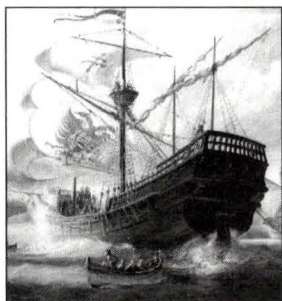


EL MAR COMO EJE DEL SISTEMA DE COMUNICACION

Valeria Maino *



Período colonial.

El descubrimiento del estrecho de Magallanes en 1520, permitió interconectar los océanos más extensos de la tierra y fue el eje clave para

la primera circunnavegación del globo. A partir de ese momento, el estrecho cobra un valor geopolítico de primer nivel, pues por más de 50 años se pensó que no existía otro paso igual más al sur, y eso llevó a Pedro de Valdivia a asegurarse la ruta del estrecho mediante la expedición de Ladrillero, y años más tarde, la Corona decidió la fundación de las ciudades en esos lugares, con el fin de cerrar el tráfico a cualquier barco enemigo. Paralelamente, la navegación de la costa mejoró una vez que el piloto Juan Fernández descubriera la ruta de retorno del Perú más al oeste, evitando así la deriva de la corriente polar de Humboldt, descubriendo de paso las islas Desventuradas (San Félix y San Ambrosio) y las que hoy llevan su nombre; así se acortó a un mes el viaje que antes era de tres. Estos descubrimientos, unidos a los que hiciera Alvaro de Mendaña al encontrar las islas Salomón, incentivó a los empresarios de la época a financiar nuevas expediciones en busca de tierras, como fue la de Juan Fernández bajo el patrocinio de Juan Jufré, que salió de Concepción y llegó a Nueva Zelanda. Si existían otras tierras no

tan lejanas, Chile podría ser el eje de las conexiones de este océano.

En el primer siglo de conquista, el mar jugó un papel decisivo para el dominio y descubrimiento de nuevas tierras, como también para asegurarse el paso austral y abastecer las plazas fortificadas en la Araucanía. Tan clara era la importancia y dependencia del mar en esos años, que las primeras ciudades fundadas, lo fueron junto al mar o a un río navegable, como se puede comprobar en los casos de Concepción (actual Penco), Valdivia, La Serena, Imperial, Angol y Osorno. Sólo Santiago y Villarrica estaban al interior.

Esta situación cambió con la entrada de los piratas, corsarios y bucaneros, quienes con sus asaltos y depredaciones hicieron que la gobernación de Chile favoreciera el poblamiento interior y se retirara de la costa. Al mismo tiempo, por seguridad económica, la Corona concentró el comercio en Panamá y la ruta del estrecho no fue utilizada más que por los piratas, y a fines del siglo XVIII, por los balleneros estadounidenses y franceses. Estas flotas balleneras y loberas ejercieron junto a su oficio, el contrabando en la costa y en situaciones de guerra, España autorizó el comercio con los franceses, por los pactos de familia (los borbones reinaban en España y Francia) y con los estadounidenses, una vez que se independizaron de Inglaterra.

Al mismo tiempo, la Corona autorizó la libertad de comercio en 1778, para que numerosos puertos de España pudieran comerciar libremente con otros de Las

* Geógrafo. Académica de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Doctorada en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, España.

Indias, lo cual favoreció las iniciativas internas, como fue la Compañía de Filipinas, que intentaba hacer el comercio entre Chile y Manila, sin estar sometida a la tutela de los mercaderes del Callao. Hay también proyectos de empresas balleneras, que no se llevaron a cabo. Este aumento del comercio hizo que el tráfico marítimo fuera mayor a fines del siglo XVIII y primeros del XIX, cuando varios comerciantes radicados en Chile tenían barcos para el cabotaje y la ruta del Perú.

El auge de la navegación 1810-1860.

Las campañas de la Independencia trajo un movimiento marítimo inusitado, ya sea por el traslado de las tropas de uno y otro bando, o por las operaciones corsarias que autorizaron los gobiernos de turno y para el abastecimiento de la población, cuando el tráfico normal desde el Perú fue suspendido por las acciones bélicas. En estos primeros años hay un relevo de los pilotos y capitanes españoles por otros extranjeros, situación que motivó la pérdida del conocimiento náutico acumulado por siglos. No habían mapas, ni instrumentos ni menos marinos preparados, como se advierte en las continuas cartas que Bernardo O'Higgins intercambia con los marinos ingleses, referentes al estrecho, a las caletas y ríos navegables, o las instrucciones de los primeros ministros de Marina para obtener desde Europa esta información. También, al igual que los primeros conquistadores, O'Higgins tenía una ardiente obsesión por refundar una ciudad en el estrecho de Magallanes, que él veía como un punto de valor estratégico al que Chile no debía renunciar. Así se lo escribió a su amigo Joaquín Prieto, cuando asumió la presidencia de la República, y como él no lo pudo concretar, se lo reiteró a su sobrino, el general Bulnes, a quien conocía por sus campañas en el Perú durante la guerra contra la Confederación Peruano-boliviana. Las últimas palabras de O'Higgins fueron "el estrecho", y Bulnes cumplió ese designio al fundar Punta Arenas, en 1843, un año des-

pues de la muerte del Libertador.

Sin embargo, pronto se subsana esta situación de ignorancia de la navegación, se produce una gran expansión del comercio en numerosas caletas y puertos y se extiende la navegación hacia el Pacífico, en especial a la Polinesia, donde los mercaderes porteños controlaron el comercio de perlas y nácares hasta 1840. También, la llegada de los ingleses de la India para comprar cobre, fue otra transacción que favoreció a la producción minera y al comercio de cabotaje. Los negocios de esta época eran tan lucrativos, que en no más de dos viajes afortunados se podía pagar el valor de un barco, puesto que las mercaderías chilenas casi no tenían valor y eran vendidas en sus destinos en precios 5 ó 6 veces superiores al de su costo. Este rasgo especulativo del comercio marítimo llegaría a su cúspide en 1848, con el oro de California y luego el de Australia, mercados donde el trigo chileno se vendía 2 meses después en 8 veces el valor pagado en Valparaíso.

La expansión del comercio se vio favorecida por el descubrimiento de las minas de plata de Chañarcillo y otros centros de Atacama y Coquimbo, y como el llegar a tiempo era casi la clave del negocio, se pensó en introducir los vapores para cruzar las calmas litorales que se presentan desde Coquimbo al norte. En 1840, la PSNC, creada por William Wheelwright en Inglaterra, empezó el servicio de la costa de Chile y Perú con sus vapores, facilitando el tráfico de pasajeros y cargas de valor. Pronto otros empresarios extranjeros residentes en Chile o chilenos, compraron vapores para el traslado de minerales y otros productos a los centros de fundición y de exportación a Europa. En esta época Valparaíso se convierte en el primer puerto del Pacífico, al desempeñar el papel de vértice en el tráfico triangular, procedente del Atlántico y con destino a otros puertos de América o de Asia.

Hacia Valparaíso confluían las mercaderías del cabotaje, de Centroamérica, de Polinesia y de Ecuador para ser despachadas a Europa, como aquellas procedentes de la



Valparaíso puerto principal del Pacífico, óleo de Tomas Somerscales.

costa atlántica estadounidense y europea, para ser vendidas en las plazas del Pacífico. También este puerto fue un centro financiero de primer nivel, no sólo por las transacciones de su Bolsa de Comercio, sino también por la fundación de sociedades mineras y de comercio y la creación de entidades bancarias en otros países. A fines de esta época, Chile tenía una flota mercante de más de 600 unidades sirviendo las rutas del Pacífico americano, Australia y Europa, e incluso tenía barcos balleneros en Alaska, que en la época era una posesión rusa. Además, por las facilidades que ofrecía Valparaíso, era el fondeadero de las flotas de guerra de varios países europeos que expandían sus dominios en el Pacífico. La visión de este auge se aprecia en imágenes de 1860.

Por último, el mar en estos años fue el eje vertebrador del país y eso explica que los ferrocarriles se hicieran en dirección E-W para sacar los productos a los puertos, y que el gobierno y los particulares fomentaran la navegación de los ríos, e incluso la construcción de canales de navegación, como se constata en los numerosos pedimentos de privilegio para varios ríos.

Transformaciones tecnológicas y cambios en los sistemas de comunicaciones 1860-1920.

En este período hay varios hechos y circunstancias nacionales e internacionales que influyen para disminuir la participación de la flota chilena en este océano, y para que Valparaíso pierda su posición de puer-

to líder del intercambio marítimo en el Pacífico. Estas son:

- La guerra con España (1865-1866), trajo la casi desaparición de la flota mercante nacional, porque la mayoría de las naves cambiaron de bandera y al fin del conflicto no se reinscribieron.

- El desarrollo de los buques de hierro (veleros y

vapores) permitió la construcción de barcos cada vez más grandes, con lo cual los fletes bajaron de precio y se produjo una encarnizada competencia por las cargas, en la que los veleros chilenos no pudieron competir por ser más pequeños y de madera, y de paso, varios de los puertos fluviales quedaron obsoletos al no poder recibir barcos de gran calado. Este cambio favoreció la proliferación de las flotas de los países más ricos en el comercio de ultramar, el cual en parte controló Chile años antes.

- El ferrocarril de Panamá inaugurado en 1859, concentró el tráfico en el istmo, tal como había ocurrido en el período español, desde donde nacían nuevas líneas de navegación hacia California y América del Sur. En estas circunstancias, la flota chilena redujo sus rutas y se dedicó al tráfico a Panamá, dejando de lado sus viajes a la Polinesia y otros lugares. También, este ferrocarril hizo que el estrecho de Magallanes volviera a perder su importancia como vía de comunicación. Pero una vez que Chile gana la guerra del Pacífico y la construcción del canal de Panamá se convierte en un proyecto realizable, el gobierno compra la isla de Pascua en 1888, para hacerla un entrepuerto del comercio de Australia y Nueva Zelanda, que iba por la ruta de Panamá. Sin embargo, este proyecto falló por una errada percepción geográfica, pues fue Tahiti quien cumplió ese papel centralizador.

- El bloqueo que produjeron los aliados durante la I Guerra Mundial, le causó a

Chile serios problemas para sacar sus mercaderías, pues, aunque se declaró neutral, no tenía barcos propios y los alemanes que estaban en los puertos, fueron internados durante el conflicto. Los grandes veleros de hierro, en su mayoría alemanes, dejaron el tráfico del salitre y el país pasó de la opulencia a la pobreza. Además, Chile se encontró que había perdido el mercado del salitre al ser reemplazado por productos sintéticos equivalentes y más baratos.

- A raíz de los conflictos con Perú, Bolivia y Argentina, el gobierno decidió la interconexión de los ferrocarriles, de modo que en 1914, la línea central interior se extendió al norte y al sur hasta Puerto Montt, y también en esa fecha se inaugura el transandino a Mendoza. Con este sistema ferroviario el país dio la vuelta al mar y volvió al enclaustramiento que tuvo en la colonia, mientras los proyectos portuarios, como el de Valparaíso, quedó a medio hacer.

El mar como recurso e idealización de dominio 1930-1990

Durante este período, el mar va dejando cada vez más de ser un medio de comunicación pero se convierte en un recurso natural y en un espacio de dominio, hasta que en los años posteriores a 1970, Chile recobra su papel de país exportador y la salida al mar se hace imperativa.

Los puertos y el sistema económico.

La crisis económica de 1930, produjo el abandono de numerosos centros mineros del norte grande y chico y la adopción del modelo de desarrollo "hacia adentro", con lo cual se privilegió la industrialización más que las producciones básicas, como eran la minería y la agricultura. Al no ser ya Chile un país netamente exportador, el mar perdió importancia como medio de comunicación en favor de los sistemas férreos y viales, e incluso de la aeronavegación. En 1950, cuando el mar está en su punto más bajo como medio de comunicación, se declara a Arica "puerto libre" y se decide hacer la carre-

tera panamericana, que se inaugura hasta La Serena en 1958, y hasta Arica en 1963. Esta carretera era producto de la presión de EE.UU. sobre el gobierno para que abandonara al carbón como fuente de energía y eligiera al petróleo, más barato y limpio, que EE.UU. proveía a buenos precios, para el sistema de transporte terrestre. Así perdieron importancia los ferrocarriles y las minas de carbón, y vino el consecuente auge del automóvil y de los camiones. Las líneas férreas fueron desmontadas y también se cerraron algunos puertos, como ocurrió con el de Los Vilos.

Con todo, como Chile seguía siendo un país minero, los puertos del hierro, del cobre, del salitre y la sal, siguieron funcionando e incluso fueron ampliados, pero sus labores se mecanizaron y por lo mismo no tuvieron efecto sobre el desarrollo de los asentamientos portuarios. En el sur, donde las condiciones naturales no eran favorables para el tráfico carretero, la navegación fluvial y lacustre se mantenía, a pesar de la competencia de los ferrocarriles. No obstante, el terremoto y maremoto de 1960, dejó inservibles los puertos y en su reemplazo se construyeron carreteras, con lo cual la navegación perdía su último reducto. Sin embargo, fue necesario mejorar el sistema portuario para la exportación de madera y la importación de petróleo, lo cual trajo la creación de nuevos puertos como fueron San Vicente y en el norte, con la ley de pesca, los puertos de Arica e Iquique.

A partir de 1974, el modelo de desarrollo económico cambia otra vez y se vuelve al libre mercado y al desarrollo de las alternativas regionales. Así el país pudo revertir la situación de los puertos y del sistema de transporte marítimo, que sin hacer nuevas inversiones en puertos ha llegado a exportar cantidades crecientes de productos. Sin embargo, el comercio exterior ha traído nuevamente una saturación en las faenas portuarias y, de ser realidad los proyectos que se han planeado para dar servicio a todo el hinterland argentino cercano a varios puertos chilenos, la construcción de grandes

complejos portuarios y carreteros se hace imprescindible.

El mar espacio político y recurso económico.

No obstante lo dicho con respecto a las alternativas económicas que hacen del mar un medio de comunicación de primera importancia, en este período surge otro aspecto que le dará una valoración distinta, al redescubrir su potencialidad como recurso pesquero y mineral y en consecuencia, su valor como espacio territorial y político.

Chile propone la tesis de las 200 millas marítimas sobre los espacios oceánicos circundantes a sus territorios, la cual, en sus inicios a comienzos de los años de 1950, sólo fue suscrita por los países de este litoral como Perú, Ecuador y Colombia, no obstante, la sobreexplotación de los recursos marinos hizo que muy pronto otros países la adoptaran, al punto que en 1982, más de 80 estados la habían incorporado a sus políticas. Esta visión sobre la importancia del mar le permitiría a Chile poco tiempo después desarrollar el sector pesquero en el norte desde 1960, y más tarde la pesca austral, lo cual le ha facilitado la ordenación geográfica de las peticiones sobre pesquerías sin mayores problemas de intervención extranjera en sus aguas territoriales, u otorgar concesiones a flotas extranjeras, mediante un pago por captura. Chile ocupa en la actualidad un papel preponderante a nivel mundial en el sector pesquero.

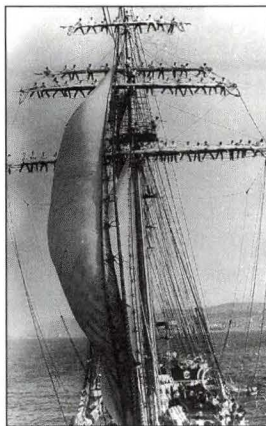
El mar como espacio de ocio.

Desde los años de 1940 en adelante el mar adquiere gran importancia como espacio de ocio, una vez que las carreteras se amplían y el uso del automóvil se hace habitual. Este interés por el disfrute placentero del mar, es un reflejo de los nuevos estilos de vida que surgieron a la posguerra, donde el deporte pasa a ser una actividad de todos y el tener el cutis tostado era un signo evidente de buena salud. Así nacen numerosos balnearios en la costa central, y en muchos casos donde existían viejas caletas de pescadores bien protegidas, se

desarrolló la navegación a vela, como sucedió en Algarrobo, Higuierillas, Quintero y La Herradura.

Con el auge de la navegación a vela, vuelve nuevamente el deseo de efectuar grandes periplos por el Pacífico, ya sea hacia la Polinesia, Hawai o al norte y sur del país. En la difusión de estas actividades náuticas tuvieron gran influencia los escritores de la época, quienes desde 1947, tomaban cursos de patrón de yate en Valparaíso, dirigidos por Benjamín Subercaseaux, uno de los escritores marítimos más destacados. Poco antes, en 1943, los yatistas de Algarrobo fundaron la Hermandad de la Costa, curiosa institución dedicada a recordar la época de la navegación a vela y la piratería, la cual en corto tiempo tuvo sucursales en diferentes puertos del país y que en la actualidad cuenta con numerosas hermandades en otros países del mundo, en especial en Europa. Los chilenos, a partir de mediados de la década de 1950, realizaron viajes en veleros hasta la Polinesia, y a raíz de esas experiencias la isla de Pascua cobró importancia como lugar turístico, y Enrique Bunster, uno de los escritores más destacados de las hazañas marítimas, le propuso al gobierno comprar la isla Rapa a Francia, para extender la presencia chilena en el Pacífico.

También la Armada no estuvo ajena a este movimiento en pro de la navegación a vela, y en 1956, compró el bergantín-goleta *Esmeralda*, para ser usado como buque-escuela; a partir de esa fecha, este velero ha surcado las aguas del Pacífico en todas direcciones. Por último, los viajes por el Pacífico en balsa que emprendieron Thor Heyerdal en 1947 en la *Kontiki* y luego



B.E. Esmeralda, zarpando de Haifa, Israel, en 1977.

otro en 1952, más el de Eric de Bisschop en su *Tahiti Nui*, cuya segunda versión fue construida en Constitución, remecieron el alma nacional llenándola de anhelo por volver a practicar la navegación de aventura oceánica.

Situación y expectativas actuales sobre el tráfico marítimo.

El mar ha recobrado recientemente su valor estratégico como medio de comunicación debido al desarrollo del comercio exterior del país y el de sus vecinos, y en este caso se han vuelto otra vez favorables las condicionantes geográficas, por las siguientes causas:

- El canal de Panamá, debido al aumento del tráfico está saturado y no permite el paso de barcos de gran desplazamiento por falta de agua suficiente para elevarlos y bajarlos, lo cual ha repercutido en la revalorización del estrecho de Magallanes como vía para estos buques.
- El desarrollo de la pesca en las aguas australes, el creciente tráfico por el estrecho de Magallanes y por el cabo de Hornos y la moda turística de privilegiar la navegación a los lugares fríos, como ocurre con la Antártica y el canal Beagle, ha vuelto a poner en discusión la conveniencia de contar con grandes astilleros en Punta Arenas para dar servicio a estas flotas extranjeras, que hasta ahora

algunas se atienden en Talcahuano, lo que deja a Punta Arenas en la mira de las ciudades estratégicas.

- La gran gradiente de los puertos chilenos, vista en su momento como un factor negativo para la construcción de complejos portuarios, hoy ha recobrado su valor económico porque da facilidad para el atraque de grandes buques. Esta situación favorecerá la construcción de puertos intermodales capaces de recibir y despachar grandes volúmenes de carga, lo cual le permitirá a Chile extender su hinterland hacia las provincias limítrofes argentinas, ya que la costa atlántica, por ser baja y tener grandes amplitudes de marea, no permite hacer una cosa equivalente. De hecho, se está construyendo un puerto de este tipo en Los Vilos, que permitirá embarcar la carga de las provincias argentinas limítrofes, la cual pasará por la nueva carretera internacional que se abre a través del valle del río Illapel.

Las circunstancias actuales descritas llevan sin duda a recordar las visiones futuristas que tuvieron en sus respectivas épocas Pedro de Valdivia y Bernardo O'Higgins, sobre el valor estratégico del estrecho de Magallanes, razón por la cual Chile se lo reservó para su dominio a comienzos del siglo XX. La idea de que el norte geopolítico lo constituye el Sur, se ha visto por estas circunstancias nuevamente vigente.

BIBLIOGRAFIA

- Bierwirth, Luis; "Historia de la navegación a vela en Chile". Sociedad Las Orcas Ltda., Santiago de Chile, 1993.
- Maino, Valeria; "Desarrollo comercial del puerto de Valparaíso (1828-1837), influencia de su localización geográfica". Revista de Marina N° 2, Valparaíso, 1984; "Una vida junto al mar", Revista Universitaria N° XV, Santiago de Chile, 1985; "Islas oceánicas chilenas y el desarrollo de las rutas de comunicación en el Pacífico sur oriental, Editorial Antártica S.A. Santiago de Chile, 1985; "I Marinai italiani in Cile a metà del Secolo XIX", en Luigi Favaro "Il Contributo Italiano", Fondazione Giovanni Agnelli, Torino, 1993; "La navegación del Maule, una vía de conexión con el exterior", Universidad de Talca, 1996.
- Sepúlveda Whittle, Tomás; "Introducción al Transporte Marítimo", Revista de Marina, Colección Emérita N° 1, Valparaíso, s/f.
- Véliz, Claudio; "Historia de la Marina Mercante de Chile", Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1961.