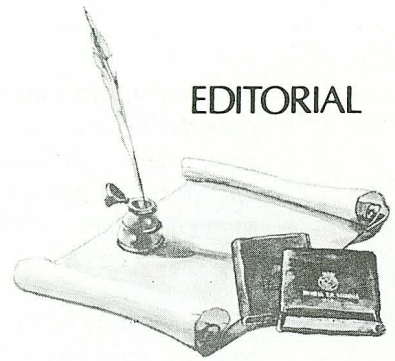




INFRAESTRUCTURA NACIONAL

*U*NO de los pilares del progreso de todo país es el conjunto de obras e instalaciones que facilitan el transporte de carga y pasajeros, el aprovechamiento y tratamiento de aguas y el más amplio uso de las telecomunicaciones. Sobre esta infraestructura se despliegan las actividades de variado orden que se encuadran tanto en el desarrollo económico como en la seguridad nacional. En el caso de un país marítimo, con fuerte connotación de productor de bienes de exportación, esto es particularmente relevante.

Chile ha tenido en los últimos decenios grandes avances en la producción de bienes, crecientemente orientados a la exportación, lo que ha incrementado significativamente su comercio exterior. En el ámbito de la defensa nacional, por su parte, ha desarrollado potenciales adecuados para sus necesidades de disuasión y rechazo efectivo de posibles agresiones a su soberanía e integridad territorial.

La situación actual marca un punto de inflexión en ambos campos. Los logros alcanzados por la economía requieren—para seguir avanzando—no sólo una confianza en el esquema aplicado sino acciones concretas, una de las cuales es un notorio aumento de la infraestructura productiva, pues la existente está alcanzando límites extremos de operación. Por otra parte, la expansión propia de una economía abierta al exterior genera por sí misma nuevas amenazas en el campo de la defensa nacional, las que exceden el simple marco de lo vecinal y demandan instalaciones adecuadas y suficientemente avanzadas para proyectar fuerzas que logren enfrentar exitosamente los nuevos desafíos.

En estas circunstancias, el Supremo Gobierno ha elaborado un plan de infraestructura nacional que tiende a cubrir estas necesidades en el mediano plazo. El énfasis ha sido puesto fundamentalmente en los aspectos económicos y sociales, con efectos sólo tangenciales sobre necesidades de la defensa nacional.

El predominante criterio económico-social nutre la orientación general de las obras proyectadas, las que incluyen no sólo la red vial, tanto urbana como caminera, sino también las obras sanitarias y de riego, así como las ferroviarias y las portuarias, tanto aéreas como marítimas.

En el caso de estas últimas se ha dado prioridad a los trabajos de mejoramiento de puertos existentes, concentrándose en los de mayor demanda actual y a mediano plazo, preteriendo la construcción de nuevos puertos, incluso de aquellos que constituyen bases de proyección nacional hacia los ámbitos del futuro, como son el Pacífico y la Antártida.

Es así como la construcción de los importantes nuevos puertos de Pascua y de Punta Arenas deberán atenerse a una programación sucesiva que asigne la consiguiente prioridad de uno sobre otro, todo ello en una perspectiva de eventuales inversiones privadas o por préstamos específicos de fuentes externas. Cabe esperar que el Estado de Chile,

en su rol subsidiario, asigne algún tipo de aporte que incentive su materialización, tanto para dar tiempo a que las nuevas obras refuercen las incipientes y débiles demandas comerciales y así alcancen una cabal rentabilidad, como para mantener orientaciones operacionales que satisfagan en lo esencial las expectativas de nuestra proyección marítima nacional.

* * *

Revista de Marina ha puesto permanente y especial interés en la presentación de trabajos referidos a estos dos proyectos portuarios. Su editorial "Puertos"—de la edición N° 1/1986— así lo evidencia.

En el caso tan particular de isla de Pascua, cabe destacar que la importancia del puerto no se refiere exclusivamente a los aspectos económicos directos, como la pesca de altura y el transporte de abastecimientos y turístico y su acercamiento real al continente, sino que abarca situaciones de gravitante orden político internacional como son el respaldo a las declaraciones de jurisdicción soberana sobre los recursos de su plataforma submarina y zona económica exclusiva, lo que implica la correspondiente presencia naval que provea eficacia a dicho derecho. Más recientemente aún, las consideraciones sobre el Mar Presencial de Chile dan adicional relevancia a un puerto en esa isla, ya que Pascua es el pivote fundamental que marca el límite oeste de dicho espacio marítimo en nuestra próxima vecindad y es, a la vez, el vértice oriental del gran triángulo polinesio que constituye el ámbito natural de nuestra proyección marítima en el Pacífico sur-central y occidental.

Un enfoque general al respecto lo abordan tanto el artículo "La isla de Pascua. Proyección del Chile oceánico del futuro", publicado en nuestra edición N° 3/1988, como el titulado "El factor naval en la proyección de Chile en el océano Pacífico", aparecido en la N° 6/1990. Otro anterior, más específicamente referido al tema, es "Un puerto en isla de Pascua", de la N° 5/1986.

En el caso del nuevo puerto de Punta Arenas, también nuestras páginas revelan el decidido interés naval al respecto, fundado en la necesidad de ejercer un apropiado uso de la favorable posición geográfica de esa ciudad ubicada en pleno estrecho de Magallanes, que es la ruta interoceánica de mejores perspectivas futuras en todo el hemisferio austral del planeta. Además, su proximidad a la Antártida lo convierte en la mejor puerta de entrada al continente helado, pues no sólo facilita el enlace aéreo desde su excelente aeropuerto internacional y servicios propios de una ciudad desarrollada sino que también y fundamentalmente su puerto, a orillas del estrecho, provee el apoyo logístico a las bases instaladas en ese territorio polar, así como a las actividades de investigación científica en las propias aguas antárticas, todo lo cual sólo puede ser llevado a cabo en forma integral utilizando medios marítimos.

El artículo "Un nuevo puerto en Punta Arenas" de nuestra edición N° 5/1986, ya abordaba esta temática. En otro e interesantísimo artículo al respecto, que apareció recientemente en nuestra edición N° 6/1991, se exponía, con gran acopio de información actualizada y fidedigna, la conveniencia de emprender esta obra de infraestructura nacional, cuya iniciación no debiera ser dilatada, teniendo en cuenta el acelerado avance de obras similares del vecino país en el canal Beagle.

* * *

Las circunstancias que prevalecen en este momento en el ámbito mundial y nacional, constituyen otro elemento de necesaria consideración.

Nunca antes como ahora las condiciones de estrecha interdependencia económica a nivel planetario han proyectado los rumbos del desarrollo hacia la más plena vinculación entre todos los actores del sistema mundial, en el marco de una economía internacional de corte liberal, no exenta de riesgos para los países relativamente débiles, por la evidente exposición en que quedan ante las fuerzas y presiones de una competencia muy dura, no siempre transparente ni leal.

Es por eso que en el mundo de hoy, sobre todo en Chile, toda inversión económica que no tenga, en alguna medida, vinculaciones marítimas, alcanzará rendimientos insuficientes para impulsar el sostenido desarrollo que el país demanda. Así, no basta atender a consideraciones estrictamente económico-sociales e, incluso, tangencialmente geopolíticas; deben ser privilegiadas las de orden oceanopolítico, para tener así la seguridad de estar orientando adecuadamente la asignación de los escasos recursos nacionales.

Por lo mismo, una decisión en favor de construcciones portuarias como las señaladas, por el consenso que las respalda y por la trascendencia que tienen, forma parte de la llamada Política de Estado y eleva su relevancia por sobre el simple manejo de la coyuntura.

A este respecto cabe recordar las percepciones que tuvieron sobre la naturaleza marítima de nuestro país, gobernantes visionarios que, con proyección de futuro, tomaron decisiones que pudieron ser consideradas audaces en su época, pero que fueron fundamentales para los destinos nacionales.

Es el caso de O'Higgins, al crear la Primera Escuadra Nacional —que nos diera tempranamente el dominio del mar— y la Escuadra Libertadora del Perú, que aseguró nuestra independencia; de Portales, al construir los almacenes francos de Valparaíso y convertir a este puerto en el emporio del Pacífico sur; de Balmaceda, al incorporar al territorio nacional la isla de Pascua y construir el dique seco de Talcahuano, consolidando nuestra potencialidad marítima en el Pacífico austral; de González Videla, al establecer las doscientas millas de mar patrimonial y hacer efectiva nuestra presencia antártica, reafirmando nuestro carácter de país tricontinental y oceánico.

Por si esto fuera poco, tenemos en la raíz profunda de nuestra nacionalidad la figura señera del gran conquistador extremeño, cuya inequívoca visión marítima queda claramente señalada en el artículo "El vocabulario marítimo de Pedro de Valdivia", de don Manuel Torres Marín, inserto en el Boletín N° 98 de la Academia Chilena de la Historia, el que —en parte, a la letra— dice: "Valdivia intuyó inmediatamente, y esa es parte de su grandeza, que para regir a Chile tenía que regir también las olas. Ojalá que todos los que le sucedieron en el gobierno de este país, hasta el día de hoy, hubieren sentido esta intuición tan claramente como él".

* * *

Es por todo lo anterior que hay una diferencia esencial —que las hace incomparables y, por lo mismo, les impide excluirse mutuamente en términos de asignación de recursos— entre una solución portuaria de ensimismamiento territorial que, en respuesta a presiones circunstanciales de estricto orden económico en torno a los parámetros costo-beneficio, se aboca al simple repotenciamiento de la infraestructura existente y aquella otra que, sustentada en variadas y permanentes razones oceanopolíticas, crea nuevos puntos de apoyo para reinstalar a Chile en los extensos ámbitos hasta donde alcanza —con pleno derecho y operacional holgura— la proyección de su generosa realidad marítima, cuyo aprovechamiento es y ha sido la clave de su desarrollo y el puntal de su seguridad. ★