

LA CIVILIZACION MARÍTIMA: UN DESAFÍO HISTORICO PARA CHILE

Víctor H. Larenas Quijada*
Contraalmirante

Introducción

Estas ideas obedecen a una concepción geopolítica y oceanopolítica, conceptos ambos que desarrollara el señor Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Jorge Martínez Busch, al inaugurar el Mes del Mar del presente año, expresando ideas y posibilidades para Chile desde el punto de vista de su ámbito marítimo en la construcción y diseño del futuro oceánico de nuestro país. El señor Almirante Martínez ha puesto énfasis en la realidad oceanopolítica de Chile, que nos impulsa a ocupar efectivamente lo que ha llamado nuestro Mar Presencial, actividad que ha definido como la "gran tarea de la actual generación".

Compartimos plenamente lo expresado por el señor Almirante; es más, deseamos expresar hoy las bases más elementales en que descansan estos principios que, en alguna medida, son la expresión más clara de la urgente necesidad de que Chile desarrolle una universidad como la que hemos concebido.

Permítanme, entonces, ensayar una definición de geopolítica; expresión que por muy empleada tiende a ser distorsionada, rechazada o evitada, incluso hoy en día, en nuestro país por importantes centros de estudios superiores de alta formación profesional que son los que más requieren de su más profundo análisis.

Por geopolítica entendemos "una rama de las ciencias políticas que estudia la influencia de los factores geográficos y económicos con miras al desarrollo del potencial nacional, a fin de asegurar la subsistencia y lograr un mayor bienestar y felicidad para el pueblo".

Es dentro de este orden de ideas que destacaremos cómo visualizamos el destino marítimo de Chile.

Un tema tan vasto como el que nos hemos impuesto requiere de un adecuado marco de referencia que nos permita comprender los factores políticos, económicos, sociales, históricos y geográficos que exige un estudio de esta naturaleza, el cual no puede estar ajeno a los imperativos del desarrollo que nos conduzca al supremo objetivo final de hacer de Chile una nación grande y próspera.

La Constitución Política del Estado y toda la legislación nacional atingente al tema en cuestión nos proporcionan los lineamientos básicos, por cuanto, inspirados una y otra en una concepción humanista y cristiana del hombre, nos permitirán delinear el camino para obtener su bienestar material y espiritual.

De allí entonces que para llegar a afirmar enfáticamente y con toda propiedad (como lo estamos haciendo *a priori*) que Chile es una nación esencialmente marítima y que su destino futuro debe buscarse evidentemente en el mar, debemos considerar a este en sus muy diversas influencias geopolíticas: En la historia, en la economía y como factor geográfico puro.

* Clase magistral dictada, en su calidad de Rector, en la sesión inaugural del simposio con el cual se dio inicio a las actividades de la Universidad Marítima de Chile, el 2 de julio de 1990, en Viña del Mar.

La civilización marítima

La historia del hombre, íntimamente vinculada a la historia de la navegación, ha hecho del mar el medio de comunicación más antiguo y expedito, a través del cual —desde los primeros pueblos— el ser humano pudo proyectarse a los confines de la Tierra. Egipcios, fenicios, griegos, cartagineses y romanos, así como malayos y polinesios surcaron los mares vecinos y se aventuraron en lo desconocido.

Fue el Almirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, verdadero geopolítico del mar, quien visualizó, mediante el análisis de la historia moderna, que el engrandecimiento y la decadencia de los pueblos están directamente relacionados con el control que estos ejerzan sobre las comunicaciones marítimas y con la utilización que se haga de ellas. Las teorías de Mahan, contenidas en su famosa obra *Influencia del poderío marítimo en la historia*, nos permiten afirmar que el mar ha sido y seguir siendo un factor de primera magnitud para obtener y mantener hegemonía política y económica, ya sea en su ámbito regional o mundial.

La influencia del mar —así lo insinúa Mahan— se ha hecho sentir en la vida histórica de los pueblos tanto en el campo bélico —es decir, en la lucha por sobrevivir— como en el campo económico, en este caso, el comercio. La historia muestra relevantes ejemplos.

El mar ha servido para relacionar a los pueblos y para establecer su intercambio comercial. Es necesario considerar, sin embargo, que los grandes Imperios y civilizaciones de la Antigüedad hasta la Edad Media no fueron marítimos sino terrestres, de modo que la influencia del mar en el destino de los pueblos y naciones se fue haciendo presente en la historia en forma gradual a través de los siglos en la misma medida en que se ha desarrollado el conocimiento del globo terráqueo.

El gran impulso hacia el mar ha sido de naturaleza económica, más que militar. El poder naval o, más propiamente, el poderío marítimo, ha sido, al mismo tiempo, causa del poder económico.

Una muy breve reseña histórica nos lleva a la comprobación de esa evolución progresiva de la influencia del mar, hasta alcanzar el grado de preponderancia que tiene en nuestros días.

Los fenicios fueron los grandes mercaderes de la antigüedad mediterránea y atlántica. No constituyeron Estados ni Imperios sino ciudades a la manera de tribus, siendo Sidón y Tiro las más famosas. En realidad, su Imperio económico estuvo sobre la superficie del mar hicieron del comercio; la base de su política. Penetraron en el océano Indico, cruzaron el Mediterráneo, se aventuraron en el Atlántico y dejaron como legado las letras del alfabeto y una elaborada ciencia náutica que pasó a los griegos. En suma, el dominio de las rutas marítimas les dio a los fenicios el dominio económico sobre los países del Mediterráneo, sobre los cuales no pretendieron obtener soberanía. No obstante, fundaron Cartago, ciudad que adquirió tal poderío que fue capaz de enfrentarse a Roma en las Guerras Púnicas.

Estas fueron guerras de acciones bélicas principalmente terrestres, pero que tuvieron un trasfondo marítimo importante tanto en su ejecución como en sus resultados. El dominio del mar obtenido en la Primera Guerra Púnica le permitió a los romanos resolver también a su favor la Segunda y Tercera Guerras Púnicas, no obstante las grandes derrotas terrestres de Trasimeno y Cannas. Fue el dominio marítimo lo que permitió la destrucción definitiva de Cartago. Roma, libre de Cartago y dueña del Mediterráneo occidental, orientó sus esfuerzos

a obtener la supremacía oriental de este mar; luego consiguió la unificación de Italia y el dominio del mundo occidental.

Algo similar sucede en las Guerras Médicas. La victoria naval de los griegos en Salamina le dio a Atenas la supremacía en el mar Egeo. Con su poder marítimo fue posible que las islas y ciudades de ese mar recobraran la libertad del dominio persa y Atenas recuperó sus colonias del mar Bósforo y obtuvo el libre paso a las factorías del mar Negro.

La Edad Media nos ofrece dos importantes ejemplos en los cuales el estímulo del comercio marítimo crea organizaciones que dominan sin contrapeso en el campo económico y el militar, sin llegar a constituir Estados propiamente tales: La Liga Hanseática y la República Veneciana.

La primera de ellas se formó por la asociación inicial de las ciudades alemanas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, llegando con el tiempo a integrarla alrededor de 80 ciudades de diferentes países, para proteger su comercio de los ataques de los piratas de los mares Báltico y de Norte y de las usurpaciones de príncipes vecinos. El comercio marítimo les resultó tan fructífero que la Liga se desarrolló en poder y organización y tuvo ejército, flota y Gobierno propios, a tal punto que pudo monopolizar la actividad mercantil por cerca de tres siglos.

En los siglos VII y VIII los venecianos arman sus primeras naves para dedicarse al comercio marítimo e inician su desarrollo, que se sustenta en la armada a lo largo de toda su historia, la que pasó a ser el verdadero poder del Estado veneciano. Toda su política exterior estuvo fundamentada en el desarrollo de su comercio y las guerras que emprendieron o a las que fueron obligados tuvieron siempre por objeto obtener ventajas comerciales, más que expandirse territorialmente. Venecia fue la única potencia capaz de ejercer la política marítima, combatir y detener a los corsarios y dar protección al tráfico marítimo; de este modo pudo establecer comercio con la costa oriental de España y del sur de Europa.

En el siglo XIV la República Veneciana llegó al apogeo de su poderío y riqueza. Sus naves dominaban los mares de Oriente y el Mediterráneo occidental y su comercio llegaba hasta Flandes. Sólo los descubrimientos y nuevas rutas marítimas de los siglos XV y XVI, unidas a la preponderancia naval del Imperio turco, restaron importancia comercial al Mediterráneo que llevaron a dicha República a una progresiva decadencia económica

Los viajes marítimos de los siglos XV y XVI marcan un hito en la historia mundial. Hasta entonces las potencias marítimas estaban localizadas y ejercían su acción en los mares Mediterráneo, Báltico y del Norte. En el momento en que los océanos Atlántico y Pacífico entraron en la historia del mundo occidental, las empresas de los Reyes se hicieron marítimo-comerciales y vino el surgimiento de nuevas potencias marítimas, ahora de ámbitos mundiales, que adquieren mayor preponderancia, poder e influencia que las potencias continentales.

A partir de los viajes marítimos la historia del mundo comienza a escribirse fundamentalmente en el mar y es a partir del siglo XV que el océano mundial es progresivamente explorado y conocido geográficamente en toda su extensión, adquiriendo la importancia y real dimensión geopolítica que mantiene hasta nuestros días

La posición de vanguardia en el Océano dio a España su mayor esplendor histórico, que había de durarle dos siglos. Más tarde, cuando otras naciones comenzaron a disputarle su primacía en el mar, en la misma medida empezó a decaer su influencia política. El dominio mundial español permaneció mientras mantuvo dicha supremacía, la que le permitió apoyar sus empresas militares en tierras de Europa y América. El casi completo

aniquilamiento de la poderosa armada española en la Batalla del Canal de la Mancha o Batalla de las Dunas, inicia la declinación del poder marítimo español que hasta entonces mantenía una superioridad clara frente a las nuevas potencias marítimas de Holanda e Inglaterra, a las cuales Francia se sumó más tarde.

El Almirante Horacio Nelson y las Batallas de Abukir y Trafalgar constituyen una suerte de trilogía y expresión del poder marítimo inglés en su lucha contra el poder terrestre continental de Francia bajo la inspiración del gran genio militar que fue Napoleón.

En el estudio de la historia las guerras napoleónicas nos muestran una vez más la influencia del poder marítimo en el destino de las naciones. Es el primer ejemplo contemporáneo en que la guerra abarca todo el escenario europeo —dominado por una potencia terrestre, la Francia de Napoleón— y los mares Mediterráneo, Atlántico, del Norte y Báltico, subyugados por una potencia marítima, Inglaterra.

Una situación semejante se ha de repetir en la Primera y Segunda Guerras Mundiales, con el mismo resultado final: El triunfo de las potencias marítimas. Es la concepción geopolítica de Mackinder sobre el dominio de la Isla Mundial a través de la conquista de la Zona Corazón, que no prospera —precisamente— por la oposición de un poder marítimo.

En los siglos XVIII y XIX las guerras de emancipación americanas no habrían tenido éxito sin, por lo menos, una supremacía marítima local. Todas las acciones exitosas en la guerra de independencia de Estados Unidos de América no habrían sido posibles si los patriotas estadounidenses no hubieran contado con el apoyo de la flota francesa, que neutralizó a su homóloga inglesa impidiéndole el control marítimo sobre el litoral. A este respecto, Jorge Washington expresó lo siguiente en una epístola: "Nuestro objeto es el de tener sobre nuestras costas una superioridad marítima constante con la que pudiéramos impedir la llegada regular de los aprovisionamientos enviados desde Europa. Si así fuera, no se concibe cómo nuestros enemigos podrían mantener una fuerza importante en este país". Tal afirmación sobre la lucha por la independencia de dicho país tuvo su validez, más tarde, en la independencia, de la dominación española, de las Repúblicas del Plata, de Chile y del Perú.

Esta esquemática reseña nos muestra la influencia del mar a través de la historia; el bosquejo de las acciones que dieron el triunfo, una vez más, a las potencias marítimas capaces de dominar el mar para su uso estratégico y económico.

Hoy —en que el dominio del mundo lo disputan principalmente las dos superpotencias: Continental la una y marítima la otra (ambas potencias nucleares, capaces de destruirse mutuamente)— el dominio de los océanos sigue siendo la gran reserva y seguridad estratégica del mundo.

El mar en la historia de Chile

Desde los albores mismos de nuestras luchas por la independencia, el mar ha jugado un papel preponderante en la vida política y económica de nuestra nación.

La realidad nos dice que el mar es una ruta que une a las regiones más alejadas y más diversas, en lugar de separarlas. Esta es la verdadera interpretación y la única que permite apreciar con exactitud la importancia del mar en los asuntos humanos. Mahan ya lo había dicho: "...la verdad fundamental concerniente al mar es que constituye el gran medio de comunicación de la naturaleza".

La considerable importancia de las rutas marítimas se pone de manifiesto en tiempos de paz, en el orden económico. Así se explica que aquellos que las han explotado hayan alcanzado, a través de los tiempos, una prosperidad que contrasta con la escasa importancia de su poder político o de su reducida extensión territorial.

Benjamín Subercaseaux —en su obra *Tierra de Océano*— dice: "Chile nació para el mar; del mar se alimentaron sus aborígenes; por el mar se consolidó su conquista; en el mar se afianzó su independencia; del mar deberá extraer su sustento; sin el mar no tiene sentido su comercio". Esa es la realidad del pasado y el esplendoroso destino de este país, que es marítimo y depende vitalmente de las comunicaciones marítimas.

André Frossard, renombrado escritor francés, y estrecho amigo de Su Santidad el Papa Juan Pablo II, hace algunos años hizo en Santiago hondas y conmovedoras reflexiones acerca de nuestro país, que mencionaremos brevemente.

"Que Chile no espere demasiado de Occidente. No digo solo que no espere nada de los países del Este, sino incluso del Occidente democrático. Chile tiene recursos suficientes para encontrar por sí mismo auxilio intelectual y moral. No es tan reciente, tiene una cultura antigua y un fondo del cual puede extraer lo que requiere.

Ha sido, además, colocado por la naturaleza en una situación bastante peculiar que debería facilitarte la contemplación a los chilenos. Ninguna realidad puede comprenderse sino a través de la contemplación. Chile es una especie de terraza, una terraza infinita, infinitamente larga y angosta, el borde de un océano gigantesco. Chile tiene una vocación de infinito que ha debido darle a los chilenos una originalidad profunda. No puede ser sino original, porque hay una barrera inmensa. Una de las barreras más hermosas que nunca se hayan hecho son los Andes. Es una especie de muro del Pacífico que aísla un poco a Chile de las influencias exteriores y lo hace bañado de mar y cielo. Todo eso debería otorgarle un pensamiento profundamente original.

Creo mucho en la influencia de las situaciones geográficas. Todos los países tienen una pendiente. Los países sin pendiente hacen guerras; los que van de una frontera a otra siempre están en estado de guerra. China, por ejemplo, tiene una pendiente netamente hacia el mar de la China y para nada hacia Occidente. Francia se inclina hacia la Cuenca Atlántica. Chile también está literalmente inclinado hacia el Pacífico por sus montañas; esa es su pendiente. En ésta, Chile tiene que encontrar su expresión propia, de infinito, de cielo. Realmente, moral y espiritualmente independiente"

En los conflictos internacionales en que el país se vio envuelto en el siglo pasado, sólo después de asegurar Chile el dominio del mar pudo obtener para sus armas el éxito final. Las victorias en la Guerra contra la Confederación Peruano-Boliviana y en la Guerra del Pacífico son una muestra elocuente de la significación que ha tenido para Chile contar con un poder naval consecuente con su realidad geográfica.

El poder naval y todo lo que ello involucra ha tenido decisiva importancia en la vida de la República. Así lo afirmó Portales en los lejanos días en que como Gobernador de Valparaíso creara la Academia Náutica: "Ninguna política exterior puede formularse sobre bases serias si un país esencialmente marítimo como Chile carece de una poderosa marina mercante y, por ende, de una eficaz flota de guerra".

La visión de los Padres de la Patria, creó y organizó la marina de guerra desde los albores mismos de nuestras luchas por la independencia. Después de la victoria de Chacabuco, O'Higgins expresó: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no

dominamos el mar". Así nace la Primera Escuadra Nacional tras ingentes sacrificios, en los cuales fue secundado por el Ministro de Guerra y Marina José Ignacio Zenteno.

La concepción que ambos tuvieron del significado del poder naval para la preservación de nuestro país como nación independiente y soberana está reflejada en la decisiva influencia de aquellas "cuatro tablas" que un día 10 de octubre de 1818 vio O'Higgins zarpar al mando del Almirante Manuel Blanco Encalada. Este y Cochrane, con la toma de la fragata *María Isabel* y de los fuertes de Corral, respectivamente, no tan sólo lograron éxitos navales de trascendencia sino de fundamental importancia para la seguridad e integración de la República.

La Expedición Libertadora del Perú, empresa preparada, organizada y costeadá íntegramente por Chile con enormes sacrificios, vuelve a demostrar la visión y voluntad marítima de los gobernantes y del pueblo chilenos. El 20 de agosto de 1820 la expedición zarpó desde Valparaíso enarbolando la bandera chilena; era la fuerza naval más poderosa que recordaran las aguas del Pacífico. Esta operación, conducida por Lord Tomas Alejandro Cochrane, termina definitivamente con el dominio marítimo español en el Pacífico y consolida la independencia de las naciones sudamericanas.

En la Guerra contra la Confederación Peruano-Boliviana —como se ha dicho— la visión de un estadista de la talla de Portales comprende claramente la imperiosa necesidad de dominar en el mar. Propició la creación de un poder naval que permitió ejercer el dominio del mar, asegurando las líneas de comunicaciones marítimas militares y económicas y negándole el uso del mar al adversario. Este factor fue resolutivo en el resultado final de la guerra, ya que sin la participación del poder naval habría sido imposible realizar las campañas del ejército.

Esta es, en síntesis, la clara concepción estratégica del Ministro. Con plena comprensión de la importancia del mar como medio de ejercer influencia política, en 1836 le envía a Blanco Encalada una carta-instrucción en la que, entre otros aspectos importantes, le expresa. "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".

Portales visualiza en esta guerra que la lucha será por el predominio naval en el Pacífico sudamericano, en la que la posición estratégica de Valparaíso y la ruta del Estrecho hacen del Chile de la época un país interesante para el comercio mundial.

Los mismos conceptos son tanto o más válidos para la Guerra del Pacífico. La campaña marítima y la conquista del dominio del mar en Angamos permitieron el traslado del ejército chileno hacia Tarapacá para proseguir las operaciones militares hacia el norte.

Durante la Guerra Civil de 1891 el bando que dominó el mar impuso al adversario las condiciones del triunfo, inclinando la balanza del poder a su favor. La correcta comprensión de la dependencia del país de las comunicaciones marítimas hizo que los jefes de la revolución reconocieran acertadamente que el carácter fundamental de la guerra era marítimo. La historia, fuente inagotable de enseñanzas, principios y tradiciones nos ha revelado claramente que cada vez que nos hemos acercado al mar y hecho libre uso de él se ha afianzado nuestra soberanía y se han abierto las rutas de la prosperidad; asimismo; nos ha demostrado como la falta de un poder naval tuvo desastrosas consecuencias para Chile en los aciagos días de la Guerra contra España.

Chile y el Imperativo de potencia marítima

No solamente durante la guerra o en los periodos de crisis bélica el mar juega un papel importante en la vida nacional; lo es, ciertamente, tanto o más durante los largos periodos de paz. Una breve síntesis de algunos conceptos de estrategia marítima nos hará comprender el porqué a la armada nacional y, subsidiariamente, a la Universidad Marítima de Chile les corresponde estar siempre alertas, vigilantes y preocupadas por incentivar todas aquellas actividades nacionales que tiendan a un desarrollo eficaz de los intereses marítimos de la nación. Chile es un país de características marcadamente marítimas. Por su configuración geográfica, la distribución de sus recursos naturales, el oriente de su población y las actividades que esta desarrolla tiene tres zonas bien diferenciadas de norte a sur en todo su extenso litoral. Estas tres zonas representan, en sentido figurado, tres islas completamente interdependientes que tienen a la vía marítima como el principal medio de enlace para su desenvolvimiento político, económico, social, cultural y estratégico. Demás está resaltar las dificultades que existen para vincular ambos extremos con el Gobierno central. Es una nueva razón de la importancia de las rutas marítimas para la integración del territorio nacional; asimismo, nos van demostrando que el destino oceánico es un hecho indiscutible para nuestro país. Su extenso litoral y el vasto mar jurisdiccional, entre otras muchas características, hacen una realidad la tan repetida frase que el futuro de Chile está en el mar. Los intereses marítimos —ya citados— son de carácter político y económico y se materializan en las comunicaciones marítimas, terminales marítimos o puertos, construcción naval, pesca, deportes náuticos, etc. Sólo la capacidad política sirviendo a los intereses marítimos crea las condiciones fundamentales de una potencia marítima.

El extenso ámbito de los intereses marítimos constituye la tónica que da vida al poderío marítimo, el cual —según expresión del propio Mahan— es la capacidad de crear, desarrollar y defender dichos intereses de un Estado, tanto en la paz como en la guerra. De aquí fluye pues, claramente, que la razón de ser del poder naval es la defensa de los intereses marítimos.

Deseamos que todo Gobierno de Chile le dé un impulso siempre creciente al desarrollo de tales intereses, dentro de una política nacional concebida con criterio moderno y pragmático, tanto en el área del transporte marítimo como en la pesca y en la construcción naval. Ello reflejaría la voluntad que anima a todos los chilenos de volver a participar en esa brillante actividad oceánica propia de nuestros tiempos. Chile busca el destino de potencia marítima que otrora tuvo. Sin embargo, para ser potencia marítima no basta desarrollar los intereses marítimos; se requiere que tras estos esté el respaldo de la fuerza para hacer respetar los derechos, función que corresponde al poder naval y, por ende, a la armada nacional. El poder naval no solo es importante y resolutivo en la guerra; también es importante en la paz y todo señala que tal importancia irá creciendo a medida que el avance tecnológico aumente las posibilidades de la explotación económica del mar y de su suelo y subsuelo, en un mundo tan lleno de necesidades de alimentos y materias primas.

Tales recursos, aunque abundantes, no son inagotables en el mar. Un mínimo de previsión llevó a Chile a establecer la hoy llamada Zona Económica Exclusiva. Tal resolución, que se ha generalizado en el mundo, llevó al estudio y establecimiento de nuevos derechos en esta zona e, incluso, en la alta mar. Estos y otros factores han dado origen al nuevo Derecho del Mar, tema de suyo muy importante para nuestro país, mediante el cual habrá más derechos que defender y nadie puede asegurar si habrá naciones que emplearán la fuerza para hacer imperar sus exigencias. En este caso, el poder naval tiene un importantísimo papel que nadie podrá negar.

La capacidad política de los Gobiernos de Chile —sirviendo los intereses marítimos— le ha permitido estructurar las bases para desarrollar nuestro potencial marítimo. Los lineamientos primarios que conforman la estructura sobre la cual descansa esta política nos indican que Chile orienta sus esfuerzos, entre otros, a perfeccionar una capacidad nacional para proyectarse cultural, política y económicamente hacia aquellos Estados amigos o áreas del planeta que permitan satisfacer el interés nacional, la vocación pacifista y la colaboración internacional de la República. En este esquema no pueden estar ausentes los intereses marítimos, como lo demuestran la formulación y los esfuerzos dedicados a hacer más real la política marítima nacional, ya diseñada y definida para dar vida a una imperiosa necesidad en el ámbito marítimo nacional. En ella, junto con destacar el valor geopolítico del océano Pacífico, se establece la necesidad de que Chile influya en las actividades que se desarrollan en ese ámbito, para lo cual es necesario impulsar una capacidad marítima nacional que facilite el movimiento económico de comercio exterior.

La mencionada política ya ha comenzado a ejercer una marcada influencia en los diferentes medios que le son propios: La extracción de recursos naturales que se encuentran en el suelo y subsuelo marinos, tales como minerales, petróleo y gas natural, en cuya planificación y ejecución se deberá avanzar considerablemente para no dejarse atrapar por las naciones de tecnología más avanzada; en la actividad pesquera, fuente importante de alimentación dependiente de los recursos naturales renovables, donde será necesario definir la explotación racional de la abundante pesca de nuestro litoral para que asegure rendimientos sostenidos; los esfuerzos tendientes a iniciar en el país la política de conservación del medio marino; el desarrollo de una infraestructura portuaria al servicio de la actividad marítima; la necesidad de que en un país marítimo por excelencia como lo es Chile haya un desarrollo adecuado de sus astilleros, pues ellos forman parte fundamental de la estructura económica de la industria naval, concepto universalmente vinculado al desarrollo de la marina mercante, al comercio exterior y, por tanto, a la soberanía e independencia económicas del país.

En el campo de las comunicaciones marítimas el avance debe ser necesariamente significativo. Ellas constituyen el gran medio relacionador que la naturaleza nos ofrece gratuitamente, el cual así como en la paz representa el factor básico en el que descansa nuestro progreso, desarrollo y bienestar —dada nuestra condición geográfica esencial— en la guerra llegaría a constituir un imperativo de supervivencia.

La marina mercante, que constituye el vehículo que materializa las comunicaciones marítimas, requiere un crecimiento acelerado.

Las breves ideas expresadas reflejan que nuestro país se encuentra en una nueva etapa de su historia, en la cual se ha ido imponiendo la conciencia del destino marítimo de Chile y su capacidad para convertirse en el futuro en una potencia marítima por imperativo histórico, geopolítico y geográfico.

Chile y su destino frente al Pacífico

El mar es uno de los elementos que tienen mayor influencia en la vida de los Estados, lo que está en relación con la proporción en que sus aguas cubren el litoral del territorio. Su consideración, entonces, debe ocupar un lugar destacado en toda apreciación geopolítica destinada a resolver problemas políticos o estratégicos, o en la adopción de medidas relacionadas con el desarrollo del Estado o de su protección y defensa. Los océanos ocupan tres cuartos de la superficie del globo terráqueo; en consecuencia, ante un medio tan

predominante, la influencia de los océanos sobre el asiento terrestre del hombre y sobre el hombre mismo es poderosa y trascendental.

Un ligero análisis de la evolución oceánica mundial nos permitirá determinar la posición de Chile como Estado litoral de la Cuenca del Pacífico y de sus derivaciones geopolíticas.

Desde el punto de vista oceánico la población mundial puede considerarse asentada en tres grandes agrupaciones que ostentan claras y precisas diferencias entre sí: La Atlántico-Mediterránea, la del Pacífico y la del Indico.

El mundo de la Antigüedad y de la Edad Media fue esencialmente mediterráneo y solamente a fines del siglo XV comienza la verdadera expansión marítima hacia el oriente y el sur, es decir, hacia el Africa y el Medio Oriente, expansión que fue alterada o atenuada por los descubrimientos de Colón, que desde el siglo XVI convirtieron a Occidente, es decir, al Atlántico, en la principal área de acción de la civilización occidental, iniciándose entonces la era del decaimiento del Mediterráneo y el comienzo del auge de aquél, con un fuerte predominio a través de los siglos siguientes.

Hasta nuestros días —en virtud de la supremacía global de Europa por sus condiciones raciales, culturales y técnicas— el Atlántico constituyó la base concreta de todas las acciones políticas y económicas del mundo civilizado y sobre él giró el desarrollo político-económico, con derivaciones secundarias hacia las restantes áreas. Esta acción expansiva de Europa fue tan efectiva que aun cuando las naciones americanas se independizaron durante el siglo XIX, ya en el siglo XX Estados Unidos llegó rápidamente a convertirse en la primera potencia mundial.

Este mundo atlántico o zona occidental, con el 30% de la población total del planeta y la más alta capacidad científica y tecnológica, absorbe los dos tercios de las exportaciones universales de materias primas, transformadas luego en manufacturas que diseminadas por toda la superficie de la Tierra impulsan y respaldan el desarrollo económico de Europa.

Cuando a comienzos del siglo XX desapareció el Imperio colonial se produjo un vacío que fue superado inmediatamente (1823) por Estados Unidos mediante la Doctrina Monroe, es decir; resolvió controlar la zona. Su cooperación facilitó la independencia de Hispanoamérica y la mantuvo protegida, en su provecho, contra una posible penetración imperialista durante 136 años. Dicha doctrina terminó en 1959-1960 con la adhesión de Cuba a la Unión Soviética.

La situación creada actualmente en el Pacífico y en el Indico es similar a la que se produjo en el primer tercio del siglo pasado con la caída del Imperio español. La resolución de Inglaterra de abandonar Asia Menor y Asia suroriental, repliegue muy lamentado desde el punto de vista del mundo libre, pero provechoso para el adversario ideológico, le ha permitido a este bajar por el Mediterráneo logrando valiosas bases de apoyo naval en áreas circundantes. Así, Estados Unidos, una vez más, se siente llamado por la historia a proteger lo que Inglaterra y Europa han abandonado.

Hasta hace poco tiempo el Atlántico y el Mediterráneo eran los únicos escenarios en que se jugaba o decidía la historia del mundo, cometiéndose el error de concebir los problemas y sucesos del Pacífico como hechos secundarios, como simples áreas de choque durante los períodos de conflictos entre las potencias occidentales, sin acertar a ver o comprender que estos conflictos eran consecuencia de una situación ya generalizada que afectaba a toda la vasta zona del Asia oriental y del Africa, es decir, absorbidos por sus

propias rivalidades no lograban percatarse que su propio *statu quo* occidental era ya función del equilibrio y desarrollo de nuevas emergencias afroasiáticas.

Sin embargo, desde la Segunda Guerra Mundial y especialmente en la década siguiente a ella el eje del interés político mundial se trasladó al Pacífico y las viejas y tradicionales concepciones históricas quedaron de hecho afectadas por lo que podríamos llamar "la primera fase del Pacífico", comprobándose así la profecía de Teodoro Roosevelt, quien aseguró que "En el aspecto político el Pacífico será el punto focal del planeta, zona en la que en los próximos siglos se situarán los grandes acontecimientos mundiales".

Nos encontramos, pues, en el comienzo de una nueva era en la que la historia de la Humanidad no será; ni siquiera es ya, del exclusivo control, dominio y privilegio de Europa y del Atlántico.

Sin el océano Pacífico Chile no podría subsistir; la vida, el clima, la alimentación, el comercio y las comunicaciones no serán concebibles. Si la morfografía ha modelado las características sociales y políticas de Chile, el océano Pacífico es su ambiente natural y esencial para su desarrollo y potencialidad.

El hecho de constituir el mar la principal avenida de movimiento del país y principal fuente de alimentación para su pueblo, sin considerar la favorable posición geográfica que la naturaleza le ha dado en relación con el mar, hace que el poder marítimo sea un factor resolutivo para respaldar la política nacional y la economía de la nación.

Realidad geográfica y geopolítica

En el siglo pasado nuestro pabellón flameó a lo largo de la costa del Pacífico alcanzando hasta California e internándose en el Pacífico central, en las islas de la Polinesia. El cóndor chileno era moneda dura en Tahiti, Shangai y en otras posesiones de potencias europeas, Chile ejercía hegemonía en el Pacífico suroriental; sus naves participaban en gran parte del comercio exterior peruano y ecuatoriano, alcanzando incluso hasta las remotas tierras australianas. Es significativo también el hecho que Guillermo Wheelwright escogiera a Valparaíso para fundar la Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico en 1835, en circunstancias que entonces se miraba con desconfianza el nuevo sistema de propulsión de las naves.

Estos y muchos otros hechos, como la actividad industrial de la construcción de barcos de mediano tonelaje, parecieron indicar que en los primeros años de vida independiente Chile se estaba conformando dentro de la orientación de una adecuada conciencia marítima.

Naturalmente, también tuvo gran influencia en nuestro estancamiento marítimo y económico el crecimiento fabuloso de Estados Unidos, que después de la apertura del canal de Panamá ahogó prácticamente a las naciones del extremo sur del continente, ejerciendo una hegemonía casi completa a lo largo del Pacífico y contribuyendo en gran parte a la estructura básica, política, económica y social semicolonial con que emergieron a la vida independiente las nuevas Repúblicas americanas, de la que recién están despertando después de casi 200 años de vida independiente.

La guerra con España, que ocasionó la destrucción casi total de nuestra marina mercante, y la apertura de mercados más fáciles —aunque menos promisorios a largo plazo— debilitaron nuestra expansión hacia el Pacífico, para hacerla revivir fugazmente en 1888.

Según expresa Mario Barros van Buren en su documentado libro *Historia Diplomática de Chile*, la idea de una expansión chilena en el Pacífico venía desde la época de Prieto. Diego Portales creía firmemente que el destino de Chile estaba en el mar y que nuestro campo natural de expansión eran el océano Pacífico y la Polinesia.

Benjamín Vicuña Mackenna fue uno de los grandes visionarios de nuestros avances en el Pacífico. Nunca pudo entender por qué habiendo sido Australia y Nueva Zelanda descubiertas por España, este país se los hubiese dejado arrebatados por Cook. Creyó que a Chile le correspondía tomar posesión de islas del Pacífico en esa fecha aún sin dueño conocido y extender un Imperio marítimo que llegase hasta el Asia.

El término de la Guerra del Pacífico abrió la gran posibilidad. Chile salió de ella controlando el océano que nos unía a la Polinesia, nuestra armada era la más poderosa de América del Sur y el salitre había financiado una flota mercante capaz de competir con las mejores del mundo; el Presidente Balmaceda lo comprendió en toda su extensión. En 1888 dispuso que la Armada de Chile tomara posesión de la isla de Pascua, ubicada frente a Caldera y a dos mil millas de nuestras costas, misión que fue encargada al Capitán de Corbeta Policarpo Toro, legítimo inspirador de la idea, quien ya la había visitado en la corbeta *O'Higgins*; Toro desembarcó marinería, realizó actos de posesión real e izó la bandera chilena en la rada de Hanga Roa el 18 de septiembre de dicho año.

Hoy, a más de cien años de aquel feliz acontecimiento, miramos con satisfacción y no disimulado orgullo la proyección de Chile hacia el Pacífico, expresada en términos geográficos por la mencionada isla, que es el eslabón que une la costa occidental de Sudamérica con Australia y le da al país la profundidad indispensable que no le permiten sus límites territoriales, proyectando así su frontera occidental hacia el "mar del futuro".

Con una clara visión austral, O'Higgins tuvo un sentido geopolítico excepcional en su tiempo. Desde su destierro en Montalván, en 1842 escribe a Bulnes sobre la impostergable necesidad de asegurar los bienes nacionales en el estrecho de Magallanes y proyecta esta visión hacia la enorme gravitación geopolítica que significa para el país poder controlar, por mandato geográfico, el mar de Drake, pivote oceánico del Pacífico y del Atlántico, constituyéndose en vigía natural de las rutas marítimas australes mediante el ejercicio de su soberanía en el Estrecho, canal Beagle, cabo de Hornos y posesiones insulares orientales.

Igual valor geopolítico tiene la presencia de Chile en el continente antártico, donde la extraordinaria calidad de sus títulos hizo que el escritor francés Jacques Sorbets dijera: "De hecho, en el continente antártico las condiciones para adquirir soberanía deben ser suavizadas, sin lo cual ninguna de las naciones cumpliría las condiciones requeridas, aparte, por cierto, de Chile, en la Tierra de Graham e islas Shetland del Sur".

El hecho de que el límite austral chileno está precisamente en el Polo Sur geográfico nos acerca a las demás naciones que comparten con nuestro país el Tratado Antártico Internacional en el cual Chile desarrolla una importante serie de acciones.

Finalmente, a la extensa tierra antártica y posesiones oceánicas ya descritas deben ser agregadas aquellas islas adelantadas en el océano Pacífico que contribuyen a afianzar nuestra posesión geopolítica en este importante océano; entre ellas, las más destacadas son el grupo de las islas de San Félix y San Ambrosio, el archipiélago de Juan Fernández y las islas Diego Ramírez, con sus respectivos contornos de mar patrimonial.

Visión de una Universidad Marítima para Chile

Todo lo latamente expuesto nos hace comprender el importante rol que deseamos que cumpla la Universidad Marítima de Chile y el enorme desafío que significa impulsarla como un foco de luz intelectual que oriente a los jóvenes chilenos a la obtención de la conciencia y cultura marítimas. En esta concepción, esta Universidad mantendrá, necesariamente, una fecunda y recíproca vinculación con la Armada de Chile, institución que a lo largo de toda su existencia ha generado, fomentado y cautelado el desarrollo marítimo nacional a través de sus más variadas formas y manifestaciones. Una institución de educación superior directamente vinculada con nuestra armada permitirá cautelar la formación de los valores fundamentales propios de la tradición cultural chilena en el marco de una sociedad cristiana occidental, sin comprometer su quehacer con compromisos ideológicos no siempre coincidentes con la política naval de los intereses marítimos o que subordinen su excelencia académica en función, de objetivos o compromisos económicos de corto plazo.

No obstante, nuestros propósitos van aún más allá. No solo deseamos que jóvenes chilenos se vean favorecidos por la contribución de la Universidad Marítima de Chile al desarrollo social, económico y cultural del país mediante la formación profesional, científica y técnica de especialistas del más alto nivel de excelencia académica para desempeñarse eficientemente en las áreas de producción, mantención y administración de empresas y actividades marítimas chilenas, pues quisiéramos llegar a ser la prolongación en Sudamérica de la Universidad Marítima Mundial (en Malmö, Suecia), del Centro Internacional de Formación Marítima de Trieste, de la Universidad de Wales y otras del viejo continente, para que jóvenes y profesionales sudamericanos puedan alcanzar también —con similar perfil académico— la oportunidad del conocimiento científico y tecnológico naviero de los países más avanzados de Europa, en su propio idioma, aquí, en Valparaíso, la futura capital marítima del océano Pacífico. Esta gran pretensión surge del propio espíritu de esta Universidad, consciente de nuestra realidad como país marítimo y, como tal, de nuestra voluntad y esfuerzo prioritarios de mantener, usar y desarrollar los medios y recursos que le imponen y ofrecen sus dominios marítimos.

También deseamos ser la cuna del pensamiento marítimo de Chile, un lugar de encuentro de las más diversas manifestaciones del espíritu en el cual podamos conjugar, discutir e intercambiar nuestras opiniones sobre el quehacer marítimo nacional, en pro de su progreso y feliz desarrollo.

Estamos ciertos de que para ello podremos contar con la valiosa asistencia que siempre ha proporcionado la Organización Marítima Internacional a la comunidad marítima mundial en la formación contemplada —en todos los niveles— en sus programas de cooperación técnica, con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y con aquellos países amigos que desarrollan programas de asistencia para el desarrollo marítimo internacional. Asimismo, será prioritario para la Universidad Marítima de Chile establecer un pronto enlace e intercambio con aquellas escasas naciones del mundo que cuentan con academias dedicadas a la formación marítima.

Las razones que fundamentan la creación de la Universidad de marras son, en síntesis, contribuir a la formación de profesionales del área marítima a un nivel superior, principalmente a través de cursos de pre y posgrado, reconocidos por la Organización Marítima Internacional, para ejecutivos de empresas marítimas y navieras nacionales y extranjeras. Complementariamente, contribuir a la formación y perfeccionamiento de

profesionales vinculados a los servicios marítimos, al comercio exterior y a toda otra actividad académica dirigida a fomentar la conciencia y voluntad marítimas de los chilenos.

También deseamos participar —con toda nuestra capacidad académica— en la implementación más efectiva de la política marítima nacional, por cuanto ella puede deparar a Chile un brillante futuro y mejorar su actual posición con respecto a un mundo que ya no gira exclusivamente en torno a la Cuenca del Océano Atlántico.

La elevada concentración de algunos recursos naturales con que cuenta nuestro mar adquiere un significado creciente en un mundo en el cual estos recursos se van haciendo cada vez más escasos. La pesca y la minería submarina deben constituir un punto importante de esta política. Esto nos demuestra que debemos programar nuestras futuras actividades en el mar con un criterio amplio y moderno, reconociendo que él forma un complejo sistema en el que todas las actividades realizadas se interrelacionan formando un todo que debe ser programado de acuerdo a políticas globales que permitan el desarrollo económico.

Por estas razones se hace más urgente que nunca la implementación y puesta en marcha efectiva de esta política marítima nacional que coordine los intereses marítimos con el resto de los intereses generales de la nación, en beneficio del desarrollo armónico de ella. Nuestra Universidad espera poder participar en los esfuerzos que en este sentido realice el Supremo Gobierno.

Consecuente con las realidades expuestas, Chile ya ha establecido su condición esencial de país marítimo y —como ya lo hemos expresado— su voluntad de mantener, usar y desarrollar los medios y recursos que le imponen y ofrecen sus dominios marítimos y los extrajurisdiccionales relacionados. Todo lo anterior con el propósito de coadyuvar a asegurar la supervivencia, el desarrollo y bienestar de la nación y facilitar el positivo aporte e integración de Chile a las actividades marítimas regionales y mundiales, de acuerdo a las leyes chilenas y al derecho internacional. Este es el desafío histórico que la civilización marítima impone a Chile y que nuestra Universidad desea afrontar en toda su magnitud.

