



CHILE, PAIS MARITIMO

*H*ace ya muchos años que en Chile se viene hablando y escribiendo sobre su condición marítima, generándose en los tiempos más recientes verdaderas campañas públicas tendientes a crear en la población una conciencia marítima, esto es, una comprensión cabal de que nuestro país depende, para su supervivencia, su seguridad y su desarrollo, de una estrecha vinculación con el mar.

Durante el siglo pasado, la notable estatura internacional de Chile se fundó en gran medida en su desarrollo económico hacia afuera, inserto en el ámbito mundial al que lo ligaba su extenso litoral, frente al cual desfilaba el tráfico comercial del Pacífico. Así las cosas, su condición marítima era evidente tanto para sus elites conductoras como para el grueso de la población ribereña; el mundo campesino y pueblerino era más vago en esta percepción. Un factor que reforzó enormemente esta noción y llegó a hacerla generalizada fue la reiterada e inequívoca confirmación del rasgo marítimo ineludible de todos los conflictos bélicos en que Chile se vio envuelto. Los estratos dirigentes tomaron conciencia de que tales conflictos se definieron básicamente en términos de control del mar, y el pueblo en armas pudo palpar en carne propia esa realidad marítima, pues debió navegar muchas millas antes de entrar en batalla y alcanzar sus victorias en tierra y mar.

El siglo xx, en cambio, ha sido diferente. No es que haya habido un cambio substancial en la condición marítima del país, pues la apertura del canal de Panamá, si bien nos quitó tráfico entre terceros, nos acercó a nuestros mercados de comercio exterior. Lo que ocurrió es que se fue imponiendo otra perspectiva de futuro, que implicó un deterioro de la conciencia marítima y que logró plantear e imponer esquemas de desarrollo hacia adentro, con énfasis en la autosustentación económica.

Es en este período cuando el país va volcándose hacia un pernicioso desequilibrio socio-económico que se traduce en un alejamiento del mar y en un centralismo político-administrativo que eleva el núcleo metropolitano a niveles de gran actividad en todas las facetas del quehacer nacional, provocando en las provincias un franco retroceso de sus niveles de vida. Todo ello condujo a una realidad monstruosa que creyendo acentuar un Estado unitario, iba creando, paradójicamente, una situación peligrosa para la unidad nacional que se hacía crítica en las regiones extremas, donde actuaban fuertes tendencias centrífugas alentadas por los cantos de sirena de una integración vecinal a nivel local.

*En esas circunstancias, muy pocas voces se alzaron para advertir que la geografía y la historia indicaban que había que volver al mar. Entre ellas se destaca nítidamente la de la Armada, tanto a nivel superior ante el estamento gubernamental, como en su permanente presencia naval junto al quehacer marítimo nacional y su apoyo al poblamiento y desarrollo costero. También, por medio de su constante contribución a la educación marítima de las juventudes o por medio de esfuerzos especiales, tales como el Mes del Mar, la creación de la Oficina de Intereses Marítimos, o a través de esta propia **Revista de Marina**, en cuyas páginas ha estado siempre presente la motivación marítima, cimentada en un análisis racional, objetivo y profundo de la realidad nacional. También, y con mucho mérito y prestigio, la Liga Marítima de Chile, que hasta hoy impulsa la consigna que ha convertido en su propio lema: "el porvenir de Chile está en el mar". La prensa de Valparaíso, aunque sin la influencia del siglo pasado, igualmente ha contribuido a crear conciencia marítima; baste recordar al antiguo diario **La Unión** en su exitosa defensa de nuestros espacios marítimos australes o mencionar a **El Mercurio**, con su actual suplemento "Nuestro mar", editado con las valiosas colaboraciones del novel y activo centro de estudios porteños: el Instituto del Mar. Todo ello ha logrado que, poco a poco, los aspectos marítimos fueran siendo considerados en los niveles que estudian los lineamientos generales para la marcha del país, fuera de mantener una perseverante divulgación de aquellos aspectos más importantes de nuestra realidad marítima que deben fortalecerse en la cultura popular.*

Muchos de estos esfuerzos chocaron por largo tiempo con una sociedad obnubilada por la euforia de una autarquía utópica que las dos guerras mundiales, con su secuela de escasez de productos ultramarinos, ayudaron a exaltar. Ni siquiera la rotunda derrota de aquellos Estados que empecinados en el factor terrestre descuidaron su poder naval, alertaron a quienes en el mundo en desarrollo calcaban paradigmas fracasados y se enquistaban en limitadas economías cerradas, dando las espaldas al comercio marítimo exterior, pero abriéndose imprudentemente hacia prematuras integraciones vecinales alentadas por núcleos ansiosos de institucionalizar su relativa y precaria preeminencia temporal.

El sutil progreso de una realidad internacional guiada por la economía

abierta de las potencias marítimas triunfantes en la Segunda Guerra Mundial –a la cual adhirieron las potencias derrotadas, con inusitada celeridad y expansión– fue relegando a posiciones secundarias las concepciones autárquicas, salvo el bloque soviético que fue estructurado como un solo gran complejo económico al servicio de la Unión Soviética, con asignaciones sectoriales bajo el control de una rígida conducción centralizada y que hoy lucha por desembarazarse de la urdimbre que él mismo tejió.

El modelo del mundo desarrollado occidental, que por su extensión planetaria está basado en el libre comercio a través del transporte marítimo, no sólo llevó su auge económico a niveles muy por sobre todo antecedente histórico, sino que fiel a su esencia generó una economía mundial abierta donde el concepto de interdependencia –que atenúa los tradicionales antagonismos de dependencia e independencia– va creando lazos de una más equilibrada relación internacional en la que cada núcleo participante, según particularidades, asume roles que pueden llevar a una estrecha complementación mutua, e incluso a una integración funcional a distancia, sin hipotecar por ello aspectos esenciales de su soberanía nacional.

Chile ha impulsado en los últimos lustros en esquema de desarrollo coincidente con el modelo occidental y ha logrado un avance económico firme y sostenido. Un aspecto esencial de este éxito es la concordancia del modelo con la realidad marítima del país. Si Chile no fuera naturalmente un país tan marítimo como lo es, tal vez no habría podido hacer frente a la resistencia ideológica de una concepción “hacia adentro” tan afincada en los estratos dirigentes de antiguo cuño. El peso de una realidad que se impone pudo vencer a ese predominio conceptual y ha logrado el expedito desarrollo de modalidades más modernas y eficaces para nuestra particular condición.

Es por ello natural que nuestra creciente economía coincida con un vigoroso repunte del transporte marítimo que, fuera de fortalecer a la marina mercante nacional y llevarla a niveles sin precedentes, ha generado una intensa actividad portuaria a lo largo de todo el país. Los diez millones de toneladas movilizadas en 1987 han convertido a los complejos portuarios en núcleos geográficos que definen las áreas de mayor desarrollo, las que se caracterizan por atender directamente los mercados externos de origen o destino, sin que ahora las regiones tengan que dirigir angustiosas miradas al antiguo y único mercado consumidor y proveedor de importancia que era el área metropolitana, asentamiento oficial, además, de todo el poder político-administrativo de la nación. Es así como el país se ha ido reordenando paulatinamente en torno a una equilibrada distribución del desarrollo económico a través de una vinculación marítima de cabotaje y de ultramar que hace efectiva la hasta ahora quimérica regionalización, verdadera fórmula para una sólida unidad nacional.

Chile está en camino de volver a ser el país de su época de esplendor. Su

orientación político-económica ha reactivado una realidad geopolítica que estaba aletargada por años de incomprensión, con la ventaja de encontrar un entorno mundial que favorece ampliamente la más intensa vinculación transoceánica. Ahora, más que nunca, es indispensable que los logros alcanzados sean debidamente interpretados a la luz de enfoques acordes con los tiempos y libres de todo prejuicio o dogmatismo; producto de ellos será, sin duda, la vigencia de una más firme conciencia marítima nacional. Sólo así podrá el país proyectarse hacia el futuro con la seguridad de alcanzar su promisor destino, pues lo fundará en mantener la más estrecha armonía con su definición esencial: Chile, país marítimo.

