

CHILE EN EL PACIFICO *

Rubén A. Scheihing Navarro
Capitán de Navío

Desde su nacimiento a la vida independiente, este país ha estado vinculado estrechamente al océano Pacífico, ya que fue descubierto por mar. Recordemos que la denominación geográfica de "Mar de Chile" fue utilizada inicialmente por Alonso de Ercilla en la *Araucana*, así como también por los cartógrafos holandeses a mediados del siglo XVII, lo cual revela una visión geográfica de conjunto del espacio oceanográfico chileno que sólo vino a ser reconocida recientemente.

Los primeros estadistas que se preocuparon por el problema marítimo nacional son muy pocos, pero su influencia fue lo suficientemente importante como para crear las bases de los primeros intentos de enfrentar el océano. Mencionaremos en primer término a O'Higgins, el cual luego de la batalla de Chacabuco, en 1817, dijo a sus asesores: "Este triunfo y cien más serán insignificantes si no dominamos el mar". La clarividencia del Libertador se manifiesta por su preocupación por la independencia del Perú, junto con la idea que le había sugerido Lord Cochrane de conquistar las Filipinas. Justo es destacar que fue Cochrane uno de los primeros en reconocer y valorizar la posición de Chile en el Pacífico.

Luego debemos mencionar al Ministro don Diego Portales, que en una brillante deduc-

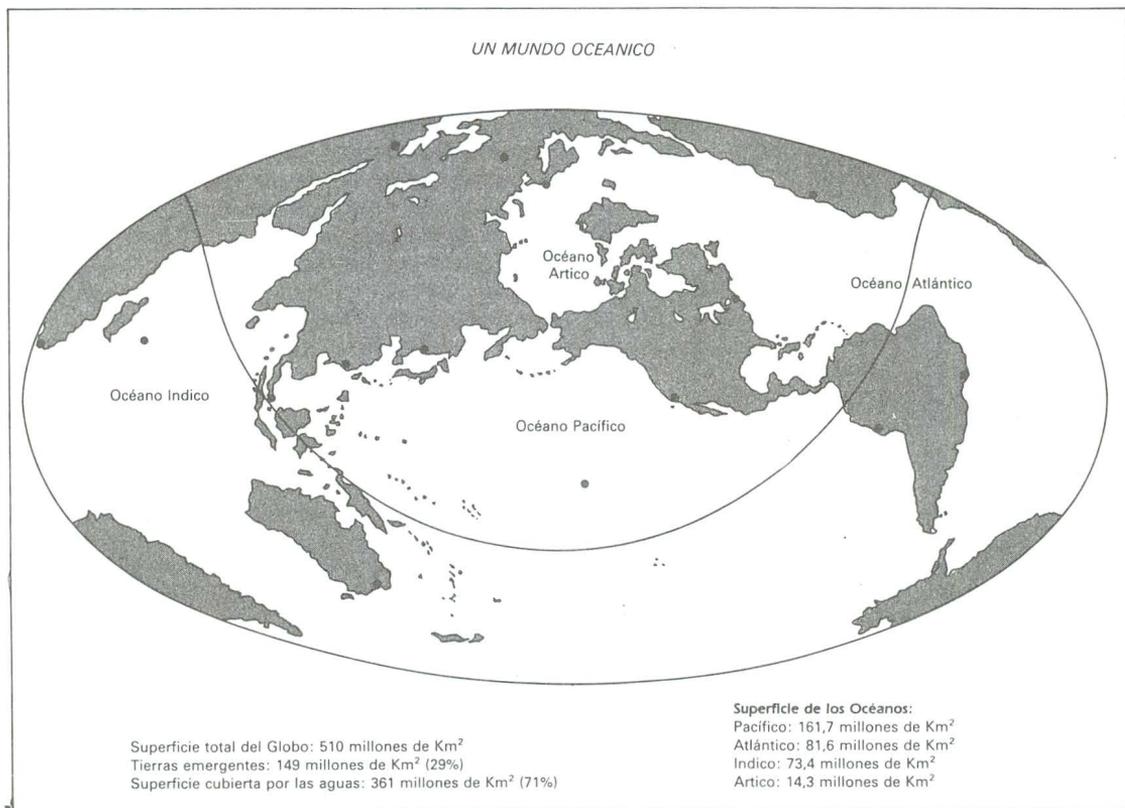
ción geopolítica, en 1836, señalaba como rol prioritario de Chile "el desempeñarse como un elemento regulador del equilibrio de poder en el Pacífico sudoriental". Desde luego, el dominio del Pacífico fue el factor clave en la lucha de emancipación americana, como claramente lo muestran la Expedición Libertadora del Perú y su escuadra, que sellaron el destino de la América Latina independiente.

Orrego (1979), establece que la consolidación de la República Portaliana le permitió a Chile dedicarse a la tarea de estructurar un sistema internacional en el Pacífico sudoriental. La visión nacionalista de la sociedad chilena, el orden y la estabilidad interna que permitían orientarse hacia el cumplimiento de la misión nacional y el desarrollo económico y comercial que surgió como consecuencia del esquema portaliano, aseguraron la viabilidad del sistema internacional del Pacífico. Asimismo, la sostenida expansión económica nacional a partir de 1845 influyó en que se comenzara a desarrollar una marina mercante y se estableciera un flujo comercial a Australia, la Polinesia y California.

A la incipiente presencia comercial en el Pacífico le seguirá muy pronto la consular. Con el cambio de siglo se instalaron Consulados en Bombay, Calcuta, Cantón, Hong Kong, Ceylán, Brunei, Manila, Honolulu, Melbourne, Sydney,

* Este artículo corresponde al capítulo III y final de la tesis presentada por el autor en 1989 con el título "Las opciones chilenas en el escenario geopolítico del océano Pacífico", para optar al grado de Magister en Ciencia Política, Mención Gobierno, concedido recientemente por el Instituto de Ciencia Política de la Universidad de Chile.

El estudio completo, con una extensión de 509 páginas, incluye el capítulo I, "El escenario", que describe aspectos geográficos, económicos, geopolíticos y estratégicos de la Cuenca, y el capítulo II, "Los actores", que es un acabado y actualizado análisis de cada una de las potencias del Pacífico norte, central y sur y de las organizaciones más importantes en el área.



Auckland y Papeete. Asimismo, se abre una Legación en Japón y una Oficina del Nitrato en China. En 1899 se establece una Embajada en Tokio y en 1915 se produce la apertura de relaciones diplomáticas con China.

Un paso trascendental de la proyección de Chile en el Pacífico se da casi inadvertidamente en 1888, con la toma de posesión de la isla de Pascua. Chile se incorpora así, definitivamente, al Pacífico insular, en general, y a la Polinesia, en particular. La vinculación Pacífica de Chile resulta, sin embargo, intermitente y discontinua. Responde, en aquella época, más a un afán aventurero que a una política consistente. Es el interés por lo exótico y por los grandes viajes de los veleros.

Con las grandes crisis económicas de los años 20 y 30, el comercio exterior chileno se desploma y virtualmente desaparece la marina mercante nacional. La apertura del canal de Panamá, en 1914, hace que Valparaíso pierda su calidad de centro comercial por excelencia del Pacífico sur. Las relaciones comerciales chilenas se limitan, en consecuencia, a los mercados europeos tradicionales y se inicia el tráfico hacia los puertos del Atlántico de Estados Unidos.

A su vez, en el campo político-diplomático la atención de Chile se reduce cada vez más al contexto geográfico inmediato: América Latina.

Hay algunos atisbos de resurgimiento del interés marítimo en 1947, con la declaración de las 200 millas, y en 1940 con la delimitación del casquete antártico. Paralelamente, se establecen relaciones diplomáticas con Australia y Nueva Zelanda en 1945 y a continuación con Filipinas en 1947.

El retorno de Chile a la Cuenca es, por lo tanto, lento y obedece más bien a una respuesta fragmentada o incompleta a los nuevos intereses jurídico-marítimos que se esbozan a nivel internacional.

En la década de los años 70 se adoptan medidas importantes, aun cuando aisladas: En 1962 se abre una Misión Diplomática en Corea del Sur; en 1967, LAN-CHILE inicia la ruta del Pacífico sur cubriendo el tramo Santiago-isla de Pascua-Papeete-Fiji. Siete años más tarde se realiza el primer vuelo circumpolar, uniendo en forma directa Punta Arenas con Sydney; en 1970 se establecen relaciones diplomáticas con la República Popular China (Salazar, 1987).

El sociólogo Godoy (1986) ha presentado interesantes apreciaciones respecto de nuestra realidad marítima, en orden a intentar eliminar algunos mitos relacionados con que los chilenos le damos las espaldas al mar. En su visión, don Pedro de Valdivia tuvo el mérito de haber iniciado, como su primer gobernante, la "Política Marítima de Chile". Este hizo construir los primeros barcos, estableció a Valparaíso como puerto principal, obtuvo que vinieran desde el Perú los primeros navíos con auxilios para la naciente colonia, designó los primeros capitanes de mar, ordenó el reconocimiento del litoral y envió la primera expedición al estrecho de Magallanes.

Esta visión marítima precursora de Valdivia respondía a su visión de Chile como una unidad que iba desde el Perú hasta el estrecho de Magallanes, cuya comunicación natural es el mar.

El fundador, nos dice Godoy, deseaba extender su dominio territorial hasta la extremidad austral, antes que otro conquistador autorizado por el monarca ocupara esas regiones. De ahí su obsesión por llegar al Estrecho; un año antes de su muerte mandó una expedición al mando de Francisco Ulloa, que alcanzó a llegar hasta ese paso marítimo, al cual el propio Valdivia pensaba navegar personalmente, pero antes lo encontró la muerte.

Con el advenimiento de la emancipación de España, los primeros estadistas tuvieron una clara conciencia del destino marítimo del país. La obra y pensamiento de O'Higgins es bastante conocida; sólo digamos que falleció obsesionado por el Estrecho. En el caso de Portales, también mencionado anteriormente, recordemos que favoreció a la marina mercante, reabrió la Escuela Náutica y en 1836 le daba terminantes instrucciones a Blanco Encalada: "Debemos dominar para siempre en el Pacífico; esta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera la de Chile para siempre...".

No obstante estas iniciativas visionarias de los primeros gobernantes de la colonia y del Chile independiente, el dominio del mar hasta el siglo xx ha experimentado grandes fluctuaciones.

SOCIOLOGIA DE LA VIDA JUNTO AL MAR

Este es otro aspecto de análisis del quehacer náutico que nos presenta Hernán Godoy (1986), en el cual se refiere a que, en su docta opinión, "hace falta una sociología del medio marino, porque esta disciplina, como otras, ha estado confinada también a la tierra. Ningún cultor de las ciencias sociales se ha dedicado al análisis

de las funciones que cumple el océano, ni ha examinado los oficios marinos ni construido una tipología de los asentamientos litorales e isleños".

El mar y sus áreas litorales ofrecen a las sociedades ribereñas una serie de recursos y potencialidades que ellas aprovechan en diversos grados según el uso que hagan del océano. Desde una perspectiva sociológica, los diversos usos del medio marino pueden estudiarse como funciones del mar en la sociedad ribereña. Entre estas funciones sociológicas del mar, que se advierten universalmente, podrían mencionarse las siguientes:

- Proporcionar alimentos para el consumo interno o para exportación.
- Servir como vía de comunicación y transporte.
- Constituir un elemento de defensa y seguridad para los Estados ribereños.
- Ofrecer un medio de salud y esparcimiento.
- Constituir un sistema de nuevos y variados recursos.
- Ser una fuente de creación espiritual porque, como se ha escrito, "el mar es la presencia gráfica del infinito".

Expresiones visibles de estas seis funciones sociológicas del mar, así definidas por Godoy, serían, respectivamente, los diversos tipos de asentamientos humanos del litoral, como ser, las caletas, los puertos, las bases navales, los balnearios, los centros industriales del litoral, las casas o aldeas de mar y a futuro las granjas submarinas.

En efecto, la conjunción de logro jurídico, de investigaciones oceanográficas, de prospección de recursos marinos y de avances tecnológicos permiten hoy hablar de una nueva significación del mar, la que al mismo tiempo redefine sus funciones y hace mudar la imagen tradicional de Chile con el reconocimiento internacional de las 200 millas marinas de uso exclusivo, iniciativa de la que nuestro país fue su precursor. Así Chile se expandió en el océano; conquistó un nuevo mar ampliando su superficie terrestre.

Este hecho implica una imagen diferente y renovada de Chile que altera la tradicional representación geográfica de nuestro territorio como una angosta faja continental colgada de los Andes. Aquella larga cinta de ancho promedio de 160 kilómetros está complementada por una ancha franja marítima de 380 kilómetros de ancho, aproximadamente, que representan las 200 millas marinas y que recorre todo su litoral.

¿Cuántas islas tenemos? Para calcular la extensión del litoral chileno tenemos que hacer

un esfuerzo por saber cuántas islas hay en Chile. Ahora bien, un reciente estudio realizado por el Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica ha contabilizado un total de 14.263 islotes, sin tomar en cuenta aquellos inferiores a 100 metros cuadrados.

Islas con superficies superiores al kilómetro cuadrado sobrepasan las 6 mil. El estudio citado establece que la superficie total de las islas chilenas supera los 100 mil kilómetros cuadrados y equivale a la suma de cinco regiones del país. Estas serían: Coquimbo, Valparaíso, Región Metropolitana, O'Higgins y parte de la Séptima Región.

Desde siempre, el mar fue una fuente de alimentos para el consumo interno, pero ahora lo es también para la exportación. Chile se ha convertido en uno de los más importantes productores marinos después de Japón, la Unión Soviética y China.

Así como la caza y la recolección terrestre dieron origen en el pasado a la ganadería y a la agricultura, la pesca en el mar deberá dar paso a la agricultura y a las granjas marinas. Imaginemos lo que podría ser el cultivo en la costa. El mar tuvo también, desde antiguo, la función de transporte y comunicación. Todo lo que trajo España a América vino por el mar, así como lo que iba de América a Europa.

El mar fue desde el pasado un elemento de la seguridad nacional. Por descuidarlo España perdió sus posesiones de ultramar y gracias a la primera Escuadra Nacional que surcó el mar Chile consolidó su independencia y soberanía.

Cada una de las seis funciones sociales del mar genera una serie de ocupaciones, oficios, organizaciones e instituciones que debería analizar una sociología del medio marino (Godoy, 1986).

EL INFLUJO MARITIMO EN EL DESTINO NACIONAL

La configuración física del Estado y la extensión del territorio son también factores que debemos tener en cuenta para analizar nuestra realidad. Chile, según Bulnes: "Más bien que un país es una costa". Esto lo representa Claudio Di Girólamo en un mapa en el que lo muestra como una costa en gran parte de espaldas a una cordillera y perdido en un océano inmenso. En verdad, esa larga y estrecha faja de tierra que configura nuestro territorio continental es sólo eso: Una larga faja de tierra de más de 4 mil kilómetros de extensión, que contiene una superficie de 750 mil kilómetros cuadrados, sin contar la Antártica, pero que genera un mar adyacente de 2.400 kilómetros cuadrados; vale

decir, los dominios marítimos de Chile, en superficie, son tres veces mayores que los terrestres.

Pero este pueblo, lamentablemente, no ha mostrado una verdadera vocación marítima. Benjamín Subercaseaux, en sus agudas observaciones respecto de nuestra realidad marítima, en el prólogo de su genial obra *Tierra de Océano* establece:

"Chile es tierra de océanos. O sea, un país que por su estructura y posición geográfica no tenía mejor objetivo, ni mejor riqueza, ni mejor destino; más aún, no otra salvación que el mar. Para el mar nació; del mar se consolidó su conquista; en el mar se afianzó su independencia; del mar deberá extraer su sustento; sin el mar no tiene sentido existir...". Más adelante expresa: "Creo que jamás existió en la historia lucha más dolorosa entre el sentir de un pueblo y su realidad marítima a que lo abocaba el destino y la propia necesidad de perdurar...".

Otro autor piensa que el océano Pacífico representa un factor vital para el futuro político y económico de Chile, a la vez que constituye una reserva indispensable para la supervivencia de la Humanidad, tanto por tratarse de un ecosistema, del equilibrio ecológico y ambiental del planeta, como por contener en su seno algunas de las más importantes reservas de recursos alimenticios y mineralógicos de la Tierra.

Chile es, quizás, el único país que siendo de naturaleza oceánica por sus características geográficas, económicas e históricas, ha desaprovechado dramáticamente su potencialidad marítima. Esto debido a la falta de objetivos definidos en su política exterior y de claras orientaciones geo-económicas. A pesar de algunos esfuerzos aislados, encaminados a superar esta situación de marginalidad autoinducida que lo afecta, ha logrado forjar una perspectiva exterior propia, la cual podría llegar a ser de incalculables proyecciones para el desarrollo integral del país si ella estuviera basada en una orientación marítima (Jarpa, 1974).

Por otra parte, es importante dejar claramente establecido que la concepción marítima del país aquí presentada no implica una negación de su potencial terrestre o una percepción parcial del territorio nacional, sino, como dijera Subercaseaux, que lo que se necesita "es entender que Chile es Tierra de Océano" y que las naciones no vienen de la nada, sino que son el producto de quienes las han construido y dignificado con sus obras a lo largo de muchos años de historia. O también, como dijera otro gran pensador: "Las fronteras no están al este ni al

oeste, al norte ni al sur, sino donde quiera que un pueblo enfrente su destino”.

Sobre este aspecto, el geógrafo Hans Weigert afirmaba:

“La concepción de la geografía en su relación profunda con el destino del hombre continúa siendo superficial. Ha sido enseñada demasiado tiempo por quienes no logran comprender que la política es destino. Y la política ha estado dirigida también durante demasiado tiempo por quienes no han logrado comprender que los espacios marítimos y terrestres son, igualmente, destino”.

En esta “tierra de océano” cada paso comienza o termina en el mar. Por eso, al revisar una página cualquiera de nuestra historia encontramos siempre algún episodio, algún hecho, algún recuerdo que señala y testimonia la tradición marina de esta raza. Ella nos debiera impulsar incontinentemente hacia el mar. Estamos viviendo un período en el cual para las naciones ha llegado el momento de decidir, impostergablemente, cuál será su destino y el de escoger —simultáneamente— entre ser actores o protagonistas de la historia o, en caso contrario, permanecer como meros espectadores del accionar foráneo.

García-Huidobro (1980), cuando analizaba la situación nacional en lo marítimo, decía que:

“Si bien es cierto que los océanos no son entidades geopolíticas en sí mismos, éstos tienen gran importancia como elemento fundamental para el intercambio comercial; y han sido decisivos en la vida de los pueblos, llegando a conformar verdaderas etapas históricas en el desarrollo de la Humanidad. Así Chile, donde se acaba la tierra como decían los aimarás, con una superficie de 750 mil kilómetros cuadrados en el continente sudamericano, de 1.842 kilómetros cuadrados en el continente antártico y de 130 kilómetros cuadrados en sus territorios insulares, posee 3,5 millones de kilómetros cuadrados de aguas propias”.

“En Chile hemos vivido aislados por razones geográficas, a lo que podemos agregar que también hemos vivido aislados por nuestra imaginación, y nuestros espíritus han sido impresionados desde niños por la muy poca afortunada presentación del mapa de nuestra patria”.

“Si analizamos un mapa escolar encontraremos que la zona austral y la Antártica aparecen como simples apéndices de la masa central y norte del país; veremos que no existe amplitud ni relación alguna que invite a pensar ni mucho menos a soñar... Resulta, en estos momentos de cambios, del más alto interés recordar cuando el genio de Portales visualizara que

Chile no era, como decían los aimarás, donde termina la tierra, sino que sería más imaginativo definirlo como: ‘Donde comienza el mar’”.

Chile ha alcanzado un alto grado de independencia económica merced, principalmente, a la política de diversificación de sus exportaciones; ha logrado afianzar su estabilidad política interna y cuenta con inmensos recursos susceptibles de ser explotados y exportados, lo cual le permitiría proyectarse hacia el ámbito del Pacífico, que resulta ser su medio natural de expansión e influencia internacional.

Este país debiera empeñar su voluntad y esfuerzos prioritarios en mantener, utilizar y desarrollar los medios y recursos que le imponen y ofrecen sus dominios marítimos y extrajurisdiccionalmente relacionados con éstos, con el propósito de coadyudar a asegurar su supervivencia, el desarrollo y el bienestar de la nación, facilitando de este modo una efectiva integración y un positivo aporte a las actividades marítimas regionales y mundiales.

La influencia determinante que tiene en la vida nacional el dominio efectivo del mar es asunto muchas veces repetido. Hoy como ayer y en el futuro, ese factor básico de desarrollo se asocia con el éxito o fracaso de las estructuras políticas, económicas y sociales de la nación. Por esto, nuestro desafío está planteado hacia el futuro, en términos de adentrarnos decididamente en el océano para conquistarlo, explotar sus recursos y perfeccionar las comunicaciones de ultramar.

Para cumplir con estos designios y obtener éxito debemos mirar, necesariamente, hacia el engrandecimiento y desarrollo de nuestra marina mercante, agente vital del poder económico, y a la mantención de una marina de guerra capaz de dar seguridad a los puertos, las costas, la industria pesquera, el comercio junto con sus intereses y defender —a la vez— nuestra soberanía marítima. Es por esto y dada la realidad geopolítica de nuestra patria, que los intereses marítimos del país se confunden estrechamente con los más altos intereses del país; por lo tanto, le corresponde al Estado velar por el aprovechamiento integral de sus espléndidas posibilidades de entregarnos riqueza, seguridad, salud y bienestar (Merino, 1980).

POLITICA OCEANICA

Chile, como se ha dicho con admirable claridad, es “tierra de océano”. Es decir, este es un país que por su estructura y posición geográfica no tiene mejor objetivo ni mejor riqueza ni mejor destino y su grandeza o debilidad, prosperidad

PACIFICO SUR INSULAR



o infortunio estarán sujetos a su vinculación y dependencias de su mar.

Es un hecho ampliamente conocido que las rutas oceánicas abren a las naciones amplias perspectivas de desarrollo, bienestar y prosperidad. A través de ellas no sólo se vitaliza la economía del país con el intercambio comercial, sino que éste se enriquece también con el aporte recíproco que le proporcionan pueblos,

culturas y civilizaciones, a las que se entra en contacto por intermedio de este enlace marítimo. Se acostumbra a decir que "junto con la carga que transporta la nave va también el hombre con su lengua, sus costumbres, su cultura y sus influjos".

Todo parece indicar que el Japón, China, los NIC* y los países de la ASEAN han dirigido sus miradas hacia el otro lado de la Cuenca, a la

*New Industrial Countries: Corea del Sur, Taiwán, Hong-Kong y Singapur.

América Latina, en general; y estos países, por su parte, también comienzan tímidamente a reorientar sus exportaciones en esa dirección. En el caso específico de Sudamérica, los puertos chilenos pueden permitir la salida de la producción argentina hacia el oriente; específicamente, el puerto de Arica es la puerta natural para el tráfico generado en Bolivia y todo el corazón amazónico del sur del Brasil.

Las proyecciones de esta realidad tienen una gran importancia para Chile, pero también conllevan pesadas obligaciones y responsabilidades, tales como administrar y proveer las condiciones adecuadas de interconexión e infraestructura portuaria y vial, para hacer posible un expedito flujo económico que puede copar nuestras actuales instalaciones. Al mismo tiempo, nos obliga a adoptar todas las medidas necesarias para cautelar nuestros intereses y soberanía. Todo estos aspectos requieren de la adopción de importantes medidas en diversos campos de las actividades nacionales, que van más allá de las actividades marítimas propiamente tales.

En este aspecto, el anterior Gobierno propició el desarrollo de una política global orientada hacia tres situaciones específicas que se consideran esenciales, a saber:

— En primer lugar, dar la mayor importancia al aprovechamiento de los recursos del Mar de Chile, es decir, se refiere concretamente a aquellas áreas marítimas de nuestro territorio que incluyen las aguas interiores, al mar territorial y las aguas comprendidas en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), incluyendo naturalmente el suelo y subsuelo marinos, que sustentan dichas aguas.

— El segundo aspecto tiene relación con todo lo que debiera ser nuestra proyección hacia el océano Pacífico, como una expresión del poder y capacidad nacional que respalda dicha proyección.

— El tercer punto se refiere a establecer las orientaciones dirigidas a configurar la forma en que podemos defender y explotar nuestros derechos sobre los recursos existentes en las áreas que se consideran como alta mar, es decir, aquellas que quedan fuera de nuestras aguas jurisdiccionales.

La Oficina de Planificación Nacional elaboró en noviembre de 1976 la Política Marítima Nacional, en la cual se recogieron todas las recomendaciones de una comisión conformada especialmente para esta tarea. Esta política establece los lineamientos generales destinados a intensificar el desarrollo de los siguientes aspectos: Fomento de la marina mercante, la agilización de las actividades portuarias, el de-

sarrollo de la industria marítima, la explotación racional de los recursos naturales, la investigación científica del medio marino, la intensificación de la práctica de los deportes náuticos y la adopción de una política internacional coherente con nuestros derechos de soberanía sobre las áreas marítimas nacionales.

Esta política se encuentra en permanente actualización y complementación, en orden a lograr establecer una sostenida presencia nacional, fundamentalmente en el Pacífico sudoriental, que permita cumplir de una vez por todas con nuestro destino como país marítimo.

Pensamos que tiene razón el Almirante Merino (1980) cuando subraya que "hoy no está tan alejado el mar como hace medio siglo". En efecto, el país está siendo testigo en estos días de un incontenible proceso de valoración acerca de lo que significa aquél como fuente de enriquecimiento para la sociedad.

Este fenómeno, al cual la mayor cantidad de compatriotas debe ser llamado, no ha sido consecuencia de grandes planteamientos teóricos ni de la estructuración de organismos burocráticos, sino de la acción de empresarios pequeños, medianos y grandes, que han encontrado un margen cada vez más amplio de libertad para realizar sus quehaceres junto o en el mar.

Es conveniente recordar que muchos otros regímenes, de muy diverso signo político, habían insistido en la necesidad de impulsar el desarrollo pesquero, lo que parecía bastante obvio dada la longitud de nuestras costas y la calidad y variedad de sus pesquerías. Sin embargo, muy poco se logró, aunque quedan aún los recuerdos de las múltiples empresas que debieron ser traspasadas a la CORFO al experimentar ingentes pérdidas.

El Gobierno de la Unidad Popular decidió impulsar las actividades marítimas y extractivas nacionales, para lo cual elaboró un proyecto de Ministerio del Mar.

Las modificaciones liberalizadoras aplicadas persistentemente a nuestra economía por el Gobierno militar llevaron a que, aun cuando no se creara tal organismo, el mar se constituyera en la fuente del más importante rubro exportador no tradicional de Chile.

Desde el cultivo y extracción de algas hasta el cultivo del salmón, pasando por la pesca de arrastre para la elaboración de harina de pescado y de especies finas para el consumo humano, además de la extracción de variados mariscos y crustáceos, la gama de posibilidades que se percibe es cada vez mayor, lo que ha obligado a que, en breve tiempo, el país haya debido absorber una tecnología de

extraordinaria complejidad y también experimentar las dificultades congruentes con tamaño desenvolvimiento.

Uno de los aspectos que debiera merecer serias reflexiones es el vinculado con el transporte marítimo. Una vez más Chile, con cierta sorpresa, advierte que está ligándose con enorme velocidad a los países del Pacífico sur. En efecto, los capitales y la tecnología de Nueva Zelanda y de Australia están ingresando a nuestro país, lo cual, sin lugar a dudas, deberá reflejarse en un intercambio comercial creciente. Esto habrá de constituir un fuerte impulso a un transporte marítimo de largo aliento en el cual la isla de Pascua puede desempeñar un papel decisivo (*El Mercurio* de 3 de mayo de 1988).

PROYECCION HACIA EL OCEANO PACIFICO

Para cumplir con este imperativo geográfico todos coinciden en considerar que la isla de Pascua representa una posición estratégica importante, por constituir la avanzada del país hacia la profundidad del Pacífico. La isla de Pascua será analizada en detalle más adelante, en este capítulo, pero por ahora diremos que se tiende a transformarla en una base de aprovisionamiento y punto focal de las comunicaciones marítimas y aéreas que se generarán como resultado de las instalaciones que se han efectuado y de los promisorios contactos de carácter económico que a mediano plazo se materializarán entre ambas riberas del océano. Estimamos que ningún chileno puede permanecer indiferente al desafío histórico que representa la actual coyuntura oceánica para Chile.

Según lo expresa Barros, en su documentado libro *Historia Diplomática de Chile*, la idea de una expansión chilena hacia el Pacífico viene desde la época de Prieto. Don Diego Portales creía firmemente que el destino de Chile estaba en el mar y nuestro campo natural de expansión era en dirección hacia el océano Pacífico y la Polinesia.

Vicuña Mackenna, que fue otro de los grandes visionarios que ha tenido esta nación, también se inclinaba por un avance en el Pacífico. Nunca pudo entender que siendo Australia y Nueva Zelanda descubiertas por españoles que zarparon desde Valparaíso, el mundo hispánico se hubiese dejado arrebatar las islas por Cook. Creyó, muy sinceramente, que a Chile le correspondía tomar posesión de los miles de islas e islotes oceánicos que en esa fecha aún se encontraban sin explorar y conformar así un imperio marítimo que llegase hasta el Asia (Larenas, 1980).

El mar —salvo connotaciones marginales

irrelevantes— ha estado ausente de la concepción que el chileno tiene de su territorio nacional; por el contrario, siempre lo ha considerado como un simple límite.

Actualmente se han presentado varios factores cuya concurrencia permite alentar la posibilidad de que esta situación cambie. Entre ellos podemos mencionar los de carácter económico y los de orden cultural. Los primeros representan circunstancias tales como las variadas capacidades en vigencia y desarrollo para utilizar el océano como fuente de recursos de todo orden; el creciente comercio internacional, que asigna a los mares un papel estelar en su crecimiento; las mejores condiciones para elevar la calidad de vida que presentan naturalmente las áreas del litoral; la palpable renovabilidad de los recursos vivos marinos, autogenerados con ritmos muy superiores a los del agro tradicional y, por lo demás, disponibles con exigencias mínimas, sin existir hasta la fecha la previa propiedad privada de las áreas explotables.

Todo esto crea circunstancias atractivas para incorporar el territorio marítimo y los recursos de sus áreas adyacentes al dominio jurídico y práctico del habitante chileno, despertando en él concepciones más amplias respecto del verdadero sentido que debe darse a lo que entendemos como patrimonio nacional.

En este ámbito económico donde el mar surge como una posibilidad manifiesta de convertirse en el más contundente aporte que puede recibir Chile para cimentar su futuro, las numerosas vetas productivas del mar, de sus fondos y del subsuelo marino constituyen elementos concretos para un crecimiento económico acelerado. Su abundancia, variedad y cercanía hacen de nuestro mar jurisdiccional una inagotable fuente de recursos que la tecnología moderna está posibilitando obtener y transformar en bienes de gran demanda nacional e internacional. El transporte marítimo, por otra parte, estructurado y operado con avanzadas técnicas gerenciales y con excelentes tripulaciones nacionales, es otra vertiente de la colmada cornopia marítima en que Chile basa sus expectativas más firmes para alcanzar la preeminencia marítima que su situación geográfica le facilita y su historia le recomienda (Collados, 1982).

Es ampliamente conocido que el espacio es el factor geopolítico más importante en el desarrollo de un Estado. Su importancia es, simultáneamente, tanto económica como estratégica. Quizás, sólo la tecnología sea el único factor geopolítico que pueda parangonarse valóricamente al espacio. Pero el espacio se encuentra allí sólo potencialmente. Para transformarlo en factor de poder útil para la seguridad y

el desarrollo es necesario entrar a ejercer un efectivo dominio sobre él y explotarlo con medios propios o bajo nuestro control.

Nuestro conocimiento del espacio geopolítico nacional es comenzar por el entendimiento "elemental" de que es algo diferente a la tierra; que la posesión y dominio del espacio marítimo tiene procedimientos y medios diferentes a la posesión y dominio que se utilizan en el espacio terrestre. Esto es el resultado del hecho simple de que el mar carece de fronteras naturales, de obstáculos y de la posibilidad de instalar hitos limitativos; no existe una forma física de asentarse en el mar para guarnicionarlo, salvo que últimamente se han construido complejas instalaciones submarinas y plataformas de exploración y explotación petrolera.

El dominio y la explotación efectiva del espacio marítimo se ha hecho y se sigue haciendo apropiadamente con buques de transporte, buques pesqueros, buques de investigación científica y buques de guerra. La expresión: "Quien domina y ejerce soberanía sobre un espacio marítimo se halla en la bandera que enarbolan esas naves" es una afirmación lapidaria. En otras palabras, para presumir de dominio en un área marítima se necesita contar con la presencia constante de naves nacionales desarrollando actividades marítimas en ese espacio.

Estas naves representan a un país y cuando incursionan en mares extraños a su jurisdicción son una demostración real de expansión económica oceánica de esa nación y, al mismo tiempo, constituyen una expresión confiable de su actual poderío y voluntad marítima.

La proyección de Chile hacia el Pacífico es, tal vez, la directriz geopolítica más concreta y, quizás, la más estudiada pero muy poco comprendida hasta la fecha en la geopolítica nacional. Esta proyección adquirirá sentido práctico y no se quedará en el simple concepto académico, en la medida que Chile entre a "condominar" junto con las otras potencias de la Cuenca del Pacífico, específicamente su explotación. El "dominio y la explotación" comienzan inexcusablemente con la presencia real de la bandera de Chile, exhibida en los buques de su marina mercante, de guerra, de pesca o de investigación científica.

Tenemos dos hechos antagónicos que nos pueden permitir ilustrar esta situación de "dominar". El primero se refiere a la adquisición y toma de posesión de la isla de Pascua. El segundo se refiere al abandono que hicimos de la Patagonia, que por derechos de heredad nos pertenecía. Estos dos hechos son significativos para entender lo que queremos decir cuando expresamos "dominar y proyectarse geopolíti-

camente". De estos dos hechos deberemos aprender y sacar conclusiones sobre lo "que se debe hacer y como debe ser" nuestra proyección hacia el Pacífico. Entender claramente que no hay proyección oceánica sin "presencia efectiva" en el océano y que no existe otra forma de presencia en el mar que no sea mediante buques de cualquier tipo.

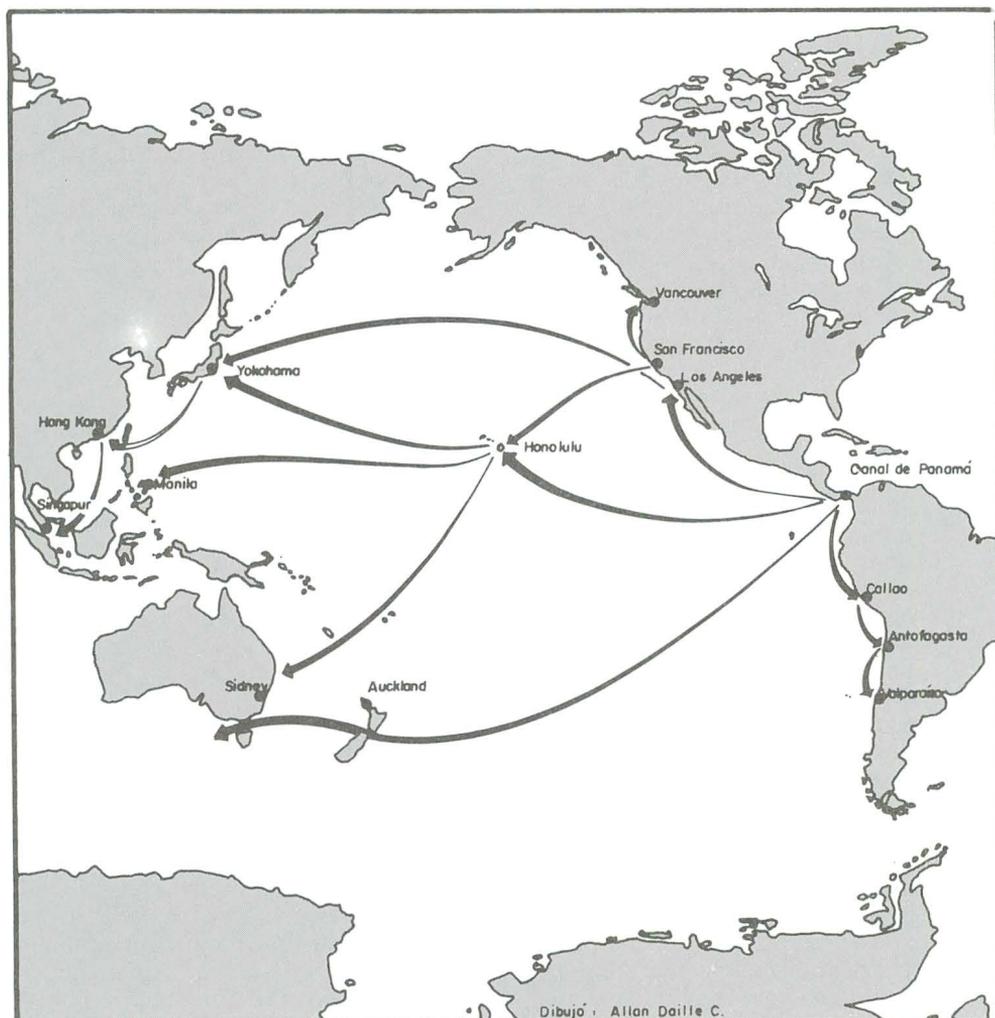
En definitiva, la proyección de Chile hacia el Pacífico implica el desarrollo de una marina mercante "nacional", sin la cual no podemos soñar con poseer un poderío ni destino marítimo para Chile. La bandera nacional en los buques es indispensable en la consecución de esta empresa. El hecho de que capitanes nacionales y empresarios chilenos entren en la competencia del transporte marítimo internacional amparados por otras banderas puede ser, sin duda, de beneficio comercial para esos empresarios privados, pero el país pierde su perspectiva marítima nacional (Buzeta, 1982).

Recordemos lo dicho por Hernán Godoy Urzúa en su reciente artículo "El mar en la cultura chilena", donde expone que: "El chileno respondió más bien a los desafíos terrestres... y cuando enraizado en la tierra ha sido marino intermitente".

En definitiva, en lo concerniente al transporte marítimo, Chile se encuentra condicionado por su realidad geopolítica y geoestratégica, que no puede obviarse, y a que debe mantener una eficiente, moderna y adecuada marina mercante nacional. Mucha gente en este país no se ha compenetrado; simplemente, olvida o pretende desconocer la realidad geográfica de Chile; este es un país "marítimo-tricontinental".

Salazar (1987), opina que para diseñar una política de apertura y proyección de Chile hacia la Cuenca no es cuestión de una simple toma de decisiones. No basta la voluntad de hacerlo, ya que se conjugan complejos y variados requisitos ajenos al actor mismo. Existen, por ejemplo, ciertas condicionantes geográficas, económicas, políticas y hasta sicosociales que afectan al país.

Chile está situado en el hemisferio sur, en el extremo sudoccidental de América del Sur, entre los paralelos 17 y 56 grados, sirviéndole de eje el meridiano 70 grados oeste. Además, reclama un sector antártico que en forma de triángulo se extiende entre los meridianos 53 y 90 grados oeste, desde los 60 grados de latitud sur hasta llegar al Polo Sur. A esto se debe sumar su extenso frente marítimo con su ZEE y la generada por sus posesiones insulares. Esta situación de Chile, considerada durante mucho tiempo como el último confín de la Tierra, ha ido evolucionando y ahora podemos decir —en



términos generales— que se ha producido una revalorización de su condición marítima.

A menudo, lo primero que define o se toma en cuenta para definir el interés, la vocación y la voluntad para la formulación de una política de una nación es el medio que lo circunda. Salazar opina que basta sólo mirar el mapa de Chile para comprender que este largo y angosto país posee uno de los más extensos litorales, condición fundamental para la creación en el pueblo de una mentalidad marítima para usar el mar en su beneficio.

La Armada de Chile ha promovido incesantemente la vocación oceánica chilena y visita con cierta periodicidad la región del Pacífico, sin dejar en claro todavía si el objetivo que la mueve para realizar estos cruceros de instruc-

ción es el peso de la tradición o una real intención de integrar el país a un campo de acción donde florecen las iniciativas singulares de cooperación regional.

En la actualidad, los contactos chilenos con otros Estados ribereños del Pacífico son más bien ocasionales. Se han producido conversaciones y hallado coincidencias entre Chile, Australia y Nueva Zelanda respecto de la Antártica. La marina mercante nacional está presente en el Pacífico con líneas regulares que facilitan el comercio entre los países de la Cuenca. Hoy, Chile y China se relacionan por estar complementándose económicamente a través del océano que une ambas naciones. Estos ejemplos y otros que se pudieran aportar sólo vienen a confirmar que la vinculación chilena con el

Pacífico obedece muchas veces a impulsos que, posteriormente, no se mantienen con la constancia correspondiente.

Volviendo sobre los antecedentes que tienen relación con esta preocupación chilena por proyectarse a través del Pacífico, Orrego (1979) nos recuerda que fue el genio creador de don Andrés Bello, figura clave de la institucionalidad portaliana, el que logró esbozar un sistema de comercio regional mediante la Cláusula Bello, que guarda similitud con los mecanismos que se utilizaron en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio y en el Pacto Andino. Ello permitió que la producción chilena alcanzara el mercado de otras naciones del Pacífico latinoamericano. Además, impulsó el comercio transpacífico, sobre la base del entendimiento con las metrópolis europeas que mantenían colonias en este océano.

Asimismo, la creación de la Universidad de Chile permitió dar otro paso trascendental en nuestra política hacia el Pacífico: "La influencia cultural". El desarrollo de la cultura a nivel universitario permitió proyectarla con singular éxito en el Pacífico latinoamericano y a otras regiones, con lo cual la presencia de Chile adquirió caracteres de solidez y permanencia.

Ampliando su concepción de la proyección nacional hacia el Pacífico, Orrego postula que ésta constituye uno de los aspectos esenciales para la formulación de la política internacional. Así, dice: "No obstante tratarse de un país oceánico por naturaleza geográfica, económica e histórica, ha existido en el siglo xx un dramático desaprovechamiento de esa potencialidad marítima, como resultado de haberse volcado hacia esquemas ajenos a la realidad que lo circunda y de haberse abandonado las orientaciones básicas de la nacionalidad. Es más, habiendo sido Chile, en el pasado, una potencia en el Pacífico, dejó de serlo por falta de visión en su destino histórico. Todo esto se puede y debe solucionar sobre la base de reformular la política nacional, de modo que se establezca el vínculo de la continuidad histórica entre los valores permanentes de la concepción portaliana y la realidad contemporánea".

La isla de Pascua

La isla de Pascua, Rapa Nui o Te Pito te Henua (el ombligo del mundo), es la posesión chilena más avanzada hacia la profundidad del Pacífico. Esta isla fue descubierta por el holandés Roggeveen en el año 1722. Durante más de un siglo fue visitada por numerosos viajeros, piratas y científicos, como Cook y La Pérouse, los cuales dejaron testimonio escrito sobre el pueblo que

la habitaba, el cual se encontraba en una avanzada etapa de debilidad y decadencia.

Durante la segunda parte del siglo pasado comenzó a ser visitada por buques de la Armada de Chile, en uno de los cuales viajó el entonces Teniente don Policarpo Toro Herrera, el cual con el tiempo (1886) solicitaría al Gobierno que se adquiriera esta isla, ofreciéndose para realizar personalmente las gestiones. Es interesante transcribir las visionarias palabras de este ilustre jefe de la Armada de Chile. El se expresaba así: "Para Chile tiene la isla doble objeto: Primero, 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 las inclemencias del tiempo y un trozo de carne fresca para sus extenuadas tripulaciones. Segundo, 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 de comercio será hacia 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 esta iniciativa.

La isla tiene 162,7 kilómetros cuadrados de superficie volcánica y se encuentra situada entre la latitud 27° 10' sur y la longitud 109° 26' oeste, a unos 3.700 kilómetros del territorio continental chileno y a unos 1.900 kilómetros de la isla poblada más cercana en el Pacífico, que es Pitcairn, perteneciente al Reino Unido.

Es importante destacar que con esta acción audaz de anexar la isla al territorio nacional, el 9 de septiembre de 1888, Chile se convirtió en el único país latinoamericano en poseer territorio en la Polinesia y con esto estableció su presencia física en la Oceanía o, más bien, en el Pacífico central-insular.

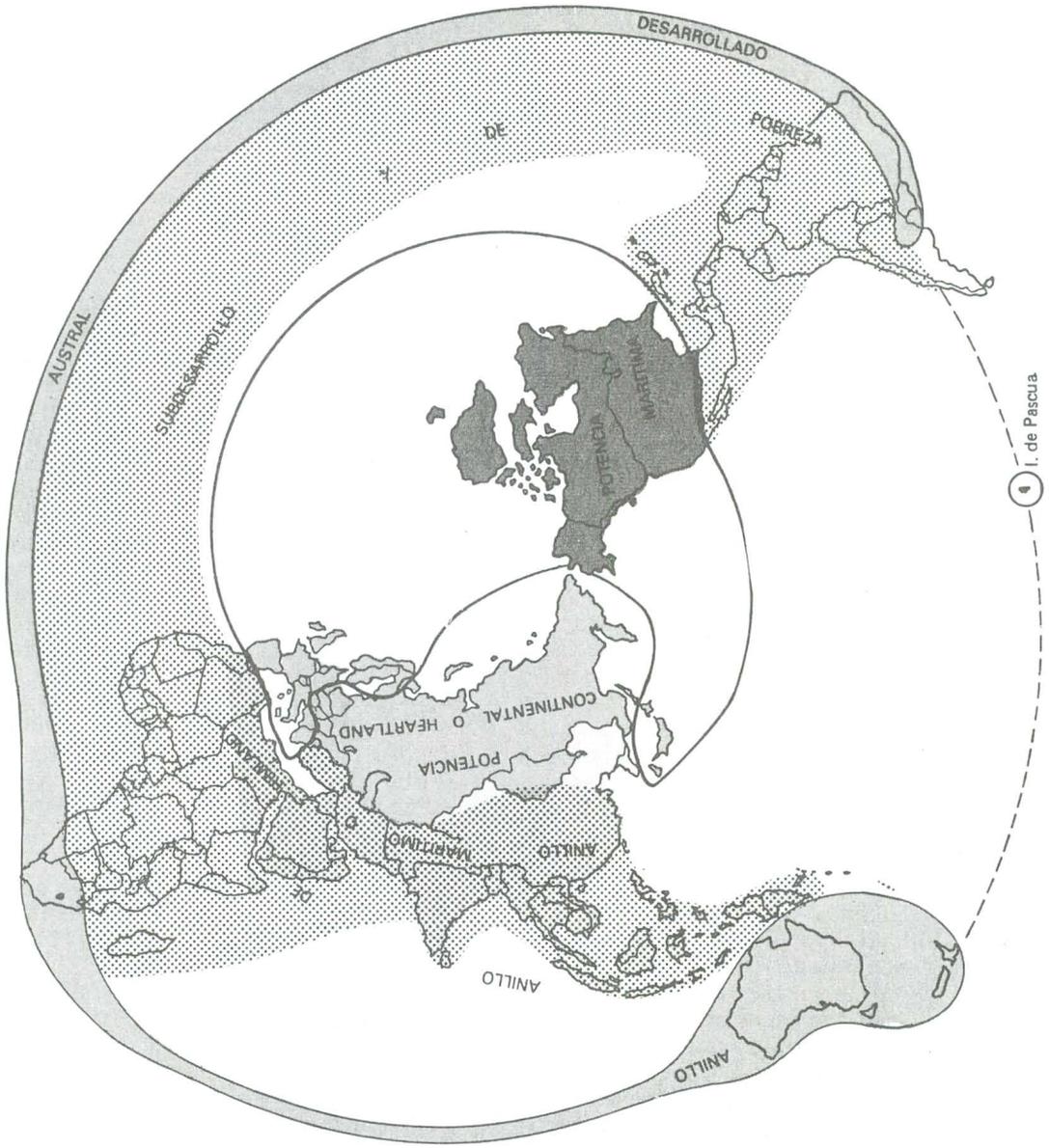
Cabe aquí destacar que la incorporación de la isla revistió características muy especiales. En primer lugar, no medió en ella acto alguno de fuerza o violencia, sino que se logró mediante el consentimiento libre y voluntario de las partes involucradas. Segundo, la adquisición de los territorios por medio de la compra era

ISLA DE PASCUA: PROYECCION DEL CHILE OCEANICO EN EL PACIFICO

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 África, 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



una práctica internacional propia de esa época (casos como Alaska y Luisiana 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 con las normas vigentes en la época.

Esta incorporación de Pascua no es más que otro hito dentro del proceso de consolidación territorial que afectará a nuestro país, al igual que al resto de las naciones americanas (Merino, 1988).

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 que representan estas especies se encuentra en la ZEE de las islas de Pascua y de Sala y Gómez. Constituye, por tanto, el recurso más significativo en el sector pesquero.

Sin embargo, el recurso económico más importante para la isla y el país lo representa el turismo. Actualmente se cuenta con instalaciones hoteleras adecuadas a la demanda, en calidad y cantidad. No obstante, este recurso no está siendo explotado eficientemente por la falta de servicios complementarios adecuados para los turistas y por otros aspectos, como ser, guías competentes, una buena señalización de puntos de interés turístico o arqueológico, una oficina de informaciones turísticas, precios excesivamente altos en relación con lo que se ofrece, etc.

El transporte marítimo es atendido por empresas navieras nacionales que a requerimiento del gobierno regional efectúan dos o tres viajes de abastecimiento a la isla en el año, recibiendo un subsidio estatal para bajar los costos del flete y las operaciones de descarga.

Un aspecto clave para posibilitar el despigue económico de la isla es la construcción de un puerto que permita la recalada de buques grandes (sobre 3 mil toneladas), sin peligros para la nave y su carga. Estas instalaciones también permitirían acelerar los trabajos de descarga, los cuales contribuyen significativamente a encarecer el flete. Asimismo, se podría utilizar el puerto para recibir buques pesqueros adaptados para estas operaciones en alta mar, con lo cual se podrían realizar mayores capturas de las diversas especies de peces existentes en esa área.

No podemos dejar de mencionar la importancia a futuro que representa la plataforma submarina nacional, que, como se ha dicho, en este sector tiene un radio de 350 millas marinas, lo cual hace posible que se pueda contemplar la

explotación de los recursos minerales allí depositados en forma de sulfuros polimetálicos existentes en la "Dorsal del Pacífico", de la cual estas islas representan su afloramiento. La isla de Pascua permitiría ser empleada como estación de apoyo para cualquier operación de explotación de los fondos marinos en ese sector, ya que se proyecta un puerto y se cuenta con el aeropuerto internacional de Mataverí.

Una apreciación estratégica de la posición de la isla nos indicaría que representa o permite considerarla como un verdadero "portaaviones" en medio del Pacífico. De hecho, es una estación aeronaval en la actualidad y se encuentra en un punto focal de las futuras comunicaciones transpacífico, tanto aéreas como marítimas. Su aeropuerto internacional fue especialmente adaptado para dar apoyo a los transbordadores espaciales estadounidenses, que realizan vuelos en órbitas polares, para que efectúen un aterrizaje de emergencia. Asimismo, sus modernas instalaciones y ayudas electrónicas brindan una excelente ayuda a la navegación comercial aérea.

La ubicación de la isla en el centro del Pacífico sudoriental hace de ella un lugar ideal para el estudio de fenómenos del ambiente, tales como: El sistema de alarmas de tsunami, detección de desechos radiactivos, informaciones meteorológicas y de fenómenos oceánicos como El Niño; también permite "monitorear" el lanzamiento de misiles estratégicos.

Asimismo, es conveniente tener presente que la importancia de esta isla va más allá de la importancia clásica de la estrategia marítima, que se refiere al ataque y defensa de las líneas de comunicaciones marítimas (LCM), sino que también es posible contemplar su utilización como elemento indispensable para instalar dispositivos destinados a detectar los submarinos balísticos nucleares que poseen las grandes potencias. Del mismo modo, con la utilización del espacio exterior por dichas potencias es posible considerar su futuro empleo para apoyar a los transbordadores espaciales en otros aspectos que no se circunscriban exclusivamente a servir como una alternativa para un eventual aterrizaje de emergencia de estos ingenios.

También, como lo menciona el Almirante Merino (1988), "El uso del océano Pacífico para fines estratégicos no termina allí ni tampoco comienza en la guerra, sino mucho antes, en los períodos de paz, mediante múltiples actividades, como el establecimiento 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 (escasos) mediante sistemas de percepción remota, etc.”.

Todas las operaciones mencionadas anteriormente son clasificadas como “científicas” para encubrir sus verdaderos propósitos. Los buques que realizan estas tareas de recopilación de informaciones necesitan de puntos de apoyo y esto justamente es lo que les puede proporcionar la isla de Pascua. Será entonces nuestra obligación evitar que esta situación pueda realizarse, ya que afecta directamente el “interés nacional”.

POLITICA EXTERIOR NACIONAL

Es un hecho ampliamente conocido que toda política exterior de un país debe considerar un planteamiento con sentido unitario y dentro de un contexto que abarque tanto los aspectos políticos como también aquellos de carácter económico, cultural, geopolíticos, estratégicos y otros.

La complejidad de las relaciones internacionales contemporáneas impide fraccionar la política exterior en áreas separadas y exige una perspectiva amplia que asegure la interpretación de todos los factores en juego, cualesquiera que sea su naturaleza.

Orrego (1976) es de opinión que durante largos períodos la política exterior chilena ha carecido de propósitos definidos y de una orientación concreta, lo cual le ha impedido forjarse una perspectiva exterior propia de carácter sistemático y permanente. Una política exterior realista es requisito indispensable para que el país pueda salvaguardar sus derechos, expectativas y pueda promover eficientemente los intereses nacionales en el exterior.

En cambio, Salazar (1987) piensa que el modelo “tradicional” de la diplomacia chilena se puede asemejar a ciertas constantes y factores de cambio; es decir, una relación entre la tradición y la innovación. De tal suerte que a nuestra política exterior en materia de objetivos se le pueden visualizar dos grandes prioridades:

- El resguardo de la soberanía nacional, y
- La conformación de vínculos de apoyo internacional (alianzas, esquemas de cooperación o simples entendimientos) que contribuirán a materializar los intereses permanentes del país.

Otro ángulo interesante de nuestra diplomacia se refiere al desarrollo de una tendencia jurídicista para abordar todos los grandes problemas que se le han presentado al país. A pesar que a la larga el “realismo político y legalismo” pudiesen aparecer como contradicto-

rios en la medida en que la pérdida de la influencia externa, basada en las relaciones de poder, pudo ser sustituida por una imagen gravitantemente construida en torno al prestigio jurídico. En síntesis, a través de su evolución histórica, Chile actuó primero por presencia y luego por tradición.

En un tercer plano podemos referirnos, en opinión de Salazar, a los “estilos” que han caracterizado la conducta internacional chilena; es decir, la forma en que se emplearon los recursos y el modo de actuar para cumplir con los objetivos fijados. Otra vez es posible destacar una dualidad, esta vez entre el nacionalismo y el internacionalismo.

OBJETIVOS E INTERESES DE CHILE EN EL PACIFICO

En términos políticos y estratégicos, el mundo atlántico-europeo hacia el cual Chile fijó, históricamente, su mirada, es ya parte del pasado. La política exterior de Chile debería, en consecuencia, reformular sus prioridades y comprender que su meta no es ni puede ser otra que el Pacífico. Para esto hay que invertir mayores recursos, extender la presencia diplomática y consular, incrementar las visitas, participar en las ferias internacionales del área y concretar la incorporación de Chile a los foros del Pacífico, tarea que se ha ido cumpliendo metódicamente.

Es indispensable reevaluar nuestra política *vis a vis* con Estados Unidos y América Latina, en la cual ha descansado el modelo tradicional diplomático chileno. Lo importante en este punto es tener presente que lo que se sugiere no es reducir la importancia de Estados Unidos o desligarse de la realidad latinoamericana, sino más bien buscar un nuevo enfoque del sistema interamericano, que esté más acorde con la realidad internacional que se prevé para el futuro mediato.

En el caso de Estados Unidos es evidente, para cualquier observador imparcial, que sus intereses se han ido volcando cada vez más hacia otras regiones muy distintas de la nuestra (especialmente al Pacífico asiático) y su trato con los países sudamericanos se realiza a través de una relación de carácter bilateral, con lo cual el rol latinoamericano que podría realizar Chile de poco o nada sirve a dichos intereses.

Hasta hace poco tiempo la región latinoamericana representaba una mayor potencialidad económica dentro del Tercer Mundo, pero esa situación ya no es efectiva en la actualidad por el simple hecho que los NIC han evolucionado económicamente de tal forma, que no tene-

mos ningún país que los pueda equiparar. Cabe aquí insistir, nuevamente, que la intención no es buscar los caminos para que Chile abandone el sistema interamericano, sino que en pensar en que existen situaciones alternativas que pueden permitirle una mejor adecuación a los desafíos presentes y futuros.

En este contexto, pareciera conveniente que los países latinoamericanos también volcaran su interés hacia esos mercados orientales. En este caso, Chile puede servir de "puente" entre este continente y el asiático. La forma de aportar nuestra contribución a este logro sería actuar como un "puerto" de entrada y salida de personas, bienes y servicios, que se generarían en ambas direcciones (Salazar, 1987).

En relación con el comercio exterior chileno, se debieran aprovechar al máximo las oportunidades que ofrece el mercado japonés, recientemente abierto para nuestras exportaciones de frutas, el cual podría hacerse extensivo a otros importantes productos, especialmente de los recursos del mar. Asimismo, el mercado potencial que presentan los NIC y los países de la ASEAN es lo suficientemente interesante para nuestros productos, en especial los alimenticios y otras áreas en que se podrían lograr acuerdos de complementación y cooperación económica. La China es tal vez el mayor mercado del mundo potencialmente, al cual podemos acceder gracias a las excelentes relaciones que se han mantenido con dicho país y a las diversas visitas de conocimiento mutuo que han realizado en los últimos tres años personeros de ambos países.

PRESENCIA DE CHILE EN LA CUENCA DEL PACIFICO

En el ámbito bilateral

En este ámbito, Chile ha mantenido una política de acrecentar su presencia, con lo cual ha logrado avanzar y destacarse ante las naciones ribereñas de este gran océano, por su interés por integrarse y participar activamente en la región. A la fecha que se escriben estas líneas Chile mantiene relaciones diplomáticas con 28 de los 36 Estados ribereños e insulares del Pacífico, como se muestra a continuación:

—*Embajadas de Chile en países de la Cuenca del Pacífico*: Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, Honduras, El Salvador, Estados Unidos, Canadá, Japón, República de Corea, República Popular China, Filipinas, Singapur, Tailandia e Indonesia (concurrente en Brunei y Malasia); Australia (concurrente en Papúa Nueva Guinea, Nauru y Kiribati) y Nueva Zelan-

da (concurrente en Fiji, Tonga, Samoa Occidental y Tuvalu).

—*Consulados de Chile en el Pacífico*: San Francisco y Hawai (Estados Unidos), Papeete (Tahiti, Francia) y Port Moresby (Papúa Nueva Guinea).

Organismos regionales

Dentro de la política de proyección de Chile hacia el Pacífico se le asigna especial importancia a los vínculos que nuestro país puede desarrollar con diversos organismos regionales del Pacífico sur.

En este contexto, Chile participa desde 1977 en calidad de "Observador" en la Comisión del Pacífico Sur (CPS). Este organismo, que fue creado en 1947, está integrado por las llamadas potencias metropolitanas (Estados Unidos, Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda), por los 9 Estados-Islas independientes y por los territorios bajo administración.

La CPS es un organismo asesor y consultivo, cuya principal actividad es elaborar y ejecutar programas de desarrollo económico y social en beneficio de los países y territorios isleños.

Chile tiene la representación de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) ante la CPS, habiendo logrado un buen nivel de contacto entre ambas. Asimismo, cabe señalar que nuestro país efectúa un aporte económico voluntario a la Comisión.

Por otra parte, Chile es miembro pleno del Consejo de Artes del Pacífico, organismo dependiente de la Comisión del Pacífico Sur. El objetivo principal del Consejo es el estudio, difusión y conservación del patrimonio cultural de los pueblos insulares del Pacífico. Chile participa en este organismo a través de isla de Pascua. En el transcurso del mes de mayo de 1988 se efectuó en Australia el Sexto Festival de Artes del Pacífico.

En otro ámbito, pese a que nuestro país no pertenece ni participa en el Foro del Pacífico Sur, efectúa un aporte económico voluntario a la Agencia Pesquera de este organismo, en virtud de un acuerdo con la Comisión del Pacífico Sur. La Agencia tiene por finalidad brindar asistencia a los Estados isleños en materias pesqueras, contribuyendo de esta manera a esta importante área de su actividad económica. Dada nuestra experiencia y desarrollo en el sector pesquero, existe interés por parte de la Agencia en establecer una vinculación con Chile.

Asimismo, Chile participa activamente en el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PVEC). Este es una organización de carácter empresarial creada en 1967 por un grupo de

hombres de negocios de Estados Unidos, Japón, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Corea y Taiwán, que tiene por misión el fortalecimiento de la organización empresarial privada de los países de la Cuenca, así como también el incremento del comercio y la inversión intrarregional. En mayo de 1983 se realizó en Santiago la Decimosexta Reunión General del PVEC, siendo ésta la primera ocasión que se celebraba en un país de América Latina. El 18 de mayo de 1989 se aprobó por unanimidad el ingreso de Chile como miembro permanente de este organismo.

Por otra parte, nuestro país ha participado en carácter de observador en las reuniones de la Conferencia de Cooperación Económica en el Pacífico (PECC). Esta Conferencia es considerada como el mecanismo de cooperación económica más organizado del Pacífico y la base sobre la cual podría eventualmente llegar a fundarse una futura comunidad de naciones de la Cuenca. Para su funcionamiento, la PECC ha creado Grupos de Trabajo encargados de áreas específicas. Chile participa en tres de los cinco grupos: Minerales y Energía, con sede en Canberra; Desarrollo de Pesquerías, con sede en Vancouver; y Política Comercial y Negociaciones, con sede en Seúl.

Durante el desarrollo de la Quinta Reunión de la PECC en Vancouver (Canadá, noviembre de 1986), se presentó oficialmente la candidatura de Chile como miembro pleno de esta Conferencia, decisión que fue propuesta en la reunión de este organismo que se realizó el año 1988 en Osaka, Japón.

Todo este desarrollo externo ha tenido también su proyección en el orden doméstico, como ya se señaló. Así, en el año 1985 se creó el Comité Chileno de Cooperación en el Pacífico, como organismo asesor del Ministro de Relaciones Exteriores en todas aquellas materias relativas a la participación de Chile en los esquemas de cooperación que se desarrollan en la Cuenca del Pacífico. Participan en él representantes de los sectores gubernamental, académico y empresarial. La constitución del Comité Chileno tuvo su origen en la recomendación emanada de la Tercera Conferencia de la PECC, realizada en Bali (Indonesia) en 1983, oportunidad en la que se sugirió la formación de Comités Nacionales de Cooperación en el Pacífico.

En el ámbito científico, Chile participa como país miembro en la Asociación de Ciencias del Pacífico (ACP). Esta institución es un órgano no gubernamental, de carácter regional, establecido en 1920 en Honolulu, Hawai. Nuestro

país forma parte de ella a través de una organización adherente, que corresponde al Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas.

Cabe destacar que nuestro país fue sede del Sexto Intercongreso de la Asociación de Ciencias del Pacífico, que se celebró en Viña del Mar en agosto de 1989. Esta reunión, que fue organizada por el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, tuvo como tema central El Océano Pacífico: ¿Puente o barrera?

Por último, nuestro país ha mantenido contacto con otros organismos regionales, tales como la Oficina del Pacífico Sur para la Cooperación Económica; la Universidad del Pacífico Sur, con sede en Suva (Fiji); el Instituto académico East West Center y la organización empresarial Pacific Forum, ambos con sede en Honolulu (Hawai); el Instituto Aspen de Estudios Humanísticos, con sedes en Nueva York y Washington, D.C.; y el Instituto Hubert H. Humphrey de Asuntos Públicos, dependiente de la Universidad de Minnesota.

En el Pacífico insular

Nuestra acción en el Pacífico insular está dirigida a lograr una mayor vinculación con los países independientes y con los territorios dependientes de la Polinesia, Melanesia y Micronesia.

En relación con estos sectores, a partir de 1975 se inicia una labor diplomática de aproximación bilateral hacia los países y territorios insulares. Es así como en enero de ese mismo año se establecen relaciones diplomáticas a nivel de Embajada concurrente con la República de Fiji. Lo mismo ocurre en 1976 con Papúa Nueva Guinea; en 1978 con Samoa Occidental; en 1979 con Tonga; en 1980 con Tavalu y en 1981 con Nauru y Kiribati.

En la actualidad, nuestro país mantiene relaciones diplomáticas con 7 de los 9 países independientes del Pacífico insular, en los cuales están acreditados, como Embajadores concurrentes, los residentes en Australia y Nueva Zelanda.

Nuestra Embajada en Canberra tiene a su cargo las concurrencias de Papúa Nueva Guinea, República de Nauru y República de Kiribati.

Por su parte, la Embajada de Chile en Nueva Zelanda atiende las concurrencias de Fiji, Reino de Tonga, el Estado Independiente de Samoa Occidental y Tuvalu.

Finalmente, en el área insular están acreditados tres Consulados Honorarios: En Papeete, Polinesia Francesa; en Port Moresby, Papúa Nueva Guinea y en Honolulu (Hawai).

OCEANO PACIFICO: ESTADOS COSTEROS Y BASES MILITARES



Comité Chileno de Cooperación en el Pacífico

El día 27 de marzo de 1985 se publicó en el Diario Oficial el Decreto Supremo N° 1197, mediante el cual se creó el Comité Chileno de Cooperación en el Pacífico (cchcp) como organismo asesor del Ministro de Relaciones Exteriores en todas aquellas materias relativas a la participación de Chile en los esquemas de cooperación que se desarrollan en la Cuenca del Pacífico, coordinando la actividad de los estamentos gubernamental, académico y empresarial.

Este Comité tiene una estructura reconocida internacionalmente, ratificada en la Tercera Conferencia sobre Cooperación Económica en el Pacífico (Bali, noviembre de 1983), a la que nuestro país concurrió en carácter de Observador. En esa oportunidad se indicó que los Comités Nacionales constituyen los puntos focales dentro de cada país participante.

Asimismo, en la Segunda Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de los países miembros de la CPPS (Viña del Mar, febrero de 1984), se destacó la necesidad de vincular más estrechamente a los países de esta región del Pacífico con el resto de la Cuenca. Para este efecto se señaló la importante labor que podrían desarrollar los Comités Nacionales.

El 9 de abril de 1986 se celebró la ceremonia de constitución del Comité, en la cual el señor Ministro de Relaciones Exteriores, don Jaime del Valle, dio oficialmente por iniciadas las actividades del cchcp.

El Comité está formado por dos órganos: El Consejo Permanente y la Secretaría.

El Consejo Permanente está compuesto por un representante de cada sector integrante del Comité (gubernamental, empresarial y académico), quienes son designados por el Ministro de Relaciones Exteriores. Su labor consiste en dirigir y coordinar el trabajo de los distintos estamentos, así como definir las políticas generales del cchcp.

Por su parte, la Secretaría del Comité está a cargo del Departamento Pacífico de la Cancillería. Colabora con el Consejo Permanente en todas aquellas materias de índole administrativa y ejecuta las resoluciones que se adoptan en el seno del Consejo.

Durante el transcurso del año 1987 se efectuaron cuatro reuniones del Consejo Permanente del cchcp. En ellas se analizaron las distintas acciones destinadas a consolidar nuestra presencia en la Cuenca del Pacífico.

Actividad forestal

La actividad industrial de la madera es una de

las más dinámicas en su crecimiento y consolidación. Para el año 1988 se consideraba contar con una inversión de \$ 500 millones de dólares, lo cual producirá una exportación del orden de los \$ 700 millones, sin considerar las nuevas inversiones que se estudia realizar en el sector dentro de los próximos años.

Las estadísticas muestran que Chile cubre un 2% del mercado mundial de la madera en sus diferentes formas. Las exportaciones representan dos millones de metros cúbicos de madera aserrada y unas 700 mil toneladas de pulpa química.

En relación con los valores podemos mencionar que entre los productos de mayor relevancia, la celulosa exportada asciende al valor de 265 millones de dólares; la madera aserrada llega a los 80 millones; la de los rollizos es de 70 millones; el papel para periódicos alcanza a los 61 millones y la madera manufacturada a los 53 millones; estas cifras proporcionan una idea de la magnitud del significado de este activo sector de la economía para el país.

Los expertos estiman que en el futuro, para maximizar los valores alcanzados, se deberá imperiosamente ir introduciendo ciertos procesamiento a la madera en orden a proporcionarle un mayor valor agregado y obtener mayores rentabilidades o bien consolidar lo alcanzado en mercados saturados o altamente competitivos.

Actividad minera

Ya se ha detallado suficientemente que una de las características de este país es su riqueza minera, la cual se puede resumir en las siguientes estadísticas del año 1987 en el rubro metálico, las que indican que se produjeron 1.418.000 toneladas de cobre fino, unas 17 mil toneladas de zinc; 800 toneladas de plomo; 6.700 toneladas de mineral de hierro; 31.800 toneladas de minerales de manganeso y 16.500 kilos de oro fino.

Si a lo anterior le adicionamos la producción no metálica del mismo año, tenemos que se registran 2.972.000 toneladas de carbonato de calcio; 6.100 de carbonato de litio; 870 mil de cloruro de sodio; 290 mil de cuarzo; 44 mil de caolín; 241 mil de puzolana; 234 mil de yeso; 37 mil de azufre fino y 10 mil toneladas de apatita. A lo anterior se debe agregar los aumentos en la producción de salitre y yodo, los cuales alcanzan cantidades de 800 mil toneladas y 3 mil kilos, respectivamente. Estos datos corresponden al año 1986; los más actualizados no estaban disponibles al escribir este apartado.

No se han incluido en este resumen las

producciones del salar de Atacama, que se encontraban en el comienzo de su explotación y que deberán aportar importantes cantidades de potasio, boro y litio.

En el aspecto de combustibles de origen mineral y los derivados del petróleo, tenemos que considerar que aun cuando las reservas existentes en la zona austral tienden en general a disminuir, su impacto es muy significativo. Así tenemos que para 1987 se produjeron 1.700.000 m³ de petróleo crudo y 4.353 millones de metros cúbicos de gas natural. A estas cantidades, en el futuro deberán sumárseles las cantidades de la producción de metanol y urea, proyectos que en la actualidad se encuentran en operación.

La producción de carbón es una de las que más ha incrementado su extracción debido al mayor consumo, llegando en el año 1987 a 1.750.000 toneladas, esperando que sobrepase los dos millones de toneladas al agregarse la explotación de los carbones de Pecket, en la Región de Magallanes.

El valor de las exportaciones de la minería durante el año considerado alcanzó a la suma de 2.745 millones de dólares.

Transporte y telecomunicaciones

Se mencionarán estos aspectos del desarrollo nacional por su gran incidencia en el comercio exterior del país, como también su aporte a la vinculación y articulación de la territorialidad interna de Chile.

En el aspecto caminero se han realizado esfuerzos significativos para reparar, mejorar y ampliar la Carretera Panamericana, que constituye una verdadera espina dorsal de la región continental del país. Así tenemos que hasta el año 1987 se disponía de 89 mil kilómetros de carreteras que abarcaban desde Arica hasta la región de Aisén.

La red ferroviaria, que fue uno de los medios de transporte más importante, ha ido perdiendo esta característica. La red se encuentra electrificada hasta Temuco y cubre una extensión de aproximadamente 890 kilómetros. Este medio de transporte ha sufrido la competencia de la red vial, especialmente de los camiones y buses, que le han restado carga y pasajeros a transportar.

En el transporte marítimo el tonelaje a flote ha sufrido muchas variaciones, derivadas de leyes de fomento que no han sido tales y no han logrado alcanzar el tonelaje que el país precisa para efectuar el transporte de sus productos de exportación, como se explicó en este mismo capítulo. Sin embargo, en el año 1988 se dispo-

nia de 1,2 millones de toneladas de capacidad de transporte marítimo. Se cuenta en la actualidad con naves frigoríficas, unidades multipropósito, petroleros, naves transporte de gas licuado, graneleros, portacontenedores y del tipo *roll-on roll-off*, lo cual le permite al país contar con una gran cantidad de posibilidades de tipos de transporte.

El transporte por carretera ha aumentado en forma explosiva, tanto en los aspectos de carga como de pasajeros. En 1986 el parque automotriz en este aspecto era de 900 mil unidades de diversos tipos.

El tráfico aéreo se ha complicado considerablemente en el transporte de pasajeros; las estadísticas indicaban que se movilizaron por este medio 650 mil personas. Además de las dos líneas aéreas más importantes, que son LAN-CHILE y LADECO, se han desarrollado otras empresas menores que están creciendo a pasos agigantados. El transporte de carga, en el mismo año, llegó a las 59 mil toneladas y ha aumentado en forma exponencial en los años crecientes, en forma paralela con las exportaciones de alimentos.

En cuanto a comunicaciones, el país posee una infraestructura, en cuanto a complejidad y modernismo, que es la mejor de Latinoamérica. Estos cambios cualitativos y cuantitativos permiten enlazar a todos los rincones del país a través de una red de microondas o por medio de un sistema satelital que permite que la información se reciba en forma prácticamente instantánea. Las comunicaciones son fundamentales para el desarrollo integral y para el proceso exportador en que se encuentra empeñado el país. En la actualidad se dispone de teléfonos, télex, telefax, video, video texto, base de datos y sistemas de transmisión de datos por microondas o fibróptica, que nos enlazan internamente o con el exterior.

CONCLUSIONES

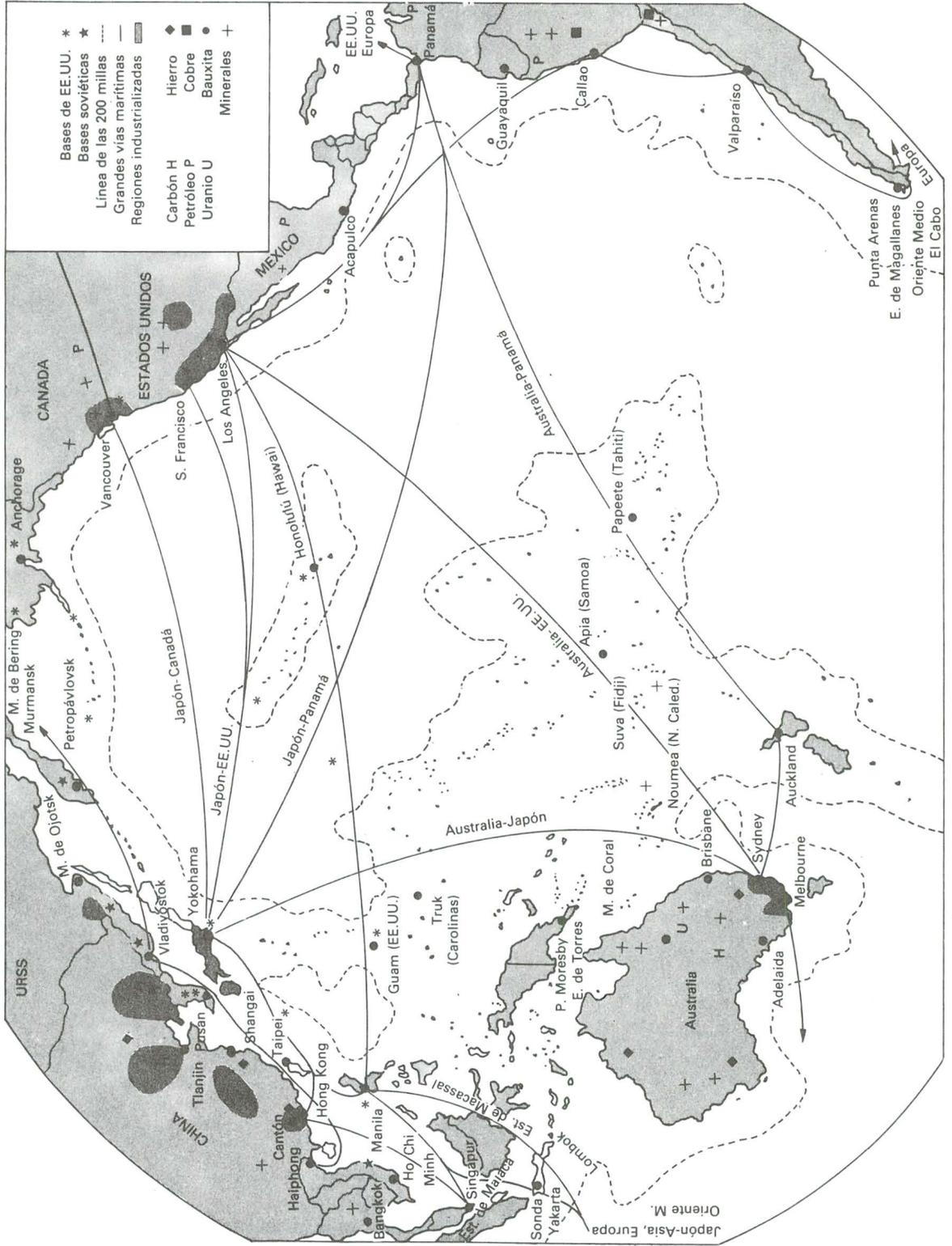
- Chile es un Estado del océano Pacífico y en lo económico debe actuar como tal. No obstante, como se detalló en el análisis anterior respecto de sus potencialidades, deberá enfrentar, entre otros, los siguientes problemas que entrabarán su cometido:

- Esta es un área de confrontación entre las grandes potencias y las potencias intermedias, por el control de los mercados.

- En la Cuenca del Pacífico se encuentran presentes las economías más altamente competitivas y más avanzadas tecnológicamente.

- Existe un gran desconocimiento cultural

RECURSOS INDUSTRIALES Y RUTAS COMERCIALES



recíproco entre los chilenos y sus futuros socios comerciales de la Comunidad del Pacífico.

— No es factible considerar el abandono de nuestros actuales socios tradicionales y cambiarlos por nuevos. Es decir, cambiar a los europeos y latinoamericanos por asiáticos, lo cual no significa que se diversifiquen los mercados.

— Es indispensable ampliar y modernizar nuestros medios de transporte marítimo y aéreo, en consideración a que el área de los servicios es el sector de la economía de mayor crecimiento en la actualidad. Lo anterior implicará también abrir y ampliar nuevas líneas de comunicaciones.

— Es imperativo establecer prioridades de áreas geográficas donde se hará centro de gravedad en el esfuerzo de penetración con nuestros productos. Esto requiere acuciosos estudios y análisis que pueden fácilmente rebalsar el marco netamente económico.

— El país debe definir con claridad "qué estamos dispuestos a aceptar" como intercambio para obtener una balanza comercial equilibrada.

— El desafío tecnológico que se nos opone a cualquier intento de introducir un valor agregado a nuestros productos de exportación es una restricción que la nación debe justipreciar con mucha atención antes de decidirse a entrar a competir en estos mercados. Esto debe interpretarse como actuar con prudencia y no como una limitación a las iniciativas creadoras de los empresarios chilenos.

● La presencia e influencia de Chile se puede irradiar en el océano Pacífico a través de una proyección de orden cultural. Este aspecto también ya fue analizado con bastante detalle. Para lograrla se requiere realizar algunas acciones, como las siguientes:

— Crear o desarrollar institutos de estudios dedicados específicamente a dar a conocer las culturas existentes en la Cuenca, tanto las continentales como las de la Oceanía.

— Aumentar nuestra participación y representación cultural en las actuales Embajadas y Consulados chilenos existentes en el área.

— Crear una sede universitaria de Estudios del Pacífico en la isla de Pascua. No se requiere, necesariamente, que ésta sea de carácter permanente; inicialmente podría ser una sede de temporada y con profesores y alumnos invitados.

— Difundir el idioma español y el *rapa nui* entre los miembros de la Comunidad de la Cuenca.

— Iniciar el estudio —en lo posible, en gran escala— de ciertos idiomas importantes, tales

como: Chino, japonés, ruso y coreano. Al mismo tiempo, reforzar los conocimientos de inglés y francés.

— Realizar giras de conjuntos culturales típicos chilenos por los países de la Cuenca, los cuales serían promocionados por nuestras Embajadas y Consulados.

— Continuar participando activamente en la Pacific Science Association.

— Efectuar traducciones de las obras más significativas de los autores chilenos en los idiomas antes mencionados, para difundirlas.

● Consolidar nuestra integración territorial con las islas esporádicas, en particular con las islas de Pascua y Sala y Gómez. Este aspecto ya se destacó durante el estudio de dichas islas. Algunas de las opciones tendientes a lograr lo anterior son las siguientes:

— Desarrollar un sentimiento patrio en los pascuenses mediante un cambio de mentalidad, en el sentido que pese a ser chilenos no han perdido su identidad étnica pascuense.

— Establecer en la isla industrias que tiendan a mejorar la calidad de vida de los pascuenses y que al mismo tiempo estas nuevas fuentes de trabajo eviten la depredación de nuestras riquezas naturales por parte de extranjeros.

— Estimular la preservación de la riqueza artística, turística y cultural de la isla. Especial atención se debe prestar a los aspectos ecológicos derivados de la mayor afluencia de turistas.

— Dotar a la isla de un puerto marítimo mediante obras artificiales que faciliten el acceso hacia y desde la isla, de carga y pasajeros.

— Coordinar las rutas marítimas y aéreas para que estas consideren, en sus itinerarios transpacífico, detenciones en la isla.

— Dar facilidades a los nativos para sus desplazamientos hacia y desde el continente a la isla, mediante reservas y rebajas en las tarifas de transporte, de pasajeros y carga, en general.

● Chile debe cumplir la función de actuar como puerta de ingreso y salida de insumos, bienes intermedios y bienes finales de otros países latinoamericanos que desean acceder a los mercados transpacífico. Asimismo, debe desempeñarse como el puente de contacto a esos mercados asiáticos u otros de los existentes en la Cuenca. Sin embargo, desde el punto de vista del interés nacional, es necesario reflexionar sobre:

— La conveniencia y oportunidad en que debiéramos cumplir estas funciones para terceros.

— El hecho de que existirá una creciente presión geopolítica por acceder hacia y desde el océano Pacífico al interior del *hinterland* sudamericano. Estas presiones geopolíticas

lograrán pasar a través de Chile para llegar a los mercados que les interesa. Al carecer del poder nacional necesario para impedirlo, debemos prepararnos para operar como "actores y no como observadores" de la historia que está por escribirse a nuestras espaldas.

— La prestación de servicios mediante la creación de empresas transnacionales de origen chileno que utilicen los sistemas intermodales podría ser una opción viable, económicamente rentable y sobre todo discreta.

— La adecuación de la profusa legislación y la modernización de los puertos marítimos y aéreos se considera indispensable para competir o prestar servicios a nuestros empresarios y extranjeros.

— La eficiencia y confiabilidad unidas con un estricto control de calidad en todas nuestras operaciones internacionales, es decir, profesionalización, son requisitos *sine qua non* para el éxito. Esto precisa de un cambio de mentalidad del chileno. Dicho en otros términos, significa erradicar la "pillería criolla".

— Mediante procesos educativos renovados y actualizados se deberá preparar a los futuros funcionarios internacionales chilenos en la amplísima gama de actividades y opciones que se nos presentarán con este masivo intercambio de bienes, productos, finanzas y personas.

— Desarrollar una marina mercante nacional significativa y moderna, que en lo posible pueda transportar una parte importante de la carga que se moviliza en nuestros puertos.

● Desarrollar una industria pesquera de altura que sea importante a nivel internacional para usar el océano. En este sentido sería necesario adoptar alguna de las siguientes medidas:

— Crear y desarrollar en el pueblo chileno una "mentalidad marítima oceánica".

— Ampliar las escuelas existentes y crear nuevas si fuese necesario, de aquellas donde se forman los futuros hombres de mar que se dedicarán a esta actividad marítima específica, que es la pesca.

— Obtener y destinar los fondos que sean necesarios para construir en el país las embarcaciones y buques-factoría de pesca de alta mar.

— Vender la idea de que "todo lo que se extraiga del mar" se puede comercializar, por cuanto toda la biomasa no es otra cosa que proteínas, las cuales son indispensables para la vida humana.

— Todas las actividades pesqueras deberán considerar contar con asesoría de los institutos especializados de las universidades, en

orden a obtener un mejoramiento permanente de métodos y adoptar una política que asegure una explotación racional y permanente.

— Modernizar y adecuar la profusa legislación vigente para facilitar las actividades exportadoras del país.

● El océano Pacífico es otra área más del enfrentamiento global de las grandes potencias por la hegemonía mundial. En lo que respecta a Chile, en la medida en que acrecentemos nuestra presencia e importancia comenzaremos a afectar intereses de uno u otro de estos países. En consecuencia, se debiera:

— Mantener y reforzar los lazos estratégicos, políticos y comerciales existentes con Estados Unidos.

— Ampliar y consolidar relaciones políticas y económicas más perfeccionadas con las potencias emergentes, tales como Japón, Corea del Sur, Australia y Canadá.

— Estudiar la posibilidad de materializar una alianza estratégica complementaria al ANZUS —siempre que éste sobreviva— y crear el CHANZUS (Chile, Australia, Nueva Zelanda y Estados Unidos), para cubrir el vacío estratégico existente en el Pacífico austral. Esta alianza permitiría cautelar uno de los accesos al océano Pacífico desde el sur y la entrada a la Antártica desde el Pacífico.

— Desarrollar un Sistema Defensivo del Cuadrante Sudoriental del océano Pacífico. Este sistema debería incluir a los países latinoamericanos ribereños de esta área, a los cuales podría sumárseles Francia, que también posee intereses en el sector, tanto para la defensa de las LCM como de las aéreas.

— Desarrollar integralmente la isla de Pascua como una base avanzada, con lo cual cambiaría su rol de ser sólo un vértice geopolítico chileno para pasar a serlo de todo el Cuadrante sudoriental.

— De conformarse el sistema antes enunciado, las islas Galápagos volverían a asumir la importancia que tuvieron en el pasado.

— En esta lucha por la hegemonía mundial no se incluyó deliberadamente a China ni a Japón, por cumplir otros roles, como se detalló en los análisis individuales.

● El problema demográfico es una carga muy pesada que agobia a la mayoría de los países asiáticos y constituye una poderosa fuerza de presión geopolítica que se orienta en dirección hacia el océano Pacífico. En contraste violento con esta situación nos encontramos con los territorios existentes en el Pacífico sur (Australia, Nueva Zelanda y Latinoamérica), los cuales se podrían clasificar casi como vacíos.

Estimo que se debiera reflexionar sobre lo siguiente:

— La conveniencia de revisar y adecuar nuestra legislación en materia de inmigración, especialmente para controlar el ingreso y permanencia de ciudadanos asiáticos en el país.

— La conveniencia de poblar el territorio nacional que aparece como más despoblado, en especial las áreas del litoral. Para cumplir con esto se podría incentivar la inmigración de europeos para que se instalen de preferencia en la zona sur y austral. Propender a que junto con su asentamiento, en lo posible instalen industrias que estimulen a chilenos a radicarse en las proximidades, contribuyendo así a mejorar las condiciones de vida de este territorio, actualmente codiciado por otros pueblos superpoblados.

● La importancia religiosa es vital para intentar penetrar las sociedades asiáticas. Es conveniente tener presente en nuestras futuras relaciones transpacíficas cada vez más estrechas, que:

— La religión católica es minoritaria en toda la Cuenca del Pacífico.

— Todos los representantes chilenos que sean asignados a cumplir una determinada función en algún país de la Cuenca debieran “conocer” cuál es la religión predominante en el sector asignado, antes de asumir sus funciones en el nuevo cargo.

— La religión puede llegar a ser más importante, en un momento determinado, que una ideología política o una ganancia económica.

● Es necesario conformar una Asociación Político-Económica del tipo Sur-Sur. En esta asociación deberían encontrarse Indonesia, Australia, Nueva Zelanda y Chile. Estos países tienen ciertas características que permitirían que sus producciones —a pesar de los desniveles actualmente existentes— fueran complementarias. Al respecto, convendría ponderar los siguientes aspectos:

— La asociación sólo sería posible, por razones políticas, con el nuevo Gobierno de Chile.

— El ordenamiento latitudinal de estos países permite que sus producciones sean similares; luego, una asociación de productores puede negociar en mejor forma que compitiendo entre ellos en los mismos mercados con idénticos productos.

— Se facilita el intercambio y desarrollo tecnológico, al ser estos países socios comerciales.

— Coordinar los esfuerzos para contrarrestar la penetración asiática que avanza desde el Asia hacia el Pacífico sur.

— Participar en “joint ventures” para explotar y usar el océano. No se debe perder de vista que nos encontramos en el Hemisferio Oceánico.

— A través de Indonesia acceder a la ASEAN y a sus mercados cautivos.

● Generar un acercamiento con Francia, para que con su apoyo y experiencia se intente ingresar a los mercados de Indochina. Se ha llegado a esta conclusión en base a que:

— Los vínculos franceses con sus ex colonias son aún fuertes y en su paso por la región no dejaron cicatrices demasiado profundas en esos países.

— Los franceses son aliados más confiables que los estadounidenses.

RECOMENDACIONES

● Se ha evidenciado que es necesario readecuar la actual Política Marítima Nacional a los futuros desafíos que representa para el Estado-Nación la nueva Era del Pacífico. Esta Política Marítima renovada debería contemplar aspectos tales como:

— Una Ley de Pesca que cubra todos los matices de esta actividad especializada.

— Disponer de una marina mercante nacional con medios modernos y con diferentes tipos de buques, para minimizar la dependencia del extranjero en el transporte de nuestro comercio exterior.

— Mejorar y ampliar la actual estructura portuaria, para evitar que se convierta en un cuello de botella ante las nuevas demandas que se acrecentarán con el tráfico desde y hacia el *hinterland* sudamericano.

— Continuar desarrollando especialidades universitarias que nos proporcionen los científicos necesarios para estudiar y así poder “usar” (en sentido lato) el mar en nuestro beneficio.

— Conformar una fuerza naval que sea capaz, a lo menos en lo regional, de defender las riquezas existentes en el mar suprayacente y en el suelo y subsuelo marinos de nuestro territorio marítimo.

● Estructurar en la isla de Pascua una base de apoyo integral, lo cual se puede lograr mediante las siguientes sugerencias:

— Refundir, modernizar y adecuar la copiosa legislación vigente sobre esta posesión insular, para que pase a formar parte del territorio nacional en forma efectiva y no declarativa.

— Conformar industrias, probablemente de carácter binacional, para explotar su riqueza ictiológica, especialmente el atún, que existe en grandes cantidades a corta distancia de la isla.

— Dotar a la isla de medios aeronavales que permitan vigilar y cautelar los recursos pesqueros, que actualmente son explotados por otras naciones pesqueras.

— Contar con medios militares, por otra parte, es una señal muy clara para aquellos países que tienen interés en atraerse a los pascuenses para que pasen a depender de ellos, pues el país está dispuesto a defender sus legítimos derechos de posesión.

● La solución de muchos problemas marítimos que afectan nuestro país pasa por lo que se ha repetido en muchas oportunidades, pero que no han podido materializarse; entre éstas podemos mencionar:

- La creación de un Ministerio del Mar.
- La creación de un Ministerio de Pesca.
- La construcción de un puerto en la isla de Pascua.
- El desarrollo de una mentalidad marítima en la población.

— La modernización de una Política Oceánica.

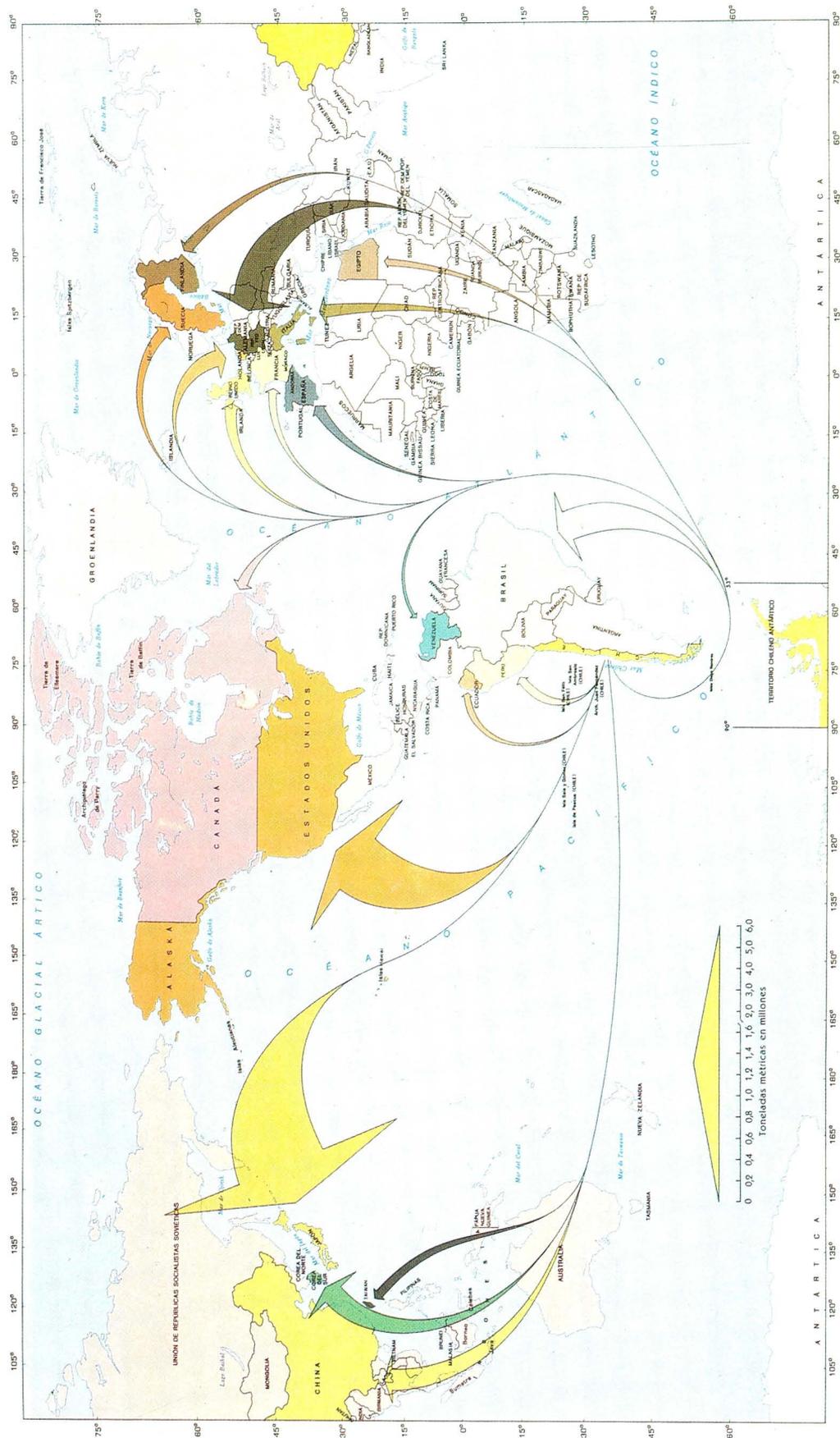
● Es imperioso que junto con aumentar y diversificar nuestras exportaciones el país se preocupe de ir a la industrialización de sus productos —con lo cual se evitaría un eventual nuevo *boicot* como el de la uva— para lograr un valor agregado al producto, crear nuevas fuentes de trabajo, mayor capitalización y otras ventajas de orden económico.

● Opino que se debe colocar mayor énfasis en nuestro mayor recurso, que son los propios chilenos; en la medida en que podamos capacitarlos a través de una educación moderna e integral, será mucho más fácil para la nación adaptarse a cualquier cambio tecnológico que se nos presente en el futuro. La educación proporciona, naturalmente, una mejor calidad de vida y nos prepara en mejor forma para la supervivencia.

BIBLIOGRAFIA

- **Barros Van Buren, Mario:** *Historia diplomática de Chile (1541-1938)*, Ediciones Ariel, Barcelona, 1970.
- **Buzeta Muñoz, Oscar:** "La marina mercante. Prospectiva geopolítica", *Revista de Marina* N° 2/1982, pp. 149-170.
- **Collados Núñez, Claudio:** "Tierra de océano", editorial de *Revista de Marina* N° 2/1982, pp. 141-144.
- **García-Huidobro, Francisco:** "La geografía y el destino nacional", *Revista de seguridad nacional* N° 2, 1980, pp. 193-218.
- **Godoy, Hernán:** "El mar en la vida de Chile". Discurso de incorporación a la Academia de Ciencias Sociales del Instituto de Chile, Universidad Católica de Chile, 24 de septiembre de 1986.
- **Jarpa, Sergio:** *Nacionalismo y política externa en el pensamiento nacionalista*. Obra compilada por Enrique Campos Menéndez, Editorial Gabriela Mistral, Santiago, 1974, pp. 316-333.
- **Larenas Quijada, Víctor:** "Poderío marítimo y visión geopolítica de la armada", *Revista de seguridad nacional*, 1980, pp. 11-24.
- **Merino Castro, José Toribio:** "La armada y el desarrollo nacional", *Revista de Estudios Universitarios* N° 2, 1980, pp. 19-30. "La isla de Pascua, proyección del Chile oceánico en el Pacífico", conferencia dictada el 2 de mayo de 1988 en el edificio Diego Portales con motivo de la iniciación del Mes del Mar, en *Revista de Marina* N° 3/1988, pp. 241-254.
- **Orrego, Francisco:** *La comunidad del Pacífico en perspectiva*, Editorial Universitaria, Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, 1979. Editado en conjunto con Gloria Echeverría D.
- **Salazar, Juan:** *El Pacífico: Nueva dimensión de la política exterior chilena*, Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, 1987. Ver: *América Latina...*, P. Armanet, compiladora.

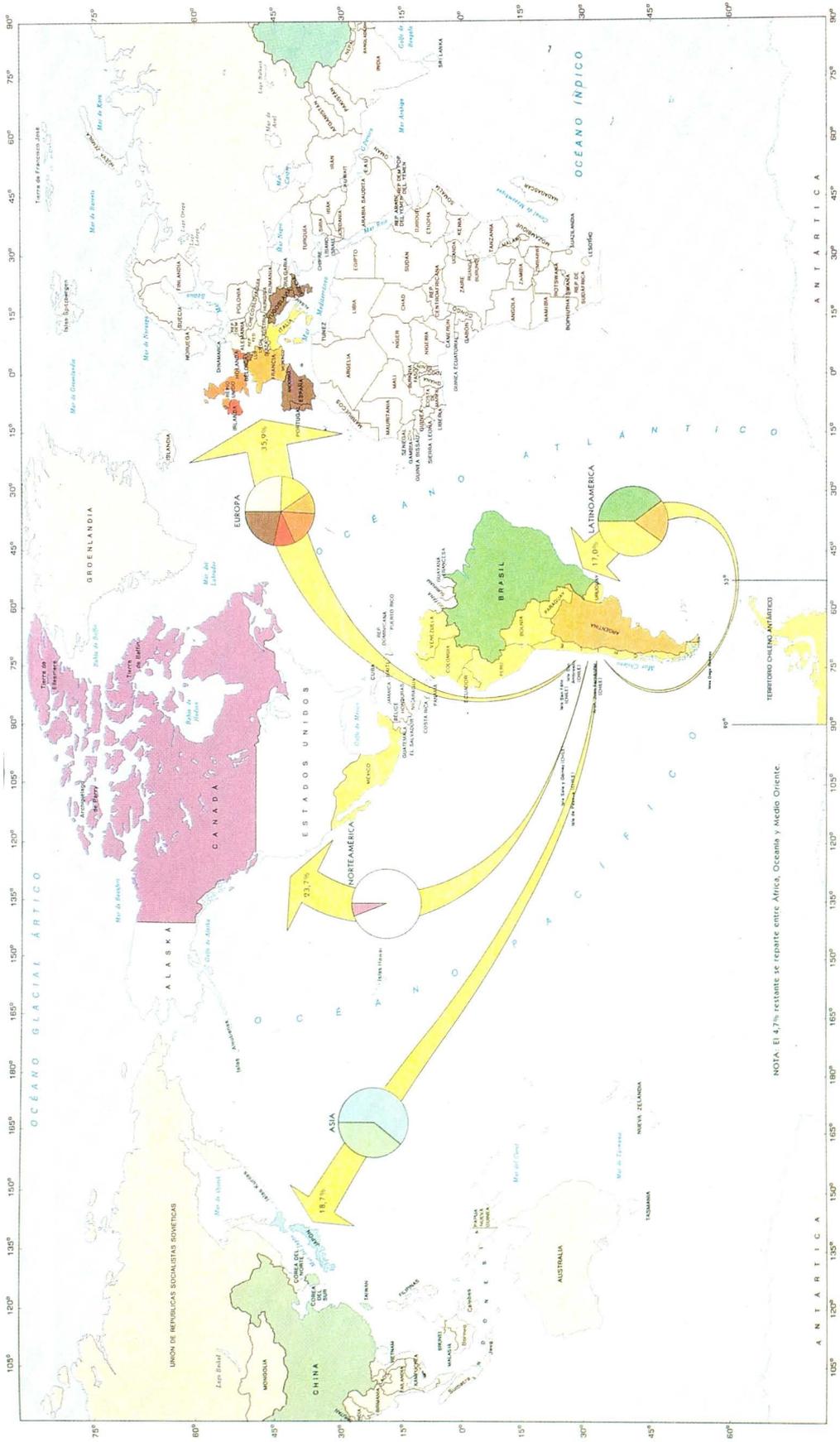
TRANSPORTE MARITIMO DE COMERCIO EXTERIOR VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES SEGUN PAISES DE DESTINO, 1986



(De: Atlas del desarrollo económico y social de Chile, del Instituto Geográfico Militar)

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES CHILENAS, 1987

PRINCIPALES PAISES



NOTA: El 4.7% restante se reparte entre África, Occania y Medio Oriente.

(De: Atlas del desarrollo económico y social de Chile, del Instituto Geográfico Militar)

ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES CHILENAS, 1987

PRINCIPALES PAISES

