

# OCEANOPOLITICA Y OCEANO PACIFICO. UNA PERSPECTIVA DE VINCULACION ESPACIAL

*Debemos proyectar al país a través del mar  
en lo político, económico y cultural,  
hacia nuestro ámbito natural de acción  
representado por el océano del presente  
y del futuro, el Pacífico.*

*Hernán Ferrer Fougá  
Capitán de Navío*

## Hacia la determinación del análisis

SIENDO la perspectiva el arte de representar en una superficie los objetos en la forma o disposición con que aparecen a la vista, bajo dicha consideración se hace necesario examinar nuestra realidad espacial oceánica transpacífica, hacia su vinculación al quehacer de otras naciones en la misma área geográfica "a fin de generar un espacio político de nación marítima"<sup>1</sup>, análisis que además obligadamente nos exige relacionarlos con los medios de transporte, ya que son únicamente éstos los que permiten que llegue a ser factible que nuestra nación pueda proyectarse hacia los otros cuadrantes que representan sus espacios de desarrollo y que dan forma a esta vasta cuenca, equivalente en su superficie a un tercio del total de la Tierra.

"De aquí que convertirse en Estado del Pacífico implica interrelacionarse e interactuar con los Estados vecinos vinculados a la cuenca"<sup>2</sup>, a lo que habría que agregar: Con el propósito

evidente de contribuir al desarrollo y prosperidad nacional, como también al fomento de la seguridad y de la cooperación internacional.

Sin embargo, ante el escenario descrito es del caso recordar que el centro de gravedad de la cuenca se encuentra alejado de Chile continental por estar ubicado en el hemisferio norte, ante la presencia de Estados Unidos, Canadá, Rusia, Japón, China y otras naciones del sudeste asiático, algunas de las cuales poseen —por una parte— la mayor dinámica de desarrollo económico a nivel mundial y —por otra— conforman un anillo o círculo geográfico común, ante el cual Chile se encuentra excéntrico por estar ubicado en el cuadrante opuesto correspondiente a la esquina sureste de este gran océano y, por lo tanto, alejado de su zona corazón.

De este modo, la situación expuesta nos obliga a reexaminar el espacio con la intención de poder llegar a visualizar la ampliación de las rutas que nos permitan relacionarnos conforme a nuestra realidad geográfica y la diversidad

<sup>1</sup> Santis Arenas, Hernán: "El mundo del Pacífico y la geopolítica chilena", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 2/1989, Santiago, Chile, p. 140. La cita pertenece a dicho autor.

<sup>2</sup> *Ibidem*. Además afirma que "las acciones orientadas a que el mar sea un espacio de relaciones intraestatales son las que van manifestando la noción de sociedad marítima, concepto cuya validez se pretende demostrar en el presente ensayo ante una situación aplicada.

omnidireccional que presenta este magno escenario, a fin de lograr en plenitud una debida inserción transpacífica<sup>3</sup>.

Ante el planteamiento anterior, únicamente el transporte marítimo hace posible este intercambio, no sólo en cuanto a su factibilidad física sino en particular respecto a la necesidad vital de lograr resultados comerciales. Por lo tanto, su trascendencia se urde al más alto nivel de las relaciones entre los Estados presentes en la cuenca y sus efectos económicos —en cuanto al transporte— entre los armadores que se disputan el negocio naviero.

Paralelamente, el tráfico aéreo vence las distancias de este gran ámbito oceánico en breve tiempo, complementándose —por lo tanto— con el movimiento marítimo al satisfacer propósitos y funciones diferenciadas, ya que la aeronave está orientada a la conducción de pasajeros o bien de cargas de alto valor y reducido volumen, dadas sus limitaciones de transporte de grandes cargamentos.

Ahora, al considerar del mismo modo y simultáneamente conjugar que siendo la finalidad fundamental de la oceanopolítica, en relación a sus principios, poder lograr que la gestión política aprecie la influencia del mar en el ciclo vital del Estado<sup>4</sup>, bajo dicha orientación examinaremos a continuación —en síntesis— los parámetros en juego, tanto políticos como económicos, que imperan en la cuenca, como también en relación a una visión de futuro en su nexa con el comercio transpacífico nacional y su vinculación con los medios de transporte, por constituir esta última categoría de análisis la razón fundamental del presente artículo (figuras 1 y 2).

### La región Asia-Pacífico y el siglo xx. Un vaticinio

Según recientes teorías, a partir del 1 de enero de 1993, una vez que Europa occidental

se haya integrado se transformará instantáneamente en el mercado económico más grande del mundo<sup>5</sup>. Lo anterior obligará a la formación de otros dos grandes bloques cerrados y contendientes, escenario en el cual Estados Unidos pasará a ser la segunda potencia económica mundial, asociada a Canadá y Méjico, mientras que Japón sería la tercera, en la región Asia-Pacífico.

Esta tesis descansa en el hecho de que las tecnologías capaces de introducir nuevos procesamientos han pasado a jugar un rol central en la economía internacional, situación que obliga a la formación de bloques autosuficientes para poder manejar, en beneficio de la producción propia, las siete industrias clave del futuro<sup>6</sup>.

En presencia del proceso mundial descrito, lo cierto es que Chile, obligada e inevitablemente, necesitará formar parte de uno de estos bloques o bien en una combinación de ambos, sencillamente para poder subsistir y prosperar, donde —geográficamente hablando— hay un común denominador que es la cuenca del Pacífico, toda vez que los tres países antes citados también tienen costas en este océano y no desean desvincularse de sus organizaciones. De aquí que, al observar el comercio exterior de Chile en perspectiva, el intercambio internacional tenderá a disminuir, relativamente a lo menos, en relación a la Comunidad Económica Europea, por las razones ya mencionadas, para centrarse en el segundo y tercer bloque según los acuerdos que sean adoptados<sup>7</sup>. Por lo tanto, cualesquiera que sean estas variantes, las naciones costeras del Pacífico representan el común denominador que centraría nuestra presencia; de aquí que el porvenir de Chile no sólo estaría vinculado a sus aguas y a sus espacios oceánicos en su carácter de ámbito de recursos, sino también a sus intereses marítimos en cuanto a nuestra capacidad de hacer uso del mar como vía de comunicación sobre la mayor

<sup>3</sup> *Ibidem*. Este autor también precisa que "son las rutas las que traducen necesariamente el valor y peso del intercambio comercial", criterio académico que es coincidente con el presente análisis aplicado.

<sup>4</sup> **Martínez Busch, Jorge**: "La geopolítica y la oceanopolítica", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 3/1989, p. 15. Este ensayo compara los alcances de ambos conceptos como base del desarrollo integral del Estado y determina los fundamentos funcionales y espaciales de esta última y nueva disciplina.

<sup>5</sup> **Thurow, Lester**: "El apocalipsis económico", *El Mercurio* de Santiago, de 30 de agosto de 1992. Este decano de la Escuela de Administración del Instituto de Tecnología de Massachusetts vislumbra por este hecho un sombrío panorama económico para América Latina.

<sup>6</sup> *Ibidem*. Estas son la microelectrónica, la biotecnología, las ciencias en nuevos materiales, las telecomunicaciones, la aviación civil, la robótica, las herramientas para maquinarias y la computación y su *software*.

<sup>7</sup> *Ibidem*. El autor asegura que Chile estará obligado a buscar su propia forma de mantenerse, ya que de no vincularse debidamente, sencillamente le significará desaparecer.

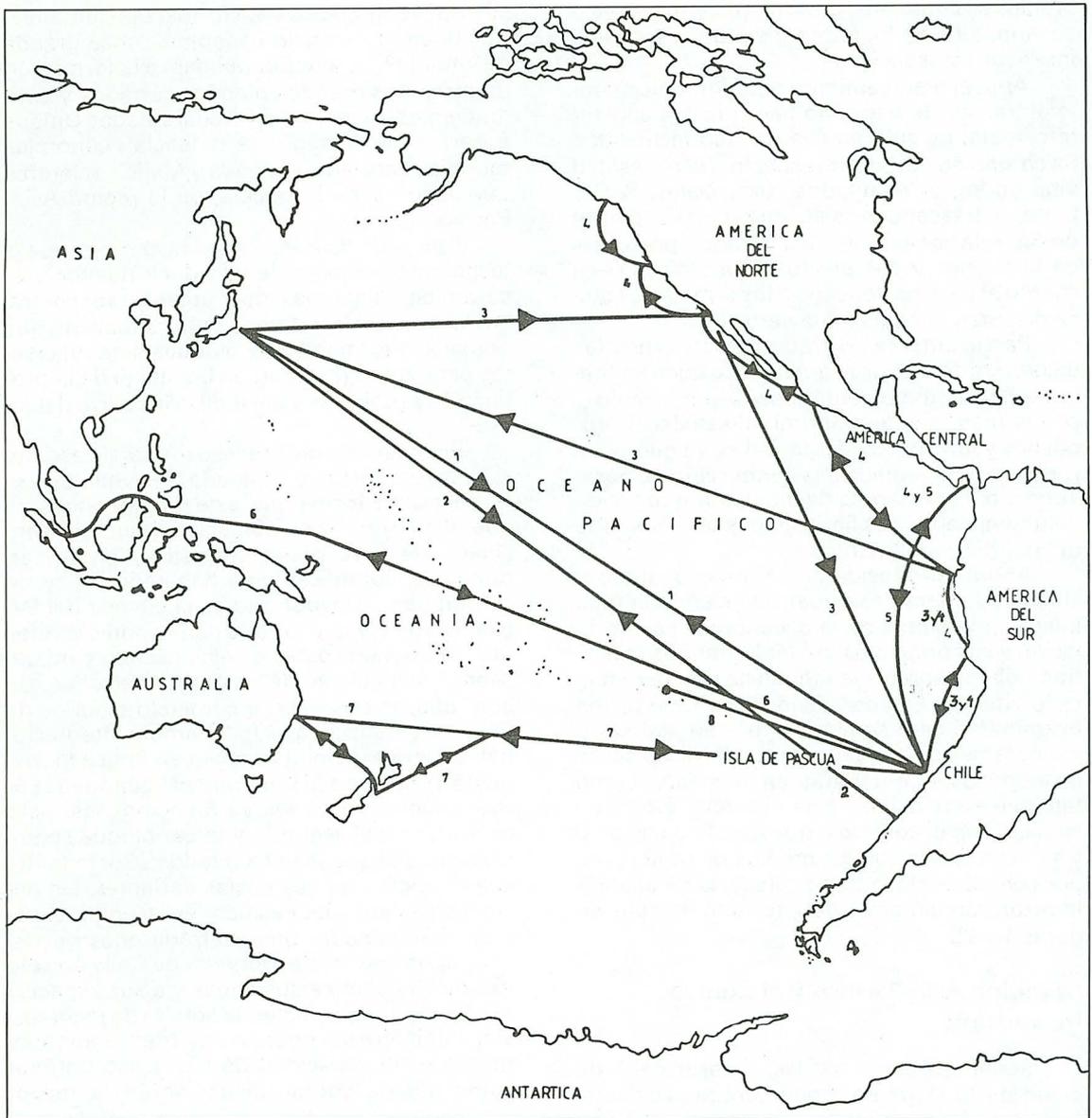


Figura 1. Líneas marítimas de Chile en el océano Pacífico

La necesidad de identificar y clarificar el tráfico marítimo chileno en la Cuenca del Pacífico, ya que no existían gráficos al respecto con la debida argumentación, me movió a elaborar el trazado de sus líneas marítimas.

Sobre el particular es del caso comentar que sin tráfico marítimo sencillamente no hay comercio exterior con los otros países de la Cuenca, con todo lo que ello significaría para Chile en los planos político, económico, comercial y cultural, ya que este intercambio en la actualidad nos es vital por representar más de 4 mil millones de dólares anuales, además de encontrarse éste en constante incremento.

cuenca de la Tierra, con todo lo que ello conlleva en relación al desarrollo de esta industria ligada además a la reparación, mantención y construcción de naves, con sus efectos metalmecánicos conexos.

### La región Asia-Pacífico y el presente

En consideración a las medidas que ya se habían comenzado a adoptar, la Comunidad Económica Europea, a comienzos de la década

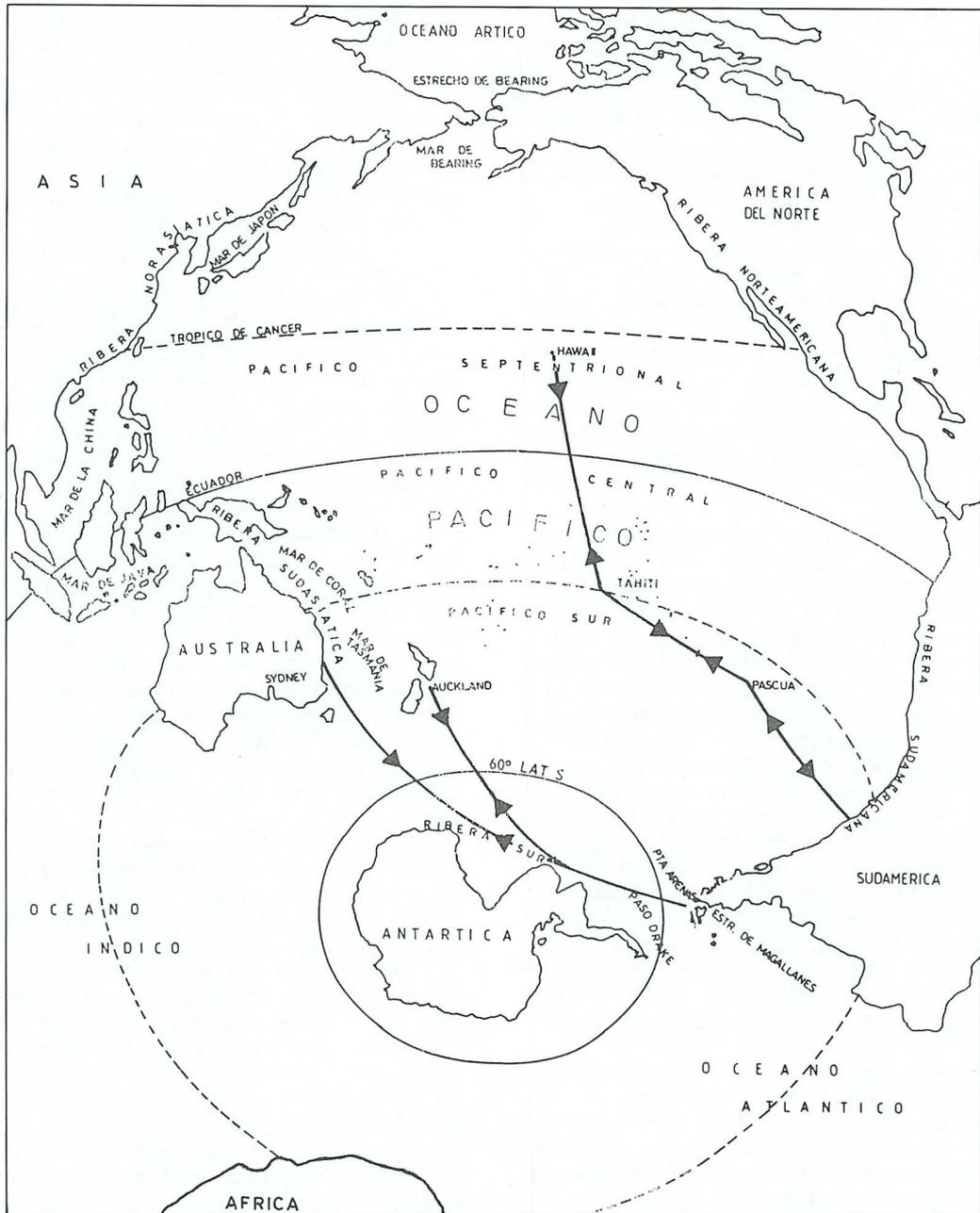


Figura 2. Proposición de aerovías chilenas en el océano Pacífico

Del análisis de este gráfico es posible determinar que la forma más conveniente de prolongar la aerovía Santiago-Tahiti hasta Australia y Nueva Zelanda no radica precisamente en su versión transpacífica directa, sino que, alcanzando Sydney o bien Auckland, según el caso, a través de una ruta transpolar, la cual es además más corta. Esta iniciativa permitiría, asimismo, prolongar la primera aerovía hacia Hawaii, convirtiendo a Honolulu en su terminal, logrando con ello las consiguientes connotaciones oceanopolíticas comentadas.

de los años 70, con miras ya a la formación futura de un bloque de este orden, obligó a los países costeros de la cuenca del Pacífico a dar forma a un sistema de cooperación y desarrollo que fuera capaz de poder superar la heterogeneidad y diversidad imperantes que existen en ella, sobre la base de la adopción de una orgánica flexible y muy variada.

Al respecto, unos pocos años antes (1967) empresarios japoneses, conjuntamente con sus colegas de Australia, Estados Unidos y Canadá, habían dado forma al Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico, organización a la cual luego ingresaron otros países de la región, entre ellos los del NIC y los de la ASEAN, y en el plano latinoamericano Chile, Perú y Méjico. Siendo la finalidad de esta organización de orden estrictamente empresarial, hasta la fecha y bajo dicho tenor ha logrado intensificar notoriamente el intercambio.

Luego se sumó la Conferencia para la Cooperación Económica del Pacífico, en el año 1973, constituyéndose en la organización más importante de la cuenca al ser estructurada sobre la base de tres estamentos diferenciados, pero a su vez concurrentes, a saber: Gubernamental, empresarial y académico, lo que hace presumir, dada su coherencia y cohesión operacional, que la mencionada organización podría llegar a constituirse en la plataforma básica de una probable institucionalidad futura en la cuenca, al tenerse en cuenta la efectividad que ha demostrado su orgánica funcional, basada en la capacidad ejecutiva de sus denominados Grupos de Tareas, los que cubren áreas específicas; en el caso de este análisis interesa en particular lo que atañe a finanzas, comercio, turismo y transporte, tanto marítimo como aéreo. Chile se hizo presente en dicha Conferencia hace más de un decenio, siendo finalmente incorporado como miembro pleno en abril de 1992.

A las organizaciones anteriores se suma otra de reciente data, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, la cual respondió a una iniciativa australiana a fin de lograr agilizar la cooperación entre los países asiáticos, principalmente de la Oceanía.

De todos modos, hasta la fecha Australia ha favorecido la liberalización del intercambio dentro de la cuenca, de modo que esta proposición no debería conducir a la adopción de subalianzas económicas que atenten, por lo tanto, contra la globalización del intercambio.

Paralelamente, dentro de la cuenca existen las siguientes organizaciones: Comisión del Pacífico Sur, Foro del Pacífico Sur, Consejo de Artes del Pacífico, Agencia Pesquera del Sur, Oficina del Pacífico Sur para la Coope-

ración Económica, Universidad del Pacífico Sur, Acuerdo Regional del Pacífico Sur, Centro Este-Oeste, Comité Consultivo Pesquero del Pacífico Occidental, Comité Consultivo Pesquero Transpacífico, Oficina de la Investigación Científica y Técnica, Programa Regional del Medio Ambiente del Pacífico Sur, Asociación de Estados del Sudeste Asiático, Comisión Permanente del Pacífico Sur y el Foro de Cooperación Económica de los Países Latinoamericanos del Pacífico Oriental.

Por lo anterior es posible concluir que el que podríamos denominar Sistema Pacífico está llegando a ser una realidad institucional provista de su propia dinámica política y económica, aunque los bloques antes señalados cuenten a la fecha con mayor solidez en los órdenes precisados, dentro de una estructura de conjunto.

A pesar de la efectividad del enunciado anterior, la necesidad de cooperación dentro del ámbito de la cuenca encuentra su explicación, además de las razones antes dichas, en la consolidación de Japón como la tercera superpotencia económica mundial, que por este hecho se ha convertido en el motor del desarrollo de toda la región Asia-Pacífico, al proyectar sus procesos tecnológicos e industriales hacia Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong, Singapur y otros países del sudeste asiático, insertándose plenamente dentro de los procesos productivos.

Simultáneamente, la República Popular China, para no verse marginada, abrió algunas provincias de su litoral a las inversiones e innovaciones modernizadoras de Japón, mientras Rusia espera hacer lo mismo.

Ante la situación descrita y siendo Chile un país del Pacífico, por mandato geográfico, por historia, vocación y voluntad, a partir del inicio del Gobierno militar fue concebida una acertada política de vinculación hacia la cuenca, la que luego fue ejecutada según lo dispuesto por el Presidente de la República de aquel período, sobre la base de los siguientes lineamientos:

—Incrementar los lazos diplomáticos bilaterales.

—Incrementar las relaciones económicas comerciales y financieras.

—Lograr presencia plena de los organismos multilaterales de la cuenca.

—Divulgación de la proyección hacia el Pacífico dentro de la comunidad nacional.

Los resultados obtenidos fueron lo suficientemente exitosos como para que el Gobierno actual reconociera la validez de esta apertura, la que ha proseguido; en tal virtud, sus efectos serán analizados a continuación en re-

lación a nuestra realidad geográfica relativa dentro de la cuenca y a los medios de transporte en función del comercio, tal cual ha sido ya adelantado.

**El comercio exterior chileno  
transpacífico ante el auge económico  
de la región Asia-Pacífico.  
Su vinculación marítima**

Sobre la base de los antecedentes anteriormente expuestos es del caso examinar que siendo Japón el adalid de este proceso, ha convertido al cuadrante noreste de la cuenca en el área geográfica de mayor crecimiento económico y de dinamismo tecnológico a nivel mundial, generando en la actualidad, junto a los países de la región, más de la mitad del comercio internacional global.

En dicho contexto de intercambio, Japón exporta el 66 por ciento de su tráfico exterior dentro de la propia cuenca, siendo sus principales compradores Estados Unidos (36,5%), los países del NIC (17,2%), los de la ASEAN (4,2%), la República Popular China (3,6%) y América Latina (3,8%).

Aunque al respecto no se cuenta con datos sobre Canadá, cabe sí comentar que hoy en día el puerto de Vancouver moviliza más comercio marítimo que la suma de lo que en el Atlántico manejan Toronto, Montreal, Quebec y Halifax en conjunto, según estadísticas que corresponden a su sexto año consecutivo<sup>8</sup>.

Es así como el comercio transpacífico ha ido en constante aumento por la adopción de medidas económicas reflejadas en la apertura al exterior, conjuntamente con la adopción generalizada, por parte de los Estados costeros, del modelo de economía de libre mercado, con el consiguiente fomento de las exportaciones junto con la transferencia de capitales y tecnologías, aunque en dicho esquema Japón, los países del NIC y Australia corresponden al centro industrial y los latinoamericanos y parte de la ASEAN a la periferia, puesto que la base exportadora de estos últimos la constituyen los productos primarios.

En dicho contexto, si pudiésemos explicar en breves términos la configuración mundial

del comercio exterior de Chile, es del caso consignar que éste se encuentra orientado hacia tres grandes mercados, los que en orden de importancia corresponden a los siguientes:

- Primero, región Asia—Pacífico.
- Segundo, Estados Unidos.
- Tercero, la Comunidad Económica Europea.

Los referidos centros absorben el 80 por ciento del total de este proceso, en el cual Japón ocupa el primer puesto, con un 19 por ciento del total, seguido por Estados Unidos, con un 17 por ciento.

Otro elemento digno de ser analizado, en lo que a la cuenca se refiere, es hacer notar que en los últimos diez años Chile casi ha triplicado su colocación en la región, habiendo llegado sus exportaciones a totalizar 13.333.524 toneladas métricas, cifra que representa, en tonelaje, el 58,99 por ciento de lo exportado por el país anualmente<sup>9</sup>. En cuanto a las importaciones, llegan a 14.352.775 toneladas métricas, que corresponden al 37,36 por ciento del total, de acuerdo al siguiente detalle:

*Exportaciones*

- Pescados y mariscos, 97.942.
- Frutas y hortalizas, 211.594.
- Harina de pescado, 611.045.
- Minerales, 6.285.712.
- Salitre y abonos, 62.030.
- Maderas, troncos y chips, 4.182.410.
- Papel y celulosa, 371.915.
- Cobre metálico, 511.719.
- Otras mercaderías, 764.308.

*Importaciones*

- Frutas y hortalizas, 117.164.
- Cereales y harinas, 252.516.
- Combustibles, 2.452.633
- Productos químicos, 201.568.
- Abonos, 209.462.
- Caucho y plásticos, 38.237.
- Textiles, 46.322.
- Metales y manufacturas, 58.548.
- Vehículos, 126.834.

Enunciado ya el detalle de este intercambio, en particular sus cuantías, es del caso

<sup>8</sup> Según la revista *Proceedings*, marzo de 1992, Sección Notas, al presentar la renuncia a su cargo el Comandante en Jefe de la Armada de Canadá, Vicealmirante Charles M. Thomas, en abril de 1991, expuso su disconformidad sobre las limitaciones presupuestarias ante los nuevos compromisos de seguridad emergentes en relación al océano Pacífico, citándose la necesidad de vigilar la Zona Económica Exclusiva para proteger las pesquerías y evitar la contaminación, el contrabando, la inmigración ilegal y el narcotráfico.

<sup>9</sup> Según el anuario de la Cámara Marítima de Chile, 1991, Memoria N° 48.

consignar que en cuanto a los armadores nacionales este tráfico es atendido por tres empresas navieras, a saber: Compañía Sud Americana de Vapores, con sus naves *Andino*, *Bío-Bío*, *Chillán*, *Laja*, *Lircay*, *Longaví* y *Sangay*; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, con el *Austral*, *Magallanes* y *Arauco*; por último, la Empresa Marítima del Estado con el *Presidente Aguirre Cerda*<sup>10</sup>.

Este tráfico comprende en general las siguientes líneas, según variantes:

#### *Lejano Oriente*

- Primera línea, Valparaíso-Yokohama-Kobe-Corea-Taiwán-Valparaíso, con una nave mensual.
- Segunda línea, Lirquén-Japón-Lirquén, con una nave mensual.
- Tercera línea, Valparaíso-Callao-Guayaquil-Japón-Taiwán-Long Beach o San Francisco-Valparaíso, con cuatro barcos mensuales.

#### *Costa oeste de Estados Unidos y Panamá*

- Cuarta línea, Valparaíso-Callao-Guayaquil-Los Angeles o San Francisco-Valparaíso, con cuatro naves mensuales.
- Quinta línea, Valparaíso-Callao-Panamá-Valparaíso, con un barco al mes.

Ahora, si se considera que la suma de este intercambio, tanto de exportación como de importación, totaliza 17.686.299 toneladas métricas, la media mensual corresponde a 1.473.858 toneladas métricas, y si por razones de cálculo estimativo y globalizado se considera que cada nave en su tráfico de ida transporta 20 mil toneladas métricas y de vuelta la mitad, nos permitiría determinar que la cantidad de barcos movilizados mensualmente corresponde a 49 naves, de las cuales 22, al considerarse el doble sentido de este movimiento, corresponderían a armadores nacionales, cantidad que representa un porcentaje de 44,99 por ciento en la participación de esta transferencia, según unidad-viaje.

Además, en cuanto al valor de los fletes y seguros comprometidos, es del caso estimar un intercambio total de 4 mil millones de dólares entre la región Asia-Pacífico y Chile, durante el año 1992<sup>11</sup>, de modo que si se considera que

el 10 por ciento de este monto corresponde a fletes y seguros se podrá apreciar la importancia que representan los intereses marítimos en juego y en particular en este caso el transporte marítimo, cuyos servicios podrían ser evaluados en 400 millones de dólares anuales.

De todas maneras, los tonelajes transportados por unidad-viaje dependen del tipo de nave y de la clase de cargamento, ya que para estos efectos son empleadas unidades de diferente capacidad y especialización, tales como barcos de carga general, contenedores y petroleros.

Volviendo al examen en cuanto a la cantidad de líneas que debieran existir a nivel transpacífico, es del caso agregar una sexta, que es de orden eventual y se encuentra cubierta por la Compañía Sud Americana de Vapores en combinación con la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, entre Valparaíso-Tahiti-Singapur-Valparaíso (en algunos viajes sólo hasta Tahiti) con una frecuencia mensual, en el mejor de los casos.

De lo expuesto es posible concluir que nuestro tráfico marítimo transpacífico cubre el intercambio comercial de Chile únicamente con algunos países de la cuenca, entre ellos Perú, Ecuador, Panamá, Méjico (eventual), Estados Unidos, Japón, Corea, República Popular China (eventual), Taiwán, Singapur y Tahiti, sin incluir a Canadá, de modo que como primera observación es del caso acotar la necesidad de que la línea establecida hacia la costa oeste de Estados Unidos debiera incluir a Vancouver como puerto terminal, a lo menos en algunos de sus recorridos.

También, de justificarse económicamente, debiera ser establecida una séptima línea, Valparaíso-Australia-Nueva Zelanda-Valparaíso. Además, dadas las particulares características archipelágicas de la oceanía, inserta dentro de la cuenca, hace que sea necesario, para poder llegar hacia otros países, racionalizar costos y otorgar paralelamente la oportunidad que los Estados regionales participen de los beneficios de la transferencia del comercio, lo que se resuelve al ser establecidos centros de distribución de tráfico, en los casos que así se justifique, para complementar la red anterior.

De este modo, en el Pacífico sur, Tahiti, por

<sup>10</sup> Si bien estas naves en su conjunto son de propiedad de armadores chilenos, de un total de once, 6 se encuentran bajo pabellón de conveniencia de Liberia, 2 de Panamá y únicamente 3 lo hacen bajo bandera chilena.

<sup>11</sup> Según estadísticas del año 1990, el valor de nuestras exportaciones a la región Asia-Pacífico alcanzó a 1.850.059.000 dólares; no obstante, este valor estará totalmente superado a fines de 1992, según datos que serán examinados más adelante.

encontrarse ubicada en un lugar de confluencia del tráfico marítimo transpacífico meridional, representa un punto geográfico conveniente propuesto para servir con dicha finalidad según los compromisos y modalidades que se acuerden con las autoridades francesas, incluida la posibilidad de conformar empresas mixtas. Lo anterior nos permitiría reexportar hacia Samoa, Fidji, Nueva Caledonia, Tonga, etc., como también hacia el sudeste asiático y recibir carga de retorno.

Un segundo centro de redistribución podría quedar establecido en Singapur y un tercero en un lugar a elegir, según las conveniencias determinadas por las propias experiencias logradas, el cual podría estar ubicado estimativamente en Filipinas o Indonesia (figura 3).

Una octava línea, únicamente de orden local, podría completar el esfuerzo final, a fin de cubrir el movimiento marítimo de itinerario entre Valparaíso-Pascua-Pitcairn-Tahiti-Pascua-Valparaíso con barcos de tonelaje medio y con ello romper definitivamente con el aislamiento marítimo relativo con isla de Pascua, siempre que sean logrados resultados comerciales ante la modalidad propuesta y, por ende, se consolide un servicio permanente y autosostenido.

### El tráfico aéreo chileno en la cuenca. Proposiciones para su ampliación y sus efectos geopolíticos

Tal cual es conocido, Chile fue el primer país latinoamericano en cubrir una aerovía

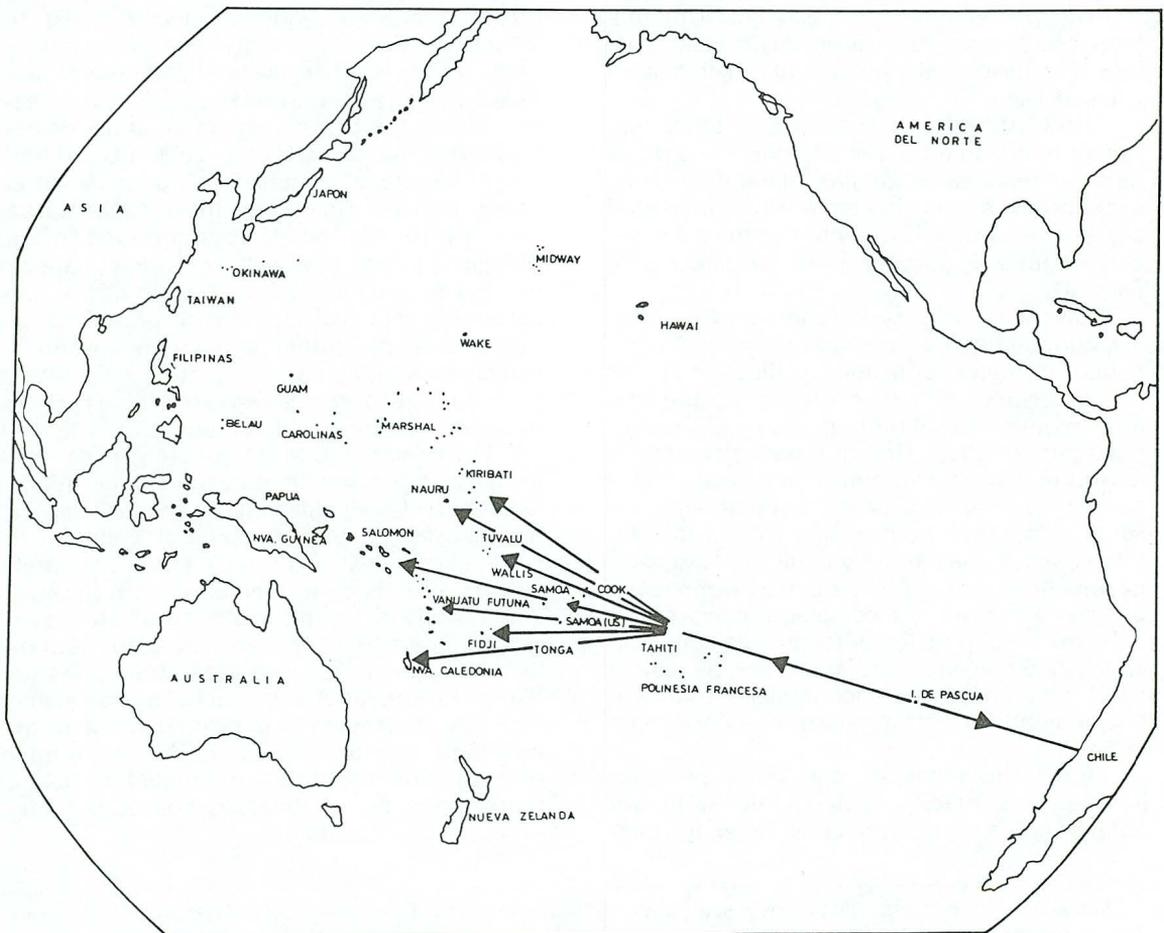


Figura 3. Ejemplo de un probable centro de distribución de carga hacia los Estados insulares

La definición de un modelo de comercio marítimo en el ámbito de la Cuenca del Pacífico, dada la existencia de numerosos archipiélagos e insulas, obliga a este tipo de concepción, para complementar las líneas regulares e incluir además el establecimiento de depósitos de redistribución de tráfico para su reexportación, según detalle mostrado en el ejemplo a la vista.

marítima en el océano Pacífico, al inaugurar el año 1967 los vuelos permanentes entre Santiago-Pascua-Tahiti-Pascua-Santiago, incluso teniendo inicialmente como punto terminal la importante isla de Fidji, destinada a combinar los vuelos hacia Australia.

Hasta la fecha esta iniciativa ha sido auspiciosa y da forma a un necesario vínculo aéreo con isla de Pascua, con dos o tres frecuencias semanales y bajo itinerario debidamente programado y cumplido.

Es así como este servicio transporta a la isla un promedio de cuatrocientos turistas mensuales, en su mayoría provenientes de Europa, de diversos países latinoamericanos y de chilenos continentales, los cuales se embarcan en el terminal de Santiago para cubrir el viaje redondo.

Del mismo modo, esta línea cubre, junto a las necesidades de transporte de los habitantes de isla de Pascua, el movimiento turístico hacia y desde Tahiti.

No obstante, son pocos los chilenos que se han detenido a pensar que existe una masa de siete millones de turistas, generalmente de altos ingresos, que circulan a través de Hawai por el océano Pacífico central norte y sur sin que ninguno de ellos se desvíe en dirección a Pascua.

La idea básica sería entonces poder atraerlos, aunque fuese en un 1 por ciento (5.833 turistas mensuales), cifra que significaría cambiar las condiciones de vida de la isla, ya que este movimiento no sólo permitiría su auge económico generalizado, sino que paralelamente le otorgaría la base económica para poder financiar en su beneficio, desde el continente, un servicio marítimo permanente y con ello establecer, sobre una base económica autosostenida, una línea de itinerario a costos razonables, que asimismo hiciera posible, por extensión, bajar los precios de los productos de consumo en la isla y con ello mejorar su nivel de vida al bajar, mediante lo que económicamente vendría a significar este proceso, el valor de los fletes.

A nuestro entender, este planteamiento, junto a la explotación comercial del atún para obtener carga de retorno, constituyen los pila-

res que permitirían que la isla alcanzara su prosperidad socioeconómica.

Sin embargo, en cuanto a la problemática espacial de isla de Pascua, existe entre nosotros una barrera psicológica sobre un entorno oceánico inalcanzable en relación al hemisferio norte, al pensar que Hawai está muy lejano; empero, esto no es así, puesto que LAN, en su actual vuelo polinésico, alcanza hasta Tahiti y que la distancia entre ésta y Hawai es de 2.381 millas marinas, trayecto equivalente al segmento Pascua-Tahiti que es de 2.280 millas marinas<sup>12</sup> (figura 4).

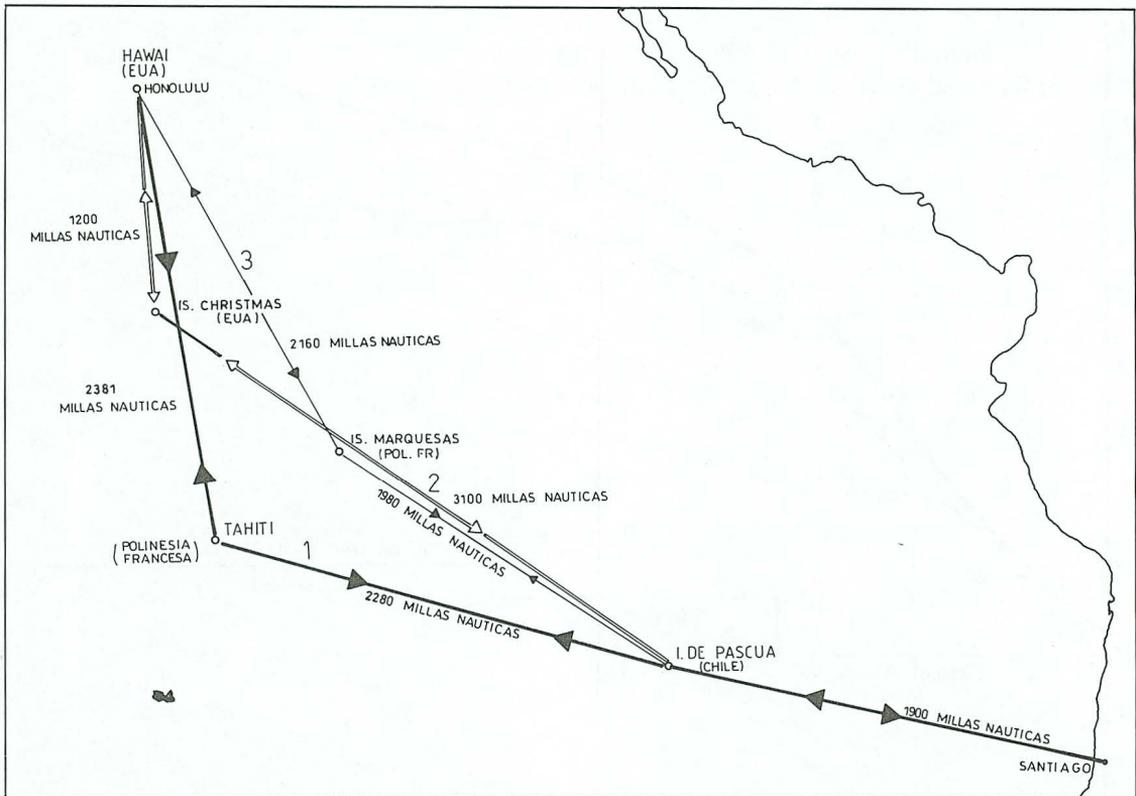
De lo anterior, si transformamos a Hawai en punto terminal de nuestra aerovía oceánica no sólo habríamos incorporado a isla de Pascua al circuito turístico ya mencionado, sino que también las alas de Chile habrían logrado establecer el más trascendental vínculo aéreo de los últimos tiempos al lograr su proyección inmediata y directa hacia la totalidad de la región Asia-Pacífico, toda vez que Hawai, para los efectos de este tráfico, representa un cruce de aerovías y un nexo con todo el Lejano Oriente<sup>13</sup>.

El resultado expuesto se traduciría en el puente necesario para conectar la isla de Pascua al circuito turístico polinésico referido y la masa turística que visitaría la isla permitiría financiar no sólo su prosperidad, tal cual lo dicho, con los consiguientes efectos socioeconómicos, sino que también romper definitivamente con su semiaislamiento y con ello justificar aún más, por razones económicas en este último caso, la necesidad de construirle un puerto.

Del mismo modo, la concreción de esta iniciativa, que como ninguna otra nos permitiría la mejor de las vinculaciones transpacíficas, ya que accederíamos al centro de gravedad de la cuenca con nuestros propios servicios, simultáneamente obligaría —en el plano turístico— al desarrollo de una infraestructura hotelera de categoría, a fin de ser empleada como uno de los elementos necesarios para atraer a los turistas e incentivarlos a conocer el museo al aire libre que representa la isla en cuanto a su arqueología, debiéndose sí salvaguardar los intereses económicos de los empresarios isleños propietarios de los diversos hospedajes que existen en la actualidad.

<sup>12</sup> "Malasia y Japón interesados en usar el aeropuerto Mataverí indicó el Canciller", en *El Mercurio* de Santiago, de 9 de agosto de 1992. De concretarse esta iniciativa la isla de Pascua quedaría conectada con Hawai, en relación a la Japan Airlines, en su vuelo Tokio-Santiago-Tokio.

<sup>13</sup> Esta aerovía podría obedecer a otras alternativas, aunque son menos recomendables, tales como Pascua-Hawai vía isla Christmas (4.300 millas marinas, mm), Pascua-Hawai vía islas Marquesas (4.140 mm). De todos modos, se estima preferible la proposición vía Tahiti, aunque sea la más larga (4.661 mm). (Nota: Las distancias son aproximadas).



**Figura 4.** Proposición para un línea aérea chilena Santiago-Hawai. Diferentes alternativas

Esta iniciativa se considera de especial trascendencia, toda vez que, por una parte, permite vincular la isla de Pascua con Hawai, con los consiguientes beneficios ya precisados y, por la otra, nos hacemos presentes en el corazón oceanopolítico de la Cuenca, en una oportunidad previa a un momento histórico ante un proceso que está haciendo de la región Asia-Pacífico uno de los tres grandes centros de poder económico-tecnológico mundial.

Por eso el desarrollo de una debida infraestructura para isla de Pascua, del todo necesaria, debiera incluir, junto a nuevas obras portuarias, otras construcciones y estructuras de categoría, con el objetivo que tanto Chile continental como Chile oceánico puedan participar de la Era del Pacífico ya en marcha, con los consiguientes beneficios de diversos órdenes para isla de Pascua.

Asimismo, se concuerda con la necesidad de no afectar, ante cualquier proyecto futuro, los lugares sagrados<sup>14</sup>, para lo cual es necesario difundir un plano regulador que precise su ubicación, al margen de los conjuntos ceremoniales o "akus" que son los vulgarmente conocidos, como también divulgar los sitios o parajes

que con el tiempo podrían ser destinados a fines productivos, recreacionales y turísticos, bajo la condición antes citada.

Al margen de isla de Pascua existe otra ruta aérea de proyección geopolítica que no debiera ser olvidada en relación a nuestra presencia futura en el Pacífico sur, la cual proviene

<sup>14</sup> En "Tras la ruta de los moais" este autor sugirió la construcción de un hotel monumental como eje del turismo y en su página 123, líneas 20 y 21, se refiere a la necesidad de considerar y salvaguardar el monumento ceremonial de Anakena. No obstante, posteriormente se hizo saber que no sólo la playa, sino toda la localidad y su rada eran sagradas; por lo tanto, se sugiere su delimitación planificada ya que no se desea, como tampoco se pretende, vulnerar un área santificada.

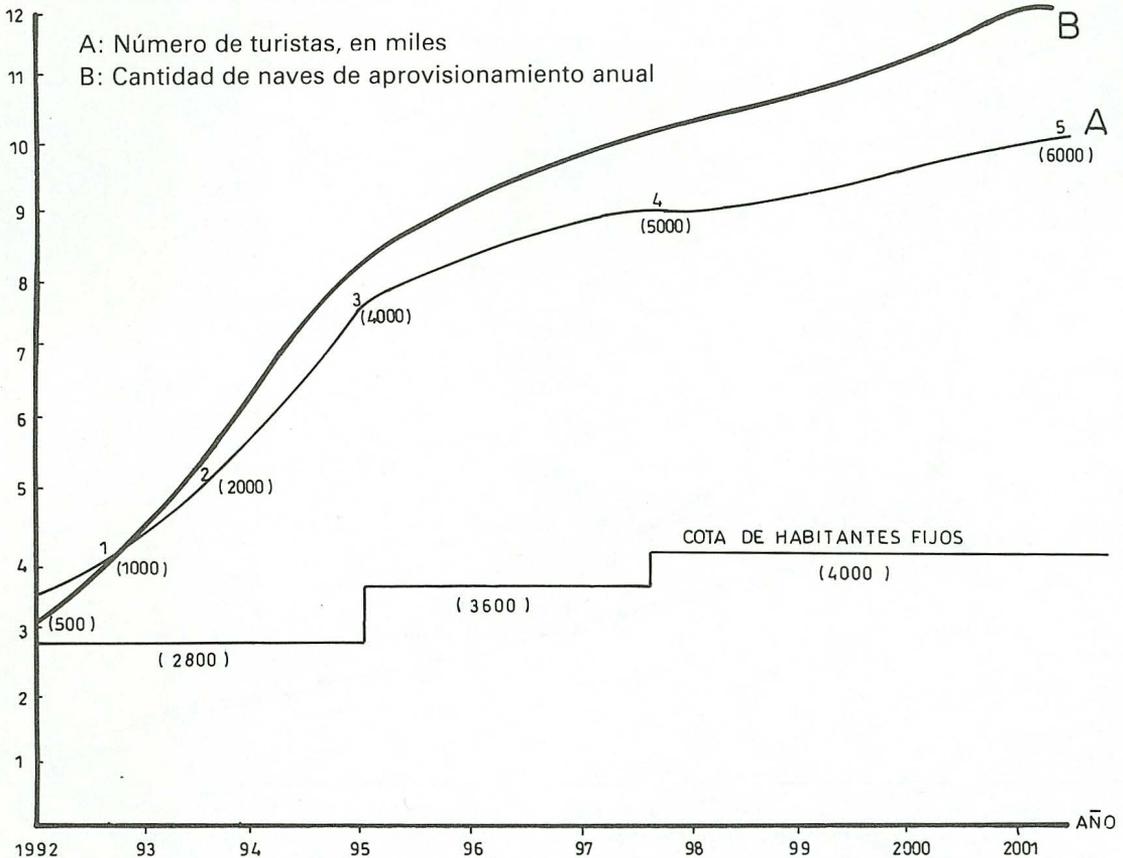


Figura 5. Desarrollo estimativo del incremento del turismo en relación al número de buques de aprovisionamiento en isla de Pascua

La presente aplicación constituye sólo una suposición que considera ficticiamente para ello el inicio de la corriente turística de Hawai hacia isla de Pascua a partir de 1993. Lo anterior únicamente para fines demostrativos en cuanto a la validez del supuesto argumentado.

Una visión de este orden, que no había sido antes concebida, me movió a graficarla, con el propósito de poder lograr una percepción, aunque fuese aproximada, de la relación existente entre el número de turistas y el de naves de aprovisionamiento anuales.

Los resultados logrados son estimativos, ya que para poder obtener un cierto grado de certeza se requeriría de un estudio aplicado; no obstante, el presente gráfico posee la ventaja de dar luz sobre un análisis que debiera ser permanentemente efectuado, a fin de asegurarnos un debido vínculo con el Chile oceánico.

desde un acimut muy diferente pero relacionado con lo expresado. Es necesario recordar que el 10 de febrero de 1974 un *Boeing 707* de la LAN unió Sydney con Punta Arenas luego de 10 horas y 26 minutos de vuelo.

A este respecto es del caso comparar que la ruta Santiago-Pascua-Tahiti con destino a Auckland, en Nueva Zelanda, demanda un tiem-

po de vuelo no menor de 20 horas, debiéndose recorrer una distancia de 13.500 kilómetros; en cambio, la ruta transantártica anteriormente descrita<sup>15</sup> comprende 8 mil kilómetros, los que además pueden ser cubiertos en la mitad del tiempo antes mencionado.

Por tales razones se sugiere establecer paralelamente esta aerovía, en el carácter de per-

<sup>15</sup> Ya en la época de los años 40 el célebre aeroexplorador que fue el Contraalmirante USN George J. Dufek predijo: "La demanda de rutas mucho más cortas sobrevendrá incidiendo en el crecimiento de la población, el desarrollo de recursos y la expansión de las industrias en el hemisferio sur".

manente, dadas las ventajas antes enunciadas, al igual que lo hace Argentina desde Río Gallegos, con una frecuencia de vuelo mensual para comenzar y con terminal principal en Sydney y ocasional en Auckland.

## Epílogo

Las tendencias del nuevo milenio nos obligarán a considerar nuestra participación en bloques económicos, siendo el ámbito del océano Pacífico nuestro escenario natural de acción.

Esta aseveración, que pudiera ser considerada un vaticinio, posee sólidas bases vigentes, toda vez que, según estimaciones seguras, el intercambio comercial únicamente entre Chile y Japón alcanzaría en el año 1995 a los 3 mil millones de dólares, cifra que superaría el comercio con la Comunidad Económica Europea<sup>16</sup>.

Japón ocupa ya el primer lugar como socio comercial de Chile, con un intercambio que supera los 2 mil millones de dólares anuales; no obstante, se hace necesario no olvidar a otros países del NIC, ya que Taiwán ha alcanzado en su comercio anual con nuestra nación los 700 millones de dólares, con la doble ventaja de obtener además Chile un alto superávit, correspondiente a un 43,2 por ciento del total<sup>17</sup>.

En general, las propensiones del intercam-

bio transpacífico son muy auspiciosas y de este modo éste se ha ido incrementando año a año y bajo la misma tendencia se espera que siga así en el futuro.

Es evidente entonces que las circunstancias antes enunciadas son más que elocuentes como para hacernos comprender la necesidad de perfeccionar nuestra vinculación espacial hacia la inmensidad de la cuenca.

Ante el desafío anterior, la geografía se presenta estática, pero ésta logra dinámica al ser conjugada con los conceptos oceanopolíticos. Bajo dicha perspectiva es necesario, entonces, interactuar sobre la hipotenusa del triángulo polinésico y no únicamente en relación a uno de sus catetos, para así poder proyectarnos hacia Hawái, tal cual lo sugerido (figura 5).

Por las razones referidas, el siglo XXI constituye ya el espacio cronológico histórico de la Era del Pacífico, respecto de la cual nos encontramos *ad portas*; no obstante, nuestro éxito o fracaso dependerá de la propia vocación y voluntad política para transformar a nuestra nación en un hábil país de industriales, de productores diversos, de comerciantes y en particular de marinos, con la finalidad de que éstos hagan posible encontrar en las rutas de la mar transpacífica el gran porvenir que Chile todo espera y se merece como nación.

## BIBLIOGRAFIA

- **Allesch Laude, Rodolfo**: "Recursos terrestres y relaciones económicas de Chile en la cuenca del Pacífico", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 2/1989, Santiago.
- **Arnello Romo, Mario**: "Chile y el tercer milenio", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 2/1989, Santiago.
- **Cuevas Farren, Gustavo**: "Chile: Su objetivo nacional y el Pacífico", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 2/1989, Santiago.
- **Ferrer Fougá, Hernán**: "Tras la ruta de los moais", *Colección Ciencia y Tecnología del Mar*, SHOA, 1990, Valparaíso.
- **Martínez Busch, Jorge**: "La geopolítica y la oceanopolítica", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 3/1989, Santiago.
- **Rodríguez Rentería, Patricio**: "El Proyecto Político Nacional", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 2/1989, Santiago.
- **Santis Arenas, Hernán**: "El mundo del Pacífico y la geopolítica chilena", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 2/1989, Santiago.
- **Toro Dávila, Agustín**: "El nuevo mundo del Pacífico insular. Consideraciones geopolíticas", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 4 N° 2/1988, Santiago.
- **Urenda Zegers, Beltrán**: "Incorporación de Chile a la economía del Pacífico", *Revista Chilena de Geopolítica*, vol. 5 N° 2/1989, Santiago.

<sup>16</sup> "US\$ 3 mil millones sumaría el intercambio con Japón en los próximos tres años", en *El Mercurio* de Santiago, de 15 de septiembre de 1992, según declaración del Embajador de Chile en Tokio, Sr. Eduardo Rodríguez Guarachi.

<sup>17</sup> "El comercio con Taiwán alcanza a US\$ 700 millones", en *El Mercurio* de Santiago, de 12 de septiembre de 1992. Durante 1991 Chile exportó 510 millones de dólares e importó 207 millones de dólares.