

PERCEPCION Y REALIDAD MARITIMA

*Enrique Cordovez Pérez
Capitán de Navío*

LA existencia verdadera o efectiva del mar en nuestras vidas es, ni más ni menos, que la realidad marítima. Sin embargo, para algunos la realidad es una convención. Esto sobre la base del argumento que la existencia de algo no se debe sólo a la condición del objeto, sino que muy decisivamente a la percepción del sujeto. Así hay cosas que existen, pero no las queremos ver. Dicho de manera simple, no basta que haya mar, allí, al frente de nosotros; su existencia real dependerá que sea algo verdaderamente significativo para nuestro diario quehacer. De ahí surge una relación muy importante entre lo que es la "realidad marítima" con lo que es la "conciencia marítima". Para que exista la segunda, necesariamente debe existir la primera, al menos en la mente de las personas. Un ejemplo muy claro de ello es la importancia que el pueblo boliviano le confiere hoy a un océano al que nunca en el pasado quiso acceder. Ellos no tienen mar pero sí tienen conciencia marítima.

Lamentablemente, los chilenos, a quienes Dios nos brindó una posición inmejorable para una existencia real y efectivamente marítima, no hemos desarrollado ese tipo de conciencia.

Conciencia marítima de la población

Desde la perspectiva científica, un hecho es real cuando su formulación teórica puede ser contrastada empíricamente. La anterior aseveración, referida a la conciencia marítima de los chilenos, bien puede ser considerada una hipótesis verdadera para unos y falsa para otros. Tal vez el único estudio sobre conciencia marítima contrastado empíricamente a través de una muestra representativa de la población chilena confirmó esta triste realidad. Fernando Aguirre y Hernán Godoy, profesores del Instituto de Sociología de la Pontificia Universidad Católica de Chile, dirigieron y analizaron la aplicación de 504 entrevistas en el gran Santiago y 185 en Valparaíso y Viña del Mar, las cuales les permitieron concluir que una cuarta parte de los entrevistados asocia al mar solamente con características referidas al ambiente físico y que esa imagen del mar se limita a la "playa", siendo por lo general la percepción de lo marítimo la de un lugar de veraneo y vacaciones.¹ Esta percepción del mar como "espectáculo desde la orilla de la playa" nos señala que más grave aún que el escaso grado de conciencia marítima es el hecho que la dimensión oceánica es prácticamente inexistente en la población chilena, al menos hasta 1988, cuando dicha encuesta fue aplicada. Razones para ello podrían ser que más de la mitad de los entrevistados reconoció que le tenía temor al mar. Según ellos lo plantean, el mar es "un espectáculo hermoso, pero también peligroso: más grato para mirarlo que para nadar o navegar".

No es fácil el problema que tienen ante sí los pedagogos que se han comprometido en esta cruzada sobre "realidad marítima". Además del temor existe otra razón para la ausencia de una conciencia marítima, cual es la ignorancia generalizada sobre aspectos

¹ La conclusión de este estudio fue publicada en *Revista de Marina* N° 2/1989, bajo el título "Chile y su mar. La conciencia marítima de su población".

básicos referidos a nuestro "mar-océano". Llamémosle así para dar cuenta desde un comienzo de su vasta y real dimensión.

Tres cuartas partes de los entrevistados desconocen la extensión de nuestro litoral, los países que están en la otra orilla del Pacífico, a nuestros marinos más destacados - excepción hecha de Condell y Prat, que se les pidió excluir- los productos del mar que son extraídos en Chile, las compañías navieras, pesqueras y astilleros, los pintores, escritores y hasta los refranes marineros, por lo que tanto el "temor" como la "ignorancia" complotan en contra de una conciencia marítima. Y todos sabemos muy bien que no se puede amar lo que no se conoce.

El desafío que se nos presenta a los educadores, dentro y fuera de la sala de clases, por ende se proyecta en dos dimensiones muy nítidas del comportamiento humano: la racionalidad y la afectividad. Para revertir la situación descrita es preciso aumentar el conocimiento y modificar el sentimiento, lo cual se enmarca dentro de una estrategia persuasiva racional para reorientar el comportamiento de aquellos chilenos que han crecido y viven todavía "de espaldas al mar".

En síntesis, para tener éxito dicha estrategia debe lograr el acatamiento, la identificación e interiorización del cambio de actitudes. Vale decir, el resultado esperado de este esfuerzo pedagógico es suscitar una disposición de ánimo para actuar positivamente frente a los múltiples aspectos de la vida diaria que nos hacen formar parte de la realidad marítima, vivamos o no junto al mar.

Existen barreras culturales que impiden este cambio de actitudes, las que en general se sustentan en la exagerada fe en la forma tradicional de hacer las cosas que hemos apprehendido de nuestro entorno social, o en el fatalismo o creencia en la predestinación, los que en el fondo se derivan del temor a lo desconocido. También la natural repulsa a los extraños es otro factor que incrementa la resistencia al cambio, por lo que el mensaje de conciencia marítima es más efectivo cuando lo entrega el profesor conocido y querido por sus alumnos. Otra de las barreras psicológicas para el cambio de la mentalidad de "tierra adentro" que posee la mayor parte de los chilenos -la cual quisiéramos que fuese de mar afuera- es la conformidad con el estado de cosas que le permite a la persona mantener un estado confortable de estimulación y excitación. La respuesta a esta pasividad "homeoestática" es la presencia activa de un maestro cuyas condiciones de liderazgo le permitan influir efectivamente entre alumnos que no desean romper su pasividad.

La persuasión cognoscitiva es un proceso sicosocial que sigue los siguientes pasos: atención, comprensión, consentimiento, retención y acción. El consentimiento es clave para el propósito de nuestra estrategia; "sin-sentimiento" positivo hacia el "mar-océano" no habrá retención ni acción en el sentido deseado.

No me detendré a proponer un modelo de enseñanza-aprendizaje ya que básicamente todos consideran las mismas etapas del proceso anterior, con diferentes nombres y peculiaridades de la tecnología educativa. Lo interesante es que dichas etapas no se dan las más de las veces en la forma lineal de la secuencia antes dicha, sino que la dinámica grupal es mucho más variada y flexible, por lo que las mismas giran en torno a una

situación central que debemos presentar como realidad marítima y hacia la cual deberemos intentar dirigir la interacción profesor-alumno que se vaya generando.

Así es posible prever que, aun cuando existiese la voluntad de crear la asignatura "realidad marítima", ello pareciera ser menos efectivo que si el conjunto de materias de todo el currículo escolar se hallasen impregnadas de contenidos de conciencia marítima que afinquen esa realidad con una multiplicidad de pequeños anclajes en la mente y en el corazón de los niños y de los jóvenes.

Dimensión física de nuestro mar-océano

La primera impresión que a todos nos ha dejado el mar cuando lo vimos por primera vez fue, indudablemente, la inmensidad de su intenso color azul, tonalidad escasa en la flora terrestre y que predomina en la visión de nuestro planeta desde el espacio exterior. Tan grande es la extensión del océano Pacífico que abarca la mitad de la superficie de la Tierra. Cuesta imaginar que las tres cuartas partes de la superficie terrestre están cubiertas por el mar, cuando éste se halla tan alejado de nuestra vista. Pero no sólo es la vista el sentido que se alucina con el perpetuo movimiento de las aguas en la que jamás ninguna ola es igual a la otra. También es el oído que se deleita con su rítmico compás, a veces tímido como el rumor de la espuma sobre la arena, otras estruendoso como el tronar de una ola que revienta sobre las rocas. Su olor también es penetrante, su sabor inconfundiblemente salado y su temperatura -para la mayor parte de nosotros- fría. Todos esos sentidos nos permiten percibir que nuestro mar-océano es real, que tiene vida y que está allí esperando por nosotros para enseñarnos sus rasgos superficiales y los insondables misterios que se ocultan bajo su cambiante superficie.

La oceanología divide metodológicamente el mar en tres categorías: el suelo y subsuelo marino, la masa acuática y la interacción océano-atmósfera-continente. Ninguna descripción física de nuestro mar-océano estaría completa si olvidamos alguna de ellas. Estas categorías nos abren mil ejemplos acerca de los significados de esta realidad en nuestras vidas.

Sabemos, por ejemplo, que hoy día las plataformas petroleras están penetrando el lecho marino a cientos de metros de la superficie para extraer el preciado recurso del petróleo, en lugares tan distantes como el mar del Norte o tan próximos como el estrecho de Magallanes. Esta es una de las principales actividades de la minería submarina actual; en no más de treinta años será posible que a través de mangueras de gran longitud se succione, desde profundidades mucho mayores que las anteriores, millares de nódulos polimetálicos que sin pausa se han ido depositando durante siglos sobre el fondo del mar. Dichos nódulos tienen un contenido cuprífero de mucho mejor ley que los yacimientos del continente, son renovables y contienen metales nobles que arrastran desde el magma terrestre al emerger a los fondos marinos en sus continuas y pequeñas erupciones.

Uno de los lugares del planeta donde estos nódulos se concentran es en la plataforma submarina occidental de isla de Pascua. Esta isla, promontorio emergido de la cadena montañosa llamada Dorsal del Pacífico, divide a ese océano en tres grandes "lagos", de los cuales el correspondiente al cuadrante suroriental se demarca en su mayor parte por nuestro litoral americano y antártico.

Tradicionalmente se repite a los alumnos, desde su más tierna infancia, que Chile es una angosta faja que "limita al oeste con el Pacífico". La realidad marítima es otra. Chile es un país cuyo territorio de forma triangular penetra profundamente en el océano Pacífico, proyectando así sus posesiones americanas y antárticas.

"Terris toris", raíz del territorio, significa tierra sobre la cual la torre ejerce dominio. Si no tenemos esta visión amplia de nuestro territorio marítimo, nuestra proyección oceánica desaparece detrás de los lomajes de la cordillera de la costa que limita la visión campesina de quien habita el valle central. El problema de esa cultura de "tierra adentro" es que se ha forjado entre los estrechos límites de cordillera y mar, perdiendo su designio original que la propuso en el siglo pasado como de "mar afuera", para servir de puente entre esa angosta faja y el entonces lejano Magallanes y las entonces casi remotas Australia y California.

Dentro de aquel enorme triángulo, que como una punta de flecha penetra el Pacífico, se halla encerrada una masa oceánica pródiga de recursos vivos y no vivos que se van descubriendo al avanzar desde nuestro mar territorial hacia nuestras zonas económicas exclusivas y en el mar presencial. Ningún niño podrá imaginar esta dimensión de nuestro territorio si el mapa que ve todo los días en su sala de clases fracciona artificialmente a Chile en tres pedazos, y si además en él la Antártica e isla de Pascua aparecen como pequeños recuadros desproporcionados y separados de su verdadera ubicación. Esto impide que pueda ser observada la real dimensión del territorio nacional y mucho menos es posible entender, a partir de esta distorsionada visión geográfica, la relación de Chile con los países de ultramar que no pertenecen al continente sudamericano, que se entiende como único marco de referencia y sentido de pertenencia.

Ese vasto océano es también un agente dinámico que determina el clima de nuestro suelo desde el desierto nortino hasta la Patagonia austral, modifica el paisaje geográfico y alimenta con sus nutrientes a la fauna y flora del litoral costero. Sólo nos damos cuenta de su impacto en nuestras vidas cuando se producen anomalías en la interacción océano-atmósfera en lugares tan alejados como el contorno del Pacífico, y experimentamos -por ejemplo- las consecuencias del Fenómeno de El Niño. Somos parte de un complejo sistema que debemos entender y transmitir como la dimensión física de nuestro mar-océano, pero también éste posee una dimensión humana que el hombre le imprime con su acción.

Dimensión humana de nuestro mar-océano

De todas las actividades desarrolladas por el hombre, tal vez las más diferenciadas sean aquellas que separan a los individuos de una "tierra firme" que la mayor parte de la sociedad prefiere no abandonar, por lo que para entender la dimensión humana de nuestro mar-océano debemos necesariamente remontarnos al origen de las civilizaciones y al desarrollo de la profesión marítima que se sustenta sobre la base de tal conciencia.

En la vida del hombre el medio acuoso antecede al aéreo y al espacial para motivar su comportamiento, puesto que se halla presente en la mayor parte de las seis civilizaciones primitivas (egipcia, sumérica, minoica, sónica, maya y andina). Pese a ello, ni el tipo racial ni el contorno físico pueden ofrecer una pista inequívoca respecto de la real motivación de

esa primera etapa de la evolución social de la Humanidad.² Lo que no puede ser desmentido es que el agua, como fuerza inanimada, desafía al hombre al tomar la forma de río, lago o mar, obstaculizando su camino e incitándole a la vez a proseguirlo.

Un rudimentario tronco pudo haber sido la primera respuesta instintiva para que una persona y su familia, o quizás para que todos los miembros de su tribu controlaran un acceso expedito a sus dominios sobre el curso de un río o se desplazaran al otro extremo de una llanura a través de un lago.

Sin perjuicio de constituir una vía de comunicación, el líquido elemento es también un recurso bebestible esencial para la supervivencia de la especie humana, ya que, además, bajo su superficie esconde alimentos vegetales y animales. De allí que, como lo demuestran las evidencias arqueológicas, el hombre primitivo construyó rústicas embarcaciones en las que se aventuró a dejar la seguridad de las orillas para capturar aquellos peces que se escapaban del alcance de su mano.

Desde el primer gran choque entre los pueblos pastoriles y agrícolas en el tercer milenio antes de Cristo,³ varios ríos debieron ser traspasados por las hordas invasoras de los pueblos indoeuropeos, adquiriendo el medio fluvial y lacustre las connotaciones militares de vía de ataque, ruta de escape y obstáculo defensivo, las que posteriormente habrían de ser extrapoladas al medio marítimo para el desarrollo de la guerra naval. Una vez que el hombre comienza a vivir en comunidad se multiplica el uso de su poder de invención consciente, para sobrevivir a los rigores de su entorno social y material, jugando el agua un papel fundamental como recurso alimentario, vía de comunicación y medio de ataque o defensa. Esta situación adquiere obviamente una mayor preponderancia para las comunidades que deciden fijar su asentamiento en la costa, como es el caso típico de las tribus que poblaron nuestro extenso litoral.

En épocas remotas de la Humanidad la migración de aquellos que eligieron cambiar su hábitat africano, siguiendo el cinturón ciclónico, habría dado vida a una de las primeras formas regulares de navegación fluvial siguiendo el curso del Nilo, entre el alto y el bajo Egipto. No obstante, la génesis de la civilización minoica es el más antiguo testimonio de seres humanos que respondieron a la incitación del entorno marítimo y navegaron el Mediterráneo, superando el obstáculo que éste representaba, para sobrevivir a la desecación de las estepas africanas.⁴

Posteriormente, la navegación de un extremo a otro de aquel mar fue, hasta el fin de la Edad Media, el núcleo vital de las actividades pesqueras, comerciales y militares sobre las cuales fueron estructuradas las bases de la sociedad occidental, que sucediera a la helénica y perduran hasta la fecha en los rasgos de la denominada civilización cristiana occidental.

² Toynbee, Arnold: *Estudio de la historia*, Emecé Editores S.A., Buenos Aires, parte II, "Génesis de las civilizaciones", 1952, pp. 74-76.

³ Fuller, J.F.C.: *Batallas decisivas del mundo occidental y su influencia en la historia*, Luis de Caralt, Barcelona, 1963, vol I, p. 14.

⁴ Toynbee, Arnold: Op. cit., pp. 92-93.

En los diferentes pueblos que se hacen a la mar por incitación del entorno marítimo comienza a surgir la profesión del piloto, que tiene la destreza de conducir la nave, y la de los tripulantes, que son capaces de subsistir en el hábitat marino. Así, mantenerse a flote y avanzar en la dirección deseada, en un ambiente riesgoso por lo cambiante de sus características, constituirá la esencia de la profesión marítima.

Las dotaciones de las naves desarrollaron entonces una jerga en sus respectivos lenguajes para expresar los significados comunes de una realidad marítima, la que sería gradualmente compartida por los sujetos navales de todas las nacionalidades. Gracias a ese mismo mecanismo epistemológico los pueblos navegantes serán los principales portadores del lenguaje y los difusores típicos de la cultura universal.

Las comunidades primitivas fueron conformadas inicialmente de tribus cazadoras, hasta que los asentamientos agrícolas posibilitaron la estructuración de las sociedades euroasiáticas. Luego, el mundo de la Antigüedad se mantuvo sedentario en torno al Mediterráneo, hasta que los bárbaros nómadas traspasaron los limes del Imperio Romano, para absorber la cultura grecolatina en la sociedad cristiana con dominio germánico. Posteriormente, la cultura occidental se enriquecerá a través del mar a raíz de los sucesivos choques entre la fe cristiana y la musulmana. Pero será más tarde la sociedad hispano-arábiga la que le dará a esa cultura su dimensión universal al abrir las rutas del Indico, el Atlántico y el Pacífico para la cristianización del mundo y crucialmente para nosotros la evangelización de América, de la cual heredamos el substrato católico de la hispanidad.

La profesión del mar se tornó fundamental para las potencias modernas que optaron por una estrategia marítima para el dominio mundial, basada en el control de las líneas de comunicaciones marítimas, y secundarias para aquellas potencias que basarán su poder en la ocupación militar de grandes territorios de ultramar.

Al margen de las expediciones romanas a Inglaterra y las correrías de los navegantes vikingos, la sociedad medieval europea se mantuvo confinada al viejo continente, limitando su contacto con los pueblos del oriente a través de las milenarias rutas terrestres abiertas por Alejandro. En tanto que la Polinesia se iba poblando desde el siglo V d.C. y la dinastía Ming llegaba hasta la India en el siglo XIV d.C., la sociedad occidental desarrolló por siglos su comercio marítimo sólo al interior de un mar Mediterráneo controlado por Venecia.

El escenario marítimo, que abarca un 70% de la superficie terrestre, no habría de ser explorado por los europeos hasta que, con el devenir de los tiempos modernos, España e Inglaterra terminan por sucederse en la pugna por la expansión mundial de la sociedad occidental, entre los siglos XV al XIX. En la época actual cuesta imaginar el impacto social que tuvieron las hazañas de aquellos marinos que culminaron exitosamente la circunnavegación de Africa, el descubrimiento de América y del océano Pacífico. Para ello tendríamos que hacer una analogía con la percepción actual de la puesta en órbita del primer sputnik, la llegada del primer hombre a la Luna y los hallazgos de las sondas en los confines de nuestro sistema solar. Desde esa perspectiva, Enrique el Navegante jugó un rol similar al de Werner Von Braun de nuestros días.

De lo anterior podría colegirse que los profesionales de la aeronavegación, pilotos y astronautas, son tipos sociales que en última instancia se derivan del marino, pues conservan su etimología y corresponden a grupos sociales que osan abandonar la seguridad de la "tierra firme" en pos de objetivos inalcanzables por toda la sociedad, para lo que se requiere una superior capacidad intelectual para la organización de la vida a bordo, el pilotaje costero y la navegación astronómica, que son desconocidas para el común de los mortales.

A diferencia de las armadas, el origen de los ejércitos se confunde con la aparición de "la aldea", entendida ésta como una fortaleza de los pueblos sedentarios que labraban la tierra, en defensa de los pueblos nómadas que cazaban asolando las llanuras. Los ejércitos seleccionaban entonces, de entre los habitantes de las aldeas, a los más fornidos, diestros y decididos, es decir, aquellos que se parecían más a los leones de Maquiavello por su tenacidad y disposición para el uso de la fuerza. Al abrigo de los altos muros que custodiaban las aldeas se inició la forja de los instrumentos para la lucha, diferenciados de los de labranza, los que hasta ese entonces se confundían en la indumentaria del cazador, surgiendo entre quienes los portaban la falange ciudadana como la primera organización militar conocida en el 2900 a.C.⁵

En cambio, las armadas no habrían de emerger como una profesión militar diferenciada hasta que en los tiempos modernos la nave de guerra adquiere un diseño específico y lo naval se particulariza en la marina de guerra. Las batallas decisivas, desde Salamina en el 480 a.C. hasta Lepanto en 1571 d.C., sólo reproducen la táctica terrestre.

En la galera romana la dotación de la nave posibilitaba la aproximación de las flotas que chocaban atacando sus frentes y flancos al igual que lo hacían los ejércitos en tierra, para decidir el combate en la lucha cuerpo a cuerpo después del abordaje final. El desarrollo en el siglo XVI del navío de guerra o galera de tipo alargado, propulsado a la vela y dotado de cañones pesados de mayor alcance vendría a dar vida a una nueva táctica de combate a distancia sobre la superficie del mar, propiamente naval y distinta a la terrestre.

La permanencia y versatilidad que poseen las naves de guerra en la amplitud de un alta mar carente de accidentes geográficos impiden extrapolar la noción de un campo de batalla con vanguardias y retaguardias estáticas. A diferencia de la táctica terrestre, la táctica naval está subordinada a una estrategia marítima que no lucha por establecer la supremacía por un espacio físico determinado, sino por destruir a la flota enemiga, impedir el libre tránsito de sus naves o permitir el de las propias en áreas de interés circunstancial. Asimismo, la movilidad de las flotas hacia todos los puntos del horizonte y la velocidad de las naves en relación a las tropas le dieron a la táctica naval una flexibilidad en la que prevalecerá la creatividad y destreza marinera para adaptarse al combate a distancia por sobre los rígidos esquemas del abordaje que reproducían la lucha cuerpo a cuerpo de la guerra terrestre.

⁵ Fuller, J.F.C.: Op. cit, p. 12.

Esta flexibilidad propia de la guerra marítima se vio incrementada por el factor de la distancia entre los oponentes, la que no se establece para el combate por la cantidad de los medios bélicos reunidos sino que por la velocidad de las naves, el alcance de sus armas y su capacidad de permanecer en la mar sin necesidad de reabastecerse o retornar a puerto, mientras desarrollan las operaciones bélicas previstas.

La derrota de la Gran Armada española en 1588, en la cual vencieron los ingleses por su mejor capacidad de soportar las condiciones meteorológicas del campo táctico naval, marca la diferencia de una guerra en la que habrán de vencer siempre aquellos que poseen mayor astucia y no necesariamente la mayor fuerza, como quedó definitivamente demostrado en la batalla de Trafalgar en 1805, marcando el inicio de una Pax Británica que se prolongaría por doscientos años en los siete mares del mundo.

Siendo la realidad física de nuestro mar-océano bastante compleja, inevitablemente la humana lo es mucho más, pero de alguna manera es posible abarcarla completamente si a partir de los anteriores antecedentes ordenamos nuestra reflexión a las dimensiones clásicas del estudio del comportamiento humano. Este se desenvuelve a lo menos en cuatro categorías: la política, la económica, la social y la cultural.

Explorando la primera dimensión, lo primero que viene a nuestra memoria es el mar como medio vital de defensa y ataque según hemos podido inferir del desarrollo de la civilización occidental. Para Chile, su integridad territorial fue definida por el mar en Talcahuano, Chiloé, Magallanes, isla de Pascua y la Antártica. En las cinco guerras del siglo pasado y en los conflictos sociales y crisis vecinales contemporáneos el mar ha jugado un rol fundamental. Por otra parte, amén de la aplicación del poder político del Estado en situaciones confrontacionales, nuestro mar-océano es un medio de mantener y desarrollar las relaciones internacionales con los países americanos de la Cuenca del Pacífico y de los más lejanos confines de ultramar. Las actividades defensivas y diplomáticas se complementan en la dimensión política del comportamiento humano con el derecho del mar, a partir del cual la convivencia civilizada legisla internacionalmente sobre los problemas ecológicos, de la seguridad de la vida en el mar, de la represión del delito y la administración del alta mar.

En la dimensión económica de nuestro mar-océano tenemos que tener presente, en primer término, al transporte marítimo e intermodal, a través del cual es movilizadas la casi totalidad de nuestras exportaciones e importaciones. Así también el comercio marítimo representa un volumen importante de nuestro intercambio de bienes y servicios, tanto en el mercado interno como en el externo.

Complementariamente, la industria naval, que repara y construye buques y otros artefactos navales, es un medio básico que se encadena en una serie de actividades productivas y de prestación de servicios nacionales e internacionales.

En la dimensión social aparecen tres variables que se asocian directamente a la dimensión humana de nuestro mar-océano; ellas son la residencia, ocupación y recreación marítimas. No basta tener el mar, hay que habitarlo, pero sólo un tercio de nuestra población tiene un asentamiento costero. Pocas son las alternativas académicas que se

generan aparte de las de la Armada, para formar profesionales navales y marítimos. Tal vez la actividad más recurrida en torno al mar es vacacionar junto a él, pero no necesariamente ello implica la práctica de los deportes náuticos y el turismo a través del mar, dentro y fuera de nuestro país.

En este resumen, la dimensión cultural de nuestro mar-océano debe considerar necesariamente el desarrollo de las ciencias y las artes del mar, el conocimiento de nuestra historia, donde se hallan los ejemplos de heroísmo naval y las personalidades destacadas de la civilidad que han forjado obras imperecederas del desarrollo marítimo. El siglo XXI está a la espera de los pintores, escultores, escritores y otros cuyos dones podamos orientar hacia la realidad marítima que sus creaciones nos impedirán desconocer.

Conclusiones

En esta reflexión hemos podido vislumbrar que la realidad marítima se compone tanto del objeto marítimo como del sujeto que lo percibe. Aflora rápidamente a nuestra mente que suscitar una conciencia marítima es fundamental para que las dimensiones físicas y humanas de nuestro mar-océano se tornen realidad.

Conocimiento verdadero y sentimiento efectivo parecieran ser los dos elementos insoslayables para que la realidad sea tal cual es y valorada en sus reales dimensiones. El camino para ello es, indudablemente, el empleo de una estrategia persuasiva racional, sistemática y metódica asumida con vocación de maestro, y la integración de los padres y amigos.

Nada de lo anteriormente descrito puede hacerse realidad si no ponemos todo nuestro empeño en ello. La brillante historia de nuestra nación nos lo reclama, nuestros artistas nos lo hacen sentir y nuestra proyección política, desarrollo económico y bienestar social nos lo demuestran. La percepción positiva de nuestro mar-océano es un importante paso, pero insuficiente si no va seguido de muchos otros más en igual sentido que se generarán a partir del ejemplo de los marinos como los verdaderos adalides de la realidad marítima.