

# CHILE, NACION MARITIMA; POTENCIA MARITIMA \*

Jorge Martínez Busch  
Almirante



## I. Introducción.

A lo largo de toda mi carrera naval -y muy especialmente en los años que he tenido el honor de ejercer el Mando en

Jefe de la Armada de Chile- se ha ido cristalizando en mi mente la visión de Chile como nación marítima y la esperanza de ver a nuestro país volcado hacia el océano Pacífico, enfrentando el destino oceánico que sugiere tanto nuestra posición geográfica como las demás notables y positivas circunstancias que concurren al efecto.

Es por esto que en esta solemne oportunidad me ha parecido oportuno reflexionar de un modo riguroso y con apego a la ciencia de la Oceanopolítica, respecto de los elementos principales que contribuyen a fundamentar nuestra condición de nación marítima, dando unidad o vertebrando los análisis específicos que he ido realizando en estos últimos años y aquellos de mi antecesor, el Almirante don José Toribio Merino Castro.

Desde ya, debo decir que el carácter de una nación marítima no representa sólo una conjunción más o menos afortunada de factores geográficos, sino que constituye, copulativamente, una verdadera expresión de voluntad nacional, fundada en una conciencia marítima de sólida raigambre y expresada en los objetivos permanentes

que orientan la política y la acción del Estado.

En este contexto, Chile constituye un ejemplo genuino de una nación que logró tempranamente, al nacer a la vida independiente, un importante posicionamiento político regional gracias a una explotación inteligente y visionaria de sus atributos marítimos, el que -lamentablemente- no tuvo una vigencia permanente, sino que fue desarrollándose cíclicamente al impulso de hombres preclaros que iluminaron su historia.

Sin duda alguna, fue el Libertador don Bernardo O'Higgins, el primero que comprendió la importancia del mar para el futuro de la nación que emergía y que incorporó la dimensión marítima en el proyecto político y estratégico del Estado. Por esto, el Padre de la Patria entendió a Chile como un país bioceánico poseedor de las llaves del Atlántico y del Pacífico; creó la Academia de Guardiamarinas que constituye la cimiento de nuestra Armada y formó, con ingentes sacrificios, la Primera Escuadra Nacional. Esta, al asegurar la independencia de Chile y contribuir decisivamente a la del Perú, dio al país una posición de privilegio en el concierto de las naciones americanas. Se da así un claro orden en donde al éxito de la Fuerza Naval siguió el desarrollo de un poder marítimo que fue la sabia que impulsó nuestro crecimiento como Estado independiente.

Es así como más tarde, Portales continúa materializando la visión de O'Higgins. Él comprendió, también, la importancia del

\* Clase Magistral dictada por el Señor Comandante en Jefe de la Armada el 30 de abril de 1997, con ocasión de inaugurar el Mes del Mar.

mar para la naciente República; se empeñó en crear un concepto nacional de estrategia marítima y naval; concibió y postuló la amplia utilización del mar como parte del sistema de seguridad y factor de desarrollo de la República, adelantándose a todos los estadistas americanos de su tiempo. Su ambición por poseer una Armada poderosa y una Marina Mercante que alcanzara todos los mares, representaba la esencia de su concepción de Chile como nación marítima y potencia marítima.

Junto a ellos, corresponde recordar a distinguidos políticos, militares, marinos, empresarios, intelectuales, artistas e instituciones que contribuyeron a formar la conciencia marítima nacional, a señalar caminos, enmendar rumbos y llevar la bandera tricolor a los confines del mundo, haciendo del destino marítimo de Chile el elemento central de sus pensamientos y sus obras.

Igual mención merecen otros hombres, marinos todos, formados en una Escuela de Honor, de Patria y de Disciplina, quienes, cuando nuestra República debió afrontar desafíos que tuvieron su origen en el ámbito vecinal, debieron ir al mar y -embarcados en naves blindadas o de madera- conquistar en jornadas épicas y memorables su dominio. Esa ancha vía, así conquistada y conservada, fue el camino expedito por el cual nuestro Ejército transitó y después se desplegó, para vencer, en el teatro de operaciones terrestres. Aún hoy día, con los sorprendentes cambios de la tecnología, esta premisa sigue siendo válida y no creo que cambie con el correr del siglo XXI.

## II. Concepto de Nación Marítima.

La geografía sugiere la existencia de naciones marítimas y continentales, atendiendo al entorno en el cual se ubican, se nutren, se relacionan y se proyectan, hecho del cual se derivan los más importantes y variados efectos. Es así que en una perspectiva de política de poder, el mundo ha sido testigo del enfrentamiento histórico de

estas naciones en el que invariablemente han prevalecido las de naturaleza marítima, atendiendo a su capacidad de hacer converger al teatro del conflicto en forma segura recursos de la más diversa procedencia y a determinar, de acuerdo a una adecuada estrategia, la creación de subteatros de operaciones. Han sido también, principalmente, estas naciones las que han puesto en contacto pueblos y culturas diversas y que en una dimensión económica han permitido iniciar a fines de este siglo un proceso de globalización que -sin olvidar las indispensables identidades nacionales- pone a disposición de las crecientes demandas del hombre los recursos energéticos y proteínicos del mar, facilitando su subsistencia y progreso.

Sin embargo, pese a que la geografía no determina por sí sola ni el destino del hombre ni el curso de una nación, la historia confirma reiteradamente que aquellas que poseen costas marítimas no pueden eludir los efectos del mar en su desarrollo y progreso. Es por esto que mientras unas, *en un extremo*, han permanecido pasivas ante las claras indicaciones de la geografía, renunciando a desarrollar integralmente su dimensión marítima; otras, *en el extremo opuesto*, han hecho de su circunstancia geográfica el fundamento de su desarrollo como Estado. Así, esta diferente conducta ante situaciones semejantes, ha generado para las que están en el primer extremo, carencias en la apreciación y el empleo del factor geográfico, lo que les ha impedido responder al desafío-respuesta formulado en plenitud por el historiador Arnold Toynbee, con efectos tan graves que han llegado, incluso, a su extinción.

Hechas pues estas consideraciones iniciales, cabe preguntarse -en términos generales- cuales son las condiciones esenciales que definen a una nación marítima.

A este respecto, Alfred Thayer Mahan elaboró a fines del siglo pasado una interesante aproximación para definir la naturaleza de tal nación. Al efecto, el entonces Capitán de Navío y más tarde Almirante, postuló que las

principales características que debía reunir una nación *de su tiempo y época* para alcanzar la condición de marítima estaban constituidas en primer lugar, por su situación geográfica; en seguida, por su configuración física que incluye su clima y recursos naturales; a continuación, su extensión territorial; luego, el número de habitantes; después, el carácter de éstos y, finalmente, la clase de gobierno que la rige, incluyendo sus instituciones fundamentales y aquellas de índole internacional a las que pertenece, sean éstas de naturaleza económica, social, política o de defensa.

Una lectura superficial de la obra del Almirante Mahan indicaría que estas características fueron enunciadas en un contexto exclusivamente bélico, en el cual el Poder Naval y su estrategia aparecen como sus principales elementos. Sin embargo, éstas son comunes a tiempos de paz y de guerra, pues corresponden a un análisis global en el que se incorporan las grandes políticas nacionales y las opciones que cada nación elige para emprender sus caminos de desarrollo.

Una situación distinta se da, en cambio, respecto de la realidad en que vivió el Almirante Mahan y aquella en que hoy en día se inserta la sociedad contemporánea actual, lo que interesa particularmente frente al próximo siglo ya que éste se visualiza estructurado por una marcada interdependencia y una difícil y agresiva competencia en todos sus ámbitos. La comprensión de la realidad que encierra esta competencia, en donde ningún acuerdo será sinónimo de que no se producirán crisis ni conflictos, hacen

plantear que la sola visión de una nación marítima sin la capacidad de desarrollar su potencial en el mar, vaya a ser suficiente como visión de futuro para dar seguridad a dicho Estado.

Pero, el problema es, entonces, verificar con más detalles qué diferencias surgen en la materia que estoy abordando entre los de fines del siglo pasado y los de fines de este siglo.

Para iniciar tal búsqueda, les ruego tener presente que la situación geográfica -entendida en sus sentidos geohistórico y geoestratégico- posee una importancia vital para encauzar, aunque no para determinar, el destino marítimo de las naciones. A este respecto, es indudable que las ubicadas en los espacios que canalizan -natural o

artificialmente- el tráfico marítimo o en áreas de alta confluencia de éste, ven favorecidas sus posibilidades de constituirse en naciones marítimas y adquieren un claro protagonismo en el acontecer internacional.

Así ocurrió en el mundo antiguo nacido en los márgenes del Mediterráneo, con Creta, Fenicia, Egipto y la propia Roma, entre otros pueblos, que asumieron plenamente el reto de su condición de ribereños, en tanto que otros permanecieron más bien indiferentes.

Más tarde, cuando surgen España, Portugal, Holanda e Inglaterra, se dio el mismo reto -potencializado por los nuevos descubrimientos geográficos y las distintas tesis en que destacan Vitoria, Grocio y Selden, respecto a la naturaleza jurídica que se atribuía a los mares- con las consiguientes pugnas internacionales. Respecto de España y de Portugal, no es necesario for-



mular mayores precisiones, pues bien conocemos su inicio y desarrollo así como sus resultados, sea entre sí, sea respecto a Holanda e Inglaterra. En cambio, es de interés analizar la situación de estos últimos Imperios. En el caso de Holanda -favorecida por su situación geográfica entre el Báltico y Francia, el Mediterráneo y la desembocadura de los ríos alemanes- adquiere una sorprendente preponderancia mundial del todo desproporcionada a su extensión territorial. Absorbe rápidamente a fines del siglo XVI y comienzos del XVII casi todo el tráfico de Europa, incluyendo el trigo y los materiales de construcción naval que salían de las costas del Báltico, los vinos y el comercio de cabotaje francés. Inglaterra, por su parte, habiendo derrotado a la Invencible Armada, orienta todas sus acciones en una lucha de tres siglos y medio por conservar sus posiciones mediante una fuerza naval que le permitiera seguir dominando el mar y explotar económicamente este dominio, ejerciendo -de hecho- la hegemonía en Europa y en otros continentes. Indudablemente que la condición de isla de su territorio la hará inseparable de la dependencia del mar.

Y en todas las épocas ya reseñadas ha habido siempre una expresión artística e intelectual que ha descrito y acompañado con fidelidad y especial énfasis sus logros y epopeyas marítimas. Quisiera agregar que perfectamente podemos hablar entonces de una cultura marítima. Tal es el legado de los grandes marinistas ingleses, holandeses, españoles y portugueses y asimismo de ensayistas, poetas, historiadores y novelistas que con sus lienzos, su prosa y su verso han plasmado para las generaciones futuras la aventura y la ficción marinera, en una perfecta simbiosis de fantasía, belleza y realidad.

Con las experiencias históricas antes señaladas no resulta necesario analizar específicamente situaciones similares que se dan en nuestros días -particularmente luego del derrumbe del Imperio Soviético- para advertir la importancia de la posición geográfica y los efectos decisivos que deri-

van de la respuesta que las naciones dan al desafío oceánico. Este mismo análisis en relación con la realidad contemporánea, permite advertir la notable trascendencia que tiene en nuestro tiempo la configuración física de una nación en relación con su condición marítima, principalmente respecto a las posibilidades de acceso al mar que ofrece el territorio para hacer uso de las potencialidades oceánicas. En este aspecto, adquieren particular importancia la existencia de vías de comunicación expeditas desde el interior hacia el borde costero y la existencia, en este borde, de lugares aptos para desarrollar puertos o terminales que permitan el desenvolvimiento de las actividades marítimas en todas sus manifestaciones. Me refiero al transporte de ultramar y de cabotaje, a la pesca, a los deportes náuticos, a la investigación oceanográfica y a la defensa. A esta configuración física hay que agregar si ella está en el borde de un océano en creciente importancia o si este espacio marítimo ya está saturado y ocupado.

Ahora, refiriéndome específicamente a los puertos, éstos hoy día no sólo se valoran por la calidad de su fondeadero y por su cercanía a los centros de consumos, como ocurrió antaño. Hoy día, incide también en esta apreciación tanto la eficiencia de la actividad portuaria -parámetro que normalmente se expresa en valores monetarios por unidad de carga movilizada- como la eficacia de los servicios que se prestan. El proceso de globalización del comercio que vive nuestra época, la especialización de las actividades productivas, el insoslayable aprovechamiento de las ventajas competitivas y las eficiencias que han alcanzado los sistemas integrados con el mar de los transportes terrestre y aéreo, han hecho que esta influencia se extienda a una vasta región que en muchos casos excede los límites del Estado. Así, entonces, puertos que antes sólo tenían connotaciones locales o de carácter nacional, hoy, además de transformarse en un elemento vinculante de las ventajas comparativas de una región, son

parte fundamental de las economías de terceros países y, por lo tanto, vertientes de influencia, problemas y competencias. En definitiva, pasarán a ser parte del sistema mundial de transportes interestatales, adquiriendo su rol un papel de política internacional que pocas veces se visualiza de inmediato, pero que a la larga se impondrá por la importancia del océano al cual se acude.

Si hasta comienzos de este siglo, la dependencia de los Estados respecto del mar tenía importancia para los efectos del desenvolvimiento de su vida económica, durante las dos últimas décadas, ella tiene *la más destacada connotación y vital importancia*. Esto puede advertirse con rasgos nítidos en el incremento del transporte marítimo que representa una actividad capital para el Estado que importe o exporte grandes cantidades de materias primas, insumos, productos terminados o con valor agregado que se transfieren



con acelerada profusión entre las distintas regiones del planeta. En razón de lo anterior, el transporte marítimo resulta insustituible para el movimiento de graneles y grandes volúmenes, sin que se vislumbre que esta situación pueda cambiar en el próximo siglo, pues los océanos ocupan el setenta y un por ciento de la superficie del globo y por éstos se mueve alrededor del ochenta por

ciento del total de la carga mundial movilizada. Este comentario refuerza el hecho de que el puerto que ya tiene una múltiple incidencia que irá más allá de la simple transferencia, pasará a ser, entre otros aspectos, un elemento clave en el juego político internacional.

A lo anterior debe agregarse el hecho de que el carácter de nación marítima se ha ido potencializando en nuestra época cada vez más, por la circunstancia que en la medida que los recursos terrestres han comenzado a agotarse, se ha ido generando un intenso y persistente interés por un uso más integral de los océanos. Del mismo modo, al transporte y al comercio tradicionales existentes a

mediados de este siglo, ha ido agregándose la pesca intensiva, la explotación de los recursos minerales marítimos como los yacimientos de gas e hidrocarburos, el aprovechamiento del agua de mar para la producción de agua dulce o como parte de procesos industriales, la acuicultura y la generación de energía utilizando los fenómenos mareológicos, por citar los más importantes, sin olvidar la creciente preocupación por mantener la pureza y limpieza de las aguas oceánicas, factor que por sí solo constituye una extraordinaria riqueza para una nación marítima.

De esta manera, hoy día, surgen cada vez con mayor nitidez un conjunto de factores que potencializan los intereses marítimos de una nación, en una visión oceanopolítica que señala que su aprovechamiento constituye un importante elemento en su ecuación de desarrollo.

Es por lo expuesto que si a la situación y configuración geográficas, a la existencia o necesidades de materias primas o elaboradas y a la posibilidad de explotar las riquezas naturales de los océanos, se agregan una población consciente y comprometida con la actividad marítima y, junto con ella, el conjunto de instituciones necesarias para orientar y estimular el esfuerzo colectivo en la dirección y con la intensidad correctas, se está frente a lo que, en nuestro tiempo, ha devenido la nación marítima. Desde esta perspectiva, una adecuada interacción entre las políticas nacionales que proporcionen un marco adecuado para el uso de los recursos y el desarrollo de los intereses marítimos con el esfuerzo creador del sector privado, configuran la nación marítima de este fin de siglo. Y en lo que se refiere al próximo, serán dichos elementos, unidos a la permanencia de las políticas públicas en su correlación con el sector privado, lo que hará que la connotación marítima de la nación fortalezca tanto su economía y seguridad nacional, como su posición e influencia en la comunidad internacional.

*A modo de síntesis*, estimo que, ahora, cuando la humanidad está llegando a fines del siglo XX, el Estado-nación tiene la calidad de marítima cuando concurren *-en conjunto-* los siguientes elementos:

- *Cuenta con una posición geográfica* que le permite influir y participar en las actividades marítimas, sean éstas propias a su desarrollo individual o al de terceros Estados; y tiene una conformación territorial mediante la cual ha logrado un adecuado acceso al mar; esto se ve reforzado, si además ese mar tiene una creciente importancia mundial.

- *Su población esté animada de una conciencia marítima* definida destinada a lograr, en última instancia, una voluntad nacional que imponga carácter a su desarrollo como una opción deliberada -aunque no excluyente- de su desarrollo nacional.

- *Posee las obras de infraestructura y los servicios necesarios* para que ese acceso sea

expedito, eficiente y competitivo y ellas están integradas dentro de una concepción unitaria de sistemas.

- *Ha generado un marco institucional adecuado* destinado a ordenar las actividades marítimas y a encauzar los esfuerzos de los sectores público y privado con el propósito de que apunten a la explotación racional de sus intereses marítimos y oceánicos.

- *Adecua sus actuaciones a las regulaciones del Derecho Internacional Marítimo*, única vía pacífica de superar las controversias que surgen entre los Estados.

- *Posee un Poder Naval con la capacidad disuasiva suficiente* para respaldar los intereses superiores del Estado, con el fin de dar vigencia a la soberanía en los espacios marítimos jurisdiccionales y proporcionar seguridad a la actividad marítima en dichos espacios.

- *Tiene una expresión artística y cultural asentada indeleblemente* en la connotación marítima de la nación y es capaz de crear una cultura en donde el mar sea el sujeto principal.

- *Cuenta con una educación apropiada para emprender la aventura marítima* con seguridad y constancia, la que debe ser de tal calidad y especialidad que permita adentrarse en el océano e incluso vivir en él, para lo que requiere de hombres y mujeres que lo conozcan mediante el estudio y aprendizaje de destrezas particulares y el desarrollo de técnicas especializadas. Así, dicha educación requiere el desarrollo de actitudes y capacidades -no fáciles de obtener- que permitan al educando lograr un nivel conductual en distintos e indispensables planos. El primero, relativo al plano personal, exige desarrollar su capacidad para autodeterminarse, potenciando su vocación marítima orientada por valores éticos permanentes; aumentar su competencia cognoscitiva y psicomotora para resolver problemas; desarrollar su capacidad de admiración, intuición, contemplación, análisis y cultivo de su sentido de trascendencia; y potencializar su capacidad para asumir el mando y la conducción del grupo. El segundo, relativo al plano social, perfecciona

los mecanismos de comunicación del educando con el objeto de habilitarlo para conformar equipos de trabajo; y robustece su carácter y temperamento, generando un liderazgo profesional y técnico capaz de ejercer su función de conducción y organización. Por último, en los planos científico, técnico y metodológico, se requiere capacitarlo para examinar a fondo la realidad con la metodología propia de las ciencias marítimas; habilitarlo para estudiar los campos específicos de sus especialidades marítimas, en términos que logre establecer un diálogo integrador del saber de las diversas disciplinas propias de sus actividades específicas, con el interés nacional comprometido; y lograr que adopte una actitud prospectiva frente al desarrollo científico y tecnológico marítimo.

### III. El Caso Nacional.

Esbozadas así, someramente, las condicionantes de una nación marítima y fundado además en los elementos de juicio que señalé en ocasiones similares a ésta -cuando presenté los temas "Educación para el Mar" en 1992; "La Oceanopolítica en el Desarrollo de Chile" en 1993; "Política Oceánica Nacional: Sugerencias para una Formulación" en 1994; "Seguridad y Desarrollo: El Poder Naval en el Próximo Siglo" en 1995 y "Los Vectores para la Oceanopolítica" en 1996- indicaré, a continuación, los factores que hacen de Chile, precisamente, una nación concebida en la referida perspectiva:

#### 1. Los Factores Geográficos.

Los antecedentes geográficos que conforman el territorio de la República y su espacio natural de desarrollo, proporcionan elementos de juicio fundamentales para calificar y dimensionar la condición de nación marítima de Chile.

Desde este punto de vista, el hecho geográfico más relevante es que Chile es una

de las pocas naciones en el mundo que posee una conformación tricontinental, en la que el mar se constituye, naturalmente, en el elemento físico de unión y de integración nacional y de comunicación internacional. Se trata de una dimensión geográfica gigantesca, ya que el área que encierra el polígono determinado por sus vértices alcanza un total aproximado de trece millones y medio de kilómetros cuadrados, del que su casi totalidad es simplemente mar. Esta circunstancia, en la concepción contemporánea, implica la conjunción de vertientes y de intereses de producción, de comercio y de recreación y el correspondiente sustento estratégico que es, evidentemente, de naturaleza marítima. En este contexto oceánico, el interés y la jurisdicción marítima nacional se extienden a una superficie de 4,8 millones de kilómetros cuadrados. Esta realidad confirma la denominación de Hemisferio Oceánico con que la Oceanopolítica denomina a nuestro hemisferio sur.

Nuestra posición geoestratégica, es decir, su ubicación en relación a los mercados mundiales que son los grandes polos hacia los cuales confluye la actividad humana, constituye asimismo un elemento vital. Durante muchos años, pensadores, políticos, geógrafos y economistas, afirmaron que nuestra posición constituía un elemento negativo para el desarrollo nacional. Así, por ejemplo, Tibor Mendé en su libro "América Latina entra en escena", definió a Chile como un país de saldos, sin destino claro, donde el Creador habría distribuido los elementos naturales sobrantes de su obra creadora -tales como, montañas, valles, canales, lagos e islas- en el ánimo que al ponerlos en este confín de la Tierra, junto con embellecerlo, no generarían problemas en el resto del mundo.

Esta curiosa metáfora no tiene mayor valor, especialmente hoy día cuando gracias al empleo intensivo y eficiente de las vías de comunicaciones marítimas, los países de la

Cuenca del Pacífico han integrado un escenario coherente en el cual Chile ha asumido como nación un rol protagónico. El hecho de que conformen esta extensa zona treinta y seis Estados -aparte de un sinnúmero de territorios bajo régimen especial, todos los que en su conjunto han ido acumulando una concentración demográfica, tecnológica, industrial, comercial, financiera, militar y, por lo tanto, política, de primera magnitud mundial- pone de manifiesto la significación que tiene la relación de nuestra República con los Estados de la Cuenca del Pacífico.

Se trata, en consecuencia, de una posición privilegiada descrita por el geopolítico alemán Karl Hauschofer, a comienzos de este siglo, en el escenario gigantesco del cuadrante suroriental del océano Pacífico, océano al cual atribuye la calidad de heredero "de la vieja etapa del Atlántico y de la caduca del Mediterráneo". Las ventajas comparativas que ella le otorga respecto de otros países a nuestra posición oceanopolítica, le proporciona, entonces, una importante plusvalía al factor geográfico nacional, llevándolo a ser un elemento amplificador de su desarrollo. Esta posición es un bien en sí y la comprensión de su valor debería ser una tarea impostergable que refuerce el sentido del territorio que ella configura.

Hoy día y especialmente en razón de las acciones reiniciadas desde mediados de la década del setenta de este siglo, Chile es un actor que busca acrecentar su importancia y su participación en la Cuenca del Pacífico, integrando los principales foros y organizaciones internacionales del Pacífico a que me referiré más adelante, en lo que somos pioneros en la América del Sur.

En esta realidad geográfica del todo consolidada, merece especial análisis la Antártica chilena, porque su situación jurídica actual exige una atención preferente para reforzar y reafirmar nuestros derechos de soberanía, los que no han desaparecido ni mucho menos a causa del Tratado Antártico y lo que hemos hecho y continuaremos haciendo con

respeto a los postulados contenidos en el Sistema Antártico al cual nuestro país pertenece desde sus inicios como miembro permanente. Es en esta vertiente que las instituciones militares y otras civiles han desarrollado por décadas una intensa actividad antártica. Específicamente, la Armada ha habilitado bases permanentes como la Base Naval Antártica "Arturo Prat" -la cual cumplió medio siglo de existencia el reciente 6 de febrero- lo que permite operar en el mar de Drake y en las aguas antárticas un moderno sistema de control de tráfico marítimo, el plan de contingencia antártica por derrame de hidrocarburos, la mantención de una red de radiocomunicaciones marítimas, el servicio de practicaje y pilotaje y la operación del Servicio de Apoyo Meteorológico. También ha creado la Patrulla Naval Antártica para todos los efectos de búsqueda y rescate marítimos y ha dispuesto las campañas de verano e invierno que, alcanzando hasta el límite de las aguas navegables, no sólo han dado cumplimiento a sus propios objetivos, sino que han facilitado el apoyo a terceros países.

Con todo y siempre a propósito de la Antártica, distintos internacionalistas sostienen que su actual situación jurídica "es un problema no resuelto", dado el hecho de que el Tratado Antártico suscrito el año 1959 sólo ha suspendido los títulos y derechos de los distintos Estados respecto de ese continente mientras esté vigente. A este respecto y dada la incertidumbre que resulta de tal situación, habrá que estudiar los distintos escenarios que surjan cuando el referido Tratado se extinga, tanto por los incuestionables derechos que tiene Chile respecto de parte importante de la Antártica y su mar, como por la explotación de sus ingentes recursos tan necesarios para la subsistencia de la humanidad.

## 2. Infraestructura y Servicios Marítimos.

La existencia de adecuados puertos que permiten en su conjunto la realización

de actividades marítimas de significación económica y/o estratégica, le otorga a Chile también una situación favorable. Somos una nación afortunada por el hecho de que poseemos abundantes recursos naturales, acompañados de un incremento notable en nuestra producción de artículos manufacturados, los que hacemos llegar no sólo a los mercados tradicionales de Europa y de América del Norte, sino que ahora también a los países de la Cuenca del Pacífico, que concentran a la mayor cantidad de población mundial y que paulatinamente se incorporan a la economía global. Adicionalmente, nos ubicamos entre los países pesqueros y de producción acuícola de mayor relevancia mundial y nuestros productos manufacturados comienzan a encontrar espacios atrayentes en mercados lejanos. Todos estos rubros se transportan principalmente por mar, por lo que deben hacer uso de la extensa y diversificada red que conforma el transporte marítimo integrado, lo que viene a enfatizar una vez más, la condición eminentemente marítima del país.

Se inserta también aquí la opción de "País Puerto", que como una estrategia de desarrollo nacional, se ha venido planteando con fuerza y ha sido acogida con entusiasmo por el sector privado e impulsada eficazmente por las autoridades, así como recibida con interés por los países del interior sudamericano. Su importancia deriva del hecho que siendo impulsada por nuestros conductores, representa una propuesta política de desarrollo nacional que aspira a relacionar a los mercados regionales y de ultramar, proporcionando las infraestructuras y servicios necesarios integrados desde la privilegiada posición geográfica de Chile.

La opción "País Puerto" viene a confirmar la voluntad de nuestra República en orden a ser una nación marítima en términos que nuestro mar sea una puerta abierta hacia el mundo y un verdadero medio integrador, pese a su inmensidad y dificultad. La importancia de las acciones que se realicen

para perfeccionar esta opción y el manejo de las variables correspondientes serán vitales para la potencialización o disminución de la estatura político-estratégica de Chile en el próximo siglo.

### 3. Relación con Terceros Países.

La voluntad de potenciar los corredores de comercio -denominados bioceánicos- como un instrumento de desarrollo, ha dado una nueva expresión a nuestra dimensión marítima ya que en definitiva, los puertos chilenos y las naves deberán absorber la totalidad del tráfico, creándose una fuente de beneficios significativos para todos. En efecto, la importancia de estas vías ha sido reconocida no sólo por los países del área, sino que consagrada en acuerdos internacionales, tal como nuestra asociación con el MERCOSUR que en varias de sus disposiciones, incluye el desarrollo de interconexiones bioceánicas, de facilidades de tránsito y servicio para este efecto e incrementos pertinentes de las capacidades portuarias. Adicionalmente, es preciso mencionar, por su efecto amplificador, el acuerdo firmado en 1995 entre la Unión Europea y el MERCOSUR, que enlaza dos mercados importantes y, por lo tanto, genera actividad marítima complementaria, tanto de servicios como de transporte. Pareciera conveniente recordar que uno de los servicios más multiplicadores en estas futuras demandas será la industria de reparaciones y construcciones marítimas, servicios esenciales para un tráfico marítimo eficiente. La reciente certificación de la Planta de ASMAR Talcahuano en la norma ISO 9001 es un paso gigante en esta futura competencia por absorber estas demandas.

Lo anterior evidencia la ventaja de continuar avanzando en la inserción activa de Chile en las organizaciones de relevancia que sustentan ya sea el comercio con el Asia-Pacífico, como aquél con Europa y América y desarrollar, al mismo tiempo, actividades científicas, estratégicas, de preservación, de conservación y de seguridad

en el ámbito marítimo que nos compete, ya que estas actividades y esa inserción constituyen impulsos vitales para una nación con destino oceánico como la nuestra. Por cierto que nuestra condición de nación del Pacífico, sugiere acelerar la dinámica de nuestra participación en las organizaciones internacionales que centran su actividad en esta área, tales como el Consejo Económico de la Cuenca Pacífico (PBEC), el Consejo de Cooperación Económica de la Cuenca del Pacífico (PECC), el mecanismo de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC) y la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

#### **4. Marco Institucional.**

Si es importante la participación activa y trascendente de Chile en su calidad de nación marítima en el escenario internacional, lo es también -si no más- el conjunto de la normativa nacional que recoja la acción del Estado, tanto en su condición de gran administrador de los recursos, espacios y energías nacionales, como de orientador de las acciones del sector privado en este mismo ámbito.

A este respecto, en 1974, se elaboró la primera Política Marítima Nacional cuyo objetivo general fue el de establecer su condición esencial de país marítimo y, como tal, su voluntad y esfuerzo prioritario de mantener, usar y desarrollar los intereses marítimos nacionales. Esta política proporcionó el fundamento que ha permitido la elaboración de diversas leyes que dan un marco normativo a la actividad relacionada con el mar, así como de decisiones propias de la Potestad Reglamentaria. Entre otras debo señalar la Ley de Navegación, la Ley de Fomento a la Marina Mercante, la Ley General de Pesca y Acuicultura, las leyes Nos. 18.032, 18.042 y 18.966 que reordenaron la actividad laboral de los puertos, permitiendo un aumento de un 60% en la productividad; la Ley N° 19.080 que incorpora el concepto de Mar Presencial; la Ley N° 19.300, General de Bases del Medio Ambiente;

la ratificación de las medidas MARPOL para proteger el medio ambiente marino de derrames de sustancias contaminantes en el mar por naves y artefactos navales y la Política del Borde Costero dispuesta por el Instructivo Presidencial de septiembre de 1996.

Si bien los cuerpos legales y las iniciativas que he mencionado constituyen el andamiaje sobre el cual se apoyan las actividades marítimas nacionales, en la actualidad falta mucho por hacer frente a la creciente demanda de nuevas visiones y actividades. La tarea es ardua y es preciso avanzar con rapidez y persistencia. En este sentido se hace necesario contar a corto plazo con la Ley General de Puertos que permita perfeccionar el desarrollo de estas instalaciones, adecuar a EMPORCHI a una nueva dinámica portuaria e insertar el tráfico de cabotaje como una alternativa real al transporte interno.

#### **5. Conciencia Marítima.**

Sin duda que una acendrada conciencia marítima, entendida como la comprensión de la importancia de las cosas del mar en el destino del país, es fundamental para superar nuestro enclaustramiento de cara al Pacífico y hacer de Chile, en definitiva, una nación marítima. "Cosas del mar" es ciertamente una expresión genérica en la que incluyo los intereses marítimos y la adición de todos los activos y los procesos creativos que tienen relación con el mar, los cuales deben primero preservarse y explotarse y, naturalmente, incrementarse después. La difusión de los temas del mar por todos los medios de comunicación social es un paso clave para que esta labor sea cumplida eficientemente en el ámbito que nos corresponde.

Así entonces, como fruto del resurgimiento de esta visión marítima nacional, han ido apareciendo diversas proposiciones de carácter marítimo que se insertan dentro de los objetivos y la normativa existente. En primer lugar está el concepto de Mar Presencial

que tuve el honor de presentar a la opinión pública nacional durante el año 1990, en la que propuse que Chile, como una manifestación expresa de su voluntad, tuviera una presencia gravitante en esa área marítima, realizando actividades científicas y económicas en beneficio de su población, en cooperación con organismos internacionales y con pleno respeto a las normas del Derecho Internacional. Se trata de una oferta destinada a operar en casi veinte millones de kilómetros cuadrados que el país debe ocupar por razones de vecindad, de seguridad y de progreso, la que si bien puede aparecer como una empresa difícil, estoy cierto que puede ser superada merced al espíritu emprendedor y la iniciativa del empresario y del trabajador chileno. La ocupación de este espacio -se muy bien- no será un proceso rápido, pero la porfiada realidad de su potencial es el acicate más fuerte para realizar empresas productivas, de investigación y de desarrollo en general.

#### 6. Política Oceánica Nacional.

Estoy cierto que este aspecto constituye un vector trascendente para el desarrollo marítimo nacional de Chile. Con esta perspectiva en mente y convencido de que la Armada tiene una gran responsabilidad en la definición marítima del Estado -como lo recordara anteriormente-presenté en 1994 diversas sugerencias para formular una Política Oceánica Nacional y, con posterioridad, hice entrega al Supremo Gobierno de un documento conteniendo el desarrollo básico de ideas que apuntan hacia ese objetivo.

#### 7. Poder Naval.

En una síntesis como ésta, en la que se trata de rescatar los hechos y circunstancias que conforman los rasgos de Chile como nación marítima, es indispensable referirse a la contribución del Poder Naval para la independencia, primero, y luego para el proceso de consolidación de la República tanto en la paz como en la guerra. En este sentido, debo expresar que -asumiendo la partici-

pación decisiva que le cupo al Poder Naval en la solución victoriosa de todos los conflictos en que se ha visto envuelta la Patria- es necesario recordar que toda la integración territorial al sur del paralelo de Valdivia, constituyó una larga campaña naval que fue incorporando a la zona corazón los parajes de Chiloé, Aysén, Magallanes, Tierra del Fuego y Antártica, en etapas sucesivas y cada vez más azarosas. Similares expediciones navales nos permitieron integrar a nuestra nación sus territorios oceánicos insulares.

Adicionalmente, el Poder Naval debe ser también examinado desde el punto de vista de la Oceanopolítica, ya que esta ciencia nos permite proyectar la acción y el pensamiento hacia adelante. El análisis oceanopolítico concibe al mar como un sistema integrado por vectores comunicacionales, productivos, estéticos y estratégicos, cuyo desarrollo tensiona y valoriza el medio geográfico ya que los Estados aplican sus esfuerzos en sentidos o vectores no necesariamente convergentes. En consecuencia, es lícito afirmar que el mar, siendo fundamental para el desarrollo de la actividad humana en el próximo milenio, será un escenario marcado por la armonía o el conflicto, dependiendo de cómo se armonicen los intereses nacionales o de grupos de cada Estado o sistemas de Estado, tal como aconteció en la repartición y en la explotación del medio terrestre, el que está en el presente en claro proceso de consolidación.

Como consecuencia de nuestra realidad no puedo dejar de repetir que, dado los espacios marítimos que poseemos y dado el mar en que nos insertamos, nuestro Poder Naval no podrá dejar de ser oceánico, adecuado a los espacios a cautelar, flexible, moderno y eficiente, compuesto por múltiples unidades que deben ir desde los grandes navíos oceánicos a las pequeñas lanchas patrulleras. Es esta misma visión la que ha llevado a la Armada a pasear nuestra bandera por el océano Pacífico y otros mares con los periódicos viajes del Buque Escuela *Esmeralda* alrededor de sus cuencas, sino que

también, con la participación activa de nuestras unidades navales en los ejercicios que anualmente se desarrollan tanto en nuestros mares como en el hemisferio norte, con unidades de Estados Unidos, Canadá, Corea, Japón y Australia, ejercicios que no sólo han significado un extraordinario avance técnico, sino que también una comprobación más de nuestras propias capacidades para asumir grandes desafíos. Deseo dejar pública constancia del permanente apoyo a estas tareas que ha otorgado nuestro Ministerio de Defensa Nacional.

#### 8. El Derecho Internacional Marítimo.

Ha sido precisamente la visión de la realidad antes indicada la que dio origen a la materialización de una normativa oceánica que regulara la presencia de los Estados y la actividad en el medio acuático. Este es el fundamento que ha dado origen al Derecho Internacional Marítimo, cuya última expresión -la Convención del Mar- ha agregado un ingente patrimonio a los Estados marítimos, fijándoles sus deberes y derechos. De aquí entonces que el Poder Naval de una nación marítima debe estar en estrecha proporción y absoluta coherencia tanto con las regulaciones de este Derecho como con la magnitud de esos intereses patrimoniales, lo que en nuestro caso demanda una atención preferencial por ser nuestros intereses marítimos fundamentales para el desarrollo de Chile y bienestar de los chilenos. Tengo la certeza que ella será aprobada en un próximo futuro por nuestro Poder Legislativo. Esta convención tiene mayor importancia de lo que a primera vista podría creerse, ya que detrás de los aspectos propios de la soberanía, se encuentra la defensa de las actividades marítimas como la pesca o el negocio naviero del transporte marítimo entre otros. Es decir, dicho instrumento jurídico no sólo tiene un efecto legal internacional, sino que también, una incidencia directa en el desarrollo de nuestros espacios marítimos.

#### 9. Expresión Artística y Cultural Propia.

En la vocación marítima de Chile no han estado ausentes -al conjuro de aquellos versos de nuestra canción nacional que se refieren a "ese mar que tranquilo te baña" y de las notables acciones navales en que se ha debido empeñar la Nación- nuestros hombres de letras y artistas. Entre éstos, pintores, como Charles Wood Taylor, Thomas Somerscales, Álvaro Casanova Zenteno, Alberto Valenzuela Llanos y Arturo Pacheco Altamirano. Poetas y escritores como Gabriela Mistral, quien recoge las ensoñaciones de las niñas del valle del Elqui en sus inolvidables versos: "Todas íbamos a ser reinas, de cuatro reinos sobre el mar"; Nicanor Parra, quien se lamenta que "Siempre había vivido mi familia en el Valle Central/ De manera que nunca oí ni por pienso/ Se conversó del mar en nuestra casa/ Sobre este punto yo sabía apenas/ Lo que en la escuela pública enseñaban /Y una que otra cuestión de contrabando"; Julio Barrenechea quien afirma: "Yo -el mar- a la ciudad le di la fuerte vida/ Abriendo mis caminos a la muerte/ Muerte que sólo la dejaba herida/ Dándole sangre a la fuerte vida"; Mariano Latorre con sus narraciones relativas a "Los Chilenos del Mar"; Benjamín Subercaseaux con su "Tierra de Océano"; Vicente Huidobro con su "Epopéya de Iquique" en la que se pregunta "¿Quién soy yo, Prat, para cantar tu gloria?" y; tantos otros como Enrique Bunster, Juvencio Valle, Andrés Sabella, Francisco Coloane, Pablo Neruda, Oscar Castro, Braulio Arenas y Salvador Reyes, en episodios y relatos relacionados con nuestra mar-oceano. Sin duda que las obras de unos y de otros, junto a la pléyade de folkloristas contemporáneos, constituyen un patrimonio cultural y artístico que habrá de estimular a las futuras generaciones para que el mar se adentra progresivamente en el ser y sentir nacionales.

#### IV. CONCEPTO DE POTENCIA MARITIMA.

El desafío del siglo XXI consiste en asumir con realismo nuestra posición en este océano Pacífico. La dinámica de este océano es tal que los cambios de toda índole que experimenta van a saltos, sin una detención visible, siendo un continuo de interacciones en los distintos campos de la sociedad. A la demanda de bienes sigue la de los servicios, que hagan posible el intercambio y a éstos, sigue el conocimiento de las culturas, de las religiones, de las lenguas y de las sociedades en general de aquellos con quienes comerciamos o interactuamos, convirtiéndose el mundo del Pacífico, en el próximo siglo, en el mayor vórtice de actividad humana que se pueda imaginar.

Lo anterior encierra el concepto de Potencia Marítima. No en el clásico sentido de potencial naval y de intereses marítimos como podría creerse, sino en el sentido más amplio y múltiple de una nación que teniendo un inmenso territorio oceánico en el Pacífico, debe incentivar plenamente sus potencialidades y capacidades para tener un espacio internacional propio y capaz de lograr con ello un mejor nivel de vida para su pueblo, sin que esto se mire como un concepto agresivo, ya que es sólo la natural consecuencia de aprovechar nuestra realidad geográfica y nuestra capacidad humana.

La Armada no puede sustraerse a esta visión de futuro, puesto que si lo hiciera estaría faltando a una obligación que adquirió desde los albores de la República, en orden a ser parte, junto al resto de las Fuerzas Armadas, de la seguridad y del desarrollo de Chile. Esta acentuada característica de nuestra historia, es lo que nos impulsa a participar con otras instituciones y grupos de nuestra sociedad en la difusión de lo que hemos identificado como intereses marítimos nacionales, que no son otra cosa que reconocer lo que tantos chilenos realizan en el mar y en torno al mar para obtener mejores condiciones personales y familiares.

La vida internacional del próximo siglo requerirá un cuidadoso equilibrio entre los intereses nacionales y los intereses de bloques que aparentemente llenarán los espacios mundiales del intercambio, del comercio y de la política internacional. La dinámica del Pacífico nos sugiere -en mi opinión- desarrollar nuestras actividades para lograr una estatura político-estratégica que nos permita -con estricta sujeción al Derecho Internacional- superar con éxito las naturales crisis y los conflictos que dicha dinámica estará produciendo y que nuestras obligaciones internacionales nos harán asumir y participar. Sencillamente, al hablar de llegar a ser potencia marítima me refiero a obtener un pleno desarrollo marítimo en el espacio que nos entrega el Pacífico. Y esto significará estar en él, participar de su dinámica y ser parte de su Comunidad como ahora se está haciendo. Por esto creo necesario formular las reflexiones finales que aquí indico a continuación.

#### V. REFLEXIONES FINALES.

1. Hemos percibido que nuestra realidad geográfica como país ribereño de la Cuenca del Pacífico nos hace indesmentiblemente una nación cuya condición geográfica esencial sea de carácter marítimo. Al efecto, poseemos una de las costas más extensas de este gran océano; la estrechez de nuestro territorio nos empuja hacia el mar; tenemos acceso privilegiado a las principales vías naturales que unen el Pacífico con el Atlántico; la isla de Pascua nos otorga una presencia política y estratégica en la Polinesia; somos un país antártico; en una vecindad oceánica, estamos frente a uno de los mercados más emergentes y promisorios del mundo y, por ello, somos una opción de servicios atractiva para terceros países, capaz de satisfacer significativas demandas de sus economías. Nuestras flotas pesqueras ya pescan en el océano Índico, mostrando la bandera en los grandes espacios marítimos del Hemisferio Oceánico y Austral.
2. Empero y como lo indicara anteriormente, ser nación marítima no es asunto de

la geografía exclusivamente ya que ubicación, capacidades y vocación deben ser puestas en movimiento por la expresión de la autoridad y la colaboración de los sectores público y privado. En este orden de cosas, conviene recordar que nuestro país ha tomado el camino de la libertad de comercio y que su política económica está basada en la expansión del mercado exportador de productos y servicios, lo que significa una presencia creciente en los principales terminales marítimos del mundo. Esta es una de las formas mediante la cual Chile ha buscado insertarse en el Sistema Mundo, cuyas características más sobresalientes son la multiplicación y la interrelación de la actividad de los Estados, dentro de un marco jurídico de dimensión cuasi mundial.

Señoras y señores, todo lo expresado anteriormente dice relación con la extraordinaria opción que se le presenta a nuestra Patria de encarar su futuro en base a una posibilidad concreta y promisoría. *Hoy día -en la víspera del Mes del Mar del último año de mi Mando-*, deseo expresar que, a mi juicio, dicha opción no es otra que la de potenciar nuestra condición esencialmente oceánica, la que naciendo de la realidad geográfica, se refuerza por las circunstancias del acontecer mundial, de la época en que vivi-

mos, y necesita de un esfuerzo innovador para superar la simple y estática potencia propia de las ventajas comparativas.

Así, estas fuerzas actuando en conjunto, permitirán integrar nuestro patrimonio marítimo al proceso de desarrollo nacional, con la finalidad de ordenar, vertebrar e incluir la infraestructura del transporte marítimo, la actividad pesquera, la explotación de recursos energéticos y minerales del suelo y subsuelo marinos, la investigación oceanográfica y las necesidades de seguridad nacional y marítima. Y, por sobre todo, mediante una estrategia que considere todas las acciones conducentes a incorporarnos culturalmente en la noción de nación marítima que hemos recibido naturalmente de la geografía y que debiéramos dinamizar con premura para la grandeza de la Patria. De esta manera, volcada nuestra nación hacia el Pacífico y enfrentando su desafío oceánico, es posible que aquella esperanza a que me referí al comienzo de esta exposición -relativa al destino marítimo de nuestra nación en el próximo siglo- sea la forma más realista de asegurar nuestro futuro. Tal es la apuesta que hoy día sugiero a nuestra generación.

Muchas gracias.

