marítimo, ve abrirse con el desarrollo económico de la Antártica una nueva zona focal de comunicaciones marítimas, que unido a la ya importante zona de confluencia canalizada por los pasos marítimos australes constituirán, mucho antes de lo previsto, tanto un área de intenso tráfico de naves al que será necesario dar variados servicios marítimos, como un ámbito de intereses contrapuestos, de indudable importancia para la estrategia naval.

La Armada de Chile, consciente de la indelegable responsabilidad que le corresponde por ser la institución naval con bases más próximas al sector antártico, privilegiado por su situación geográfica y recursos prospectados, está atenta a estos progresos, los estudia en profundidad y los enfrenta —como lo ha hecho desde antiguo— con decidida y constante dedicación. Con tales propósitos, busca el desarrollo de los intereses marítimos nacionales en general, y los de Magallanes y la Antártica en particular, junto con reforzar su propia capacidad para apoyarlos y así ampliar la base de su silenciosa pero no menos efectiva y presencia en esas regiones. Así Chile, por muchos títulos poseedor de derechos soberanos sobre valiosos territorios en ese continente insular y protagonista de este incesante incremento de las actividades antárticas, podrá consolidar prioritariamente lo que es verdaderamente esencial en dicho entorno: el tráfico de naves, al que debemos salvaguardar en términos marítimos y dar seguridad, eventualmente, en términos navales.

Con esta perspectiva queda nítido y patente que Chile, inserto en el área más dinámica del continente helado, ha comprendido y reconoce la esencia marítima de la Antártica, carácter que se acentuará en la medida de su inminente desarrollo económico. Actuando en consecuencia, el país debe dar una continua y creciente atención a los requerimientos del poderío marítimo; pues su satisfacción nos permitirá estar adecuadamente presentes, como soberanos territoriales y como copartícipes del sistema, en esos espacios del futuro que se abren, a sus puertas, promisoramente.