

LA ISLA DE PASCUA

PROYECCION DEL CHILE OCEANICO EN EL PACIFICO*

Introducción

En este mes de mayo, y tal como lo hemos estado haciendo desde hace más de diez años, me parece ahora del todo conveniente –cuando nuestra comunicación, dominio y convivencia con la isla de Pascua cumplirá un siglo el próximo septiembre– dedicar estas ideas a la conciencia de mis connacionales, centrándolas en algunas reflexiones sobre la proyección del Chile oceánico en el Pacífico.

Tenemos el privilegio de ser el país más largo del mundo, somos ribereños del océano más vasto del planeta y por ello sentimos la necesidad de mantener y proyectar permanentemente la presencia del Chile continental e insular en el Pacífico. Somos, además, un pueblo que en el siglo pasado supo enfrentar el desafío de su realidad marítima, cuando con nuestras naves mercantes y por iniciativa de visionarios empresarios chilenos realizábamos un activo comercio con Oceanía y el Lejano Oriente. Al mismo tiempo, la marina de guerra no sólo tomaba parte heroicamente en conflictos bélicos en los que Chile se vio envuelto, sino que participaba en forma activa en la consolidación territorial de nuestro país al incentivar y llevar a cabo, entre otros, la incorporación de isla de Pascua a la soberanía nacional.

Recordemos que somos un país conformado por grupos de diferentes razas y culturas, pero empeñado en conseguir un desarrollo económico general de la nación, basado en la

integración y no en la subordinación o postergación de dichas minorías étnicas o culturales.

Como ya lo he expresado otras veces, pensar en el futuro es una obligación de cada uno de nosotros, porque ello nos permitirá llevar nuestra nación por la senda de un desarrollo consciente, gradual, seguro y promisorio.

Marco histórico

Al efectuar un recuento histórico sobre nuestra posesión insular de isla de Pascua, debemos mencionar que en él se distinguen tres períodos claramente identificables y que aportan a nuestro conocimiento características y valores que aún subsisten.

- El primero de ellos corresponde a una verdadera Edad de Oro de la cultura pascuense y a su posterior y sorpresiva declinación, período que podríamos situar en el lapso que media entre la llegada a la isla del legendario Hotu-matua y fines del siglo XVIII. En este período se esculpe monumentales estatuas (moais) y se construye centros ceremoniales (ahu), todo ello inserto dentro de una peculiar y rica forma de ver el mundo y de interpretar sus propias existencias. Asimismo, se desarrolla una elaborada cultura que, aun hoy día, impresiona a eruditos y visitantes, en cuanto representa la enorme potencialidad de un pueblo que fue capaz de vencer su propia escasez de recursos y el aislamiento que tanto su entorno geográfico como la época le imponían.

* Conferencia dictada por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don José T. Merino Castro, el 2 de mayo de 1988 en el edificio Diego Portales, con motivo de la iniciación del Mes del Mar.

De este período perduran sus monumentales creaciones, que han convertido a la isla en el museo al aire libre más grande del mundo y que suscita el interés de los científicos, al igual que su indescifrable escritura; pero indudablemente, una de las interrogantes que más han motivado a los investigadores tiene relación con la súbita paralización y estancamiento de esta civilización pascuense.

- La llegada de Occidente a nuestro territorio insular de Pascua caracteriza al segundo período en que hemos dividido este recuento histórico, que se prolonga hasta que el Gobierno chileno pone bajo su tuición a la ya mencionada isla. Bien sabemos que gracias al progreso en las técnicas de navegación y al avance cartográfico, Occidente se ha extendido por el mundo. El Pacífico y, sobre todo, Pascua no estuvieron ajenas a estas incursiones; numerosos viajeros, piratas y científicos como Cook y La Pérouse visitaron sus costas, dejando descripciones más o menos acabadas sobre este pueblo que ya se encontraba en una avanzada etapa de debilidad y decadencia.

Este contacto con Occidente trajo cambios importantes en la vida de los isleños. Junto con el aporte de nuevas ideas y la presencia moderadora de la doctrina cristiana arribaron también a la isla los flagelos de enfermedades y pestes desconocidas para ellos y, sobre todo, la penosa institución del comercio de esclavos, que causó el casi total despoblamiento de la isla.

En diciembre de 1862 la población indígena, ya debilitada por guerras intestinas, recibió un golpe casi mortal en la forma de una flotilla de ocho buques piratas procedentes de Perú, los cuales se apoderaron, por la fuerza de las armas, de 1.200 a 1.500 pascuenses que fueron subastados como esclavos para trabajar en las guaneras. Gracias a presiones diplomáticas el Gobierno de Perú accedió a repatriar a los 100 nativos sobrevivientes, de los cuales sólo 15 llegaron con vida, pero ya contagiados de viruela y tuberculosis, enfermedades que hicieron estragos en el resto de la población isleña. Es así como en el año 1877 sólo existían 111 pascuenses. A estos males se sumó la lepra, introducida desde Tahiti poco después.

En este período nuestro país empieza a mostrar su preocupación por Pascua, en atención a la vinculación religiosa y marítima que existía entre Valparaíso y esta lejana isla. Resulta interesante analizar esta preocupa-

ción, dentro del marco de nuestra política hacia el Pacífico.

Hemos dicho también, en otras ocasiones, que Chile nace vinculado al mar y conserva su independencia e integridad gracias a él. Porque a través del mar se expande el comercio, nuestra moneda pudo circular con plena vigencia en lejanas tierras orientales y polinésicas. En el siglo XIX, Chile conoció el auge y el progreso gracias a su poderío marítimo y a la voluntad intrépida de nuestros hombres, que surcaron los mares buscando fama y fortuna en California y Australia.

Diversos consulados chilenos fueron abiertos en el Pacífico: entre ellos, en Filipinas, Yokohama, Hawai y Hong Kong, materializando la voluntad política de incrementar, por medio del comercio, el conocimiento y los vínculos entre los variados pueblos ribereños de esta vastísima cuenca oceánica.

Dentro de esta política general, Pascua empieza a convertirse en un foco de interés a medida que se va conociendo su historia y su pasado. A la Armada de Chile le corresponde el mérito indiscutido de haber logrado la incorporación al territorio nacional de esta legendaria isla, tan alejada en la inmensidad del océano, pero situada frente a nuestras costas. Esta inquietud no surgió repentinamente ni fue obra del azar, sino el resultado de una política concebida y ejecutada conscientemente por hombres y naves de nuestra armada.

En efecto, en 1870 la corbeta *O'Higgins*, al mando del comandante Luis Ignacio Gana, realizó un prolijo estudio y reconocimiento no sólo de la isla sino también de los espacios marítimos que la circundan. Dicho estudio inicia una constante preocupación de nuestra armada por esa lejana posesión insular, que se irá materializando en diversos viajes efectuados en años anteriores. En uno de ellos, en 1875, viajaría como Teniente Policarpo Toro, quien años después, en 1886, pediría al Gobierno que tomase posesión de la isla, presentando una solicitud para que se le autorizara oficialmente a llevar a cabo su proyecto, exponiendo sucintamente las razones y las finalidades en que fundamentaba tal petición.

En este año, en que conmemoramos el centenario de la incorporación de Pascua a la soberanía nacional, cabe recordar algunos de estos conceptos precisados por este ilustre y visionario jefe naval, que mantienen permanentemente validez.

Decía el Capitán Toro:

“Para Chile tiene la isla doble objeto: 1º. Magnífica estación naval para su pequeña pero importante marina, donde encontrarían sus tripulaciones un lugar de recreo y de descanso después de un penoso viaje, ya sea de instrucción o de recalada forzosa, encontrando en ella un refugio a la inclemencia del tiempo y un trozo de carne fresca para sus extenuadas tripulaciones. 2º. Evitar que una potencia extranjera, tomando posesión de ella, nos amenace desde allí en las futuras emergencias en que pudiera hallarse Chile u otra de las repúblicas sudamericanas.”

En otro párrafo agregaba, con notable visión de futuro:

“No se crea que exagero en mis apreciaciones, no; abierto el istmo de Panamá, la corriente natural del comercio serán Australia y Nueva Zelanda, encontrándose la isla a unas cuantas millas de la ruta obligada y a una tercera parte del camino entre Panamá y Australia. Fijese el Gobierno en estas circunstancias y verá que no andamos descabellados al pedirle una pronta y favorable acogida a estas líneas.”

El Presidente Balmaceda aprobó la iniciativa del Capitán Toro, comisionándolo para que se trasladara a Tahiti y se entrevistara con los dueños de la isla. En 1887 zarpó en la goleta *Paloma* y en Papeete firmó un contrato de compraventa con los propietarios. De vuelta al país se le dio el mando del *Angamos*, buque con el cual se dirigió nuevamente a Tahiti, donde formalizó la compra por la suma de seis mil libras y canceló también cinco mil francos a la misión católica que tenía propiedades en la isla. En su viaje de regreso recaló en Pascua y mediante una sencilla ceremonia tomó posesión de ella, incorporándola al territorio nacional el 9 de septiembre de 1888, contando para ello con el expreso consentimiento de los jefes nativos, tal como se estipula claramente en los documentos oficiales firmados durante el acto de incorporación. Así, se expresa:

“Policarpo Toro Hurtado, Capitán de Corbeta de la Marina de Chile y comandante del crucero actualmente en ésta, declaramos aceptar, salvo ratificación de nuestro Gobierno, la cesión plena, entera y sin reservas, de la Soberanía de la isla de Pascua, cesión que nos ha sido hecha por los jefes de esta isla para el Gobierno de la República de Chile, Rapa Nui, Septiembre de 1888.”

De esta forma Pascua quedó, desde hace 100 años, bajo nuestra jurisdicción nacional.

Cabe mencionar que la incorporación de la isla revistió características muy especiales. En primer lugar, no medió en ella acto de fuerza o violencia alguna, sino que se logró mediante el consentimiento libre y voluntario de las partes involucradas; segundo, la adquisición de territorios por medio de la compra era una práctica internacional propia de esa época —casos como Alaska y Louisiana así lo corroboran— en tercer lugar, fue reconocida por todos los países, lo que ha traído como consecuencia su pacífica e ininterrumpida posesión por más de un siglo, todo lo que confirma que el acto de incorporación de Pascua a la soberanía nacional fue plenamente legítimo y acorde a las normas vigentes en la época.

Esta incorporación de Pascua a la soberanía nacional no es más que otro hito dentro del proceso de consolidación territorial que afectara a nuestro país —al igual que al resto de las naciones americanas— durante el siglo pasado, donde nuestra armada jugara un rol tan preponderante, no sólo por la visión y el heroísmo de sus hombres, sino porque demostró que el único elemento unificador eficiente en nuestra prolongada geografía es el mar que rodea nuestras islas y baña nuestras costas americanas y antárticas.

El mar permitió mantener la presencia nacional en apartadas regiones, y debido a ello nuestra armada debió asumir una serie de tareas, como fueron: proporcionar periódicamente suministros y medicinas, servir de intermediario para las aspiraciones y necesidades de las poblaciones y, sobre todo, elaborar recomendaciones sobre las medidas que se debía tomar para un mayor bienestar de sus habitantes. Esta labor de la Armada de Chile es particularmente apreciable en el caso de nuestra lejana Rapa-Nui, y ella caracteriza la tercera etapa en que hemos dividido esta semblanza histórica.

• Este período, que abarca un siglo de nuestra historia nacional, se caracteriza, además, por el constante aumento de la escasa población nativa existente al inicio de la tuición chilena y por la incorporación paulatina de la isla al sistema administrativo general de la nación. Sin embargo, es dable señalar que la labor desempeñada por nuestra armada ha ido evolucionando con el paso de los años. En las tres primeras décadas, además de los viajes regulares de aprovisionamiento, nuestra labor consistió en mejorar las condiciones de trabajo,

alimentación y salud de los chilenos, continentales o isleños que vivían en esa lejana posesión insular.

En este contexto se puede señalar las veinte recaladas del buque-escuela *General Baquedano* en la isla, entre 1900 y 1935; la labor del Capitán de Navío don Basilio Rojas en 1901, quien —ante reclamos de los nativos en contra de los concesionarios de la isla— organizó el trabajo de éstos y reglamentó las obligaciones entre ambos sectores; y la decidida actuación del Capitán de Fragata don Arturo Swett, quien detiene las pretensiones de dominio de la Compañía Explotadora, sobre terrenos de la isla. Todo ello, por supuesto, sin desmerecer la labor de los comandantes Enrique Larenas y Luis Stevens en pro de conseguir mejores ropas, herramientas y alimentación para los isleños y leprosos.

Toda esta preocupación de nuestra armada por el futuro de esta parte de nuestro territorio nacional condujo o fue razón importante para que, en 1917, el Gobierno de la república considerara conveniente colocar a la isla bajo dependencia directa de la Dirección del Territorio Marítimo de Valparaíso y dejarla sometida a autoridades, leyes y reglamentos navales. Ese mismo año, el Capitán de Fragata don José T. Merino, en compañía de Monseñor Edwards, vicario castrense, informa a Santiago la necesidad urgente de mejorar el sistema de alimentación y vivienda de la comunidad isleña, construye el lazareto para leprosos y, luego de mensurar las tierras, reparte territorios fiscales entre los nativos.

En las décadas posteriores nuestra armada asumió esa tarea que le asignara el Gobierno central, encargándose no de la explotación económica de la isla sino de ir logrando mejores condiciones de vida y de trabajo para los isleños. Entre muchas otras iniciativas, podemos señalar los proyectos del comandante Sr. Von Schroeders para el abastecimiento de agua dulce a la población, trayéndola del volcán Ranoraraku; al comandante don Arturo Young se deben el levantamiento de un censo completo de la población, la distribución de nuevas tierras y la elaboración del inventario de los moais sacados de la isla, cuyo informe motivó la formación de una comisión de estudios sobre la isla y su posterior declaración, en 1935, como Parque Nacional.

En diciembre de 1963 terminó la vigencia en la isla de la normativa que, tres décadas antes, había elaborado la comandancia en jefe

de nuestra armada, lo cual no significó, en forma alguna, un deterioro en la secular preocupación por la isla, sino más bien es un reconocimiento al desarrollo logrado y a la necesidad de afrontar otros desafíos que el panorama nacional e internacional imponían.

En las dos últimas décadas Pascua ha continuado incorporándose a la vida nacional, conforme a los avances que los medios de transporte y comunicación han permitido. La llegada de vuelos regulares desde 1967 y la continua afluencia de turistas a la isla han ido modificando el modo de vida de nuestros nacionales isleños, al mismo tiempo que se fue haciendo cada vez más perentorio proteger, por medio de normas jurídicas, tanto al ecosistema como a la riqueza arqueológica que la isla encierra.

En ese contexto debe entenderse la creación del Parque Nacional de Turismo de isla de Pascua en 1966, cuya parte considerada reconoce la necesidad de proteger los recursos naturales y la belleza del paisaje como una manera de fomentar e incentivar el turismo, y la creación de comisiones asesoras en cuanto tenga relación con el desarrollo económico, político, social y cultural de la isla. En 1976, la preocupación nacional por el ecosistema isleño llevó a declarar santuarios de la naturaleza a la isla Sala y Gómez y a los islotes adyacentes a Pascua, al tiempo que la Corporación Nacional Forestal elaboró un completo Plan de Manejo del Parque Nacional isleño, que constituye, a juicio de los expertos, el esfuerzo más serio y completo realizado con miras a ofrecer una visión sistematizada del estado de conservación de los recursos naturales y culturales de la isla y de las acciones concretas que resulta necesario desarrollar para convertirla en un área natural convenientemente protegida.

Por último, merece ser destacado el interés, por parte del Gobierno, de otorgar a Pascua un *status* administrativo adecuado que le permita ir consiguiendo un desarrollo acorde a sus propias necesidades y prioridades. Por ello, desde 1966 se ha considerado a Pascua como un Departamento dentro de la Provincia de Valparaíso e incluyendo dentro de su jurisdicción a la isla Sala y Gómez. Ocho años más tarde, en 1974, se la eleva a la categoría de Provincia perteneciente a la V Región, y actualmente sus autoridades administrativas, gobernador y alcalde, están en manos de connacionales isleños.

Marco científico y cultural

Las particulares características culturales y del entorno natural de Rapa-Nui despertaron la curiosidad e interés de científicos e investigadores de alejadas latitudes, prácticamente desde el momento en que la isla fue avistada por vez primera.

En nuestro país la preocupación por el conocimiento científico de la isla tampoco es reciente, sino más que centenario, pues los primeros estudios —que datan de 1870— se han mantenido prácticamente en forma ininterrumpida hasta la fecha, dictándose en el presente siglo una serie de normas jurídicas destinadas a proteger la riqueza cultural y de recursos que la isla encierra, más que nada, para conservar intacto este patrimonio para futuras y más completas investigaciones.

Sobre el origen, costumbres, lenguas y obras materiales de los isleños han existido interesantes y variados estudios, tanto en centros universitarios como de parte de investigadores privados. Entre tantos otros, especial mención merece el padre Sebastián Englert, cuya objetiva utilización de la tradición oral y su paciente afán de inventariar los numerosos monumentos históricos constituyen el más valioso aporte al estudio de la civilización pascuense.

El idioma materno del habitante nativo de isla de Pascua es la voz dulce y melodiosa que el niño pascuense recibe desde sus primeros días en el regazo materno y es también la empleada habitualmente en las actividades cotidianas de la isla. Sin embargo, la falta de una educación sistemática llevó a la mayoría de los nativos al analfabetismo en su propia lengua.

El Ministerio de Educación, acogiendo el legítimo anhelo de los pascuenses, incorporó el "rapa-nui" como segunda lengua en el proceso educacional de la isla, usando textos para la enseñanza de la lectoescritura especialmente preparados por un grupo de investigadores del Summer Institute de Estados Unidos y de la Universidad Católica de Valparaíso.

No obstante lo anterior, el nativo de la isla necesita conocer el idioma castellano para integrarse a la comunidad nacional, especialmente para comunicarse en oficinas públicas, escuchar noticias, conocer experiencias de otros pueblos y culturas y romper un aislamiento que le niega la posibilidad de acceder al conocimiento y a los beneficios de la civiliza-

ción, necesidad esta que ha transformado espontáneamente a los pascuenses en una comunidad bilingüe.

Con motivo de la conmemoración del centenario de isla de Pascua y como un nuevo aporte al estudio y conservación del patrimonio cultural de Rapa-Nui, el Supremo Gobierno ha dispuesto los recursos necesarios para la ampliación del museo y la construcción de una biblioteca que en el futuro esperamos guardará toda la bibliografía disponible sobre la isla y su cultura.

En el área de las ciencias naturales, en los últimos años se ha logrado significativos avances en la comprensión de la conformación geológica de la isla, de su taxonomía y del ecosistema isleño. Sin embargo, no se puede decir lo mismo en relación al conocimiento de los recursos hidrobiológicos y mineros existentes en la extensa zona económica exclusiva y plataforma que proyectan en conjunto las islas de Pascua y Sala y Gómez, cuya importancia económica y geopolítica se comenta más adelante.

Por otra parte, la solitaria ubicación en el centro del Pacífico suroriental hace de Pascua un lugar privilegiado para la observación de fenómenos del medio ambiente, tales como el sistema de alarma de tsunamis, detección de desechos radiactivos como consecuencia de explosiones nucleares en la Polinesia y el fenómeno oceanográfico de El Niño, todos los cuales concitan el interés mundial en la búsqueda de instancias de detección temprana y oportuna, tendientes a contrarrestar los desastrosos efectos socio-económicos que ocasionan.

La más reciente y novedosa aplicación de la particular situación geográfica de isla de Pascua en apoyo de la ciencia, es su incorporación a la era de la investigación espacial, con la adecuación de Mataverí como aeropuerto de alternativa para transbordadores espaciales.

Este interés científico multidisciplinario que concita y su ventajosa localización geográfica nos llevan a pensar en la conveniencia de instalar en la isla un Centro de Investigación y Tecnología que, dedicándose al estudio científico de disciplinas sociales y naturales, sea también capaz de crear o adoptar la tecnología necesaria para preservar y utilizar racionalmente el rico patrimonio cultural y económico que tanto la isla como el mar chileno encierran.

Significación económica

Pese a su pequeñez, la isla de Pascua posee un potencial económico de alto valor, visto desde la perspectiva universal del crecimiento que augura la cuenca del Pacífico y del progreso tecnológico que se prevé para el siglo XXI.

Sin embargo, el desarrollo económico actual de la isla es muy rudimentario, debido principalmente a su escasa población, lo que afecta la comercialización interna, y a su lejanía del resto de los mercados, incluyendo el nacional, circunstancias que encarecen el precio de sus productos y consumos.

Sus fuentes productivas actuales se reducen a la pesca artesanal, la agricultura, la ganadería y el turismo.

La agricultura presenta un desarrollo muy precario, debido principalmente a la escasez de suelos cultivables (menos del 6% de la superficie total de la isla), a la falta de sistemas de riego y al alto valor de los insumos traídos del continente. La producción se destina únicamente al uso doméstico y sólo satisface la demanda interna de algunos rubros hortícolas y frutícolas, tales como piñas, plátanos, paltas y cítricos, debiendo llevarse desde el continente todos los productos no cultivados en la isla.

En materia de ganadería existe una masa ganadera de importancia, pero las posibilidades de crecimiento de este sector están afectadas por la mala calidad de las empastadas y los numerosos problemas de manejo de los suelos.

En cuanto a la pesca, esta actividad presenta un bajísimo nivel de aprovechamiento de los recursos existentes y está orientada fundamentalmente al autoconsumo. Las principales especies explotadas son el manúe, la sierra, varias clases de atún y la albacora, y entre los crustáceos la langosta. Los factores que más afectan a la productividad del sector son: la limitada capacidad de las embarcaciones —de un máximo de ocho metros de eslora y propulsadas por motores fuera de borda— lo primitivo de sus artes de pesca y la falta de instalaciones industriales para el procesamiento de la captura. Todo esto reduce el área de trabajo a un radio de tres millas mar afuera.

Desde luego, no es posible aumentar el tamaño de las embarcaciones y, paralelamente, mejorar los elementos de captura, debido a la falta de un puerto que permita descargar fácilmente el producto y proporcionar refugio a las naves que no estén faenando. Por otra parte, no existen antecedentes suficientes que

permitan cuantificar la potencialidad de los recursos pesqueros en torno a la isla de Pascua; se dispondrá, eso sí, de investigaciones preliminares efectuadas años atrás por el Instituto de Fomento Pesquero, que destacan la existencia de tres especies de atún que se encuentran entre las de mayor aceptación de los mercados internacionales. Si se considera que el atún es una especie migratoria que se traslada a través de largas distancias, es posible afirmar que gran parte de la riqueza prometida por estas especies se encuentra en la zona económica exclusiva (ZEE) de Pascua y de Sala y Gómez.

El recurso económico de mayor significación actual en la isla es el turismo. La capacidad hotelera de la isla pareciera ser suficiente y satisfactoria pues, a juicio de expertos, permite una gama de instalaciones y niveles de servicio adecuados a distintas tipologías de turistas. Sin embargo, hay algunos factores que afectan la exitosa utilización de este recurso económico; entre ellos podemos mencionar la carencia de una política estable de tarifas y de servicios complementarios de recreación, como también la baja calidad de los servicios en relación al precio.

A los sectores productivos ya mencionados debemos agregar los sectores de servicios tales como comercio, transporte y telecomunicaciones. El comercio se reduce al intercambio de bienes y servicios de subsistencia entre la población y a la venta de artesanía típica a los visitantes. Hay una agencia local del Banco del Estado que apoya la actividad económica, tanto pública como privada.

El transporte constituye el factor crítico para la economía isleña. En atención a las severas limitaciones que impone la falta de puerto al transporte marítimo, esto representa el mayor freno al desarrollo de isla de Pascua. Ello se comprende fácilmente si se considera que la isla carece de recursos energéticos, de manera que se necesita transportar desde el continente el 100% de los derivados del petróleo requeridos para la aviación comercial, la generación de energía eléctrica, el parque automotriz y los servicios domiciliarios, lo cual significa, aproximadamente, 4.800 metros cúbicos anuales. Sólo existen facilidades para la descarga de combustibles líquidos en el terminal de Vinapú.

El acarreo masivo de materiales de construcción, maquinaria pesada y bienes no perecibles, debe hacerse necesariamente por mar.

El transporte marítimo es atendido por empresas navieras nacionales que, a requerimiento del Gobierno regional, efectúan un viaje con abastecimientos para la isla cada seis meses, recibiendo por ello un subsidio estatal. Este subsidio es indispensable para compensar el altísimo costo del flete, debido no tanto a la distancia recorrida sino a la excesiva demora que impone la estadía de los barcos en la isla por la inexistencia de obras portuarias, lo que obliga a desembarcar la mercadería general por medio de lanchas que usan un precario atracadero en Hanga-piko. Esta circunstancia impone engorrosas operaciones, daño a la carga y riesgo para las personas, especialmente cuando se trata de descargar equipos delicados o bultos de elevado peso o volumen; todo esto se traduce en tiempo improductivo, amén de falta de seguridad para la nave y para los operadores de la carga.

El transporte aéreo constituye hoy el vínculo más rápido con la isla, especialmente después de completadas las obras de ampliación y mejoramiento del aeropuerto internacional de Mataveri, que es, sin duda, el mejor aeropuerto del país y está dotado con equipos de ayuda a la aeronavegación e iluminación que permiten su empleo en todo tiempo. Cabe destacar, sin embargo, que esta infraestructura aérea depende del transporte marítimo en cuanto a los acopios de combustible en la isla.

En lo que se refiere a las telecomunicaciones, existe en ella un buen enlace radiotelefónico y telegráfico, atendido por ENTEL y respaldado por el servicio radiomarítimo de la armada operado por la Gobernación Marítima de la isla. El establecimiento de una estación retransmisora de Televisión Nacional ha significado un gran avance para la integración de esta provincia a la comunidad del país.

Hecho este somero diagnóstico de la realidad económica de la isla, deseo destacar ahora las perspectivas de desarrollo previsibles para ella y su impacto en los intereses nacionales de Chile.

El punto clave para posibilitar todo progreso en la isla de Pascua es la habilitación de un terminal marítimo apropiado para atender la transferencia de toda clase de mercaderías, sin necesidad de transbordos ni de incurrir en riesgos las naves o la carga. Para tal efecto se necesita construir un malecón de atraque y obras de defensa contra el oleaje oceánico, que permitan el atraque de naves de gran porte y calado.

La mayor expedición en el enlace marítimo traerá aparejado un abaratamiento de los fletes que podría llegar a hacer rentable algún proyecto de explotación del potencial productivo actualmente ocioso. Un sector económico que se beneficiará con ello directamente, como ya señalara, es la pesca, pues la existencia del puerto permitirá aumentar el tamaño de las embarcaciones y mejorar su equipamiento para realizar pesca de alta mar con persistencia y en un mayor radio del área de captura. Cabe mencionar, sin embargo, que toda decisión sobre la instalación de terminales pesqueros, fábricas de elaboración y conservación de productos del mar debe ser cuidadosamente estudiada, para no romper el frágil equilibrio ecológico y el patrimonio cultural que la isla encierra.

Por otra parte, y en un futuro más lejano, tampoco debemos olvidar que la plataforma submarina nacional de 350 millas alrededor de las islas de Pascua y Sala y Gómez evidencia un potencial inconmesurable de recursos minerales, bajo la forma de sulfuros polimetálicos, que yacen en la zona de separación de las placas tectónicas del fondo marino existente en la cordillera submarina llamada Dorsal del Pacífico. La explotación de estos minerales exige una tecnología muy avanzada que está por el momento fuera de nuestras posibilidades. Sin embargo, podemos y debemos participar en la exploración y prospección de estos recursos, para lo cual la isla de Pascua representa una plataforma de apoyo ideal para la actividad de los buques de investigación, proporcionando los servicios adecuados para la transferencia de personas, equipos e instrumental a través del terminal marítimo y del aeropuerto internacional de Mataveri.

Como puede apreciarse, la materialización del puerto en la isla de Pascua ha de ser el factor multiplicador que, además de elevar el nivel de vida de nuestros compatriotas isleños, afianzará la presencia chilena en el océano Pacífico.

Significación geopolítica

En su ensayo intitulado *Chile, un Destino Oceánico*, el destacado abogado y director general del proyecto nacional Chile Futuro, don Mario Arnello, nos señala —en su parte final— que: "Por convicción de la sangre y de la esperanza, nuestro destino es oceánico. Lo impone la geografía, la identidad e integración nacional, la independencia y la grandeza de la

patria. Es ese destino oceánico el que asegura la supervivencia de Chile y el futuro de nuestros hijos y de sus hijos. Destino oceánico que nos exige el sueño eterno en paz de nuestros héroes que nos legaron patria, de los hombres de mar que abrieron rutas en las olas y de nuestros padres, que nos dejaron la misión de hacerla trascender a las futuras generaciones de chilenos."

¿Cómo podríamos justificar tanta certeza y vehemencia en estas aseveraciones? Veamos:

Para ponderar objetivamente la influencia que ejercer 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.

Toda vez que, en el caso de nuestro país, este análisis se ha efectuado, siempre se concluye que la condición geográfica esencial de Chile no sólo es marítima sino insular, por el dramático grado de dependencia que tiene de sus líneas de comunicaciones marítimas para asegurar su desarrollo e integridad.

La realidad geográfica constituye el factor esencial de una concepción verídica del Estado, sin pretender por ello llegar a ningún extremo determinista. Esto quiere decir que, a una misma influencia geográfica, los Estados y los hombres pueden responder de distintas formas, e incluso una misma sociedad ante una misma influencia podrá responder de forma distinta en una u otra etapa de su evolución histórica.

Sin embargo, los factores geográficos han de ser analizados, en definitiva, como los más permanentes y a veces los menos vulnerables del ser estatal, dejando establecido, eso sí, que ellos pueden ser modificados —y de hecho lo son— por el hombre en su constante dominio del medio.

Pues bien, la realidad geográfica de Chile, considerando tierras y mares, presenta tres conjuntos aislados: el continental, que representa el 32% de todo el patrimonio nacional; el antártico, que constituye un 38%; y las islas esporádicas y sus espacios marítimos, que corresponden al 30% restante.

Se puede decir, entonces, que Chile posee una estructura tricontinental al contar con territorios de características continentales, insulares y antárticas que conforman una unidad geográfica nacional, la cual tiene en el mar —y sólo en él— el sistema que lo integra en sí

mismo, pues el mar es la máxima manifestación unificadora y expresa mucho mejor que la tierra las relaciones de espacio.

Como vemos, es el mar el elemento más homogéneo y significativo de la realidad geográfica de Chile, y lo es no sólo porque sostiene al comercio que en él busca sus rutas —como lo señalara Ratzel en 1907— que constituyen el 95% del total del comercio internacional, sino porque hoy en día su explotación es un bien económico en sí, en razón de las riquezas ictiológicas y mineralógicas que contiene. Baste señalar, como ejemplo comprobatorio, que los retornos en divisas que produce la incipiente industria pesquera instalada en el país constituye ya el segundo rubro en importancia, después del cobre.

El Mar de Chile es, por otro lado, una parte significativa del cuadrante suroriental del océano Pacífico, al que Karl Haushofer denominó "el desierto oceánico", y en donde predijo que Chile, por sus características, estaría llamado a ser el Estado hegemónico. Para el océano Pacífico, en su totalidad, Haushofer predijo que sería el área geopolítica del futuro. Por su parte, Federico Ratzel reconoció que aunque "El océano Atlántico ha contribuido en la mayor parte al desarrollo de la historia en el hemisferio norte, para el hemisferio sur esta misión le corresponde al océano Pacífico." Y agrega: "América occidental y el Asia oriental están colocados recíprocamente frente a Australia y Nueva Zelanda, también una frente a la otra. Los más importantes territorios, tan promisorios para el futuro, del hemisferio sur se reúnen en el Pacífico sur y el gran hecho histórico que se realizó un día con las antípodas tendrá su acción preferida en el océano Pacífico meridional."

La natural hegemonía geopolítica regional, que a base de divisiones sectoriales lógicas y naturales han sido predichas por los geopolíticos y que, por lo demás, se están cumpliendo, serán ejercidas por los Estados más progresistas del sector.

La ubicación de Chile respecto al cuadrante suroriental del Pacífico constituye una posición geopolítica dominante y privilegiada, la cual se ve reforzada por sus posesiones oceánicas, que lo proyectan hacia el interior del océano Pacífico en perfecta continuidad, pudiendo decirse otro tanto de su territorio antártico.

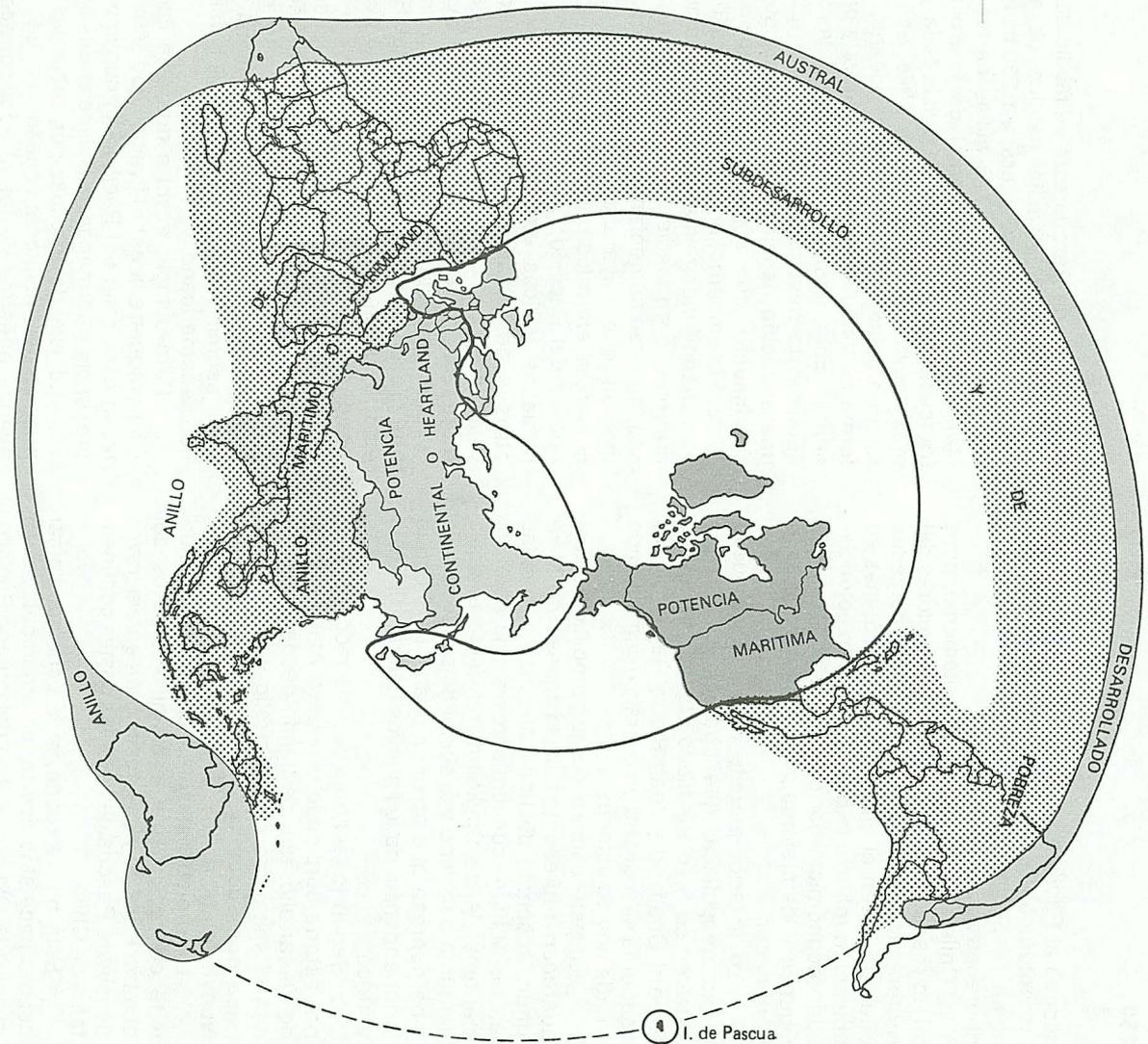
Si a lo anterior sumamos el control soberano que ejerce en dos pasos naturales de

ISLA DE PASCUA: PROYECCION DEL CHILE OCEANICO EN EL PACIFICO
MES DEL MAR 1988

Esbozo de una geopolítica actual

Teniendo en cuenta inevitables evoluciones o extensiones, subsisten elementos básicos ya señalados por los geopolíticos antes de la Segunda Guerra Mundial:

- *Potencia continental o Heartland*
- *Potencia marítima*
- *Anillo marítimo o Rimland*
Aparición desde 1945, con la independencia de nuevos Estados en Asia y en Africa, de un cinturón intertropical frágil e inestable, o
- *Anillo de subdesarrollo y de pobreza*
Surgimiento progresivo de un
- *Anillo austral desarrollado* ligado a la potencia marítima



acceso al Pacífico y su dominio sobre las costas antárticas, esta situación de privilegio es única respecto de todos los demás Estados ribereños sudamericanos.

Chile aparece hoy, aparentemente, periférico respecto de los grandes productores del *Hinterland* sudamericano y de los mercados que surgen en el ámbito del Pacífico, mas su ubicación relativa le brinda una gran potencialidad económica, por cuanto los accesos a la Cuenca y los mejores puertos meridionales le pertenecen.

Lo anterior permite reforzar una nueva teoría geopolítica, que aparece en el *Atlas Estratégico y Geopolítico* de los franceses Gerard Chaliand y Jean Pierre Ragean, cuyo esquema se muestra en el gráfico suministrado a cada uno de ustedes.

En este esbozo de la geopolítica actual aparecen representadas las teorías de Mackinder respecto de una potencia continental; las de Mahan, concernientes a una potencia marítima; la de Spykman, referente al anillo marítimo o *rimland* y al sector de subdesarrollo y de pobreza que aparece desde 1945 con la independencia de los nuevos Estados del Asia y África.

Según los autores de esta moderna teoría, estaría surgiendo un nuevo Anillo Austral de Desarrollo, que partiendo desde Brasil rodea el sector de subdesarrollo y de pobreza, pasa por Sudáfrica y termina en Australia y Nueva Zelandia.

Un rápido vistazo a dicha figura nos permite concebir cerrar ese anillo a través del océano Pacífico y así, necesariamente a través de isla de Pascua, llegar a las costas continentales de Chile.

Esta nueva teoría, si la podemos llamar así, no hace sino aportar un argumento más a la importancia geopolítica del océano Pacífico, ya anunciada a principios de siglo por los estudiosos.

La población de los países que componen su Cuenca es, prácticamente, la mitad de la población mundial. Acceden a éste las tres grandes potencias del mundo: Estados Unidos de América, la Unión Soviética y la República Popular China; además de Japón, Canadá, Australia, Taiwán, Singapur y Hong Kong, que son las economías más progresistas de esta época. En total 38 países, con una población de 2.247 millones de habitantes, lo cual nos indica la importancia del entorno geopolítico del océano Pacífico.

La isla de Pascua está en medio de este gran océano, a 2.030 millas náuticas de la costa de Chile, frente a Caldera; a 1.200 millas de las islas Pitcairn; a 1.728 millas de las islas Mangareva, la más oriental de la Polinesia francesa; y a 216 millas de la isla Sala y Gómez, también perteneciente a Chile. Entre estos puntos se extiende el vasto océano, única forma de vinculación segura, masiva y permanente. Esta posición, alejada de las rutas usuales de navegación del pasado, le daba una situación desmedrada y dificultó su descubrimiento, que sólo vino a producirse en 1722. Sin embargo, en el presente su situación ha variado fundamentalmente pues ha quedado ubicada en medio de las rutas transpacíficas, que irán aumentando su importancia en la medida que vaya creciendo el intercambio comercial entre los países situados en ambas riberas del Pacífico; unos, relativamente despoblados y ricos en materias primas, y los otros, superpoblados y llenos de necesidades y apetitos. Por otra parte, la isla de Pascua representa para Chile la posición más avanzada para proyectarse en el Pacífico y mantener una presencia en su sector suroriental. En ello estriba, precisamente, la importancia geopolítica de isla de Pascua.

Hemos dicho que Chile ocupa una posición importante y muy ventajosa en el Pacífico, que se reconoce que está llamado a ser potencia rectora en el cuadrante suroriental y que debe asumir el liderazgo de la región del Pacífico sudamericano.

Para cumplir el rol a que está llamado, Chile requiere llenar el "vacío" que se presenta en esta zona del Pacífico, lo que implica la presencia y permanencia chilena en sus aguas.

La isla de Pascua, por sobre las otras posesiones insulares oceánicas de Chile, avanza nuestras costas al Pacífico, acorta la distancia de los países ribereños de enfrente y constituye una posición muy adecuada para todas las actividades que se desarrollen en las aguas del gran océano, situación que debe ser aprovechada.

La isla de Pascua es uno de los vértices geopolíticos del Mar de Chile. Si consideramos el triángulo formado por isla de Pascua, Arica y la Antártica, éste encierra el mar chileno con una superficie total de 16 millones de kilómetros cuadrados. De este triángulo, Pascua es un vértice geopolítico, generando a su alrededor también una ZEE propia, contigua a la que a su vez genera la isla Sala y Gómez.

También es un punto intermedio y base de apoyo, que sólo falta desarrollar para todo el tráfico que puede generarse del cuadrante noreste hacia la Antártica, y viceversa.

Para las órbitas polares de los transbordadores espaciales ya es un aeródromo de emergencia, y también un aeródromo para la aviación comercial de Chile o Sudamérica, hacia y desde la Oceanía.

El valor geopolítico de isla de Pascua irá aumentando a medida que se incrementa el tráfico transpacífico, fruto de un intercambio comercial intenso entre los países productores, en especial del *Hinterland* sudamericano, y los que concentran la masa consumidora. Por otra parte, si en el porvenir se produjese una corriente migratoria de noroeste a sureste, de los países más densamente poblados de Asia hacia los mínimamente poblados de Sudamérica, Pascua será la posición clave para controlar este flujo migratorio a través del Pacífico, de acuerdo con nuestros intereses.

Para quienes duden de nuestras afirmaciones, basados en el tamaño de la isla, Ratzel afirma que del estudio de la evolución de las potencias marítimas es posible observar que, en no pocas veces, éstas se apoyaron sólo en una pequeña posición costera para hacer uso del mar.

La afirmación resulta plenamente válida para Chile con respecto a su isla de Pascua y el valor que ella tiene en el logro de la hegemonía geopolítica en el cuadrante suroriental del océano Pacífico, que se ha señalado.

Significación estratégica

El mar ha sido para Chile más de lo que los chilenos han sabido apreciar. Pocos son quienes conciben el origen de nuestro país como una exigencia de la estrategia marítima de la Corona española —que implicaba reservar para su dominio exclusivo las extensas aguas y costas del Mar del Sur u océano Pacífico— cuyo logro descansaba en la capacidad de negar a sus adversarios europeos toda posibilidad de hacerse firmes en las costas sudamericanas próximas a la salida occidental del estrecho de Magallanes o del paso Drake.

Sí, la necesidad de España de dominar en el océano Pacífico —particularmente en lo que hoy llamamos el Mar de Chile— fue nuestra razón de ser.

Hoy, si bien no con el mismo énfasis con que lo hiciera la Corona española respecto al dominio exclusivo del Mar del Sur, Chile debie-

ra reservar para su propio beneficio la explotación racional de las riquezas que su mar le brinda. Para aquellas que se ubican en el entorno de isla de Pascua resulta evidente que ésta debe ser la base de las operaciones pertinentes y de las Fuerzas a cargo de su vigilancia y protección.

La estrategia marítima, en toda época, ha requerido, requiere y probablemente seguirá requiriendo puntos de apoyo para proyectar el poder naval, y a éstos se les llama la Posición.

Considerando el alcance de las armas modernas y el control y vigilancia que hoy puede hacerse desde el espacio exterior, las distancias ya no cuentan y aun los puntos más alejados del planeta cobran ahora un enorme valor e importancia si ellos pueden servir de apoyo a las fuerzas desplegadas, en especial los insertos en el espacio marítimo, que por aquella razón pasan a incrementar el poder naval en su rol como elemento más significativo de respaldo a la política del Estado, en la paz y en la guerra.

La Unión Soviética, siguiendo los principios básicos de la estrategia marítima, ha comprendido muy bien que no basta con poseer una fuerza naval muy poderosa si ésta no cuenta, además, con las posiciones estratégicas adecuadas que permitan su empleo contra los objetivos previstos. Es así como los soviéticos han realizado grandes esfuerzos para obtener estas posiciones en todas las regiones del planeta.

Para lograr estos propósitos se vislumbra tres áreas que serían de interés para la Unión Soviética: la Antártica, la región insular de Oceanía y la ribera occidental de Sudamérica.

Pero, entre los miles de islas del Pacífico sur, las de más al este son las que ciertamente presentan mayores ventajas por su mayor proximidad a las rutas de comunicaciones occidentales que, en caso de conflicto, deberían pasar por el estrecho de Magallanes y el paso Drake, para dirigirse hacia la costa oeste de Estados Unidos, Australia, Nueva Zelandia y el extremo oriente de Asia.

Desde ese punto de vista, el control de ciertas áreas del Pacífico interesa tanto a la Unión Soviética como a Estados Unidos y a las naciones del bloque occidental.

En este contexto, la isla de Pascua está, indudablemente, en la mejor posición como punto de alerta y vigilancia para detectar fuerzas hostiles que se aproximen hacia el Pacífico sureste y constituyan una amenaza para el

como sur americano o para las líneas de comunicaciones marítimas que circunden sus aguas.

Pero la importancia estratégica del Pacífico va más allá del ataque y defensa de las líneas de comunicaciones; probablemente, esta gran cuenca oceánica puede ser usada también por los submarinos balísticos nucleares de las superpotencias. Y en otra dimensión de la guerra global, el uso del espacio exterior para fines bélicos y el innegable empleo que los transbordadores espaciales estadounidenses pueden tener para fines militares, exigirá contar con bases permanentes o eventuales y puntos de apoyo en toda la superficie del planeta; así, en la enorme extensión acuática del Pacífico sur las islas de la Polinesia concitarán un interés de primer orden.

El uso del Pacífico para fines estratégicos no termina allí, ni tampoco comienza en la guerra, sino mucho antes, en los periodos de paz, mediante múltiples actividades, como estacionamiento de buques espías de comunicaciones y de investigaciones oceanográficas y del subsuelo oceánico, para su potencial empleo por submarinos, para estudios meteorológicos, búsqueda de materiales estratégicos mediante sistema de percepción remota, etc.

Estas operaciones pueden ser ocultadas convenientemente, atribuyéndoles carácter de "científicos" a los buques que en ella participan o de apoyo general a las flotas pesqueras, como actualmente lo hace la Unión Soviética. Para ello nada mejor que contar con las facilidades de un puerto o de una base de apoyo como la ofrecida por isla de Pascua.

Estados Unidos, por su parte, ha reconocido desde hace mucho tiempo la significación estratégica del océano Pacífico, donde ha desarrollado bases en territorio propio, tales como las Aleutianas, Hawai, Guam, entre otras; y también importantísimas bases en países aliados, tales como Filipinas, Corea del Sur y Japón, pero en el Pacífico sur sólo posee instalaciones de comunicaciones y rastreo de satélites. Esta situación se ve aún más debilitada por la vacilante y poco definida actitud de dicho país frente al creciente expansionismo soviético en el área.

Con lo hasta aquí expuesto es fácil comprender la enorme importancia que tienen nuestros territorios de ultramar, especialmente la isla de Pascua, en primer lugar para la vigilancia de nuestros espacios marítimos y protección de nuestros intereses en esa área, y en

seguida para la defensa de los intereses vitales del mundo libre, al cual pertenecemos.

De las ideas expuestas se desprenden con nitidez algunas conclusiones:

Aceptando la premisa básica de que el mar ha ejercido en el pasado, ejerce en el presente y ejercerá en el futuro una influencia decisiva en el desarrollo de la Humanidad, el océano Pacífico, por su extensión, configuración y concentración poblacional en sus riberas, está llamado a jugar un rol preponderante en el siglo XXI.

Chile ocupa una posición importante y muy ventajosa en el Pacífico y está llamado a ser potencia rectora en el cuadrante suroriental, sector de difícil ocupación por ser un desierto oceánico. Tal posición lo lleva a una ubicación de liderazgo en dicho sector.

La isla de Pascua, mejor que las otras posesiones oceánicas de Chile, avanza nuestra costa hacia el Pacífico, acorta la distancia con los Estados ribereños de enfrente y constituye una posición muy adecuada para todas las actividades que se desarrollan en las aguas del Pacífico, situación que debe ser aprovechada.

El valor geopolítico de isla de Pascua irá aumentando a medida que crezca el tráfico marítimo transpacífico y se concentren las actividades de pesca de altura y de explotación minera visualizadas como de probable éxito.

El valor estratégico de isla de Pascua guarda directa relación con su capacidad de ser la Posición desde la cual la fuerza aeronaval pueda proyectarse para cumplir el rol de poder naval como elemento más significativo de respaldo a la política del Estado en ese extremo del sector suroriental del océano Pacífico.

Pues bien, para cumplir el rol a que está llamado, Chile requiere llenar el "vacío" que se presenta en esta zona del Pacífico, lo que conlleva la presencia y permanencia chilenas en sus aguas. Lo primero se cumple con una intensa actividad marítima que deben desarrollar los buques mercantes, pesqueros y de investigación, además de los de la armada; lo segundo, con puntos de apoyo adecuados para las naves que surcan las aguas del Pacífico.

Lo anterior exige que el país cuente con una marina mercante numerosa y activa; una flota pesquera importante; los necesarios buques de investigación oceanográfica, de prospección pesquera y minera y del poder naval

suficiente para sustentar todas estas actividades e impedir la intromisión de extraños en nuestras aguas.

Para que isla de Pascua pueda cumplir las importantes funciones que se prevén como punto de apoyo de todas las actividades marítimas, requiere que se construya a la mayor brevedad un puerto lo suficientemente amplio y seguro que permita fomentar este movimiento y cuya capacidad pueda ir siendo ampliada cuando así se requiera. Asimismo, es importante mantener un permanente enlace aéreo y marítimo con el continente.

Lo anterior se facilitará y será realizable en la medida que sepamos afianzar la integración entre continentales e isleños, privilegiando las oportunidades de desarrollo social y económico de la isla y de su población, con pleno respeto a la tradición, la cultura y el ecosistema natural de Rapa-Nui.

Todo esto exige, además, que nuestro país se vincule lo más estrechamente posible con todos los Estados de la cuenca del Pacífico, no sólo con los países industrializados de Asia, sino también con los pequeños países insulares de menor desarrollo económico, pero con quienes compartimos problemas e intereses comunes en áreas como pesca, transporte, Derecho del Mar, minería submarina y contaminación marina. Dicho en otras palabras, en casi todos los aspectos relacionados con el medio marino, que es, precisamente, el elemento oceánico que nos une.

Al hablar de la necesidad de que nuestro país se vincule con todos los países de la Cuenca, estamos pensando en aquellos que compartimos el litoral iberoamericano y también en los organismos internacionales, regionales y subregionales, objetivo este que corresponde alcanzar al esfuerzo mancomunado de los sectores públicos y privados, bajo la conducción superior del propio Ministerio de relaciones exteriores.

Señores: Hemos hablado de la isla de Pascua y del Mar de Chile que nos vincula y proyecta profundamente en el Pacífico. Desde el litoral continental sudamericano hasta la Polinesia, esta vasta zona geográfica está conformada por importantes espacios marítimos sobre los cuales nos asisten responsabilidades, atribuciones y beneficios, que se desprenden de nuestra calidad de ribereños del mayor océano del planeta.

Lo mucho que se ha hecho hasta ahora sólo representa el inicio de un gigantesco y

trascendental esfuerzo armónicamente coordinado, que materialice nuestra firme voluntad nacional de integrar definitivamente el mar chileno a nuestro progreso y desarrollo, para lo cual se hace imprescindible despertar y afianzar en la conciencia nacional la convicción de que nuestra presencia en el Pacífico sólo será efectiva en la medida que exista una real voluntad de proyectar la influencia del poderío marítimo nacional en esta inmensa cuenca oceánica.

Debemos extraer lecciones de la experiencia histórica de nuestra patria y considerar que sólo hace un poco más de cien años no se supo valorar los extremos de nuestro país, situación que en el norte nos impuso una guerra para reivindicar territorios cuya soberanía fue imprecisamente definida y escasamente defendida en los acuerdos y compromisos diplomáticos que la precedieron, y en el sur, ignorando el valor de extensos espacios geográficos, se ha firmado acuerdos y tratados renunciando a territorios y espacios marítimos jurisdiccionales que cada día adquieren mayor valor.

Estas experiencias históricas no pueden ser nuevamente desestimadas y nos imponen la necesidad de conocer, investigar, explorar y prospectar ahora, para mañana hacer un óptimo empleo de las vastísimas y promisorias oportunidades que nuestros dilatados espacios marítimos nos ofrecen, tanto desde el punto de vista de los vertiginosos avances de la tecnología orientada al ámbito marítimo, como de las nuevas orientaciones que contempla el actual Derecho Internacional Marítimo. Ignorar, posponer o descuidar tal obligación constituiría gravísima omisión, que incidiría negativamente en el bienestar de todos los chilenos y representaría un cargo indefinible ante el desapasionado pero crítico juicio de la historia.

Tengamos fe en el destino marítimo de nuestra patria.

Usemos el mar del mismo modo que lo hicieron aquellos antepasados nuestros, quienes se aventuraron profundamente dentro del Pacífico y desarrollaron el transporte y el comercio marítimo hacia California y a las más remotas islas de la Oceanía.

Finalizaré esta conferencia con un pensamiento que surge de la lección que nos ofrece la propia isla de Pascua: Durante muchos años, antropólogos e historiadores contemplaron absortos el misterio de las figuras de piedra, los moais, que con sus ojos vacíos

desafían al tiempo y a la pregunta del hombre moderno: ¿Para qué?

Pareciera ser, al igual que las pirámides, que los moais nunca tuvieron más razón que servir de exponentes sensibles de dos ingredientes, sin los cuales no es posible concebir una nación: uno es la realización de una obra común y otro es el sentido de trascendencia, sin el cual la vida humana y colectiva carecen de sentido.

La tarea de levantar estos monumentos de piedra comprometía a todos los habitantes y aseguraba la permanencia en el tiempo de los mismos, alejándolos de los afanes egoístas

que bajo la forma de luchas internas habrían sucesivamente acabado con la población.

Hermosa y conmovedora lección que nos sugiere la necesidad de crear en nuestro país un gran moai con el esfuerzo de todos, monumento que no es otra cosa que construir el destino político y oceánico de Chile, el que nos ofrece, junto a la anhelada unión de todos los chilenos, la trascendencia y sustento que nos prolongue en el tiempo y nos proyecte en la historia.

Que Dios nos ayude en este noble proyecto.

