

# LA OCEANOPOLÍTICA EN EL DESARROLLO DE CHILE\*

*Jorge Martínez Busch*  
*Almirante*

## **Introducción**

EL año 1990 y con ocasión de la inauguración del ciclo del Mes del Mar tuve oportunidad de referirme públicamente, por primera vez, a la oceanopolítica, al desarrollar el tema "Ocupación efectiva de nuestro Mar. La tarea de esta generación".

En aquella oportunidad sostuve que la respuesta nacional al desafío oceánico debía surgir de una apreciación de este orden, fundada en la necesidad de establecer qué acciones pueden ser efectuadas para que el espacio oceánico que está frente a nuestras costas constituya un ámbito de desarrollo y crecimiento para el Estado.

Desde esa fecha la realidad del análisis oceanopolítico me ha llevado a proponer el concepto de Mar Presencial y definir su ámbito en el caso nacional, incluida la noción de ejercer en sus aguas las actividades que fuesen necesarias para cautelar nuestros intereses.

Como consecuencia de lo anterior, el Territorio Oceánico Nacional resulta integrado por el Mar Territorial, el Mar Patrimonial y el Mar Presencial, espacio geográfico este último más de cinco veces superior a aquellos otros sometidos a nuestra soberanía y jurisdicción, que representa el 11 por ciento del total de la cuenca del océano Pacífico y en cuyo escenario se encuentran comprendidos Chile continental, Chile antártico y Chile insular oceánico.

De lo referido surge la noción de un vasto espacio oceánico, como un todo continuo dentro del cuadrante sudoriental del océano Pacífico, bajo las acciones que resguarden nuestros intereses.

Hoy en día, y como consecuencia de tales planteamientos, deseo finalizar este ciclo refiriéndome a la "Oceanopolítica en el Desarrollo de Chile", esta vez sobre una base académica aplicada, examinando los correspondientes conceptos teóricos con la ayuda de determinados ejemplos didácticos que hacen posible sentar las bases para afianzar la validez de sus postulados, así como complementar mi pensamiento relativo a dicha disciplina con otros elementos de análisis que aprecio de interés.

## **Pasado y presente del pensamiento geopolítico**

Como cuestión previa, cabe recordar que distintos y notables autores destacan en el mundo de la geopolítica. Sin embargo, solo analizaré el pensamiento de cuatro de ellos, que aprecio más pertinentes al contenido de esta exposición.

---

\* Clase magistral dictada por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Jorge Martínez Busch, en el Teatro Municipal de Vina del Mar, el 5 de mayo de 1993, con motivo de la iniciación del Mes del Mar.



Rudolf Kjellen (1864-1922), primer padre de la geopolítica, definió esta disciplina como "la ciencia de la influencia básica de los factores geográficos en la creación y existencia de los Estados". De ahí es que la concepción kjelleniana sea entendida como un estudio y análisis de la conducción del Estado bajo su condicionante geográfico, como parte de un proyecto mayor que considera los tres grandes aspectos que incluyen un estudio político.

Me refiero al Estado, al Poder y a las Relaciones Políticas. Más adelante, Ratzel, el segundo padre de la geopolítica, centró su monumental obra en la influencia del territorio (espacio) sobre su población y la dispersión del hombre a través de la Tierra (ecumene), concepto que fundó sobre la base de considerar la organización política del suelo ante la idea del Estado, actuando de enlace entre la sociedad y el espacio, concepción conocida como Teoría Orgánica del Estado.

Definidos en sus bases los fundamentos de la geopolítica para su ulterior análisis comparativo en relación a la oceanopolítica, es del caso recordar que a comienzos de este siglo Halford Mackinder sienta su teoría denominada "El Pivote Geográfico de la Historia". Esta tesis concibe al mundo dividido en dos grandes regiones básicas, una de las cuales denomina Eurasia, o el "heartland", integrada por países continentales y por lo tanto

potencias terrestres, la que gradualmente iría a alcanzar la preponderancia sobre la segunda, esto es, sobre los países-isla que representaban a las potencias marítimas.

En la misma época, Alfred Mahan, Almirante de la Armada de Estados Unidos, sostiene, en cambio, que los espacios oceánicos usados como rutas de navegación constituyen el factor más importante en la política, en la economía, en la estrategia y en el arte militar.

De esta manera surge lo que aprecio la discrepancia académica central en el mundo de la geopolítica: El poder terrestre contra el poder marítimo y sus medios de transporte. En tal discrepancia, Mahan resulta el apóstol del transporte marítimo y Mackinder del terrestre.

Sobre la base de este histórico debate es válido preguntarse ahora cuál es la realidad objetiva en la materia.

Al advertir que la economía mundial descansa sobre el transporte oceánico, que moviliza el 80 por ciento de su intercambio y que dicho medio de transporte no sólo evoluciona con el crecimiento de su flota sino también con la construcción de nuevos barcos especializados y altamente automatizados, más un mejor ordenamiento del tráfico y el perfeccionamiento de la completa gestión marítima, sólo cabe considerar como más válida la tesis del Almirante Mahan.

A la luz de tales evidencias estimo que resulta clara cuál es hoy en día la realidad marítima contemporánea. Esta ha permitido a las potencias marítimas, todas de estrecha vinculación con el mar, al igual que Chile, convertirse en los reales pivotes de la historia.

### **Concepto de la oceanopolítica**

El propósito central de la oceanopolítica es lograr que la "gestión política aprecie la influencia del mar en el ciclo vital del Estado". Para dichos efectos deben ser aplicados determinados principios y contenidos de fondo correspondientes a lo que señalara el año 1989 en mi ensayo comparativo entre la Geopolítica y la Oceanopolítica.

Del examen de ellos y de los elementos básicos enunciados anteriormente, es del caso señalar que existe una plena armonía conceptual entre la oceanopolítica y la geopolítica, incluidos los tres grandes elementos que representan el objeto de su estudio político. Estos tienen relación con el Estado, el Poder y las Relaciones Políticas, como ya se dijo. Todos ellos cobran aplicación del mismo modo e indiferentemente en ambas disciplinas, siendo el Estado su foco principal por representar la autoridad que constituye, sustenta y ejerce el poder y a través de él las relaciones políticas.

Con todo, el espacio es diferente y está regido por otras circunstancias y particularidades propias del medio marino. En tal dirección, la oceanopolítica interactúa bajo sus propios principios ante la existencia del Estado y en relación con los campos de su administración, planificación y desarrollo. Sus conceptos incluyen al mismo tiempo la intención de generar un escenario político propio de una nación oceánica-ultramarina y relacionarse con otros países.

Del mismo modo, en dicha ciencia se considera la ecuación Hombre-Espacio-Estado que Ratzel nos enseñara, aplicada en este caso al territorio en su cuádrimensión, compatibilizando su tesis sobre la gravitación que ejerce el mar en relación al poder de las naciones, dados los efectos políticos, económicos y estratégicos que representan el tráfico marítimo y determinadas posiciones geográficas.

A esta altura de mi exposición es del caso preguntarse, ¿es aplicable la oceanopolítica únicamente al análisis de situaciones derivadas del mundo posindustrial, o también han sido validos sus conceptos, como disciplina especializada, a distintos ejercicios del poder nacional y a las consiguientes relaciones políticas que han existido desde la Antigüedad entre los diferentes Estados, en cuanto a los espacios oceánicos?

Para responder tal interrogante examinaré a continuación algunas experiencias históricas sobre el particular.

A partir del año 2500 a.C. surge en la isla de Creta un Estado fuerte que ejerció sobre el mundo de la época el predominio político-económico, paralelamente con el Imperio egipcio, el que basaba su prosperidad en el fértil valle del Nilo y en su fecunda cultura.

En Creta nace la primera civilización marítima (talasocracia), ya que sus habitantes, conocedores de la metalurgia del cobre, habían establecido vínculos comerciales con todo el mediterráneo oriental, para luego monopolizar el comercio del bronce, extender su esfera de acción hasta alcanzar las columnas de Hércules, asumir incluso el transporte marítimo del comercio exterior egipcio y dominar los Dardanelos, causando la admiración de Homero. Estamos en presencia de un clásico modelo de desarrollo hacia el exterior.

En cambio, Egipto aplicó un modelo de desarrollo interior sobre la base de su tráfico fluvial por el Nilo y como puente entre los mares Mediterráneo y Rojo.

Esta falta de comprensión oceanopolítica llevaría a Egipto a una dependencia marítima de la talasocracia cretense y otras que surgieron después, las que lograron dominar el mundo de la época, a pesar de tener menos recursos que el país del Faraón.

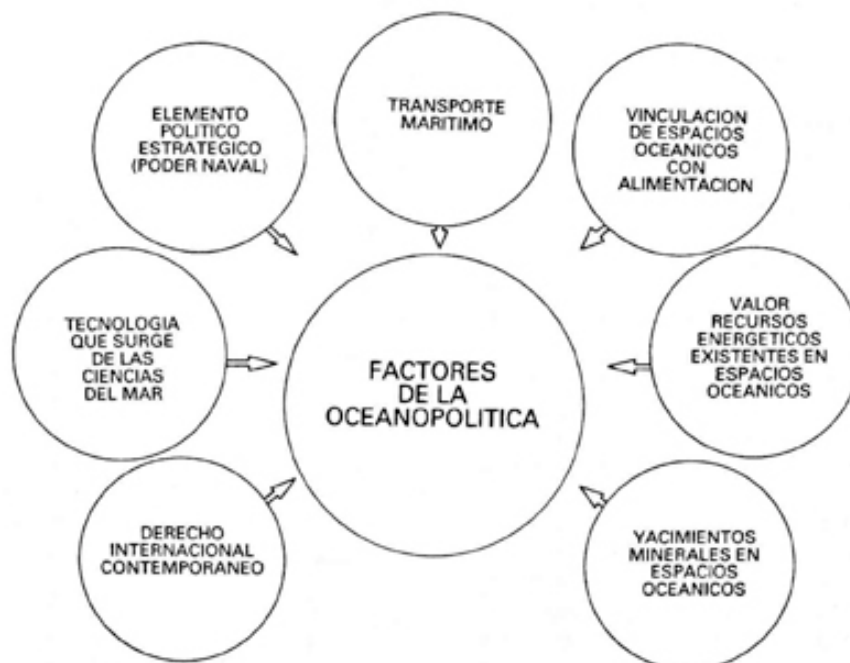
Otro ejemplo que debe ser destacado se refiere a Portugal, el cual gracias a la decidida voluntad de Enrique el Navegante hace posible que sean los portugueses, con Bartolomé Dias, los que lograron, por primera vez en la historia, doblar el cabo de Buena Esperanza (1488), traspasar años más tarde la India y acceder al Lejano Oriente. De esta manera surge el Imperio portugués, que gracias a su dominio oceánico se transforma en una destacada potencia en la época de los descubrimientos. Contribuyeron, curiosamente, a tal resultado dos factores contradictorios: Uno negativo, relativo a la imposibilidad de extenderse en lo terrestre hacia el oriente ante la presencia de España, y otro positivo, cual fue su privilegiada posición geográfica proyectada hacia el Atlántico, armoniosa combinación que permitió a este país, desde la alta conducción naval de las Torres de Sagres, construir una gran nación oceánica, pese a su reducido territorio.

En suma, los conceptos de oceanopolítica han sido siempre aplicables.

### **Análisis de los factores oceanopolíticos**

Como ha podido advertirse, la gravitación política y económica de los espacios oceánicos, más su valor estratégico, constituyen una realidad. Esta los convierte en escenario unificador y no separador de fronteras debido a que su tendencia progresiva está orientada a una presencia mundial creciente en dichos espacios, actividad que analizaré a continuación, al tenor de sus factores intervinientes.

El primero de ellos es el transporte marítimo, que ha hecho rentable toda clase de intercambios sin limitaciones de distancias y a nivel planetario, lo que ha contribuido a dar forma a la interdependencia que ofrece hoy la sociedad moderna ante la globalización de sus vínculos económicos.



*Factores de la Oceanopolítica*

El segundo factor significativo de análisis está referido a la vinculación de los espacios oceánicos como fuente de alimentación humana y animal mediante la pesca. Ello da forma a una actividad que en la actualidad resulta indispensable para su subsistencia. Esta misma consideración otorga en el presente a la pesca un valor político estratégico ante el constante crecimiento demográfico de la población mundial.

El tercer factor está determinado por el valor de los recursos energéticos existentes en los espacios oceánicos y en el litoral, tanto en cuanto a hidrocarburos y gas como al aprovechamiento de la energía cinética del mar para transformar esta en energía eléctrica usando la fuerza de las olas, mareas y gradientes térmicas y salinas.

El cuarto factor está dado por la riqueza de los yacimientos minerales en los espacios oceánicos, cuya participación en los mercados de materias primas desplazará a la minería terrestre una vez que la reserva de este último orden se haya agotado. A este respecto debe tenerse presente que no sólo existen yacimientos de nódulos polimetálicos en el océano profundo, sino también mantos de manganeso y otros minerales que cubren las laderas de las cordilleras sumergidas y sedimentos polimetalíferos en aquellas áreas de influencias tectónicas. Esta riqueza es formada mediante el proceso de metalogénesis, sin olvidar otras como la existencia metalífera en la plataforma continental, en el talud y también en la propia agua de mar.

El quinto factor es de orden regulador. Está constituido por el derecho internacional marítimo en constante evolución, que procura la debida convivencia de la comunidad mundial y garantiza el ejercicio de la libertad de los mares y la igualdad jurídica de los Estados para hacerles posible el acceso a sus riquezas. De la aplicación de su normativa dependen los intereses nacionales esenciales para que los países logren su subsistencia y desarrollo, así como la regulación de situaciones de crisis cuando el océano se constituye en escenario de disputas por el poder.

El sexto factor está constituido por la capacidad científico-tecnológica de las naciones en el desarrollo de las ciencias del mar, dada su directa relación con la administración y explotación de los recursos marinos y el conocimiento de su hábitat.

El séptimo y último factor es de orden político-estratégico, dados los aspectos de seguridad y su potencial uso militar, implícitos en una sociedad internacional en plena transformación, proceso que comenzó al término de la Segunda Guerra Mundial y que ha permitido la creación de un conjunto de nuevos Estados ribereños.

Los factores antes analizados, más la diversidad de intereses en juego, dan vigencia a distintas posibilidades en los escenarios oceánicos y marítimos internacionales, en relación a probables situaciones de tensión. Ellas, atendidas sus causas, son las siguientes:

- Problemas de seguridad nacional;
- Asuntos pesqueros;
- Aspectos de límites marítimos entre los Estados;
- Aspectos político-jurídicos referidos a la interpretación de la Convención sobre el Derecho del Mar, de 1982, incluida en la futura explotación minera del océano profundo;
- Cuestiones relativas al derecho comercial marítimo;
- Aplicación del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas;
- Política de transporte marítimo; y
- Repartición de cuotas para la construcción naval.

Las circunstancias de tensión antes señaladas afectan, en ocasiones, tanto la existencia misma del Estado como la salvaguardia de sus intereses permanentes en el mar. Ello obliga a mantener una renovada y eficiente atención de estas materias en el campo de las relaciones internacionales, conjuntamente con una gestión naval que permita lograr un activo grado de control y presencia respecto a los espacios oceánicos comprometidos y la preparación de las fuerzas navales destinadas a actuar de acuerdo a su rol diplomático y capacidad militar, a fin de superar las situaciones de crisis.

Dentro del mencionado contexto puede advertirse, por ejemplo, que en cuanto a los complejos asuntos pesqueros, la captura mundial anual ha alcanzado ya una cifra de cien millones de toneladas, correspondiendo sólo un 10 por ciento a pesquerías de agua dulce. De dicha suma, un 45 por ciento proviene de países desarrollados y un 55 por ciento de países en desarrollo. Por ello y frente a la previsible situación pesquera mundial futura, parece indudable que será incrementada la investigación científica aplicada, tanto para lograr un mejor conocimiento de los recursos hidrobiológicos como de la tecnología que se requiere en su administración y explotación. Ratifican esta apreciación los efectos socioeconómicos que representan las pesquerías en todas las expresiones de la sociedad moderna, sea como fuente de trabajo o de orden alimenticio, atendidas sus proyecciones políticas y económicas a nivel global.

En lo que se refiere a la investigación científica aplicada al conocimiento de los mares y su relación con el clima mundial y los recursos, todo hace pensar que la oceanografía logrará en el próximo futuro, a través del Sistema Mundial de la Observación Oceánica, obtener datos permanentes y sincronizados sobre el estado de los océanos mediante sensores satelitales y oceánicos, investigación que bajo los auspicios de la Comisión Oceanográfica Internacional permitiría poder llegar a desentrañar su desarrollo.

Del mismo modo, cómo no mencionar otras investigaciones que consideran la instalación de robots marinos montados en embarcaciones autónomas, lo que haría posible registrar los cambios de salinidad, temperaturas y corrientes oceánicas, más la distribución del plánton y llegar así a determinar su proceso de biodiversidad en relación con el efecto invernadero y el cambio climático mundial.

### Espacios oceánicos y funciones ejercidas en ellos

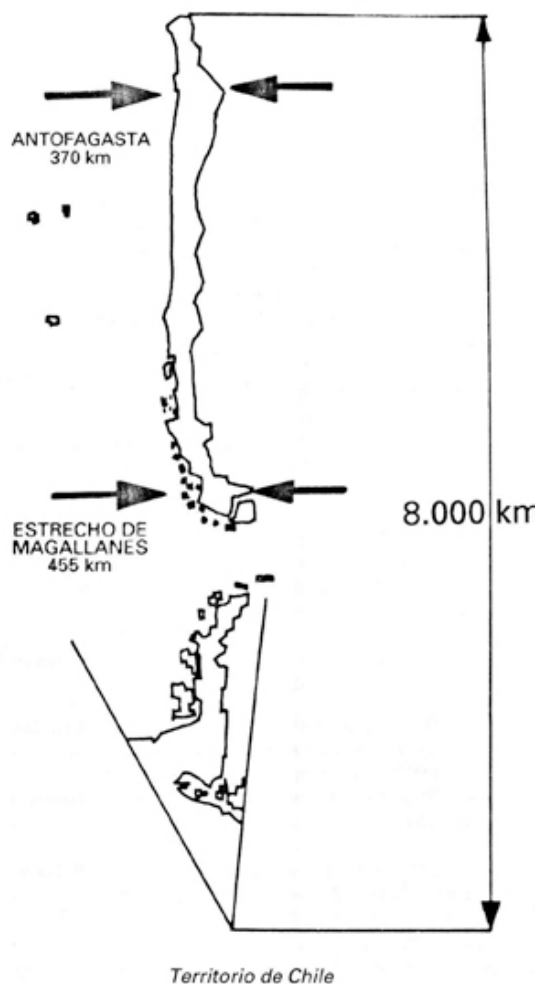
En esta materia resulta necesario establecer un procedimiento de análisis oceanopolítico que incluya la identificación de los ámbitos espaciales, por separado de la individualización de aquellos elementos funcionales, para facilitar la ulterior aplicación de sus principios generales ante una determinada evaluación. Esto es la base de la apreciación oceanopolítica, de la cual se derivarán las políticas que lleven a concretar las acciones que hagan realidad el desarrollo deseado.

En dichos ámbitos oceánicos es posible ejercer más de veinte funciones diferenciadas reguladas de acuerdo a las condiciones político-jurídicas imperantes en cada una de ellas, las que no mencionaré aquí por su carácter técnico. En todo caso, esta metodología de análisis se apoya en una identificación de los escenarios y de las funciones que en ellos deben cumplir el Estado y los particulares.

### Chile, país marítimo y oceánico

Nuestro país se encuentra ubicado en el cuadrante suroriental de la cuenca del Pacífico. El espacio geográfico en que su sociedad desarrolla su ciclo vital y cultural permite advertir un Chile continental, un Chile antártico y un Chile insular oceánico, unidos bajo un todo continuo e integrados por su Mar Presencial. La longitud total chilena de norte a sur es de ocho mil kilómetros, desde el límite con el Perú hasta el Polo Sur, equivalente a 72 paralelos geográficos, y en el frente marítimo a 56 de estos, hasta alcanzar la latitud de los 74 sur en la línea de costa sur del mar de Bellingshausen. Su territorio está atravesado por las dos más importantes vías interoceánicas naturales entre los océanos Pacífico y Atlántico, el mar de Drake y en particular el estrecho de Magallanes, accidente este último comprendido integralmente dentro del territorio terrestre nacional en su latitud más ancha y cuya sorprendente extensión alcanza 455 kilómetros, en circunstancias que normalmente se cree que nuestro país sólo posee una anchura de 370 kilómetros en la latitud de Antofagasta. Lo anterior constituye un claro ejemplo de los cambios de la visión geográfica al analizar a Chile con un criterio oceanopolítico.

Sobre la base de lo expuesto es del caso concluir que el país exhibe su mayor extensión en la zona insular austral, área geográfica en la cual



la existencia de sus aguas interiores integra dicho conjunto en una sola masa territorial provista de una sólida continuidad. La descripción geográfica anotada permite advertir que esta vasto conjunto espacial requiere las comunicaciones marítimas para desarrollarse e incluso para subsistir como tal.

En cuanto al comercio exterior chileno, es procedente mencionar que un 96 por ciento es realizado a través de las vías marítimas. Tal porcentaje se aproxima hoy día a los cuarenta millones de toneladas anuales, con un valor del orden de veinte mil millones de dólares.

En otro aspecto, deben ser recordadas las frecuentes catástrofes nacionales, las que han hecho necesario intensificar el tráfico de cabotaje para superar las graves situaciones de emergencias producidas. Sin perjuicio de ello, en las regiones sur y austral aquel constituye el único medio que permite mantener un vínculo comercial masivo entre Puerto Montt, Puerto Chacabuco y Puerto Natales, aparte del tráfico directo con Punta Arenas.

Sobre la base de tales realidades es interesante efectuar un breve recuento de la historia marítima de nuestra patria. Lo primero que se advierte es que Chile obtiene su independencia de la metrópolis solo una vez que crea su Primera Escuadra Nacional. Esta constituyó, en el acertado decir de Enrique Bunster, "el postulado fundamental de nuestra historia y de nuestra geopolítica". Ella permitió conquistar el dominio del mar y así evitar que las fuerzas navales del Virrey del Perú ahogaran los intentos libertarios, tal cual había ocurrido antes con las expediciones de Pareja (1813), Gainza (1814) y Osorio (1818). Más aún, fue en este mismo mar que Chile revirtió el desarrollo del conflicto al dar forma y contenido, de su propio peculio y capacidad organizativa, a la Expedición Libertadora del Perú, en 1820, y contribuir decisivamente a la independencia de dicha República hermana, gesta que sería luego consolidada por la cruzada bolivariana.

Los exitosos resultados de la guerra de independencia permitieron que desde los albores de la República naves chilenas navegaran la cuenca del Pacífico con destino al Lejano Oriente, transportando nuestro comercio. A este respecto, la Compañía de Calcuta, formada en Valparaíso por Agustín Eyzaguirre y otros socios, constituye la primera sociedad naviera chilena, propietaria de la fragata Carmen, que zarpó desde Valparaíso a la India con un cargamento de cobre el 9 de noviembre de 1819. La bandera chilena inicia así su paseo glorioso por lejanos mares, lo que honra a la República.

En este contexto resulta premonitoria la profundidad de los conceptos oceanopolíticos de O'Higgins, Padre de la Patria, al plantear un proyecto chileno-británico destinado a habilitar dos grandes puertos en la bahía de Concepción, desde los cuales serían distribuidas las manufacturas y mercaderías inglesas a la cuenca del Pacífico, repartiéndose los fletes en navíos de ambas banderas.

Luego, años más tarde, en la época del Gobierno del Presidente Manuel Montt, los Almacenes Francos de Valparaíso se convertirán en el pivote del tráfico entre Europa y el Pacífico, vía cabo de Hornos y luego del estrecho de Magallanes.

Sin embargo, la República debió también afrontar el sino de su independencia oceánica.

Así, durante la administración del Presidente Joaquín Pérez y entre los años 1865 y 1866, la presencia beligerante de Europa se trasladó a las aguas chilenas durante la inconveniente guerra que sostuvo nuestro país, ocasión en la cual la importante marina mercante nacional de la época fue diezmada y bloqueados sus principales puertos, afectando seriamente su comercio exterior. Luego, el 31 de marzo de 1866, al ser bombardeados e incendiados los grandes almacenes de aduana de Valparaíso, Chile perdió





*Visión oceanopolítica archipelágica de Chile*

bienes de almacenaje de un considerable valor, que igualaban al monto de su producto nacional anual. Incomprensiones de orden político impidieron que en aquella ocasión la República contara con una adecuada fuerza naval y permitieron que sus puertos se encontraran indefensos.

Más tarde y ya en este siglo se produce la Segunda Guerra Mundial. Este conflicto — aparentemente ajeno a nuestro continente ya que sus resultados se estaban jugando en particular en Europa por representar el teatro de la decisión— también produjo efectos negativos para Chile. Me refiero al racionamiento de combustibles que debió soportar y a la necesidad de dar protección con la escuadra nacional a los embarques de mineral en los puertos del Norte Grande, los que debieron ser especialmente artillados. Ello vino a ratificar la dependencia que tiene nuestro país de las líneas de comunicaciones marítimas. Asimismo, la contribución de Chile en beneficio de los aliados durante la referida conflagración representó un alto costo económico, al aceptar la venta de su cobre a diez centavos de dólar la libra, dejando de percibir importantes ingresos y afectando su desarrollo. Del mismo modo, también desgastó a sus fuerzas navales en continuos patrullajes, sin haber recibido Chile una compensación equivalente.

Posteriormente, diversos acontecimientos reinsertan a la República en una visión marítima. De esta manera la Declaración de Santiago, de 20 de junio de 1947, y luego el Tratado sobre Zona Marítima, de 1952,—suscrito con Ecuador y Perú— dan forma el futuro oceánico de Chile, al postular la innovadora tesis del Mar Patrimonial de las 200 millas marinas medidas desde el litoral, incluida su plataforma submarina. Esta iniciativa, en 1982 se plasmaría, bajo reconocimiento universal, en la institución de la Zona Económica Exclusiva. A lo anterior es preciso agregar la importante contribución de los países del Pacífico sur al desarrollo progresivo del derecho internacional marítimo, que se vio complementada con la creación de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, que el 18 de agosto último cumplió cuarenta años de eficaz existencia y labor, contribuyendo al desarrollo oceánico de los países miembros y a su proyección transpacífica. Valga esta

ocasión para rendir un homenaje a este organismo como también para recordar, en el plano de los intereses marítimos, a aquellos de los sectores público y privado nacionales que cumplirán este año un nuevo aniversario en su afán de convertir a Chile en una nación oceánica y marítima. En el plano institucional naval, es del caso destacar que este año cumplen aniversario:

- La Escuela Naval, 175 años.
- El Cuerpo de Infantería de Marina, 175 años.
- El Zarpe de la Primera Escuadra Nacional, 175 años.
- El Servicio de Abastecimiento, 175 años.
- El Servicio de Justicia, 154 años.
- El acto de toma de posición del estrecho de Magallanes, 150 años.
- La Escuela de Grumetes, 125 años.

### **Desafíos oceanopolíticos del Estado de Chile contemporáneo**

Desde un punto de vista académico, el objetivo global de Chile relacionado con sus intereses políticos, económicos y marítimos en sus ámbitos oceánicos y su presencia en la cuenca del Pacífico, debiera consistir, primeramente, en hacer posible que el espacio que se encuentra frente a sus costas y el inserto alrededor de sus islas esporádicas —hasta alcanzar el límite occidental del Mar Presencial chileno— se transforme en un espacio integrado de desarrollo y crecimiento para el Estado. Enseguida, lograr que la nación se proyecte hacia la totalidad de los espacios de desarrollo, incluido el Triángulo Polinésico, a fin de fortalecer nuestro poder nacional y así convertir al país en una potencia emergente, en relación a sus medios, y de características marítimas. De esta manera la expansión de su capacidad oceánica y el comercio internacional de este orden pasan a ser su base fundamental.

En cuanto a los desafíos específicos, ellos se plantean en los frentes que indico a continuación:

—En materia de explotación de los recursos marinos e investigación científica, ellos debieran constituir el fundamento de la ocupación de nuestras aguas soberanas y jurisdiccionales, a través del ejercicio inherente a dichas actividades, el desarrollo del transporte marítimo bajo la propiedad y la gestión de armadores chilenos dentro de una adecuada participación de estos, conforme a las reglas internacionales del comercio naviero y a la eficiente racionalización de nuestros puertos, así como la reparación y construcción de naves.

—Respecto al derecho internacional marítimo, nuestro país debe velar porque la convivencia oceánica y marítima internacional se desenvuelva sobre la base del respeto y constante adecuación de sus principios, incluyendo un procedimiento de solución de controversias que permita dirimir equitativamente las divergencias que se produzcan en el seno de la colectividad internacional ante el uso de los mares y océanos.

En cuanto a la normativa jurídica específica aplicable a la alta mar relativa a las capturas indiscriminadas que desarrollan algunos Estados pesqueros de aguas distantes y que afectan las biomásas asociadas existentes en las Zonas Económicas Exclusivas de los Estados ribereños, se hace necesario perfeccionar la Convención sobre el Derecho del Mar, ya citada, a fin de que le sean otorgados al Estado ribereño determinados derechos para

regularlas, con el propósito de hacer posible un régimen conservacionista que no afecte la libertad de pesca, pero evite la extracción depredadora de los recursos asociados.

Es así como se hace necesario convenir a nivel internacional la adopción del concepto de una "soberanía de subsistencia" de los Estados ribereños, fundada en la necesidad de un uso más racional de la alta mar próxima, para lo cual es indispensable que estos preserven dichas biomasa asociadas. A propósito de dicha tesis, debiera ser materializada la recomendación del Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, fundada en que dicha concepción se enmarca en la preocupación de la FAO de legislar sobre su regulación, convocándose a una Conferencia Mundial al efecto.

En lo que se refiere a la preservación del medio marino cabe recordar que la Armada nacional mantiene actualizadas las disposiciones necesarias para controlar los efectos de la contaminación marina. Así, a proposición de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, fue dictado un nuevo Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, aprobado por Decreto Supremo Nº 1 de 6 de enero de 1992, destinado a prevenir la contaminación de las aguas en el mar por hidrocarburos, conforme a lo establecido en el Convenio Internacional respectivo, más otro referido a la prevención de su contaminación por vertimiento de desechos y otras materias.

Por otra parte, las Convenciones de Basilea y Bamako han regulado los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos, iniciativas estas referidas a su prohibición y control, según el caso.

—En cuanto a los ensayos nucleares en áreas marítimas, tienen decisiva importancia para Chile las medidas que sean adoptadas para su cese definitivo pues hasta ahora, si bien Francia suspendió sus ensayos en el Pacífico sur, tal decisión la ha supeditado a la premisa que otras potencias nucleares siguieran su ejemplo, lo que no ha ocurrido. El desafío oceánico debiera ir incluso más allá, incluyendo su erradicación.

—En materia ecológica, los retos pendientes tienen cada día mayor urgencia. A este respecto, recientes estudios han revelado que en nuestras aguas australes cercanas al Territorio Antártico Chileno se ha producido un creciente daño al fitoplancton, originado por la reducción de la capa de ozono. Ellos también han evidenciado que la mayor radiación ultravioleta producida por este proceso causa gravísimos daños genéticos en los microorganismos, con una penetración oceánica cada vez mayor, lo que afecta a la productividad de los organismos unicelulares que forman la base de la cadena alimenticia marina. Tal situación constituye una notable preocupación internacional, por lo que la Agencia que dirige estas investigaciones debiera recibir el mayor apoyo al respecto.

Similar situación se da en el caso del fenómeno mortal denominado Marea Roja, lo que exige materializar un Programa de Prevención de Intoxicación por el veneno paralizante de los mariscos. Del mismo modo, se hace necesario lograr el debido conocimiento del fenómeno oceanográfico El Niño, pues este es un proceso transpacífico aperiódico, el que al aumentar la temperatura del agua de mar afecta las surgencias y con ello la existencia del fitoplancton, alterando todos los ecosistemas marinos y en particular las especies pelágicas.

En este mismo contexto está el incremento de nuestra propia contaminación por desechos industriales, químicos, mineros, forestales y humanos, cuestión respecto de la cual Chile presenta condiciones geomarítimas muy convenientes dada la acción purificadora de los vientos marinos y la corriente de Humboldt. Al respecto cabe acotar que pese a este preciado don que nos entrega la naturaleza, el país ha sabido de importantes problemas

derivados de la contaminación ambiental, la mayor de las veces originados por el hecho de no haberse construido las obras de infraestructura necesarias para evitarlas.

—La zona costera del país plantea, asimismo, múltiples desafíos, pues ella constituye una franja sensible y activa, dados los efectos de la interacción existente entre las actividades marítimas y las terrestres, y viceversa. Ellas incluyen la pesca, el transporte marítimo, el asentamiento poblacional, la extracción de recursos minerales, el turismo, los deportes náuticos y la recreación.

Lo anterior obliga a concebir, asimismo, una adecuada y equilibrada planificación entre su utilización económica y la necesidad de evitar la degradación de los ecosistemas y de los hábitat marinos y costeros.

En este predicamento surgen, por vía del ejemplo, distintos desafíos específicos.

Así, primeramente debe ser citada la creación de una carretera costera, supuesto básico que contribuirá a resolver nuestro desafío oceánico pues facilitará el proceso y el poblamiento del litoral, hoy día casi inexistente más allá de los puertos y caletas tradicionales. Su trazado no debe quedar sujeto a la improvisación, por lo que tal ruta debiera ser desarrollada dentro de una planificación generada por los diversos Ministerios competentes, en la que sean evaluadas aquellas áreas propensas a inundaciones por maremoto, o posibles desbordes fluviales, a fin de establecer las restricciones y los planes de contingencias que sean necesarios.

En igual sentido, la zona costera cobra particular importancia respecto de las instalaciones necesarias para el desarrollo de la acuicultura, en todas sus expresiones, como ya puede advertirse en Coquimbo y en Chiloé. Sin embargo, nuestra capacidad potencial es mucho mayor, particularmente en la zona de los canales patagónicos y fueguinos. Por eso es que las acciones que al respecto sean realizadas permitirían establecer una presencia más efectiva, mediante centros poblados que intensifiquen la permanencia y actividad marítima de nuestro litoral.

A este respecto, la explotación de minerales en la zona costera constituye otro factor de interés, dada la existencia potencial en sus aguas aledañas de arena, grava, diamantes, estaño, minerales titánicos, sedimentos auríferos, fosforita, bauxita y gas. De aquí que nuestro reto específico en la materia consiste en aprovechar estos recursos y, de este modo, intensificar nuestra presencia en el litoral.

Otra actividad que habrá que asumir en esta zona es la evaluación y aplicación de las posibilidades futuras destinadas a obtener energía eléctrica de la diferencia de mareas que se producen en la zona oriental de la isla de Chiloé, así como en la zona del estrecho de Magallanes que está ubicada al oriente de la Primera Angostura. En aquel sentido conviene tener presente que la Normandía francesa cuenta, desde hace ya varios años, con una planta de este orden.

Son, asimismo, nuevas posibilidades que debieran ser exploradas en la zona señalada, las que tienen relación con el aprovechamiento de los desplazamientos masivos de aguas que producen las fuertes corrientes marinas imperantes en el canal de Chacao para producir energía. El país deberá estar preparado para utilizar el avance de aquella tecnología que permita la producción de la energía obtenida de las olas, gradientes, algas marinas y la eólica, sin perjuicio —además— de estudiar la eventual construcción de plantas termoeléctricas flotantes y terminales marítimos costa afuera.

—Respecto de los espacios oceánicos, los desafíos se refieren a materializar nuestra presencia en el territorio oceánico nacional, ya que su concreción conlleva la ocupación efectiva de nuestro mar. Sus retos específicos se relacionan con la explotación de los recursos marinos, la navegación, la construcción de instalaciones fijas y flotantes, como también con la investigación científica.

En tal perspectiva, adquiere especial importancia el desarrollo de nuestras islas oceánicas como puntos de apoyo a la presencia nacional en las aguas circundantes y la explotación de los recursos marinos. En este sentido, al margen de la pesca tradicional, se hará necesario incluir en la pesca oceánica la captura industrial del calamar rojo, del jurel oceánico y del atún, como asimismo intensificar la pesca de especies selectivas, como el mero y el bacalao, entre las demersales, y la albacora transpacífica, entre las migratorias.

En lo que respecta a las especies hidrobiológicas de los espacios oceánicos, se plantean otros desafíos que inciden en aumentar nuestra capacidad de captura de los recursos vivos antárticos, conforme a la Convención que regula esta actividad, a fin de intensificar la extracción del krill, la pesca del bacalao antártico y la de mamíferos marinos, como también de ciertas especies de ballenas, según lo que resuelva el organismo internacional competente.

Por otra parte, la minería oceánica está llamada a brindar al país la oportunidad de ocupar el Mar Patrimonial y el Mar Presencial e incorporarlos en la planificación y actividad permanente de la nación, tan pronto como estas explotaciones sean económicamente rentables. Mientras tanto, es de particular significación la exploración y la investigación científica aplicada a estos recursos, que iniciará a partir de este año el buque hidrográfico *Vidal Gormaz* para obtener preliminarmente, en sucesivas etapas anuales, el levantamiento del suelo oceánico del Mar Presencial, incluidos todos sus accidentes geomorfológicos. El resultado que se obtendrá del cumplimiento del plan de investigaciones que llevará a efecto este buque es insospechado y por sí solo los descubrimientos que obtenga servirán de base para estructurar un programa de desarrollo de nuestro territorio oceánico.

En cuanto al procesamiento tanto de los nódulos metálicos como a la determinación de los probables yacimientos que podrán ser explotados, es posible prever que estas tareas cobrarán decisiva importancia en el futuro inmediato, destacando el de Juan Fernández por tener la mejor ley de níquel y abarcar una extensión aproximada de mil millas marinas.

Por otra parte, si bien las dorsales o Cordilleras submarinas contienen diferentes minerales, sus posibilidades de explotación comercial son inciertas debido a las actuales limitaciones tecnológicas para su extracción, ante el proceso de metalogénesis existente en las fracturas tectónicas. Sin embargo, en el caso de los nódulos, ya existe la tecnología apropiada, a la que se debe agregar que las laderas de las montañas submarinas contienen mantos promisorios de manganeso aun cuando su ubicación exacta es desconocida.

Otro desafío oceánico vinculado a la ocupación efectiva del Mar de Chile se refiere tanto al aumento y mejora de su flota mercante como de su flota pesquera y a la adecuada construcción de artefactos para minería marina.

Como último reto de esta naturaleza surge la necesidad de considerar una definición más universal respecto al Mar Presencial de los Estados ribereños, en términos de precisarlos como aquel espacio de la alta mar próxima que queda frente a sus costas y en el cual estos requieren ejercer su soberanía de subsistencia.

Por las razones expuestas, consideradas en su conjunto, planteo la conveniencia que la oceanopolítica, como ciencia, incluya apreciaciones relativas a los siguientes aspectos:

—Estudio y preparación de anteproyectos de ley relacionados con materias legislativas que incidan con su quehacer académico.

—Generación de orientaciones destinadas a definir las relaciones internacionales en función del desarrollo marítimo nacional.

—Sugerencias de un conjunto de medidas económicas cuyo objeto sea incentivar la ocupación del territorio oceánico.

Ciertamente, tales logros permitirían reducir los efectos de factores de debilidad nacional, como son aquellos de orden geográfico negativo que en algunos casos afectan al país, y potenciar otros, como los relativos a su situación en el Pacífico sur.

Al finalizar este análisis de los retos oceanopolíticos del Chile contemporáneo, debo insistir en lo que he sostenido en otras oportunidades respecto a que ellos no podrán ser enfrentados con éxito si no es incorporado al quehacer nacional un Plan Educacional destinado a preparar a la juventud para ejercer las diferentes actividades que su ejecución exige. Sobre el particular, de un modo especial, les ruego mantener "in mente" el hecho que la aplicación de los principios oceanopolíticos requiere, para su planificación y ejecución, que su gestión sea conducida por profesionales, técnicos y trabajadores debidamente especializados, bajo un marco integrador que contemple todas sus instancias.

Asimismo, es preciso no olvidar que el incremento generalizado de las actividades en los espacios oceánicos significará el ejercicio de nuevos roles y responsabilidades para el poder naval en relación a los intereses y objetivos permanentes del Estado, así como su adecuado manejo de las crisis, que eventualmente se pudieran presentar frente a la explotación de los recursos oceánicos por parte de otros Estados. De ahí la necesidad de que estas actividades lleguen a estar no solo debidamente reguladas por el derecho, sino asentadas en un mundo cuyos problemas de seguridad y soberanía formen parte del complejo y activo ámbito de las relaciones internacionales, lo que requiere que dicho poder naval continúe presente con particular referencia a su rol diplomático.

### **La oceanopolítica del siglo XXI**

Una primera aproximación al próximo siglo permite pensar que tanto el Mar Territorial como el Patrimonial y el Presencial formarán parte del ámbito integrado al crecimiento de nuestro desarrollo, así como nuestra proyección hacia la cuenca del Pacífico. Este será el escenario natural en cuya virtud nos convertiremos en una sociedad traspacífica oceánica y marítima propia de lo que se ha denominado la Era del Pacífico, la que será vivida en plenitud.

Sobre dichas bases se conformará prioritariamente la economía del siglo XXI, dentro de las megatendencias de una sociedad mundial basada en su globalización y condicionada a una mayor libertad de comercio. Por ello es que estando el próximo siglo, desde el punto de vista oceanopolítico, marcado por la Era del Pacífico, es procedente interrogarse a cuál de los bloques económico-tecnológicos debiera adherir Chile. Al respecto, no debe olvidarse que hoy día nuestro comercio exterior se ha canalizado, en el 80 por ciento del total de su intercambio, hacia los tres grandes mercados mundiales existentes. Me refiero a la región del Asia-Pacífico, al de Estados Unidos y al de la Comunidad Económica Europea. A propósito de esta última, ella creó a contar del 1 de enero de este año un mercado común generalizado, lo que inducirá al resto de la comunidad internacional a agruparse dentro de otros bloques. Si se tiene presente la apreciación oceanopolítica que he destacado precedentemente, Chile deberá ejercer su opción soberana relativa a privilegiar su presencia

en los dos mercados restantes, sin perjuicio de profundizar el intercambio en el Pacífico, particularmente cuando ya el Japón es nuestro principal socio comercial al alcanzar el 16 por ciento del comercio exterior chileno.

Adicionalmente, cabe detenerse a considerar —dados sus efectos progresivos en cuanto a la futura presencia humana en los espacios oceánicos— la decisión histórica que tuvo lugar hace seis años al otorgárseles al Japón, Francia, Rusia y la India, concesiones como primeros inversionistas en la zona internacional de los fondos marinos, por parte de la Organización de las Naciones Unidas. Igual reflexión vale respecto a la inclusión de cuatro consorcios multinacionales, compuestos por sociedades de Bélgica, Canadá, Estados Unidos, Italia, Japón, Países Bajos, Reino Unido y Alemania, los cuales se encuentran a la espera de formalizar sus solicitudes, aparte de haberse incorporado al proceso los países en vía de desarrollo, en 1986.

Lo anterior significa que ya han sido otorgadas concesiones de 150 mil km<sup>2</sup> de suelo marino para estos efectos, bajo el sistema dual, toda vez que la mitad de cada área deberá ser cedida a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, a lo largo de períodos de ocho años. El conjunto se ubica entre la Zona de la Fractura de Clarión por el Norte y la Fractura Clipperton por el sur, desde Hawai a Méjico y de oeste a este.

De convertirse en rentables estas explotaciones a partir de las primeras décadas del siglo XXI, significará que el hombre iniciará la ocupación masiva de los espacios oceánicos por la presencia permanente que requerirá esta actividad debido a la explotación e investigación científica realizada —como ya mencionara— entre otros elementos, con minisubmarinos cuya presencia en este nuevo hábitat es de insondables proyecciones. Del mismo modo, la intensificación cada vez más generalizada de la captura de especies oceánicas, altamente migratorias, también contribuirá a potenciar tal presencia humana en los espacios oceánicos.

Otros aspectos que en el siglo XXI podrían motivar situaciones de tensión en los espacios oceánicos se refieren a problemas de seguridad nacional que afecten, por ejemplo, al Lejano Oriente por la disputa de islas fronterizas y espacios de pesca para los Estados que conforman el borde asiático del Pacífico.

Todo lo anterior se traducirá en cada vez más complejas causas de conflictos por la significación de los intereses en juego. Es por ello que en el siglo XXI debería contarse con una urgente evolución del derecho del mar, unido a la indispensable coercibilidad del mismo, que sin el auxilio legítimo de la fuerza no supera, sino agrava los conflictos.

En el cuadro descrito, los objetivos oceanopolíticos chilenos debieran orientarse a ampliar el intercambio y la cooperación económica transpacífica, intensificando las relaciones comerciales, las inversiones y la transferencia de tecnología, para así acrecentar nuestra participación en el tráfico marítimo consiguiente y en los proyectos relacionados con el comercio y con los recursos marinos. Tal ampliación e intensificación correspondería efectuarla con la participación de todos los sectores nacionales involucrados, en particular con aquellos más vinculados directamente a los intereses oceánicos nacionales. Del mismo modo y en el plano regional, sería del caso apoyar para estos efectos la importante participación de los países del Pacífico sudeste en su contribución al desarrollo oceanopolítico, como también a la armonización de los asuntos internacionales y a la cooperación transpacífica.

Es dentro del contexto de los conceptos e interacciones analizadas donde a mi juicio será construido el desarrollo oceanopolítico de Chile del siglo XXI, proceso en el cual esta

disciplina está llamada a servir de guía para llegar a conformar una nación socialmente desarrollada bajo una impronta oceánica. En esa época, entonces, podremos mirar con satisfacción hacia atrás, puesto que, como escribiera el poeta, aun cuando "todo pasa y todo queda; lo nuestro es construir, construir haciendo presencia y caminos sobre el mar".