

CHILE, PAIS MARITIMO Y TRICONTINENTAL

*Renato Valenzuela Ugarte
Capitán de Navío*

Introducción

Nos hemos animado a titular así este artículo pese a que puedan existir otros denominados de forma similar. Aun teniendo en cuenta esta consideración y con la natural reserva e inquietud que nos asiste al respecto, quisimos seguir adelante en el empeño motivados por haber escuchado aseverar con mucha convicción y no con menos patriotismo, que Chile es un país marítimo debido a su gran contacto con el océano, aspecto de Indudable importancia geopolítica, pero no el único determinante.

En efecto, el contacto con el mar de un país o, mejor dicho, su forma y ubicación, es decir, el factor geográfico, es uno entre los varios factores que suelen usarse para determinar si un país es continental, marítimo o insular. El factor físico es de por sí importante y nadie podrá dudar de su imprescindencia cuando se analiza el carácter de un país. Tal es así que se podría señalar, por ejemplo, que Gran Bretaña es, debido a su propia geografía, de condición insular, en contraposición con Austria o cualquiera de los países mediterráneos que tomáramos a modo de comparación.

Por otra parte, un país será tanto más marítimo cuanto mayor sea la relación de su economía con todo aquello que la vincule al mar: Recursos alimenticios y energéticos, industrias relacionadas con la actividad marítima y principalmente por su grado de dependencia de las líneas de comunicaciones marítimas.

Sin embargo, si consideramos en su conjunto el factor físico y el económico, pudiera ser que dos países muy parecidos entre sí en estos aspectos fueran substancialmente diferentes en cuanto a su dependencia marítima. Si pensamos en España, Portugal o Italia y los comparamos con Colombia o Venezuela resaltarán las diferencias, ya que la mayor vocación marítima de los pueblos europeos nombrados y el carácter impuesto por sus gobernantes para aprovechar mejor todo lo que se pueda obtener del mar les han dado en el pasado una categoría de potencias marítimas.

El factor humano es entonces el soplo que confiere a las acciones el ímpetu requerido para aprovechar el factor económico y el geográfico en beneficio de la actividad marítima.

Hasta ahora no hemos considerado un hipotético conflicto, que al estallar puede otorgar una fisonomía distinta a las líneas de comunicaciones de tiempos de paz, por lo que puede variar el grado del carácter marítimo del país bajo análisis, debido a este factor que denominamos estratégico.

En el caso nacional que se comenta se pretende mostrar algunos argumentos que afirmen la validez del título escogido para este artículo. El análisis se basará considerando los factores geográfico, económico y humano, omitiendo específicamente el estratégico; salvo cuando esto sea imprescindible por su interrelación con los restantes factores.

Incidencia del factor físico en la condición de insularidad de Chile y en su preeminencia antártica

Chile, ubicado en el extremo suroccidental del continente americano, se encuentra en una situación marginal, ya que debido a su posición geográfica es el país más distante de los centros de poder y de consumo del mundo, los que se encuentran en Asia, Norteamérica y Europa. Además de las grandes distancias que separan nuestro país de las mayores concentraciones de población, la cordillera de los Andes contribuye a acentuar nuestro aislamiento. En efecto, la natural barrera que se yergue hacia el oriente dificulta las comunicaciones terrestres y por esto la mayor vinculación de Chile con el exterior ha sido siempre a través de la vía marítima.

La excentricidad de Chile con respecto al Viejo y Nuevo Mundo no es tal con respecto a la Antártica. Por el contrario, Chile es el país más próximo del mundo al continente helado, por lo que por contigüidad y continuidad podemos exhibir logros y derechos que aseguran nuestra preeminencia como país antártico.

Desde el punto de vista geográfico, la contigüidad se refiere a la vecindad existente entre el territorio austral chileno y la Antártica, tan sólo separado por 500 millas náuticas que se extienden a través del mar de Drake. La escasa distancia que separa a ambos continentes ha permitido, entre otros factores, que nuestro país realice operaciones en la Antártica desde el siglo pasado y que desde hace 43 años tenga establecidas bases permanentes en dicho territorio, habiendo sido la última la base Teniente Marsh, inaugurada conjuntamente con la pista de aterrizaje y el complejo turístico habitacional el 21 de marzo de 1980.

Gran parte del apoyo logístico que se provee a las bases chilenas existentes en la Antártica se transporta a través de la vía marítima navegando el mar de Drake. La disponibilidad del combustible que utilizan las aeronaves que operan desde la pista de la base Teniente Marsh se torna indispensable; en este sentido la Armada de Chile juega un rol preponderante, incluso para que puedan operar aeronaves de otras nacionalidades.

Entre 1985 y 1988 la Fuerza Aérea de Chile realizó una expedición denominada "Estrella Polar" y durante cuatro operaciones anuales y sucesivas ha alcanzado hasta el mismo Polo Sur, utilizando aviones *Hércules*, *Twin Otter* y helicópteros.

Debido a la capacidad técnica de la base Teniente Marsh, a la calidad de las radioayudas, al grado de eficacia demostrado por la Fuerza Aérea y a la seguridad que se tiene al disponerse del apoyo logístico, la Organización de Aviación Civil Internacional ha entregado a Chile el Control del Tránsito Aéreo y Servicios de Alerta desde los meridianos 95° y 120° oeste.

También desde el punto de vista geográfico, Chile es continuo a la Antártica, es decir, hay una natural prolongación hacia el continente helado, continuidad que se aprecia por encontrarse tanto en esta como en la parte austral de Chile las mismas características geopolíticas. La similitud física es sorprendente ya que la orografía, la constitución volcánica y la vida vegetal y animal revelan que no sólo guardan estrecha relación sino que se complementan.

Al hablar de la presencia de Chile en la Antártica necesariamente debemos remontarnos a los orígenes de nuestros derechos en el continente helado; estos se derivan fundamentalmente tanto de los antecedentes geográficos que ya hemos mencionado como de históricos, diplomáticos y jurídicos.

Por no ser el objeto de este trabajo no pretenderemos demostrar la legitimidad de nuestros derechos en la Antártica y sólo mencionaremos algunos que atestiguan el carácter de Chile antártico.

Nuestro país ha mantenido una presencia constante y efectiva en la Antártica. Desde mediados del siglo pasado existen decretos dictados por autoridades chilenas para regular la caza y la pesca en dicho continente; por otra parte, el Estado autorizó a principios de siglo actividades pesqueras y balleneras a particulares en la región polar.

Avala también nuestra soberanía antártica el propio Tratado de Límites de 1881 firmado con la República Argentina; en él se pactan los límites entre ambos países, omitiéndose cualquiera referencia a materias antárticas, ya que entonces estaba bajo la plena jurisdicción de la autoridad chilena con asiento en Magallanes.

Con posterioridad a la firma del Tratado Antártico suscrito en 1959 por Chile y once países, diez más se han incorporado y alcanzado el carácter de consultivos: Polonia, Alemania Federal, India, Brasil, China, Uruguay, la República Democrática Alemana; España, Italia y Suecia. Existen también otros países que realizan esfuerzos para alcanzar el carácter de consultivos, para lo cual deben presentar a los países signatarios originales, trabajos y actividades debidamente calificados; estos países no consultivos son, en la actualidad, diecisiete.

Actualmente existen en la Antártica más de diez bases permanentes y refugios de Chile, lo que sumado a la pista Teniente Marsh y a los desembarcaderos existentes en las distintas bases hacen que la península Antártica o Tierra de O'Higgins, como también se le conoce, sea la vía natural de entrada a este continente.

La ventaja comparativa que otorga la vecindad de Chile con la Antártica favorece el apoyo que necesitan los países medianos o pequeños para operar en ella, que nuestro país provee en la misma península o desde Punta Arenas.

Reafirma esta realidad el apoyo otorgado recientemente al BIC *Humboldt* de la Armada de Guerra de Perú para que dicho país realizara su Segunda Expedición Antártica y estableciera la primera etapa de la base Machu-Picchu, En efecto, parte del apoyo logístico fue trasladado a la Antártica a través de la vía aérea, utilizándose como escala obligada a Santiago antes de proseguir a Punta Arenas y luego a la Antártica. Por otra parte las instalaciones logísticas que la Armada de Chile posee en Punta Arenas le brindaron al buque todo el apoyo que requirió para el cumplimiento de su misión.

Chile ha proporcionado asistencia para operar en la Antártica a otros países, como: España, Ecuador, Brasil, Uruguay, Gran Bretaña, etc., y se trabaja además con Corea, China, Argentina y Estados Unidos.

Por la incesante actividad que Chile realiza en la Antártica y debido principalmente al factor geográfico podemos afirmar que si la península Antártica es la puerta de entrada al continente helado, en un contexto mayor Punta Arenas también lo es, como asimismo lo es eventualmente la totalidad del territorio chileno para países que no siendo potencias tengan pretensiones antárticas.

Refiriéndonos ahora al Chile continental, lo angosto del territorio favorece el acceso al mar; prácticamente toda la actividad que se desarrolla a lo largo del país tiene cercano a ella un puerto por donde movilizar sus productos ya que no hay centros poblados a más de 120 kilómetros de distancia del mar. Esta notoria ventaja constituye un factor que favorece el comercio exterior y el de cabotaje y en parte contrarresta el factor negativo que impone la excentricidad de Chile de los centros poblacionales de producción y de consumo del mundo.

Debido a lo accidentado del relieve longitudinal y transversal de Chile se dificultan las comunicaciones terrestres y la gran cantidad de obras terrestres que se han debido construir para unir el territorio las hacen vulnerables por factores climatológicos, naturales y estratégicos en caso de conflicto, tornándose más vulnerable el transporte terrestre, especialmente para las regiones más apartadas. Este hecho le otorga nuevamente una alta significación a las vías de comunicaciones marítimas y aéreas, por ser las únicas que están permanentemente dispuestas para mantener al país interconectado en su eje longitudinal.

Derivado de lo alargado de nuestro territorio y a los derechos jurídicos que otorgan las islas esporádicas y oceánicas, el mar chileno abarca un área cercana a los 4 millones de kilómetros cuadrados. Si excluyéramos el área oceánica que genera la Antártica, la superficie acuática se reduce a 3,5 millones de kilómetros y se deriva de la proyección del territorio continental, islas esporádicas e islas oceánicas. Esta última cifra constituye el máximo porcentaje que un país posee de la Zona Económica Exclusiva mundial y ubica a Chile en el primer lugar de importancia, al respecto.

La dependencia marítima de la economía chilena

Durante 1988, Chile produjo más de 5.3 millones de toneladas de productos provenientes del mar. El extraordinario desarrollo de la industria pesquera ha situado a nuestro país en el cuarto lugar del *ranking* mundial después de las tres grandes potencias: Japón, la Unión Soviética y Estados Unidos, y en primer lugar como productor y exportador de harina de pescado. Las divisas que proporcionan al país los productos provenientes desde el mar superan los 872 millones de dólares y representan alrededor del 12,3% del total del valor de las exportaciones y más del 4% del Producto Geográfico Bruto.

Sin embargo, son pocos los que saben que nuestros recursos principales están sobreexplotados o en vías de serlo, de acuerdo a investigaciones que se vienen realizando desde más de 20 años. La razón es que nuestro mar ha pasado a ser la "California pesquera" y unos y otros quieren participar de sus beneficios. La protección de nuestros recursos requiere una nueva legislación que contemple, entre otras consideraciones que debemos aventurarnos a realizar, faenas de pesca más allá de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE).

Desde este punto de vista, al extender las operaciones pesqueras más allá de las 200 millas de la costa, la industria naval reafirmará e incrementará la importancia que ya tiene en la economía nacional al construirse mejores y más grandes embarcaciones. En general, la industria naval comprende un sector primario o directo constituido por los astilleros de construcción, reparaciones y mantención y un sector secundario o indirecto conformado por las industrias de apoyo que le proporcionan los insumos al anterior.

Otro aspecto significativo de la industria naval es el valor agregado que genera, materializado principalmente por la mano de obra, con el consiguiente agente de empleo.

Nuestro país cuenta actualmente con varios astilleros y de ellos ASMAR es el único que cumple integralmente con la construcción, reparación y modernización de prácticamente todo tipo de buques. Además de las tres plantas de ASMAR existen otros astilleros en manos de capitales privados, tales como ASENAV en Valdivia y Marco Chilena en Iquique, que en octubre de 1988 entregó el cuarto pesquero de alta mar, de 559 metros cúbicos de bodega. Por su parte, ASMAR construye pesqueros de diversos portes, teniendo mil metros cúbicos de bodega el mayor construido.

En el ámbito de la construcción naval, Marco Chilena espera construir atuneros de 1.500 toneladas de desplazamiento y realiza gestiones para desarrollar un proyecto de

ampliación de su astillero, como asimismo instaló en Talcahuano un dique flotante recientemente construido en Iquique. El nuevo atunero incluirá hasta helicóptero y su costo será de alrededor de 11 millones de dólares, inferior entre un 10 y 15 por ciento a los similares que Marco construye en Singapur. La Empresa Pesquera Tarapacá instaló en Iquique un dique flotante construido en Nueva Orleans en 1986, con una capacidad de levante de mil cien toneladas.

Para la economía nacional es fundamental la disponibilidad de energía. En Chile, el consumo energético corresponde en un 75% a hidrocarburos, principalmente petróleo. La totalidad de la producción de petróleo y gas provienen de la XII Región, que se extrae de los yacimientos existentes en el continente, en la isla de Tierra del Fuego y últimamente desde el subsuelo del estrecho de Magallanes. La existencia de petróleo en el país satisface alrededor del 40% de las necesidades del mercado nacional, pero para mantener este nivel hay que hacer costosas prospecciones para suplir las futuras demandas. Ya se han efectuado prospecciones en Magallanes, en el seno Almirantazgo y también en el mar en el área Valdivia-golfo de Penas.

Respecto al gas que se reinyecta en las plataformas de producción, con el fin de aprovechar más integralmente su uso ya está en plena producción la planta de metanol en cabo Negro, vecina a la ciudad de Punta Arenas.

En el océano también hay otras fuentes de energías que hasta la fecha han sido poco explotadas en forma masiva, ya que es posible obtener energía muy barata de las diferencias de mareas, de las corrientes, de las gradientes de temperatura, de las gradientes de salinidad y del oleaje. Desde el inicio de las investigaciones en 1966, Japón se ha constituido en líder en este campo energético y le siguen Francia, la Unión Soviética, Gran Bretaña, Canadá, Estados Unidos, Israel y Suecia. En Sudamérica sólo Brasil ha incursionado en este medio.

La inmensa extensión de nuestro litoral y las dificultades que se nos presentan en las zonas extremas para producir energía barata nos debe llevar a considerar con mayor visión el océano.

Además de lo ya señalado, la trascendencia de las vías de comunicaciones marítimas para nuestra economía queda en evidencia cuando se analiza nuestro comercio exterior. Desde el punto de vista de la economía, durante 1988, Chile exportó sobre 7.048 millones de dólares; por su parte, las importaciones alcanzaron a 4.833 millones de dólares.

El vigoroso comercio exterior sólo ha sido posible porque se ha utilizado las vías de comunicaciones marítimas para desarrollarlo, ya que cerca del 92% del total de la carga a y desde ultramar utiliza el transporte marítimo. En términos de divisas, cerca del 82% del total del intercambio comercial de Chile se efectúa a través de la vía marítima.

Otras vías de comunicaciones que conectan el país con sus vecinos y que se materializan principalmente por la Carretera Panamericana y las vías férreas del hinterland norte, movilizan junto al medio aéreo el 8% restante de la carga internacional, que en términos de divisas son alrededor del 18% del total.

Las comunicaciones internas con la zona austral son a través de la vía marítima y aérea, ya que la Carretera Austral, pese a su inmensa trascendencia geopolítica por haber integrado más plenamente a las zonas de Palena y Aisén, no permite alcanzar físicamente a la XII Región debido a los obstáculos prácticamente insalvables que constituyen los glaciares y cadenas montañosas que se interponen. Sin embargo, es preciso reconocer que la ruta

mixta que emplea el sistema *roll-on roll off* inaugurado en abril de 1985 ha contribuido en parte a atenuar el aislamiento de la región.

El istmo de Ofqui constituye el único obstáculo a la ruta marítima sur por aguas interiores y su apertura, fuera de acortar la navegación en 60 millas, permitiría el desarrollo y poblamiento de la XI Región, actualmente casi deshabitada. Hacia el norte se utiliza en mayor proporción la vía terrestre, pero la poca flexibilidad de la única carretera existente y la gran cantidad de obras de arte que ha sido necesario construir para sortear los obstáculos naturales la hacen ser muy vulnerable a los embates de la naturaleza o a la probable acción de un potencial adversario.

En 1986, J.R. Hill¹ dio a conocer un estudio en relación a los países que él consideró como marítimos. Para catalogarlos usó estadísticas del año 1981 y en base a ellas relacionó la dependencia marítima con respecto al Producto Geográfico Bruto (PGB) y a la población, comparando ambos factores en forma separada con el comercio marítimo, con la marina mercante, con la construcción naval, con la pesca y con la Zona Económica Exclusiva.

Un resumen del resultado de dicho trabajo se muestra en el cuadro siguiente.

Países	Comercio marítimo		Marina mercante		Construcción naval		Pesca		Z.E.E.	
	Pobl.	PGB	Pobl.	PGB	Pobl.	PGB	Pobl.	PGB	Pobl.	PGB
Argentina	+++	****	+++	**	+++	**	+++	****	++	**
Australia	+++++	****	+++	**	+++	**	++	*	++++	**
Alemania Federal	++++	**	+++	**	+++	**	++	*	+	*
Bélgica	+++++	**	++++	**	++++	**	++	*	+	*
Brasil	+++	**	++	**	+	**	++	**	++	**
Canadá	+++++	**	+++	**	+++	**	+++++	**	++	**
Chile	++++	**	+	*	+	*	+++++	*****	++	**
Dinamarca	+++++	**	+++++	**	++++	**	+++++	****	+++	**
España	++++	**	++++	**	++++	**	++++	**	+++	**
Francia	++++	**	++++	**	++++	**	+++	**	++	*
Reino Unido	++++	**	++++	**	++++	**	+++	*	++++	**
Grecia	++++	****	+++++	*****	+	*	+++	**	+	**
Italia	++++	****	++++	*	+++	*	++	**	++	**
Holanda	+	**	+	**	+	**	++++	*	++	*
Japón	+++++	**	++++	**	++++	**	+++++	**	++	**
Noruega	+++++	****	+++++	****	+++++	****	+++++	****	++++	****
Suecia	+++++	**	++++	**	++++	**	++++	*	++	*
Estados Unidos	++++	**	+++	**	+++	**	+++	*	+++	**

De acuerdo a estos antecedentes, Chile es el segundo país de América Latina en cuanto a su dependencia marítima y se encuentra en el 13° lugar a nivel mundial. Sin embargo, las variables tomadas en consideración en 1981 han evolucionado positivamente en Chile, en especial en lo que se refiere a comercio marítimo, ya que se han duplicado las cifras de su comercio exterior, el que como hemos visto se efectúa fundamentalmente a través de la vía marítima.

La trascendencia del factor humano en la condición de Insularidad

El influjo geopolítico del mar para Chile ha sido trascendental. Lamentablemente, en el pasado su realidad marítima fue comprendida excepcionalmente y más bien ha obedecido a impulsos individuales antes que a una política de Estado.

El Libertador Capitán General don Bernardo O'Higgins fue quien primero captó el valor circulatorio y estratégico del Pacífico. En contraposición con San Martín, que en 1813

opinaba que las fuerzas del Virrey podían derrotarse a través del Alto Perú, sostenía que ello sería posible si sólo antes se dominaba el mar. Su percepción estratégica y geopolítica lo llevó a organizar la Expedición Libertadora de Perú y más tarde a promover la ocupación efectiva del estrecho de Magallanes, concretada sólo en 1843 bajo el Gobierno del General don Manuel Bulnes.

En 1833 don Diego Portales, a la sazón triministro de Estado, percibió la amenaza que significaba para Chile la constitución de la Confederación Peruano-boliviana bajo la égida del Mariscal Andrés de Santa Cruz y en personal intervención organiza y dirige las acciones bélicas para asegurar la soberanía nacional, dejando en su empeño una máxima para Chile: *Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico; esta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera la de Chile para siempre.*

En 1888 la ocupación de la isla de Pascua para Chile por el Capitán de Corbeta don Policarpo Toro aseguró la presencia de Chile en la Oceanía y abrió las puertas para continuar nuestro avance hacia el Extremo Oriente.

Desde el punto de vista geopolítico, la isla de Pascua es un área valiosa porque ejerce un alto influjo en lo económico y estratégico. En lo económico, la ZEE genera más de 700 mil kilómetros cuadrados de mar y cerca de 2 millones de kilómetros cuadrados de Plataforma Continental Jurídica. Dotada de un buen puerto podrá prestar servicios a las operaciones de pesca y de minería submarina que no tardarán en realizarse con fines comerciales. En lo geoestratégico es potencialmente una de las pocas posiciones en el cuadrante del Pacífico suroccidental.

Bajo este contexto es conveniente detenerse para señalar la razón que afirma que el océano Pacífico será (y lo está siendo) el mar del futuro.

Antaño, las potencias se disputaban los territorios de ultramar apropiándose y explotando inmensas áreas que en ocasiones alcanzaban el tamaño de casi un continente. Así ocurrió con India, en el Oriente y en Africa; la falta de delimitación precisa facilitaba las penetraciones y producía confrontaciones. Hoy en día no existen campos anacionales y ninguna potencia podría ocupar impunemente un territorio porque la usurpación sería objeto de una grave confrontación.

Sin embargo, los núcleos vitales de las potencias están en constante evolución y las de aquellos países que no han completado su ciclo natural de desarrollo continúan expandiéndose hacia el *hinterland* y si el ímpetu de crecimiento del Estado sobrepasa las capacidades dentro de sus fronteras buscará expandirse fuera de ellas. En este caso se llegaría a una confrontación vecinal o regional o el Estado adyacente sería absorbido por el vecino de mayor poderío.

Hoy en día las potencias, inhibidas por la disuasión nuclear, buscan otras formas de penetración y evitan una guerra global, lo que las lleva a mirar en el océano un campo anacional donde hay menos riesgo de una confrontación bélica.

Por esta razón, el océano Pacífico constituirá una de las principales áreas con capacidades para satisfacer las necesidades de crecimiento y desarrollo de las potencias en evolución. La riqueza de la biomasa del Pacífico y de los recursos energéticos y de minerales que guarda el suelo y subsuelo marinos son los fundamentos del *hinterland* de la Humanidad y hacen del Pacífico el océano de plena vigencia y actualidad.

Hasta 1947, el mar mantuvo el influjo geopolítico dado por su valor circulatorio, estratégico y unificador. La declaración del Presidente Gabriel González Videla, que

incorporó 200 millas náuticas al patrimonio nacional, fue estimulada por el valor económico que desde varios años antes venía adquiriendo el océano. Bajo este aspecto, nuestro país fue pionero al incorporar el mar y su plataforma al patrimonio, siendo luego seguido como ejemplo por otros países continentales y extracontinentales.

En la Tercera Conferencia del Mar, finalizada en Jamaica en 1982, se aprobó el tratado internacional que reconoce el derecho de los Estados ribereños a usufructuar económicamente y en forma exclusiva de una zona de mar adyacente a sus territorios. Pocas son las naciones que se oponen a este derecho; entre sus detractores se encuentran la Unión Soviética y Estados Unidos porque estiman tener la capacidad tecnológica y económica para explotar los recursos que provienen desde el océano, donde quiera que ellos se encuentren.

En el presente, el Gobierno de Chile ha postulado como uno de sus Objetivos Nacionales el de *proyectarse a la comunidad del Pacífico, conjugando los intereses políticos, económicos y culturales con las naciones ribereñas de este océano, de forma de participar activamente en todo el ámbito de la cuenca.*

Por su lado y como complemento indispensable a la disposición del Poder Ejecutivo, el Legislativo ha impulsado todo aquello que tienda a favorecer la actividad marítima, cuidando sí, de no perjudicar a otros sectores de la economía nacional.

El éxito que hoy Chile exhibe radica en que se ha buscado desplazar la producción desde el mercado interno al externo sin desabastecer a la población y, derivado de lo anterior, mejorar la calidad y cantidad de lo producido, lográndose colocar nuestra producción en los más importantes mercados, donde importadores y productores se disputan nuestras especies atraídos por su alta calidad.

Para que un pueblo sea marítimo no bastará el ímpetu que puedan imponer sus gobernantes, ya que la actitud y predisposición de la población en aprovechar todas las ventajas que provee el mar será fundamental en cuanto a alcanzar o no la categoría de país marítimo

Conclusión

Desde el punto de vista del factor físico pareciera ser que existe una conciencia nacional de la calidad de Chile como país marítimo. Por las excepcionales condiciones de alejamiento de Chile de los centros de poder y consumo mundiales y debido a que la vinculación con ellos se logra preferentemente por la utilización masiva de la vía marítima, no es aventurado asegurar que Chile asuma una alta condición de país insular, lo que se manifiesta más claramente cuando se analiza el grado de dependencia de la economía nacional de las líneas de comunicaciones marítimas de ultramar, lo que ha quedado en evidencia, sin lugar a dudas, durante los últimos años.

Derivado de lo anterior, la categoría de país tricontinental con territorio y posesiones en el continente sudamericano, en la Antártica y en isla de Pascua acentúan la condición geográfica esencialmente marítimo-insular de Chile.

Sin embargo, lo medular de la esencia de Chile como país de destino marítimo insular no radica en la definición de su calidad de tal, sino en cómo se va a aprovechar en el futuro inmediato el vasto campo anacional que constituye el océano Pacífico.

Es por ello que el factor humano es el que finalmente permitirá, sin caer en determinismos históricos, que sepamos aprovechar las lecciones del pasado para comprender que cuando hombres decididos se aventuraron a conquistar las inmensidades de los mares obtuvieron para Chile ventajas económicas, geopolíticas y estratégicas sobre

otros países cuyos pueblos poco o nada se alejaron de sus costas porque el mar les resultaba una barrera insalvable.

BIBLIOGRAFIA

- **Academia de Guerra Naval:** Apuntes de clases de la Cátedra de Relaciones Internacionales; profesor, Capitán de Navío IM Sr. Claudio Collados Núñez. "Apreciación geopolítica de Chile", Capitanes de Fragata Srs. Renato Valenzuela Ugarte y César Floras Ostojic, 1986.
- **Atencio E., Jorge;** *¿Qué es geopolítica?*, Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1965.
- **Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional;** Boletín Estadístico, 1988.
- **Hill, J.R.:** *Maritime Strategy for Medium Power*, Billing and Son Limited, London, 1986.
- **Instituto Nacional de Estadísticas:** *Compendio estadístico de Chile*, edición 1988.
- **Pinochet Ugarte, Augusto:** "Geopolítica." Diferentes etapas para el estudio geopolítico de los Estados", Memorial del Ejército de Chile, Santiago, 1966.
- **Vicens Vives, Jaime:** *Tratado general de geopolítica*, Editorial Teide, Barcelona, 1981.