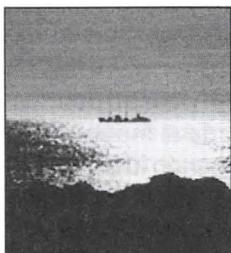


PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO DE UN GRAN PROYECTO NACIONAL MARÍTIMO PARA INICIAR EL SIGLO XXI

*Víctor H. Larenas Quijada**



Introducción.

Por variadas razones, que no son del caso señalar ahora, hemos tenido que llegar hasta el día de hoy para exponerles las Conclusiones Finales

del Ciclo de Conferencias que organizó el "Caleuche", Buque Madre, durante el Mes del Mar bajo el nombre de "Propuestas para el Desarrollo de un Gran Proyecto Nacional Marítimo para iniciar el Siglo XXI".

Debo agradecer, a nombre de nuestra Institución, la extraordinaria y desinteresada cooperación que recibimos de los señores expositores sin cuyo trabajo habría sido imposible cumplir los objetivos que nos habíamos planteado y que se alcanzaron plenamente.

Muchas gracias a todos ellos.

El Mar como factor de desarrollo del Poder Nacional.

Ha terminado el Mes del Mar, pero no por ello han cesado nuestras inquietudes como país esencialmente marítimo.

Muy por el contrario, una vez decantadas las ideas que año a año, en este mes, nos hace llegar la Armada Nacional al respecto, como asimismo nuestras propias ideas que se derivan del Seminario Marítimo que hoy termina y que hemos organizado como la prolongación espiritual de la Armada en la

vida civil, debemos meditarlas y analizarlas en su más amplio sentido y significación.

Desde hace muchos años que venimos escuchando de las más altas autoridades navales y marítimas del país, que Chile es una "tierra de océano", como lo expresara Benjamín Subercaseaux y que "el porvenir de Chile está en el mar", frase que desde su fundación en 1914 acuñara la Liga Marítima de Chile. Evidentemente, mucho hemos progresado desde entonces ya que el desarrollo de algunos intereses marítimos ha sido importante pero aún insuficiente para lo que nuestra geografía nos impone.

Comprendo muy bien que para quienes no están familiarizados con estos términos ajenos a su actividad terrestre, resulte difícil y tal vez incomprensible entender lo que significa para Chile ser un país marítimo y el insospechado futuro que esta condición nos depara. Un elemental planteamiento geopolítico, que más adelante llamaremos oceanopolítico, nos permitirá comprender la verdadera dimensión de nuestras promisorias posibilidades en este amplísimo y muy importante campo de desarrollo, especialmente en la cuenca del Pacífico, nuevo escenario para las relaciones económicas internacionales.

Chile, sometido por su geografía a la consigna marítima, ha vivido su influencia desde los primeros pasos de su vida independiente. Junto con el primer grito de libertad, en 1810, don Juan Martínez de

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Preclaro Colaborador, desde 1995. Conclusiones Finales del Seminario Marítimo que organizó el Caleuche, Buque Madre, para determinar una "Propuesta para el Desarrollo de un Gran Proyecto Nacional Marítimo para iniciar el siglo XXI", realizado con ocasión del Mes del Mar, 1999.

Rozas sintió la inspiración del mar y su primera medida en este sentido, fue abrir los puertos de la República al libre comercio de todas las naciones.

Posteriormente, surgió la idea de crear un Escuadra Nacional que habría de afianzar la seguridad de la República. Pronto llegaron las victorias en el mar: cae la fragata española *María Isabel* en Talcahuano y se confirman poco después la audacia y el valor nacionales en la toma de Corral. Luego, en 1820, surge la gran empresa de la Escuadra Libertadora del Perú que llevaba una misión de vasta proyección internacional al ambiente americano. La voluntad de Chile se haría sentir a la distancia a través de esa Escuadra que impulsó definitivamente la libertad del Perú, consolidó la libertad de América y dio solidez al naciente Chile.

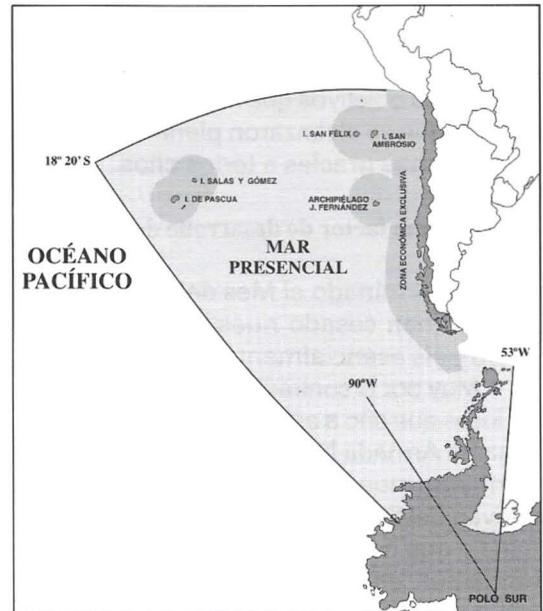
Para Portales, Ministro de Guerra y Marina, la estrategia nacional pasa, sin la menor duda, por la amplia utilización del mar como parte del sistema de seguridad y como factor de desarrollo de la República. No otra cosa demuestra su empeño en recrear una Escuadra poderosa y una Marina Mercante que se extienda por el océano Pacífico. La guerra contra la Confederación Perú-boliviana, la guerra del Pacífico y la guerra civil de 1891, así lo confirman.

Pero no solamente durante la guerra o durante los períodos de crisis bélica el mar juega un papel importante en la vida nacional. Lo es, ciertamente, tanto o más durante los largos períodos de paz. Chile es un país de características marcadamente marítimas. Su configuración geográfica nos obliga a afirmar que la vía marítima es el principal medio de enlace para el desenvolvimiento político, económico, social, cultural y estratégico del país considerando las dificultades que existen para vincular ambos extremos del territorio con el Gobierno central; de aquí la importancia de las rutas marítimas para la integración del territorio nacional y que nos confirma que el destino oceánico es un hecho indiscutible para Chile y es un imperativo que surge de nuestra realidad geo-

gráfica. Lo anterior es válido no solamente para el área marítima inmediata a la costa sino también a aquella área del océano Pacífico que va incluso más allá de la jurisdicción nacional. Los analistas se refieren a una llamada "Era del Pacífico". La Cuenca del Pacífico será el eje central de la política mundial en el Siglo XXI y adquirirá, por lo tanto, un trascendental papel desde el punto de vista estratégico y geopolítico. Fomentar aún más la presencia de todo orden de Chile en el Pacífico constituye no solamente un desafío, sino un verdadero imperativo nacional.

Todas estas ideas, obedecen a una concepción geopolítica y oceanopolítica, desarrolladas por la Armada al inaugurar el Mes del Mar en 1990, expresando ideas y posibilidades para Chile desde el punto de vista de su ámbito marítimo en la construcción y diseño del futuro oceánico de nuestro país.

La Armada ha hecho énfasis en la realidad oceanopolítica de Chile que nos impulsa a ocupar efectivamente lo que ha llamado nuestro Mar Presencial, actividad que, en esa oportunidad, definió como la Gran Tarea de la actual generación.



El futuro oceánico de Chile es la Gran Tarea de la actual generación.

La Armada, por intermedio del Comandante en Jefe de la época, quien fuera el creador del concepto y del término, denominó Mar Presencial al espacio oceánico comprendido entre el límite de nuestra Zona Económica Exclusiva y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo de Arica hasta el Polo Sur. El concepto de Mar Presencial conlleva la idea y la voluntad de estar presente en esa parte de la Alta Mar, observando y participando en las mismas actividades que en ella desarrollan otros Estados. Esta idea nos permite desde ya desmentir aquello de que "Chile es un país largo y angosto" y reemplazarlo por lo que verdaderamente es: "un país largo y ... oceánico".

El desafío que nos impone la realidad a la que estamos enfrentados en la hora presente, constituye, a juicio del ex Comandante en Jefe de la Armada ya citado, la oportunidad que se nos presenta de abrir nuestro Mar Presencial a todas aquellas fuerzas económicas del país que han visto frenadas sus actividades extractivas en nuestro Mar Patrimonial, y a la incorporación de nuevos agentes que vean en ese espacio oceánico un campo fértil de investigación y explotación de las riquezas que él nos ofrece.

Este Seminario que hoy está culminando, es el corolario de las intervenciones que la Armada hiciera en aquella época y que concibió la idea de un proyecto nacional marítimo para iniciar el Siglo XXI. Con este Seminario y con las Conclusiones a que lleguemos, estaremos tratando de materializar las propuestas para este Gran Proyecto Nacional.

En la primera exposición que versó sobre "El mar como fundamento del Poder Mundial" les manifesté que en esta última Conferencia debía referirme obligadamente al mar, pero ahora como factor de desarrollo del Poder Nacional. Lo haré lo más brevemente posible por cuanto a través de este Seminario ha quedado ya demostrado cuán vital e importante es para Chile el desarrollo del Poder Nacional a través del mar.

Y esta idea está formando ya parte de las primeras Conclusiones que se derivan de este Ciclo de Conferencias.

Creo que no estará demás, entonces, que echemos un somero vistazo a esta materia.

En primer término, y a fin de comprender el significado de mi exposición, me referiré a los elementos del Poder Nacional y sus limitaciones en que el mar juega un importante papel ya que su empleo, conservación y defensa le proporciona al Estado la capacidad para desenvolverse frente a otras en el campo internacional.

Como un segundo enfoque a esta exposición desarrollaremos brevemente la "Realidad geográfica y oceanopolítica de Chile en relación con el mar" a través de varios puntos de vista, muchos de ellos ya expuestos por la Armada y por los Conferencistas, puntos de vista que uno a uno deberían ir diseñando su destino marítimo dado su carácter de país oceánico. Debemos analizar entonces los factores que condicionan ese carácter, establecer los objetivos que persigue Chile y la estrategia que en este sentido debiera escoger. Todo esto nos debiera conducir a aquellas conclusiones finales que esperamos se deriven de este Seminario y que, necesariamente deberán indicarnos la importancia del Mar de Chile. No podrán estar ausentes de estas Conclusiones la mención del destino oceánico de nuestro país, la explotación económica del Mar de Chile, la dependencia marítima de la economía Chilena y un breve resumen de lo que aquí se ha mencionado en relación con los Intereses Marítimos Nacionales que conforman el Poderío Marítimo de Chile.

"Poder Nacional" es la capacidad de acción real y potencial de que dispone un Estado para desenvolverse frente a otros en el campo internacional, en virtud de determinados elementos, como su territorio, su ubicación geopolítica y estratégica, población, cohesión interna, recursos naturales, desarrollo económico y tecnológico, estabilidad política, capacidad diplomática, preparación militar, etc.

Según Raymond Aron: 1) El espacio que ocupa un país; 2) los recursos con que cuenta, y 3) la capacidad de acción colectiva, son los tres elementos que cubren la totalidad de los factores de poder, ya que equivalen a la proposición que dice: "El poder de una colectividad depende del escenario de su acción y de su capacidad para utilizar los recursos materiales y humanos que le sean entregados".

Estos elementos nos permiten determinar el Poder Nacional de un Estado. Sin entrar en mayores detalles ya que no es éste el objetivo pormenorizado de esta exposición, se ha podido determinar mediante el estudio de los factores físicos, económicos, humanos y políticos de Chile, que nuestro país por su condición geográfica esencial, por su posición relativa y por su dependencia vital de las comunicaciones por mar, es un país esencialmente marítimo y tricontinental. Esta premisa es la que nos ha reunido en estas 3 semanas que duró nuestro Ciclo de Conferencias.

Claro está, que así como existen ciertos elementos que estructuran la capacidad real y potencial de un Estado para su acción internacional, ese mismo Poder Nacional puede verse limitado por determinados factores externos, reconocidos con ese fin por la comunidad de naciones y los propios Estados que lo integran.

Además de la natural "balanza de poder" y la correlación de fuerzas que pudiera oponerse a la acción internacional de un Estado por parte de otros, tanto individual como colectivamente considerados, esas limitaciones al Poder Nacional provienen a menudo de los efectos de la supranacionalidad (competencia de los organismos Internacionales), del Derecho Internacional, la Moral Internacional y la Opinión Pública Mundial.

Hoy en día, son especialmente válidas estas limitantes al Poder Nacional, a las que por razones de tiempo y por ser de orden político no me referiré en detalle, especialmente en países pequeños como el nuestro que al no poseer un adecuado

"peso" internacional se ven llevados a aceptar criterios de Estados más grandes o políticamente mayoritarios. Que no se nos olvide, con el perdón de los abogados, que el Derecho Internacional descansa en la Fuerza.

Ahora, un muy breve vistazo a la realidad geográfica y oceanopolítica de Chile en relación con el mar.

En el siglo pasado el pabellón de Chile flameó a lo largo de la costa del Pacífico alcanzando hasta California e internándose en el Pacífico Central en las islas de la Polinesia.

El Cóndor chileno era moneda dura en Tahití y Shangai y otras posesiones de potencias europeas. Chile ejercía la hegemonía en el Pacífico Suroriental; sus naves participaban en gran parte en el comercio exterior peruano y ecuatoriano, alcanzando hasta Australia y Nueva Zelandia.

Estos hechos y muchos otros, como la actividad industrial de la construcción de los barcos de medio tonelaje, parecieran indicar que en los primeros años de vida independiente, Chile se estaba conformando dentro de la orientación de una adecuada conciencia marítima.

La guerra con España en 1864, con la destrucción casi total de su Marina Mercante, y la apertura de mercados más fáciles, aunque menos promisorios a largo plazo, debilitaron la expansión de Chile hacia el Pacífico, para hacerla revivir fugazmente en 1888.

La idea de una expansión chilena en el Pacífico venía desde la época de Prieto. Don Diego Portales, como se ha dicho, creía firmemente que el destino de Chile estaba en el mar y que su campo natural de expansión era el océano Pacífico y la Polinesia.

Don Benjamín Vicuña Mackenna, fue uno de los grandes visionarios de los avances de Chile en el Pacífico. Creyó que a Chile le correspondía tomar posesión de miles



Don Diego Portales
Palazuelos.

de islas oceánicas, en esa fecha sin dueño conocido, y extender un imperio marítimo que llegase hasta el Asia. El término de la Guerra del Pacífico abría la gran posibilidad. Chile salía de ella como señor absoluto del océano que lo unía a la Polinesia. Su Marina de Guerra era la más poderosa de América del Sur y el salitre había financiado una flota mercante capaz de competir con las mejores del mundo. El Presidente José Manuel Balmaceda lo comprendió en toda su extensión.

En 1888 ordenó a la Marina de Guerra tomar posesión de la isla de Pascua, a 2000 millas de sus costas. El Capitán de Corbeta don Policarpo Toro desembarcó marinería, realizó actos de posesión real e izó la bandera chilena el 9 de septiembre de 1888.

Chile mira con satisfacción y no disimulado orgullo, su proyección hacia el Pacífico, expresada en términos geográficos por la isla de Pascua. Ella es el eslabón que une, en el Pacífico, la costa occidental de Sudamérica y le da al país la profundidad indispensable que no se la permiten sus límites territoriales.



Capitán General don
Bernardo O'Higgins,
Director Supremo.

Con una clara visión austral, O'Higgins tuvo un sentido geopolítico excepcional en su tiempo, que desde ahora llamaremos "oceanopolítico". Desde su destierro en Montalván, escribe al Presidente Manuel Bulnes en 1842, sobre la necesidad impostergable de asegurar los bienes nacionales

en el estrecho de Magallanes, y que proyecta esta visión hacia la enorme gravitación oceanopolítica que significa para el país controlar, por mandato geográfico, el mar de Drake, pivote oceánico del Pacífico y del Atlántico, constituyéndose en vigía natural de las

rutas marítimas australes mediante el ejercicio de su soberanía en el estrecho de Magallanes, canal Beagle, cabo de Hornos y posesiones insulares orientales. Asimismo, igual valor oceanopolítico tiene la presencia del país en el Continente Antártico.

El hecho que el límite austral chileno esté precisamente en el Polo Sur geográfico, lo avecina a las demás naciones que comparten el Tratado Antártico Internacional en el cual Chile desarrolla una serie de importantes acciones concertadas en beneficio de los intereses antárticos que a todos preocupan.

A la extensa tierra antártica y posesiones oceánicas ya descritas, deben mencionarse aquellas islas adelantadas en el océano Pacífico, que contribuyen a afianzar su posición oceanopolítica como país ribereño de este océano.

Entre ellas, las más destacadas son el grupo de las islas San Félix y San Ambrosio, el archipiélago de Juan Fernández y las islas Diego Ramírez y sus respectivos contornos de Mar Patrimonial.

Consecuente con esta realidad geográfica y oceanopolítica, reitero ahora en este Seminario, pues ya lo había planteado como Rector de la Universidad Marítima de Chile, mi personal pensamiento en cuanto a que el Supremo Gobierno debiera estudiar la posibilidad de crear, en el marco de la división administrativa de la República, la XIV Región, que podría denominarse "Región del Territorio Oceánico de Chile del Comandante Policarpo Toro", cuya capital sería Hanga Roa, principal puerto de nuestro soberano territorio oceánico y conformada por las provincias de isla de Pascua, San Félix y San Ambrosio y archipiélago de Juan Fernández.

Esperamos que esta sentida aspiración oceanopolítica nuestra sea escuchada por las autoridades del gobierno central, cualquiera sea la denominación que pudiera dársele a esta nueva región.

Necesariamente, entonces, deberé referirme al destino oceánico de Chile y a un breve análisis a su mar, en particular. Ya nos referimos en nuestra primera exposición al mar

como fundamento del Poder Mundial. Debimos tal vez agregar en aquella oportunidad que la primera preocupación de los Estados y, por consiguiente, de los juristas, fue someter el agua vecina de sus costas a su jurisdicción. En el curso de los siglos esta agua fue adquiriendo características propias que llega a constituir propiedad del Estado ribereño, bajo el título de "mar territorial" cuya dimensión fue variando en las distintas conferencias hasta aceptarse universalmente 12 millas.

Al inicio de la Segunda Guerra Mundial, la reunión de Cancilleres americanos, efectuada en Panamá en 1939, estableció una zona de protección y seguridad marítima del continente americano que va mucho más allá de tal distancia.

En lo que a soberanía se refiere, el acuerdo antes señalado sirvió de base al Presidente de EE.UU., Harry S. Truman, para formular su declaración de soberanía sobre la Plataforma Continental o lecho del mar y subsuelo adyacentes a la costa.

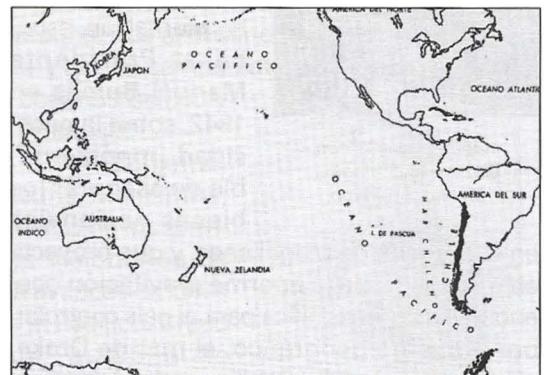
Asimismo, la Declaración del Presidente de Chile, Gabriel González Videla, en 1947, dio nacimiento a las 200 millas de Soberanía del país ribereño, para la protección de sus recursos naturales, institucionalizada como Zona Económica Exclusiva.

Ello fue confirmado, en 1949, por la Declaración Tripartita de Santiago, correspondiente al Tratado signado al respecto por Chile, Ecuador y Perú. El concepto de Zona Económica Exclusiva fue aceptado en la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y su Convención firmada en Jamaica en 1982.

La Convención de Jamaica amplió significativamente los espacios marítimos de Chile y de acuerdo a su normativa, la nueva dimensión del Mar de Chile quedó plasmada en la Ley Nacional. Con ella, los espacios marítimos chilenos suman hoy 4.633.615 Km², sin considerar la proyección del sector antártico chileno, por estar dicho continente sujeto a las disposiciones del Tratado Antártico.

Por otra parte, entre las islas oceánicas chilenas y el continente sudamericano, con sus correspondientes proyecciones marítimas, dejan un amplio espacio marítimo que, aunque jurídicamente es Alta Mar, las actividades que en ellas se desarrollen son de gran importancia para nuestro país, razón por la cual se ha denominado "Mar Presencial de Chile", al que ya me he referido anteriormente. En éste, el Estado de Chile tiene más derechos que ningún otro país, por proximidad y ser vínculo indispensable con los territorios continentales de nuestro país. Mar territorial, Zona Económica Exclusiva y Mar Presencial, constituyen un gran territorio oceánico que Chile debe cautelar por la importancia para su desarrollo económico, su seguridad y la del hemisferio, ya que está situado en el cuadrante suroriental que Haushofer denominó el "desierto oceánico" y que reviste gran importancia geológica y geoestratégica.

El Mar de Chile es parte del complejo sistema ecológico conformado en el Pacífico suroriental, que posee una amplia masa de recursos renovables y enfrenta todas nuestras costas. Este ecosistema es el resultado de la integración de múltiples factores naturales, de los cuales, sin duda, el más importante es la corriente de Humboldt, proveniente de la Antártica y que baña nuestro litoral. Las aguas frías son las más ricas en oxígeno, de modo que permiten la mejor reproducción del plancton, base de la cadena alimentaria de los



Chile en el océano Pacífico.

peces, que llega hasta los grandes cetáceos y aves marinas. Forman, en su conjunto, una de las concentraciones geográficas mayores de reservas del mundo y representan, básicamente, la fuente de alimentación de nuestro pueblo.

Es cierto que esta reserva de recursos biológicos es inmensa y constituida por recursos renovables. Pero, no es inagotable, especialmente, cuando predomina la mentalidad depredadora de ciertas empresas -nacionales y extranjeras- dedicadas a la pesca industrial masiva, cuyo énfasis está en el logro de un alto nivel de capturas que le permitan una rápida rentabilidad y recuperación de los capitales invertidos. Nos parece importante señalar que en el Mar Presencial de Chile, esto es, entre las zonas económicas exclusivas continental e insular de nuestro país, hay una permanente y fuerte actividad pesquera foránea. Se han llegado a contar más de cien buques factorías y naves de apoyo que se desplazan frente al litoral capturando especies biológicas sin restricción.

En los espacios bajo jurisdicción nacional, la pesca está siendo regulada por disposiciones que establecen vedas y capturas máximas en distintas zonas geográficas, de tal manera de evitar la extinción de especies como ha ocurrido en el pasado. La Comisión Permanente del Pacífico Sur, integrada por Perú, Ecuador y Colombia, además de nuestro país, actúan en cierta medida concertadamente.

Ha sido y es preocupación permanente de nuestro país tanto la prospección pesquera como la investigación oceanográfica. Primero la Armada y luego en conjunto con la Corporación de Fomento a la Producción efectuaron las primeras investigaciones de carácter científico en el Mar de Chile. Luego se fueron incorporando las Universidades chilenas. Hoy se actúa en forma mancomunada bajo un organismo denominado Comité Oceanográfico Nacional.

Quisiera referirme ahora, aunque el tema fue tocado por uno de nuestros conferencistas, a una condicionante que ha incidido en la participación de Chile en el Pacífico.

Me refiero a que el carácter nacional chileno se ha moldeado -como en la mayoría de los pueblos- de acuerdo a las peculiares características físicas del país. Por cierto, al igual que en otras partes, nuestra imagen colectiva ha evolucionado en el tiempo conforme con las experiencias históricas habidas.

En ambos casos, resalta una mentalidad que tiende tanto hacia un fuerte nacionalismo como a un cierto aislacionismo. Así, por ejemplo, siempre ha primado una autodefinición como una nación que habita un "largo y angosto" territorio, rodeado por formidables barreras naturales que lo aislan del exterior: un desierto sofocante al norte, una inmensa cordillera (Los Andes) al este, el vasto océano al oeste y una helada región subantártica al sur. Sin embargo, en cuanto al factor humano, la autocalificación ha estado ligada generalmente a la idea de una raza homogénea, de gran apego a la tierra, que es "hija del rigor" por los sacrificios propios de una subsistencia dura y de una naturaleza muchas veces adversa (terremotos, sequías, etc.).

Este criterio aislacionista era más fuerte en el pasado, cuando los medios de comunicación eran más escasos y difíciles.

Pero, al mismo tiempo, se ha podido constatar que esa tendencia resurge en la idiosincrasia chilena actual, sobre todo en momentos de crisis o cuando se agotan sus cíclicas rachas de aventura, proyección y empresa.

Dadas entonces las características propias del país, aparecen dos tipos contradictorios de actitudes psicológicas frente al Pacífico. Uno de ellos es el que habla Benjamín Subercaseaux con melancolía: "el Hombre de Chile, salvo las excepciones mínimas de sus razas sureñas e isleñas, no tuvo la pasión ni la vocación para el mar. Razones etnológicas, geográficas y sociales contribuyeron para que las cosas ocurrieran así y no de otra manera. Creo que jamás se vio en la Historia, lucha más dolorosa entre el sentido de un pueblo y la realidad marítima a que lo abrazaban el destino

y la propia necesidad de perdurar". Por su parte, Francisco Orrego Vicuña ofrece un enfoque más optimista, al sostener que "quizás la nota más distintiva de esta estructura física de nuestro territorio es la carencia de un espacio interior", lo que lo impulsaría necesariamente hacia el exterior proyectando "su mirada hacia el océano".

En otras palabras, para poder determinar si Chile tiene o no una vocación marítima desde el punto de vista de su carácter nacional, la experiencia tiende a demostrarnos que dicha condición ha dependido en gran medida del grado de claridad con que la nación chilena -y en especial sus clases dirigentes- han tenido presente cuál es su destino manifiesto.

No me referiré en esta oportunidad a la explotación económica del Mar de Chile por cuanto a este tema se ha referido con preciso detalle quien nos ilustrara un verdadero experto en la materia. La riqueza potencial del Pacífico y del Mar Presencial de Chile, el estudio de la energía oceánica de la cuenca, la minería submarina y el potencial minero del Mar de Chile son temas que hemos agotado en este Seminario, por tanto y para terminar con esta exposición antes de puntualizar las Conclusiones finales, me permitiré distraer su atención en dos materias que, a mi juicio, son importantes de considerar cuando hablamos de un Gran Proyecto Nacional Marítimo para iniciar el Siglo XXI.

La primera se refiere a la dependencia marítima de la economía chilena y, la segunda, a los Intereses Marítimos Nacionales.

En cuanto a la dependencia marítima de la economía chilena, durante 1988, Chile produjo más de 5,3 millones de toneladas de productos provenientes del mar. El extraordinario desarrollo de la industria pesquera ha situado a nuestro país en el cuarto lugar del ranking mundial después de las tres grandes potencias: Japón, la ex Unión Soviética y Estados Unidos y en primer lugar como productor y exportador de harina de pescado (datos de 1988).

Las divisas que proporcionan al país los productos provenientes desde el



En 1988 Chile extrajo más de 5,3 millones de toneladas de productos provenientes del mar.

mar superan los 870 millones de dólares y representan alrededor del 12,5% del total del valor de las exportaciones y más del 4% del Producto Geográfico Bruto.

Sin embargo, nuestros recursos principales están sobreexplotados o en vías de serlo, de acuerdo a investigaciones que se vienen realizando desde hace más de 20 años. La razón es que nuestro mar ha pasado a ser la "California pesquera" y unos y otros quieren participar de sus beneficios. La protección de nuestros recursos requiere una nueva legislación que contemple, entre otras consideraciones que debemos aventurarnos a realizar, faenas de pesca más allá de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE).

Desde este punto de vista, al extender las operaciones pesqueras más allá de las 200 millas de la costa, la industria naval reafirmará e incrementará la importancia que ya tiene en la economía nacional al construirse mejores y más grandes embarcaciones. Otro aspecto significativo de la industria naval es el valor agregado que genera, materializado principalmente por la mano de obra, con el consiguiente agente de empleo.

Nuestro país cuenta actualmente con varios astilleros y de ellos ASMAR es el único que cumple integralmente con la construcción, reparación y modernización de prácticamente todo tipo de buques. Además de las tres plantas de ASMAR existen otros astilleros en manos de capitales privados, tales como ASENAV en Valdivia y Marco Chilena en Iquique. La Empresa Pesquera Tarapacá

instaló en Iquique un dique flotante construido en Nueva Orleans en 1986, con una capacidad de levante de mil cien toneladas.

Para la economía nacional es fundamental la disponibilidad de energía. En Chile, el consumo energético corresponde en un 75% a hidrocarburos, principalmente petróleo. La totalidad de la producción de petróleo y gas provienen de la XII Región, que se extrae de los yacimientos existentes en el continente, en la isla de Tierra del Fuego y últimamente desde el subsuelo del estrecho de Magallanes. La existencia de petróleo en el país satisface alrededor del 40% de las necesidades del mercado nacional, pero para mantener este nivel hay que hacer costosas prospecciones para suplir las futuras demandas. Ya se han efectuado prospecciones en Magallanes, en el seno Almirantazgo y también en el mar en el área Valdivia-golfo de Penas. Respecto al gas que se reinyecta en las plataformas de producción, con el fin de aprovechar más integralmente su uso, ya está en plena producción la planta de metanol en cabo Negro, vecina a la ciudad de Punta Arenas.



ASMAR, Planta Talcahuano.

En el océano también hay otras fuentes de energías que hasta la fecha han sido poco explotadas en forma masiva, ya que es posible obtener energía muy barata de las diferencias de mareas, de las corrientes, de las gradientes de temperatura, de las gradientes de salinidad y del oleaje. Desde el inicio de las investigaciones, en 1966, Japón se ha constituido en líder en este

campo energético y le siguen Francia, la ex Unión Soviética, Gran Bretaña, Canadá, Estados Unidos, Israel y Suecia. En Sudamérica sólo Brasil ha incursionado en este medio. La inmensa extensión de nuestro litoral y las dificultades que se nos presentan en las zonas extremas para producir energía barata nos debe llevar a considerar con mayor visión el océano.

Además de lo ya señalado, la trascendencia de las vías de comunicaciones marítimas para nuestra economía queda en evidencia cuando se analiza nuestro comercio exterior. Desde el punto de vista de la economía, durante 1988, por ejemplo, Chile exportó sobre 7.048 millones de dólares; por su parte, las importaciones alcanzaron a 4.833 millones de dólares. El vigoroso comercio exterior sólo ha sido posible porque se han utilizado las vías de comunicaciones marítimas para desarrollarlo, ya que cerca del 92% del total de la carga y desde ultramar utiliza el transporte marítimo. En términos de divisas, cerca del 82% del total del intercambio comercial de Chile se efectúa a través de la vía marítima.

Las comunicaciones internas con la zona austral son a través de la vía marítima y aérea, ya que la Carretera Austral, pese a su inmensa trascendencia geopolítica por haber integrado más plenamente a las zonas de Palena y Aysén, no permite alcanzar físicamente a la XII Región debido a los obstáculos prácticamente insalvables que constituyen los glaciares y cadenas montañosas que se interponen. Sin embargo, es preciso reconocer que la ruta mixta que emplea el sistema "roll-on roll-off" inaugurado en abril de 1985 ha contribuido en parte a atenuar el aislamiento de la región.

El istmo de Ofqui constituye el único obstáculo a la ruta marítima sur por aguas interiores y su apertura, fuera de acortar la navegación en 60 millas, permitiría el desarrollo y poblamiento de la XI Región, actualmente casi deshabitada.

Hacia el norte se utiliza en mayor proporción la vía terrestre, pero la poca flexi-

bilidad de la única carretera existente y la gran cantidad de obras de arte que ha sido necesario construir para sortear los obstáculos naturales la hacen ser muy vulnerable a los embates de la naturaleza o a la probable acción de un potencial adversario.

Chile es el segundo país de América Latina en cuanto a su dependencia marítima y se encuentra en el 13º lugar a nivel mundial. Sin embargo, las variables tomadas en consideración en 1981 han evolucionado positivamente en Chile, en especial a lo que se refiere a comercio marítimo, ya que se han duplicado las cifras de su comercio exterior, el que como hemos visto se efectúa fundamentalmente a través de la vía marítima.

El segundo y último tema con el que quisiera poner término a este punto de mi exposición se refiere, como he dicho, a un muy breve recordatorio de los Intereses Marítimos Nacionales y, en particular, al Poderío Marítimo de Chile, materia por

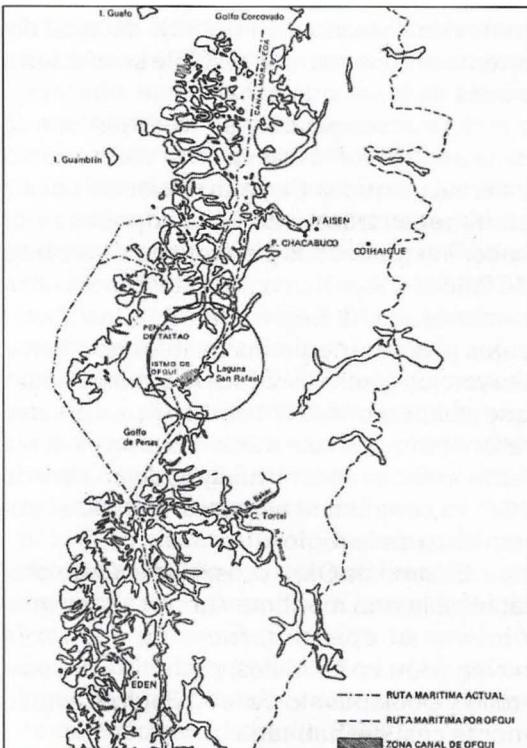
ustedes conocida, pero que deseo sea el telón de fondo de esta última intervención en este Seminario.

El Poderío Marítimo de una nación se define como su potestad para crear, desarrollar y proteger sus Intereses Marítimos, tanto en la paz como en la guerra, sirviéndose de ellos para alcanzar sus metas económicas, socioculturales y militares, a fin de contribuir a la satisfacción del Objetivo Político Nacional. De esta definición se desprende que los Intereses Marítimos de un país, conformados por todas aquellas actividades que desarrolla para aprovechar el océano, ya sea como un medio de comunicación o como una fuente de recursos naturales, serán los que generen su Poderío Marítimo. De este modo, tenemos entonces que los elementos que constituyen el Poderío Marítimo están dados por los Intereses Marítimos que lo materializan y el Poder Naval que los defiende.

La valorización de la significación comercial y estratégica del mar, como una vía de enlace expedita entre los diferentes lugares de la Tierra, ha sido la clave del éxito de las civilizaciones que han gravitado en la historia de la Humanidad.

Esto es simple de entender si se considera que cualquier civilización en expansión, aunque haya nacido en el centro de un continente, tarde o temprano llegará al mar y lo hará por el camino más corto. Si el deseo de ese pueblo es continuar su expansión, la mejor forma de lograrlo será utilizando ese gran medio de comunicación con que la naturaleza dotó al planeta: el Mar. A través de esa vía podrá llevar su cultura a otros lugares y enriquecer su economía, usando el medio de transporte más rentable: el barco, primer medio artificial de transporte creado por el hombre.

De acuerdo a lo expuesto se puede plantear, parafraseando a Clausewitz, que el poderío marítimo no sólo es un factor que contribuye al logro del Objetivo Político Nacional, sino que, más aún, será el Objetivo Político Nacional de un pueblo el que determinará el grado de su poderío marítimo.



Rutas marítimas. Detalle sector Aisén - Baker.

Además, la historia enseña que todas las potencias marítimas han sido expansionistas, en una u otra forma, ya sea territorial o económicamente, o en ambas formas, lo que claramente indica que un Objetivo Político Nacional positivo influirá considerablemente en el desarrollo del poder marítimo de un pueblo, especialmente si éste habita una tierra de característica insular.

Mucho se ha escrito sobre la geografía y posición de Chile en el mundo, que hacen de éste un país marítimo por excelencia. Su condición insular y aislamiento relativo indican, claramente, que su futuro debiera encontrarse ligado al mar. Pero la condición geográfica no basta para el desarrollo de un poderío marítimo, pues éste dependerá del Objetivo Político Nacional del pueblo que habita esta geografía.

El pueblo de Chile está constituido por una raza homogénea, mezcla del español y aborígen. Una raza valiente, pero descendiente de pueblos eminentemente continentales. Aquí se da el caso de un Objetivo Político Nacional subyacente, que ha constituido una necesidad remota y que ha sido descubierta por algunos gobernantes visionarios e incentivado sólo durante su mandato.

Tal vez sea conveniente revisar brevemente algunas páginas de nuestra Historia que nos ilustran al respecto:

Don Pedro de Valdivia, conquistador de esta tierra, percibió que la grandeza de este pueblo sólo era posible si se dominaba el mar. El extremeño, aunque provenía de tierras continentales, era lo suficientemente inteligente como para darse cuenta de esta verdad, pero perdió su lucha contra la realidad de una mentalidad terrestre y conformista. O'Higgins también vio la importancia del mar en el desarrollo de la nascente república; lo mismo Cochrane, quien, como buen inglés, visualizó la posibilidad de desarrollar un imperio marítimo en el Pacífico, basado en Chile y dominando toda la Oceanía. Esto era claramente un Objetivo político positivo y, por supuesto, el fundamento de su logro para el poderío marítimo. La lucha fue en vano y el

poderío marítimo desarrollado en la época fue disuelto como consecuencia del Objetivo Político negativo adoptado por los gobernantes que siguieron. El pueblo no fue incentivado ni adoctrinado y la posibilidad fue desaprovechada.

Terminadas las luchas internas surge Portales, quien podría haber sido el Enrique VII de nuestra nación. El fue quien, efectivamente, ordenó y organizó la república como un Estado constituido. Hombre visionario y ambicioso, fijó un Objetivo Político Nacional positivo, basado en el comercio, única posibilidad de transformar una nación, pobre en recursos, en una potencia. Por supuesto, este Objetivo Político necesitaba de un poderío marítimo considerable, en cuyo desarrollo se empeñó. Pero nuevamente falla la iniciativa al no poder ser adoctrinado el pueblo ni sus gobernantes. El legado español e indígena, que hasta hoy ha entorpecido el desarrollo marítimo de nuestro país, nuevamente fue el causante de la pérdida de una oportunidad.

La Guerra del Pacífico constituyó un hecho apremiante que actuó sobre Chile, al igual que el descubrimiento de América lo hizo sobre España, obligando a sus gobernantes a desarrollar un Poder Naval que les permitiera ganar la guerra. La riqueza que la guerra trajo al país con el comercio salitrero posibilitó al último de nuestros gobernantes visionarios, Balmaceda, llevar a cabo el Objetivo Político que él vislumbraba para el país. Este era nuevamente positivo y el mismo que el de Portales. Se empeñó en el desarrollo del poderío marítimo, base sobre la que tenía que sustentarse necesariamente el logro de su Objetivo Político. Pero su iniciativa fue ahogada por contingencias dramáticas en las que se enfrentaron concepciones distintas sobre el ordenamiento político nacional. No se alcanzó a cimentar la doctrina. El Almirante Jorge Montt continuó el desarrollo de un Poder Naval que, lamentablemente, no servía a un Objetivo Político acorde. El Poder Naval existe como consecuencia de los Intereses Marítimos y el

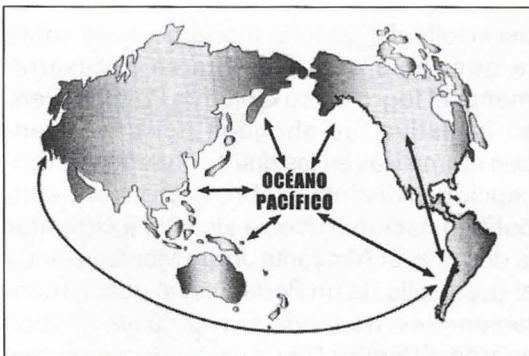
grado de importancia de éstos será función del Objetivo Político Nacional. Es lógico que entonces este Poder Naval decayera, pues no servía a otro objetivo que la auto-defensa de un país cuyo Objetivo Político era ahora negativo y, por lo tanto, su potencia estaba condicionada a la intenciones de los países vecinos.

Los Intereses Marítimos de un país no sólo se fundamentan en la utilización de sus vías marítimas, sino también en el valor intrínseco del mar, suelo y subsuelo oceánicos como fuente de recursos. La potencialidad económica que el Mar de Chile encierra es enorme y puede constituir una de sus principales fuentes de materias primas para el intercambio comercial, junto con la minería y la agricultura.

La tecnología actual, siempre creciente, junto a la demanda mundial de alimentos y materias primas, hacen y harán posible la explotación rentable de estas riquezas en un plazo relativamente corto. El potencial existe, sólo debe ser desarrollado.

Los últimos Gobiernos han demostrado su interés por convertir a Chile en una nación desarrollada. Esto requiere, sucesivamente, de una expansión económica que sólo se logra a través del incentivo del intercambio comercial en una economía abierta. La vía natural de comunicación será el mar y la dirección de este comercio tendrá que evolucionar naturalmente hacia el Pacífico y dentro del Mar de Chile.

Como la base del intercambio comercial



Expansión económica a través del océano Pacífico.

son los productos a transar, el Gobierno ha mirado el mar como fuente de éstos e inspirado el desarrollo de este rubro como parte de los Intereses Marítimos de la nación y ha proclamado una Política Marítima Nacional que habrá de ser revisada cuyo objetivo es establecer la condición esencial de país marítimo de Chile y desarrollar sus Intereses Marítimos.

Conclusiones finales que se derivan del Seminario.

A continuación quisiéramos consignar, sin entrar en mayores comentarios por cuanto éstos han sido ya expuestos en las respectivas Conferencias, las Conclusiones Finales y propuestas concretas que se derivan del Seminario Marítimo que hoy finaliza y que nos servirán para darle un marco de referencia a los propósitos que se persiguieron al estudiarse los diferentes temas.

1. De orden general:

a. La era del océano Pacífico ha comenzado. En él, el Mar de Chile tiene un trascendental papel político, oceanopolítico y económico futuro ya que constituye un importante factor de desarrollo del Poder Nacional.

b. La riqueza potencial del Pacífico y Mar de Chile en cuanto a energía, recursos vivos, minería submarina y energía oceánica obliga a nuestro país a realizar esfuerzos para su explotación. El estudio y la prospección de los fondos marinos debe conducir progresivamente a la más cuidadosa preservación y utilización de ellos.

c. Una visión geoeconómica y oceanopolítica de Chile indica que el país tendrá en el futuro una importante gravitación en el área del océano Pacífico y del Mar de Chile por lo que su desarrollo utilizando el mar como factor importante del Poder Nacional, es un imperativo de la nación.

d. Siendo el propósito fundamental de la oceanopolítica lograr que la gestión política considere al océano en el desarrollo del Estado, Chile, para alcanzar un alto índice de crecimiento, deberá mantener e incluso incrementar su comercio exterior por la vía marítima.



Puerto de Valparaíso, recientemente remodelado.

- e. El papel de la Marina Mercante Nacional en el comercio exterior del país y en toda la carga que llega y sale de puertos chilenos hacia el país o hacia el extranjero debe ascender significativamente. Su papel en el cabotaje nacional debe volver a ser un factor fundamental del comercio y la producción chilenos.
- f. La ocupación del Mar de Chile, comprende un complejo conjunto de actividades, de conocimientos, de capacidad empresarial y de políticas adecuadas, todas consistentes y que obedecen al mismo imperativo y a la misma conciencia. Trabajar en el mar es una necesidad imperiosa para Chile.
- g. La participación chilena en la gran pesquería del Pacífico Sur y Mar de Chile, es un imperativo ineludible que obliga al Estado a establecer políticas eficientes para su desarrollo.
- h. La investigación del mar, en todos sus diferentes aspectos, es esencial para la ocupación eficaz del Mar de Chile. Ocupar sin investigar previamente, es repetir los desastres ecológicos de la explotación depredatoria de los recursos y de la contaminación del medio ambiente.
- i. Chile se extiende en tres continentes, con posesiones en la Oceanía, un vasto territorio en la Antártica y un territorio continental en América. La unidad geográfica nacional, tiene en el Mar de Chile el sistema que lo integra en sí mismo.
- j. El papel oceánico de Chile es una exigencia del futuro. Chile podrá mantener su identidad nacional, sólo en la medida en que asuma este papel oceánico y sea capaz de proyectarlo. Su

destino oceánico es la verdadera clave que Chile tiene para enfrentar su futuro.

k. Chile, con un vasto territorio oceánico que es necesario conocer, emplear y explotar razonablemente en beneficio de todos sus habitantes, ve aumentar día a día las actividades en todo el ámbito de los Intereses Marítimos y por ello ha desarrollado un Poder Naval acorde con ellos.

l. La conciencia marítima que debemos forjar, no tiene su real trascendencia oceánica ni histórica si no es acompañada de la visión del papel propio que tiene el Mar de Chile en el océano Pacífico y de la voluntad nacional permanente de construirlo y de sostenerlo.

2. En relación a la Política Oceánica Nacional.

Estas conclusiones, que en su mayor parte se derivan del Seminario Marítimo realizado, han sido tomadas también de aquellas que ha sugerido la Armada Nacional al elaborar las bases para la formulación de una Política Oceánica.

En cuanto al Objetivo Oceánico Nacional y objetivos concurrentes:

a. Chile tiene una condición geográfica esencial de país marítimo y oceánico. Sus territorios marítimos lo conectan con todos sus mercados y son fuentes de variadas riquezas y teatro de actividades de desarrollo humano y económico.

b. El Objetivo Nacional de una Política oceánica debe concretarse en la siguiente forma: "En resguardo y beneficio del interés y el bien común de la Nación, usar, efectiva y sostenidamente el territorio oceánico Nacional, mediante el aprovechamiento y desarrollo de las actividades marítimas, en armonía con los compromisos del Derecho Internacional y la preservación del medio ambiente marino".

c. Formar una conciencia y voluntad marítima colectiva impulsora del Objetivo Oceánico Nacional.

d. Optimizar el uso del mar como vía de comunicación y espacio de recreación y esparcimiento.

- e. Procurar la utilización óptima de los recursos naturales del Territorio Oceánico Nacional.
- f. Desarrollar las ciencias y tecnologías marinas y otras actividades que apoyen y sustenten el uso, la explotación, la conservación y la administración de los recursos naturales en el Territorio Oceánico Nacional.
- g. Perfeccionar el marco jurídico y fortalecer de los organismos de administración del Territorio Oceánico y de las actividades marítimas, en los ámbitos del Derecho Nacional e Internacional.
- h. Proteger y preservar el medio ambiente marino en el Territorio Oceánico Nacional y procurar que las actividades de otros Estados en los océanos no afecten los intereses de la Nación chilena y calidad de vida de sus habitantes.
- i. Dar seguridad al Territorio Oceánico Nacional, a los Intereses Marítimos Nacionales y a las Rutas Oceánicas vitales para Chile, neutralizando la ocurrencia de amenazas, actos ilícitos o agresiones que lesionen la jurisdicción y la soberanía del Estado.

En cuando a la ocupación y desarrollo del territorio oceánico, borde costero y ámbito oceánico en general:

- a. Armonizar las funciones y atribuciones de los diversos organismos públicos y privados que tienen potestades legales o reglamentarias respecto al uso, explotación y manejo de las cuencas hidrográficas.
- b. Controlar y regular el impacto ambiental resultante de la intervención humana en las cuencas hidrográficas.
- c. Optimizar el uso de las aguas continentales o internas como vías de comunicación y transporte y como recurso turístico de significación económica.
- d. Difundir y estimular la práctica de aquellos deportes náuticos que contribuyan a la expansión, la recreación y al desarrollo de habilidades marineras, como también al fomento de la conciencia marítima en la población.
- e. Ordenar y racionalizar el uso del borde costero procurando que las actividades que allí se realizan sean concurrentes al interés nacional.

- f. Consolidar el crecimiento de poblados costeros y el asentamiento de nuevas comunidades contribuyendo de esta forma a una armónica distribución de la población en el territorio nacional.
- g. Identificar y proteger en el borde costero aquellos ambientes de especial interés científico y antropológico.
- h. Establecer y consolidar un desarrollo económico-social que sea armónico y coherente en aquellas áreas del territorio nacional relacionadas con los espacios de aguas internas, a saber: "canal de Chacao -golfo de Penas, golfo de Penas-cabo de Hornos y Territorio Antártico".
- i. Consolidar el poblamiento y el desarrollo sustentable de los territorios al Sur de la isla de Chiloé hasta el golfo de Penas.
- j. Estudiar la posibilidad de crear la XIV Región "del Territorio Oceánico de Chile del Comandante Policarpo Toro", capital Hanga-Roa y conformada por las provincias de isla de Pascua, San Félix y San Ambrosio y archipiélago de Juan Fernández.
- k. Alcanzar un óptimo y racional uso de la franja de Mar Territorial, desarrollando la infraestructura costera y facilidades de comunicaciones que faciliten la interacción entre las actividades terrestres y marítimas.
- l. Mantener un eficiente y eficaz control sobre el tráfico marítimo y otras actividades que se realizan en el Mar Territorial.
- m. Revisar y perfeccionar las normas legales y administrativas que confirmen y consoliden los derechos de soberanía y jurisdicción de Chile en la ZEE, y que incentiven la participación de intereses nacionales en actividades de uso y explotación.
- n. Incrementar el conocimiento y desarrollo tecnológico y la preparación de recursos humanos para dar más seguridad y sustentar las actividades económicas en la ZEE de jurisdicción nacional y en la Alta Mar adyacente.
- ñ. Afianzar ante la comunidad internacional la soberanía de Chile sobre la plataforma de 350 millas alrededor de las islas de Pascua y Salas y Gómez.

- o. Contar con un catastro completo de los recursos vivos y no vivos existentes en la Plataforma Continental de Chile, incluyendo la de las islas oceánicas.
- p. Investigar, conocer, desarrollar y aplicar conceptos, fuentes, datos, estadísticas, mapas y otros de carácter científico, tecnológico, cultural, histórico, humanístico, educacional, en torno al área denominada "Mar Presencial de Chile", con el propósito de que Chile se constituya en un centro mundial de información sobre esta área.
- q. Generar y consolidar una actividad pesquera extractiva en la ZEE. de isla de Pascua y Alta Mar adyacente, apoyadas por buques madre que contribuyan al abastecimiento periódico de la isla y que permita el procesamiento de las capturas sin compromiso para su medio ambiente y patrimonio arqueológico.
- r. Alcanzar un nivel de conocimientos, desarrollo tecnológico y formación de profesionales tal, respecto a los fondos marinos, que le permitan a Chile tener una base de negociación suficiente para buscar compromisos internacionales en la consecuencia de actividades de investigación, exploración y explotación de los fondos marinos.

En cuanto al desarrollo de la Industria Naval:

- a. Fomentar el desarrollo de la Industria Naval en Chile, con el propósito de propender a la satisfacción de las necesidades de artefactos navales del país, mediante el empleo de su propia infraestructura.
- b. Contribuir al incremento del Producto Geográfico Bruto (PGB), mediante la exportación de bienes y servicios producidos por la Industria Naval.
- c. Permitir un crecimiento sostenido de la infraestructura, acorde con las necesidades y exigencias del mercado de la Industria Naval, como una manera de mantener un liderazgo y no perder participación en ese mercado.

En cuanto a la Investigación Científica Marina:

- a. Promover, difundir y destacar las actividades de investigación científica marina

nacional y su beneficio socio-económico asociado, con el propósito de sensibilizar a la población sobre su importancia para el desarrollo del país.

- b. Desarrollar líneas de investigación científica marina ligadas a las actividades portuarias y de navegación, con el propósito de favorecer su relación costo-beneficio y resguardar las aguas de soberanía nacional de especies y sustancias contaminantes foráneas.
- c. Explotar racionalmente los recursos naturales y fuentes energéticas del territorio oceánico nacional, con el propósito de contribuir al desarrollo sustentable del país, resguardando el medio ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.
- d. Reforzar la infraestructura nacional de investigación y docencia en Ciencias del Mar, con el propósito de procurar un crecimiento integral y la motivación de algunas disciplinas insuficientemente desarrolladas.



Buque oceanográfico "Vidal Gormaz".

- e. Asegurar la ejecución y continuidad de los programas y proyectos de investigación de corto, mediano y largo plazos, que realicen las instituciones nacionales.
- f. Desarrollar y consolidar, en concordancia con los objetivos de los diferentes sectores de la actividad en Ciencias del Mar, una capacidad nacional de investigación científica y tecnológica de alto nivel.
- g. Contribuir a compatibilizar entre sí los diferentes usos del borde costero, asegurando la protección del medio ambiente marino y sus recursos, en equilibrio con el desarrollo nacional.

- h. Ejercer el control de las potenciales fuentes contaminantes, vigilar las variables ambientales y establecer normas o "estándares" nacionales a fin de normalizar adecuadamente las mediciones en el ambiente acuícola.
- i. Sensibilizar adecuadamente a la población respecto de la importancia de preservar el medio ambiente marino.
- j. Obtener el conocimiento del ambiente marino y de las tecnologías en uso, con el propósito de explotar adecuadamente sus propiedades en beneficio de las Operaciones Navales.

En cuanto al perfeccionamiento del marco jurídico y al fortalecimiento de los organismos de administración del Territorio Oceánico Naval:

- a. Potenciar la capacidad de gestión de los organismos intervinientes en la administración, fiscalización y fomento de las actividades marítimas.
- b. Actualizar la normativa reglamentaria relacionada con las actividades marítimas, eliminando las restricciones administrativas y legales, actuando dinámica y coherentemente con la política económica general del país y las perspectivas del comercio internacional.
- c. Insertar a Chile plenamente en el sistema jurídico marítimo internacional por la vía de la adhesión a los Convenios Internacionales que rigen la actividad marítima, de las cuales el país es parte.
- d. Participar activamente en los debates de la Organización Marítima Internacional con sede en Londres y en todos aquellos foros mundiales que conciernan a la actividad y comercio marítimos.

Sin perjuicio de la presencia de un Representante Permanente ante la OMI, enviar delegados con conocimientos técnicos específicos a los distintos Comités, a fin de defender adecuadamente los intereses nacionales.

- e. Fortalecer el papel de la CPPS a través de la participación y apoyo a las actividades que se realizan en el marco de la Comisión, especialmente en la fijación de una política pesquera internacional regional.

En cuanto a la utilización de los recursos naturales del Territorio Oceánico Nacional:

- a. El objetivo global de la gestión de recursos pesqueros es la utilización óptima, plena y sustentable de los recursos acorde a la dinámica económica y social en beneficio de la nación.
- b. Armonizar los diferentes objetivos de explotación en pos del bienestar superior considerando los diferentes usuarios y beneficiarios del uso del recurso pesquero.
- c. Obtener un desarrollo armónico, equilibrado y que resguarde el medio ambiente, de todas las actividades que se desarrollen en la zona costera, orientado a conseguir el máximo beneficio económico social del uso del espacio marítimo costero.
- d. Propiciar el desarrollo integral de la actividad artesanal, orientado a fortalecer las características emergentes como industria de pequeña escala.
- e. Asegurar el crecimiento sostenido de la actividad de acuicultura, dada su connotación de productora de recursos naturales.
- f. Mejorar la eficiencia de los actuales niveles de explotación de los recursos en la ZEE, condicionada a los requerimientos de mantención y/o incremento de los niveles poblacionales.
- g. Minimizar el efecto adverso sobre las pesquerías nacionales, de la actividad pesquera que realizan naves de terceras banderas en el Mar Presencial.
- h. Fortalecer la capacidad de Chile para negociar acuerdos que le permitan participar en las actividades de minería oceánica en forma independiente o en conjunto con otros Estados.

En relación al Territorio Antártico Chileno.

- a. *En lo político-internacional*, debemos:
 1. Robustecer el Tratado y el Sistema Antártico.
 2. Evitar la internacionalización del Continente Antártico y su declaración como Patrimonio Común de la Humanidad.

3. En todos los foros internacionales hacer valer y resaltar nuestros derechos soberanos basados en:

- Los títulos históricos, geográficos y jurídicos.
- La continuidad y proximidad geográfica.
- La similitud geomorfológica.
- La interdependencia ecológica.
- Los factores climáticos y oceánicos que demuestran su integración.

4. Hacer valer nuestra calidad de potencia antártica y ejercerla.

b. En lo político interno:

1. Crear un organismo que centralice toda la actividad antártica.

2. Incrementar nuestra presencia en el Territorio Antártico por intermedio de investigación científica, mediante la intensificación de los programas tanto de ciencias básicas como de ciencias aplicadas a los recursos.

3. Instalación de bases hacia el interior y de laboratorios científicos en el territorio.

4. Penetración hacia el corazón geopolítico del Continente.

5. Incrementar el poblamiento del territorio antártico.

6. Desarrollar la capacidad para la explotación y explotación actual de los recursos vivos y a futuro, los recursos minerales mediante un joint-venture.

7. Fomentar la conciencia antártica nacional a todo nivel, haciendo resaltar que se trata de parte de nuestro territorio.

8. Tener la voluntad política para cumplir la Política Antártica Nacional y el Plan de Acción Nacional Antártico asignando los recursos indispensables para su desarrollo.

En lo logístico:

1. Desarrollar nuestras instalaciones portuarias en la Antártica.

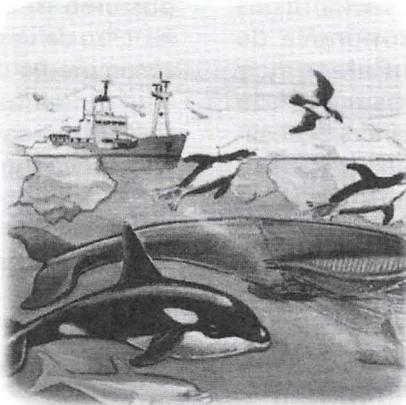
2. Incrementar la infraestructura logística Punta Arenas-Teniente Marsh para la prestación de servicios a expediciones científicas y turísticas.

3. Desarrollar los terminales aéreos en la Antártica.

4. Prestar servicios de rebusca y rescate marítimo y aéreo.

Chile, país antártico por vecindad geográfica, por títulos históricos, vocación, presencia y actividad de sus hombres, al aprobar, firmar y ratificar el Tratado Antártico, resguardó indefinidamente la soberanía de su sector antártico. Con este Tratado se ha creado una zona de paz, un laboratorio científico y un mundo

ecológicamente respetado, que se ha mantenido abierto a todos los países, con la única condición que sus obligaciones y principios sean acatados. Sus pilares básicos son la Paz y la Ciencia. Atentar contra este sistema sería hacer peligrar todo lo conseguido. Reforzarlo es la única actitud inteligente para defender ese continente de las amenazas que acechan al resto del planeta.



En relación al océano Pacífico.

1. En el ámbito jurídico, Chile debe continuar ejerciendo un papel importante en el desarrollo del nuevo Derecho del Mar y en el futuro de la Antártica. El país tiene que considerar las implicancias de estas dos grandes agendas en sus relaciones bilaterales con los países ribereños del Pacífico y respecto de los esquemas de cooperación interregional.

2. El país requiere de una Política Multilateral en la Cuenca, que consolida nuestra posición en los distintos foros regionales y subregionales. Debemos priorizar la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y el Foro del Pacífico Sur (FPS), el PBFC, el PECC y APEL, el Grupo CAIRNS, ASEAN y el Foro América Latina-Asia del Este

(FALAE). En términos económicos y de acuerdo con el concepto de Regionalismo Abierto, Chile debe ser un activo propulsor de la liberalización del comercio y las inversiones en el Pacífico.

Ello implica, en la medida de lo posible, negociaciones de Acuerdos de Libre Comercio Bilaterales con nuestros principales socios de APEC (NAFTA, Corea del Sur, Australia-Nueva Zelanda, ASEAN).

3. Desde un punto de vista estratégico global, el papel de Chile como "elemento soldador" entre las naciones Sudamericanas y la Cuenca es de vital importancia.

Es decir, nuestro país tiene la gran oportunidad de servir como agente intermediario tanto en la comunicación física como en la vinculación económica de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay (Chile más Mercosur) con la Oceanía Tropical y el Asia-Pacífico. El desarrollo de una trilogía América Latina-Pacífico Insular- ASEAN, constituye en este sentido un campo preferencial.

Con tal propósito, deberían implementarse acciones chilenas concretas respecto del Pacífico insular, aprovechando isla de Pascua como elemento de vinculación cultural, así como incentivar programas de cooperación, intercambio, joint-ventures y alianzas estratégicas con los países de ASEAN.

4. Unas breves palabras sobre isla de Pascua. Con esta posesión, Chile se convirtió en el único país latinoamericano en poseer un territorio en la Polinesia y, con ello,

en establecer una presencia física en el Pacífico Insular. En su zona marítima circundante abunda la pesca y se prevén importantes reservas de recursos naturales; la propia Isla es susceptible de un desarrollo turístico altamente especializado, dada su riqueza arqueológica; la cultura pascuense constituye un buen medio de vinculación con el área insular del Pacífico; representa potencialmente una suerte de "estación aérea naval" para la comunicación transpacífica y se espera la próxima construcción de un puerto para buques mercantes de 3 mil toneladas y goletas pesqueras; y, en general, la isla constituye desde un punto de vista estratégico tanto una avanzada marítima como una posición defensiva, desempeñando una función de verdadero "portaaviones" chileno en medio del océano.

Sin embargo, hay que reconocer que Chile no ha sabido aprovechar estas potencialidades. Aún más, nuestro país no le ha prestado a isla de Pascua toda la atención que se merece. La comunidad pascuense vive en un medio atrasado, con fuertes carencias de infraestructura y con fastidio hacia la presencia "usurpadora" de continentales: de los 347 cargos en la administración pública local 218 son ocupados por chilenos no rapanui. El tema del puerto ha sido muchas veces postergado, con lo cual se ha desaprovechado hasta ahora su potencial turístico y pesquero. Por falta de un fomento cultural adecuado, los pascuenses no se integran bien a Chile. Hay, por tanto, responsabilidades compartidas tanto del Estado como del sector privado chileno para sacar a isla de Pascua de su actual postración.

5. Por razones obvias, resultan altamente prioritarias nuestras relaciones bilaterales con los tres grandes de la Cuenca. Con EE.UU. hay que procurar: i) el ingreso de Chile al NAFTA y/o el futuro ALCA (Acuerdo de Libre Comercio de las Américas); ii) revertir los crecientes procesos antidumping estadounidenses en contra de productos chilenos; y iii) un mayor flujo de IED estadounidense hacia nuestro país.



Moais de isla de Pascua.

Con Japón debemos perseguir una relación privilegiada. Se trata de la segunda economía más importante del mundo, es nuestro segundo mercado de exportación y una fuente importante de capitales y de cooperación técnica, que necesitamos desarrollar aún más. La IED nipona es todavía comparativamente muy exigua en Chile, en tanto que la cooperación bilateral podría ampliarse al campo de la productividad. Paralelamente, deberemos propiciar el levantamiento de las restricciones japonesas al comercio bilateral.

Con China hay que definir de una vez por todas una política. En ella cabe reconocer su nuevo papel internacional, demostrando un manejo cuidadoso de temas tan candentes para Pekín como la situación de Taiwán, su ingreso a la OMC, o los derechos humanos. Asimismo, la economía china constituye un gran mercado potencial para nuestras exportaciones, frente al cual habrá que prepararse adecuadamente en información y contactos, a fin de obviar las restricciones, manejar las prácticas comerciales locales y conocer la forma china de hacer negocios. No podemos despreciar además el hecho de que China se ubica ya entre los diez mayores inversionistas en el mundo, cuyos flujos se orientan hacia las materias primas (forestales, mineras y pesqueras) y de hecho ya se han canalizado hacia países como Canadá y Australia.

6. También requerimos una coordinación más estrecha con las potencias medianas de la región: Australia es una de las mejores ventanas al Asia Pacífico, con una vasta experiencia y estrechos contactos en el área; Canadá es uno de nuestros buenos socios comerciales, que se ha transformado en una importante fuente de IED, de cooperación y de transferencia tecnológica hacia Chile; y Nueva Zelandia ha sabido desarrollar con inteligencia, estrategias de marketing internacional para productos alimenticios (frutícolas), las cuales debiéramos emular o asociar. Siguiendo el ejemplo canadiense, Chile podría nego-

ciar tratados de libre comercio con Australia y Nueva Zelandia.

7. Los NICs asiáticos son un marco de referencia obligado para la economía y el comercio exterior chilenos. No podemos conformarnos con una posición de mero liderazgo latinoamericano en materia de reformas o de progreso, sino ser más exigentes y compararnos lisa y llanamente con los NICs asiáticos. Ya sea como competidores directos o como aliados, nuestro país necesita compartir experiencias de todo tipo con dichas naciones, manteniendo lazos estrechos con Corea del Sur y Taiwán, como fuentes de capital y tecnología, así como con Hong Kong y Singapur, en su calidad de plataformas regionales de distribución y servicios.

Para terminar, debemos señalar que la política chilena no debiera agotarse en una acción meramente económica en la Cuenca. No habrá integración al Asia Pacífico mientras no haya una verdadera inserción cultural chilena a la región. Para ello, se requiere un profundo cambio de mentalidad, uno que entienda mejor de la realidad heterogénea de la Cuenca y nos sirva para interrelacionarnos más intensamente con ella.

Organismo de coordinación y ejecutor de este gran Proyecto Nacional Marítimo para iniciar el Siglo XXI.

En esta etapa conclusiva del Seminario que hoy estamos clausurando y en la que deberíamos deducir nuestras apreciaciones finales para enumerar propuestas concretas para hacer de "Chile una gran nación marítima", hubiera querido exponerles nuevamente el texto completo de la charla del Conferencista que abordó el tema "Estudio y proposición de un organismo del más alto nivel que coordine los intereses marítimos en el país". Sabemos que ello no es posible, pero la conclusión del conferencista constituye el telón de fondo de este Seminario que ex profeso se planificó en tal forma que la última Conferencia constituyera la solución a todos los problemas marítimos planteados.

Durante el desarrollo del Seminario alguien dijo: "Todo esto es muy interesante y absolutamente necesario para el país, pero ¿quién va a ser el ejecutor y coordinador de todas estas ideas y políticas?" La respuesta a esta lógica interrogante está dada precisamente en este organismo de alto nivel que coordina los intereses marítimos en el país. Este tema se viene discutiendo desde hace ya largos años y creemos firmemente que ha llegado ya el momento definitivo y final, muy especialmente ahora que vienen cambios en los aires políticos del país, de ejecutar aquello que se ha perseguido insistentemente y sin resultados positivos hasta la fecha.

La idea se remonta, en términos contemporáneos y modernos, desde aquel Proyecto de Ministerio del Mar del Presidente Allende de 1972; posteriormente, en la Comisión Asesora para el estudio de una Política Oceánica de 1976; en el Proyecto de Ministerio del Mar del Presidente Pinochet de 1984; hasta la Comisión de Intereses Acuáticos de 1986 que, definitivamente propuso la creación de un órgano que llevaría por nombre "Comisión Nacional del Mar".

En el texto que expusiera el Conferencista quedan claramente establecidos la naturaleza jurídica, objeto, atribuciones y funciones, organización, administración, funcionamiento, financiamiento, ciudad sede y dotación que se fijará para esta Comisión Nacional del Mar, planteamientos con los cuales coincidimos plenamente.

Sin duda, como país, tenemos efectivamente intereses marítimo, fluviales y lacustres y que éstos son tan importantes para la nación que deben constituir una política de Estado; sucesivos Gobiernos han contribuido al desarrollo de toda una infraestructura orgánica para administrarlos; el problema es que día a día nuevos entes se crean y las competencias y facultades de ellos se confunden y hasta rivalizan, aumentando los conflictos, la burocracia e incluso obstaculizando planes y proyectos de naturaleza marítima; sucesivos Gobiernos han estudiado fórmulas para

reorganizar y ordenar la administración de los Intereses Marítimos, pero todos esos intentos han quedado sólo en proyectos.

La Comisión Nacional del Mar, cuya puesta en marcha quisiéramos impulsar firmemente hoy día, tendría el carácter de ente coordinador, en el cual se encontrarán y en igualdad de condiciones, los principales órganos del Estado que tienen relación con los Intereses Marítimos, para que, con la alta categoría de su labor, la calidad de sus estudios e informes, la capacidad de aprovechar los esfuerzos y conocimientos de múltiples instituciones, pueda eficazmente proponer al Poder Ejecutivo las medidas, planes y políticas que se requieran para el manejo, desarrollo y fomento de nuestros Intereses Marítimos. Es más, sólo un órgano como éste podría evaluar y definir oportunamente, si fuera necesario, las características de un Ministerio del Mar.

Para una mejor comprensión de las autoridades nacionales que en el futuro deberán obligadamente decidir sobre este tema, les estoy adjuntando a ellas como Anexo a estas Conclusiones finales, el texto completo de la Conferencia en que expone este tema con valioso y acucioso detalle que será digno de estudiar en forma profunda e ineludible en un futuro próximo.

Para dar término a esta ya larga sesión de clausura, no me cabe más que agradecerles su distinguida presencia en este "Caleuche" - Buque Madre.

A la vez, quisiera parafrasear lo expresado por nuestro último Conferencista que textualmente nos dijo:

"Quiera Dios que las nuevas generaciones en quienes recaerá la responsabilidad del Chile del Siglo XXI, hagan realidad esa frase, que relacionada con nuestro destino como nación, dijo una mujer extranjera y que sólo tuvo un breve paso por nuestro país.

María Graham, que no fue ni un marino ni un viejo lobo de mar, escribió, a principios del siglo pasado:

"Chile, será un país marítimo, ...o no será nada".

* * *