

LA PROYECCION OCEANICA DE CHILE*

Jorge Martínez Busch
Almirante

Introducción

CONSIDERO una obligación que todos los chilenos aportemos antecedentes, ideas, trabajos y proposiciones para contribuir a que los conductores políticos tengan el máximo de referencias para las decisiones que tomen en el esfuerzo colectivo de hacer de Chile una gran nación.

Este foro, en el ámbito académico en que desarrolla su actividad, es una buena oportunidad para hacerlo. La armada participa en este ámbito y considera de la mayor importancia, para el presente y el futuro, las valiosísimas aportaciones hechas por todas las distinguidas personalidades que han participado en este encuentro. Los organizadores lo definen como encuentro y no puede ser más acertado que nos reunamos en torno al océano y miremos con el mayor realismo —pero también con el más contagioso entusiasmo— este extenso espacio marítimo que se abre para el desarrollo, con una perspectiva inmensa de posibilidades hacia el crecimiento y grandeza de Chile en el siglo XXI.

Pero este crecimiento trae un signo de urgencia. Ante las perspectivas ciertas de que muchas áreas marítimas ya están agotadas y ocupadas, cada día se mira con el mayor interés aquellos espacios considerados vacíos de la presencia humana y alejados de una ocupación y explotación científicamente realizada. Esto

ocurre con el cuadrante suroriental del océano Pacífico y también con todo el océano Pacífico que está al sur del ecuador.

Y la intención de acceder a los espacios oceánicos vacíos del mundo se origina fundamentalmente en un solo hecho: El mayor desarrollo cultural de las personas que quieren salir a ocuparlos. Esto significa reconocer que desarrollo en el mar es sinónimo de una mejor visión, una mayor información y una voluntad constante y permanente de realizar esta empresa.

Esta actitud de la mente humana se manifiesta en lo que se ha convenido en llamar "conciencia marítima", término que no expresa otra cosa que saber que el país en que se vive —concepto geográfico— tiene mar y en comprender que ese mar, siendo parte del territorio —concepto geopolítico— permite realizar actividades de todo tipo que benefician a la persona y mejoran su calidad de vida. No tener conciencia marítima es no asumir el significado del mar en la vida individual y colectiva de las personas que habitan un país.

Pero hay una etapa más allá de la conciencia marítima. Una nación que tenga esta conciencia está preparada para entrar de lleno a iniciar múltiples actividades en el mar y en su espacio oceánico. Son estas actividades las que deberán ser coordinadas al fin último del desarrollo. Tal coordinación se origina en las políti-

* Conferencia —bajo el título "Nuevos conceptos y políticas para la proyección oceánica de Chile"— dictada el 30 de noviembre de 1991 por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Jorge Martínez Busch, en el seminario que sobre el tema organizaron conjuntamente la Universidad Marítima de Chile y el Consejo Chileno para las Relaciones Internacionales, a bordo del transporte *Aquiles*, surto en el puerto de Valparaíso.

cas nacionales y su efectividad será más o menos real en la medida que se entienda la interdependencia de todas las actividades nacionales en relación al mar. Esta interdependencia marítima y oceánica y su relación con las políticas ha sido llamada "oceanopolítica". Este concepto debiera señalar una característica de identidad de quienes, viviendo en un país marítimo como es Chile y ubicado en el hemisferio oceánico del mundo, hacen política en el más noble y conceptual significado del término.

De lo expuesto podríamos concluir que la oceanopolítica es la aplicación práctica de la conciencia marítima que posee la persona que pertenece a una nación marítima y que actúa, de una u otra forma, en la creación de las políticas necesarias para el desarrollo en todos los niveles y campos de acción en que ella se desenvuelve.

Para Chile, si los constantes esfuerzos que se hacen para internalizar el mar y su espacio oceánico son efectivos, debería esperarse que la oceanopolítica sea el fondo conceptual sobre el cual se desenvuelvan los conductores de nuestra sociedad en los próximos años.

Una idea central para nuevos conceptos y políticas

La característica fundamental del actual desarrollo en el mar y en el espacio oceánico está en la creciente velocidad con que se acumula la información disponible para realizar en ambas actividades productivas.

Este crecimiento constante se produce porque en aquel espacio se está volcando la mayor cantidad de aplicaciones tecnológicas que puede entregar el actual estado de los conocimientos científicos con que cuentan los países desarrollados.

Resulta entonces conveniente establecer que el principio fundamental que dé origen a nuevos conceptos y políticas sea el conocimiento del mar y la forma de cómo extender este conocimiento en la población. Esto constituye la idea central sobre la cual debiera ser construido un universo de políticas que materialicen la proyección oceánica de Chile.

Un posible universo de políticas

El conocimiento es entregado mediante la educación en torno a todo el mundo marítimo y oceánico. Este conocimiento científico demuestra claramente que la cantidad de recursos del mar va mucho más allá de lo que era dable esperar. Los espacios marítimos aparecen como la nueva tierra, el nuevo planeta que per-

mitirá dar sustento y por lo tanto vida a otra población mundial equivalente a la actual.

1. De lo anterior resulta que la primera dimensión de este universo es la política para los recursos oceánicos, agrupados en las siguientes grandes áreas de actividades productivas:

—La de las reservas de petróleo y gas en la plataforma continental, origen de una potente industria pesada y de una industria ligera de apoyo de múltiples productos.

—La de la incipiente industria farmacéutica marina. Antibióticos y productos de farmacopea de nuevas características y sorprendentes capacidades antimicrobianas y emotivas. Se abre así un campo de medicamentos absolutamente insospechados para la medicina y habrá una gran demanda de complejas técnicas de selección, extracción y producción.

—La de la pesca y de los alimentos que de ellas son obtenidos. Específicamente, se trata de incentivar la pesca de altura en el mar presencial, considerando que la pesca constituye una actividad estratégica frente al vacío biológico existente en el hemisferio norte. Hay que tener muy claro el concepto de producción estratégica que tendrá la alimentación obtenida de la pesca en el próximo siglo. También deberá ser incentivada la reparación y construcción naval de pesqueros, de puertos y terminales que permitan entregar rápidamente al consumo los productos obtenidos de la pesca. Por último, se requerirá de una industria de apoyo que entregue los múltiples accesorios que se ocupan en esta actividad.

En relación con lo anterior es vital comprender que el factor de fuerza que significa la posición geográfica de los puertos chilenos, frente a las actividades que desarrollan en alta mar las flotas de los países del hemisferio norte. Así, la geografía se convierte en una ventaja comparativa que equivale a un capital de inversión frente al capital en tecnología y medios que poseen estas flotas. Esto debiera llevar a que los eventuales interesados en desarrollar actividades en conjunto, en el marco de nuestra legislación, negocien en una posición ventajosa a los intereses nacionales.

—La de la minería de la plataforma continental, aceptando —por lo menos— comprender la tarea de cuantificar los recursos existentes. La extracción de barros auríferos ya es una actividad en el Pacífico norte. En Chile las paredes de los cañones submarinos de la zona central poseen barros de este tipo, posibles de ser explotados.

—La del transporte marítimo. La consideración fundamental es que el transporte por mar es una de las etapas en el intercambio de

productos dentro de un sistema nacional y que este sistema, a lo menos, se encuentra estructurado por: Un parque de vehículos y ferrocarriles apropiados, una red caminera moderna que pase por las áreas en donde son originados los productos y que cuente con accesos rápidos y expeditos a los puertos. Estos deben ser eficientes y seguros, tanto en lo laboral como en lo hidrográfico. Asimismo, debe contarse con una flota de buques modernos, rápidos, tripulados por dotaciones técnicamente superiores y una industria de construcción y reparación de buques ágil y técnicamente avanzada, dotada de personal calificado y motivado. La comprensión de que el transporte marítimo es parte de un sistema de múltiples elementos es básica para el diseño correcto de las normas que hagan eficaz su operación.

—La de la acuicultura y la agricultura oceánica o maricultura. Hoy son considerados explotables no sólo los sectores costeros y las aguas interiores, sino también las aguas oceánicas. En esta materia se está produciendo un fenómeno que puede ser denominado urbanización del mar, ya que a medida que la pesca avanza y se adentra en el territorio oceánico hay una tendencia que llevará a que la acuicultura y la maricultura ocupen los territorios marítimos que van quedando agotados para la pesca de las especies que habitan libremente en esas áreas. No puede sino esperarse que de la extracción de poblaciones naturales se pase al cultivo de poblaciones artificiales.

—La de la creación de fuentes de energías no convencionales y no contaminantes. El aprovechamiento de la energía mareomotriz y la utilización de la energía térmica para la obtención de agua potable son, del mismo modo, realidades técnicas ya probadas.

2. La segunda dimensión de este universo se encuentra en la política para impulsar y desarrollar las siguientes actividades científicas básicas:

—Fomentar la exploración e investigación geológica del fondo oceánico y del subsuelo, para obtener conocimientos que permitan realizar actividades mineras e industriales. Los levantamientos topográficos submarinos serán de gran importancia para identificar las áreas más favorables para estas actividades.

—Incentivar el diseño e invenciones de apoyo tecnológico para permitir que el hombre trabaje en los fondos marinos hasta los tres mil metros de profundidad. De este modo se requerirá impulsar la medicina submarina y diseñar nuevos tipos de vehículos submarinos. En general, se estará en presencia de nuevos conceptos sobre la vida humana en esos ambientes.

—Apoyar la investigación y desarrollar el apoyo técnico necesario para establecer la maricultura oceánica y la biotecnología que permitan trabajar bioproductos en bruto.

—Apoyar a la comunidad científica nacional en las acciones destinadas a tomar parte activa en el monitoreo global del océano Pacífico suroriental como parte del esfuerzo mundial para establecer la interacción entre el océano y los fenómenos atmosféricos. Esto tiene especial importancia para conocer fenómenos como la Corriente del Niño, invasiones de aguas frías y surgencias, entre otros.

3. La tercera dimensión se encuentra en una política que dé impulso efectivo al fomento para que las universidades, institutos superiores, técnicos y colegios entreguen chilenos calificados para ocupar estos nuevos espacios. Su impulso se inicia perfeccionando al profesor para que sea el vehículo de trasmisión de estos nuevos conocimientos. Para penetrar los territorios oceánicos se requiere de materias que van desde la enseñanza de la geografía e historia marítima de Chile hasta aquellas que abarcan las más complejas áreas de las tecnologías oceánicas. Tal enseñanza debe ir acompañada de un vocabulario que, como toda palabra, lleve un concepto que debe ser grabado en la mente del estudiante para incentivar su curiosidad y familiarizarse con ellos. Así, términos como tecnología marina, tecnología costera, comunicaciones marítimas, piso marino, cartografía y mapas, topografía submarina, dorsales, cañones y montes submarinos, recursos oceánicos, vehículos submarinos, termoacústica, sonar, ecosonda, transductores, indicadores de turbidez, batimetría, recursos pelágicos, etc., deben ser incorporados en el léxico de uso permanente.

4. Pero hay además una cuarta dimensión en este universo, cual es la Política de Población y Urbanización del Litoral. A este respecto, cómo no imaginar que a mediados del siglo XXI toda la población de Chile debiera estar concentrada viviendo a lo largo del litoral, de manera que se mueva entre dos grandes espacios productivos: Al este el territorio continental y al oeste el territorio oceánico.

Las cuatro dimensiones antes señaladas, que fijan el universo de políticas, deben relacionarse teniendo como fondo un marco jurídico que haga ordenado y estable el esfuerzo individual que cada persona realice en la ejecución de la parte que le corresponda en las tareas que en este universo hagan posible la proyección oceánica.

A propósito de este marco jurídico, él no escapa al rápido cambio tecnológico que se

experimenta en el océano. Ya se puede percibir que ciertas concepciones jurídicas están comenzando a quedar atrás en sus alcances y en sus propósitos. A fines de los años 50 aparecieron dos factores derivados de nuevas tecnologías que están introduciendo variaciones notables en las concepciones clásicas del derecho internacional marítimo. Ellos son la contaminación marina y sus efectos en los ecosistemas y la dificultad para la obtención de recursos de los mares ante el agotamiento de ciertos espacios terrestres. Estos factores están afectando las relaciones entre los Estados, insertándose en los esquemas de poder y cayendo de lleno en el campo del derecho internacional público. Pero estos cambios tecnológicos también han afectado al derecho internacional privado, especialmente en lo referido al complejo mundo del transporte de mercaderías, al cuidado de las cargas y a lo relacionado con el seguro que responde por el daño sufrido.

Así, nuevas reglas, nuevas convenciones y acuerdos, lentamente entran en vigencia al ser ratificadas por un creciente número de Estados que esperan que sus intereses sean resguardados por estos instrumentos.

En este campo, nuestros estudiosos no pueden permanecer estáticos esperando que

otros generen soluciones jurídicas a los nuevos problemas. Esta inquietud y preocupación también se origina en el concepto de la oceanopolítica, sobre la base de la existencia de una conciencia marítima que reflejada en los escritos y trabajos aporta las soluciones jurídicas necesarias a nuestro desarrollo, sin importar qué tan nuevas sean ante el derecho internacional ya existente. Lo ya realizado ha justificado con creces hablar de la existencia de una Escuela Chilena de Derecho Internacional Marítimo. A este respecto, quisiera mencionar dos hechos que la distinguen en el ámbito internacional: La concepción de las 200 millas que se consolida en la Zona Económica Exclusiva y el Libro III del Código de Comercio, dedicado a regular la actividad marítima privada.

Conclusión

Las consideraciones antes expuestas permiten deducir que si la idea central de educar para el mar lograra crear la conciencia marítima que desembocará en la oceanopolítica, todo el esfuerzo realizado llevará a la plena ocupación del territorio oceánico de Chile, como consecuencia natural de las políticas que inciden en la materia.

