

## EL PODER NAVAL FRENTE A LOS NUEVOS DESAFÍOS DE LA SEGURIDAD Y LA DEFENSA PARA CHILE

*Renato Valenzuela Ugarte \**

### **Introducción.**

**L**as armadas han desempeñado un papel muy importante en la mayoría de las naciones más poderosas del mundo y aun cuando su relación con la política exterior ya no es lo que fue en el pasado, las ideas de carácter asociativo que imperan en un mundo globalizado nos señalan que estamos frente a una relación más compleja que a la de antaño en la cual se hará necesario que países emergentes como Chile estén obligados a contar con un poder naval que respalde la política exterior del estado.

En una primera parte de este artículo, daremos cuenta cómo ha ido variando durante el transcurso de la historia de la humanidad, el valor que se le ha atribuido al mar. Así entonces verificaremos que en sus inicios tuvo un valor separador ya que en los primeros años de la existencia del hombre, fue visto como un elemento que impedía la comunicación de los pueblos. Posteriormente veremos cómo el mar y los océanos adquirieron un valor comunicacional, comercial y estratégico hasta llegar a nuestros días en que le asigna gran valor económico como asimismo se le ha redescubierto su valor estratégico para proyectar el poder militar hacia tierra.

En una segunda parte constataremos el valor que ha tenido el océano en la historia de nuestro país para posteriormente concluir con los desafíos que le plantea a Chile el nuevo sistema de seguridad internacional que se está forjando desde el término de la Guerra Fría y que se aceleró con motivo del ataque terrorista del 11 de septiembre de 2001.

### **La valorización de los océanos a través de la historia.**

El mar no ha tenido la misma valorización para la humanidad durante el transcurso de su historia porque los países le han atribuido diferente importancia; mientras unos fueron más emprendedores, otros apenas lo consideraron sin que faltaran unos pocos que nunca entendieron que se encontraban ante una de las mayores riquezas de la naturaleza.<sup>1</sup> Para las primeras civilizaciones, internarse en los océanos fue casi por instinto y por imposición de la geografía, pero más tarde también por visión de los gobernantes. Efectivamente, la realidad inmediata que percibieron las primeras agrupaciones que poblaron la tierra fue casi exclusivamente de índole terrestre y una sola mirada al planisferio que pudieron haber tenido en sus mentes nuestros antepasados bastaría para comprender que la primitiva vida, originada en África y luego en el corazón de Asia, no pudo tener otros horizontes que las llanuras, estepas y montañas que rodean a la Mesopotamia.

Cuando el hombre alcanzó la ribera del océano, no sólo se encontró con lo desconocido sino también con una enorme barrera que le impidió continuar con su aventura y extender sus conocimientos más allá de la verdadera frontera marítima que se erguía

imponente y aterradora ante su atónita vista. Entonces el mar era un obstáculo y su valor separador era casi absoluto, haciendo al hombre un ser exclusivamente terrestre.

Con el correr del tiempo, la navegación dio sus primeros pasos, en un comienzo en forma muy local y restringida; primero en los ríos cuando se surcó el Éufrates y también el Nilo y más tarde, cuando pequeñas comunidades de Alaska y Oceanía rompieron el cerco y se aventuraron más allá del horizonte. Esta vinculación del hombre con el nuevo entorno llevó a las primeras civilizaciones a valorar al medio acuático desde una perspectiva distinta y el mar adquirió un valor circulatorio. Al vencer el hombre la barrera de lo infranqueable, hubo pueblos que se atrevieron a buscar horizontes más lejanos que aquellos que alcanzaban sus sentidos y se aventuraron adentrándose en el océano.

Muy tempranamente los fenicios descubrieron la posibilidad de trasladarse a través del único mar que se conocía entonces y desde Biblos, Sidón y Tiro, no sólo abrieron el comercio, sino también dieron origen al alfabeto griego y latino, y ejercieron una influencia no conocida hasta entonces en la totalidad de las comunidades de la ribera del mar Mediterráneo.

Creta, 2500 años antes de nuestra era y la Atenas de Pericles en el siglo V a.C. que formó la liga ático-délica para establecer la hegemonía ateniense sobre Grecia central, también extendieron sus dominios, porque al igual que Fenicia, actuaron motivadas por el influjo de la geografía que les imponía el escaso territorio en tierra firme.<sup>2</sup>

Con la caída del Imperio Romano y su división debido a las invasiones bárbaras, la civilización cristiano-occidental entra en un período de regresión, el hombre se encierra en ciudades amuralladas y bajo la protección del señor feudal, campesinos y nobles suscriben un contrato y conforman sociedades muy locales sin mayores vinculaciones con el mundo exterior. Desde el siglo V de nuestra era hasta buena parte del primer milenio, la vida de las comunidades es territorialmente muy restringida y limitada solamente al campo y a la ciudad amurallada.

Hacia el año 1100 se vuelve a romper el cerco terrestre de la humanidad cuando los únicos estados marítimos de ese mundo, Pisa, Génova y Venecia socorren a los peregrinos de la Primera Cruzada concebida por el Papa Urbano II y posibilitan la conquista y liberación de Tierra Santa haciéndola diferente a todas las empresas de la cristiandad que la siguieron.

Pero no es hasta el siglo XIV que se acrecienta el espíritu marítimo de los estados, cuando Venecia, con un escaso territorio, pero en una posición privilegiada percibe las potencialidades del Mediterráneo y crea una flota de más de 3.500 embarcaciones que le aseguró una alta preponderancia y poderío de nivel continental.

Desde entonces, el hombre no ha dejado de aventurarse en el mar para ampliar sus dominios y proyectarse más allá de los lugares que les ofrece las limitadas capacidades de los continentes. Gracias a la decisión y voluntad de Enrique el Navegante y a los conocimientos de Bartolomé Dias, Portugal pudo construir un imperio marítimo, estimulado por la necesidad de nuevas tierras, al impedimento de España que no le permitía extenderse hacia el oriente y a la visión del océano Atlántico. De este modo los portugueses circunvalaron el continente africano, llegaron al oriente y establecieron dominios alejados de la metrópolis.

La iniciativa de Cristóbal Colón de 1492, y el ejemplo de Portugal llevó a España a la cúspide de la supremacía mundial cuando ocupó en casi la totalidad de América territorios con alta capacidad productiva que llegaron en un momento a ser los sostenedores de la economía de la corona y del mundo creando un sistema económico muy novedoso para la época que reemplazó al del simple trueque que se conocía en esos días. La "economía mundo" que surgió primero entre la metrópolis y el Nuevo Mundo muy pronto cubrió la totalidad del planeta y generó un incesante comercio marítimo con excedentes, materias

primas y productos elaborados que se movilizaban de uno a otro extremo de las posesiones de España y que era controlado por su armada sin prever que algún día podría ser desafiada por otra nación. En tanto Portugal, de un menor poder relativo, aprovechando las facilidades dadas por el tratado de Tordesillas se aventuraba casi sin contrapeso en Brasil y en África.

Las dos potencias marítimas del siglo XV fueron las verdaderas redescubridoras de la valorización del mar como la vía con capacidad circulatoria y comercial que siglos antes habían ensayado fenicios, griegos y venecianos.

En pleno poderío de España, bajo el reinado de Carlos V y después bajo Felipe II, pese a los innumerables éxitos de la corona española, esta potencia de la época no comprendió en toda su dimensión el valor estratégico del mar que los griegos de Pericles habían descubierto veinte siglos antes. Por el contrario, naciones más pequeñas que contaban con reducidos espacios soberanos y con un menor número de habitantes comprendieron que dominando los océanos podrían alcanzar la supremacía marítima y económica; entonces actuaron motivados por las necesidades de sobrevivir en un mundo en que la lucha del poder se iba a dirimir en el mar. Surgen entonces Inglaterra y Holanda que percibieron los nuevos escenarios que se forjaban en la inmensidad de los océanos. A Inglaterra le debe el mundo haber cambiado la forma de hacer la guerra en el mar ya que hasta el siglo XVI los navíos no era unidades de combate sino meras plataformas para transportar soldados.

Al comprender Inglaterra esta nueva realidad, pronto desarrolló una marina en que sus navíos combatían como unidades en las cuales se habían armonizado el arte de la navegación y de la guerra; a bordo no habían diferencias entre quienes conducían la nave en sus aspectos marinos y quienes disparaban los cañones o tomaban al enemigo por asalto al abordaje. Por el contrario, las fuerzas navales de España estaban organizadas con extraordinaria rigidez y sus marinos conocían perfectamente bien el oficio de navegar, pero no intervenían en las luchas y los soldados embarcados, siendo los más disciplinados del mundo, desdeñaban intervenir en el trabajo que exigía la navegación. Siendo muy similares los navíos españoles y los ingleses de la época, Inglaterra logró conformar con sus tripulaciones, verdaderas unidades de combate y entonces pudo desafiar a España, arrebatarle el predominio marítimo y reemplazarla como potencia mundial.

La nueva concepción estratégica que impulsó Inglaterra, llegó a su punto culmine hacia fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, cuando se enfrentó a Francia y a España quienes, a pesar de tener una mayor población que Inglaterra y un ejército formidable, fracasaron en su campaña política y militar no pudiendo vencer a la flota de Nelson.

En años más recientes encontramos el ejemplo de la Rusia de los zares, que sucumbió ante el imperio japonés de 1905 y a Alemania, que en las dos guerras mundiales no comprendió el carácter de la naturaleza marítima del conflicto y al no valorizar el significado estratégico del mar, le impidió alcanzar los objetivos que se tenía propuesto. Por el contrario, Estados Unidos estimulado por la concepción marítima de Alfred Mahan, se convirtió en potencia marítima y mundial y, hasta nuestros días considera al poder naval como uno de los principales elementos para alcanzar los objetivos de su política exterior.

Al concluir la Guerra Fría, carente de la amenaza nuclear y sin la necesidad de combatir por el control del mar, la única potencia de carácter global y sin otra del sistema internacional que haga de contrapeso, Estados Unidos comenzó a reestructurar radicalmente sus Fuerzas Armadas. A comienzos de 1990 redujo el número de sus bases en el exterior, cambió la concepción de utilizar sus bombarderos estratégicos y en la Armada y Cuerpo de Infantería de Marina se promulgó una nueva estrategia configurando fuerzas diferentes que le permiten mayor movilidad, máxima flexibilidad, alta potencia ofensiva, autonomía logística y rapidez de reacción. A estas nuevas fuerzas el Secretario de Marina de los Estados Unidos las

definió con las siguientes capacidades: “Nuestras fuerzas pueden ayudar a configurar el futuro de manera que sea favorable a los intereses del país afianzando las alianzas, excluyendo las amenazas y ayudando a conservar la posición estratégica que ganó Estados Unidos al término de la Guerra Fría”.<sup>3</sup>

La nueva estrategia se fundamenta en la existencia de una fuerza conjunta, denominada expedicionaria, que está formada por unidades de combate de la Armada y unidades de la Infantería de Marina y los medios se encuentran previamente desplegados lo que vendría a ser la primera etapa del despliegue preventivo; cuenta con las capacidades para actuar desde el mar sobre el litoral y tierra adentro en cualquier parte del mundo. Este concepto estratégico fue el que prevaleció durante la Guerra del Golfo y es el que se ha estado utilizando en Afganistán para eliminar la amenaza del talibán y de los terroristas de la red Al Qaeda.

Cuando el Jefe de Operaciones Navales de Estados Unidos especificó las características o atributos de las fuerzas navales que son parte de las fuerzas expedicionarias, expresó: “Ellas están libres de toda restricción, en cuanto a permisos de tránsito o sobrevuelo por parte de los gobiernos extranjeros, para los efectos de entrar a la escena de la acción. El respeto internacional por la libertad de los mares garantiza el acceso legal hasta las aguas territoriales de todos los países ribereños del mundo. Esto permite a las fuerzas navales la singular capacidad de proporcionar una presencia pacífica en situaciones ambiguas antes de que una crisis haga erupción”.<sup>4</sup>

### **El valor del Mar para Chile.**

En Chile el mar tuvo un enorme valor circulatorio durante la colonia cuando fue descubierto desde el océano por la expedición de Hernando de Magallanes. Poco tiempo después los conquistadores que vinieron desde el Cuzco, pudieron permanecer en la tierra que conquistaban porque contaron con el apoyo logístico que vino siguiéndolos por el mar. A través de las naves se les proporcionaban a las huestes españolas el sustento necesario para poder progresar hacia el sur y la conquista adquirió un carácter permanente para la corona.

Durante el período indiano, el mar fue el medio que permitió las comunicaciones con el virreinato de Perú y con la Madre Patria; junto a cada ciudad que se fundaba, muy próxima a ellas se establecía un puerto: Concepción y Talcahuano, la Serena y Coquimbo, Copiapó y Caldera, en tanto la capital, fundada tierra adentro para protegerla de los ataques provenientes desde el mar, contaba con el puerto de Valparaíso. Entonces el mar tenía un gran valor circulatorio sin que se le asignara una mayor preocupación al valor estratégico ya que pese a que se fundaron enormes fortalezas y grandes bases de apoyo en la totalidad del litoral de Hispanoamérica y dispusieron de poderosos navíos, el poder naval de la corona nunca superó su valor nominal puesto que muchas veces careció de mandos con voluntad estratégica y tripulaciones de la calidad de las inglesas.

España asignó al mar escasos atributos estratégicos en Hispanoamérica y para contrarrestar las eventuales amenazas que podrían emerger desde el mar con flotas que se aproximaran a las costas, basó su defensa en magníficas fortificaciones levantadas en el litoral y de esta forma conjurar el peligro. Esta concepción extremadamente estática, facilitó que corsarios ingleses y holandeses incursionaran en el Nuevo Mundo con devastadoras consecuencias para la economía y para la tranquilidad de la población. Pese a la amenaza que trajeron a esta parte del mundo, Cavendish, Cook, Drake y tantos otros, España no llegó a desarrollar un poder naval que le diera la movilidad que requería su calidad de potencia mundial y su imprevisión concluyó con la pérdida de todas sus colonias de América y años más tarde, con la de Cuba y Filipinas.

En Hispanoamérica, O'Higgins fue el único estadista que en esos años comprendió el valor estratégico del mar y su capacidad creadora no se limitó a comprar buques sino que fundó una armada, dotándola de apoyo logístico y de la infraestructura necesarias para realizar las operaciones que requería el estado para la emancipación de esta parte de América. Gracias a la visión marítima de O'Higgins, Chile ganó el dominio del mar y logró transportar al Ejército Libertador hasta Lima en una empresa que hasta el día de hoy no puede dejar de sorprender a los expertos por la complejidad de la operación. Cuando Chile quería alcanzar su independencia, aún estaba latente en las mentes de los patriotas más letrados el convencimiento de que España había alcanzado la cúspide de la supremacía mundial al crear un sistema político-económico basado en la "economía mundo" que reemplazó al de simple trueque. Sin embargo, O'Higgins descubrió que la fortaleza de ese imperio se derrumbaba cuando su armada, hasta entonces invencible, sucumbía frente a la escuadra de Nelson y de sus bravos comandantes.

Actor presencial O'Higgins de los logros marítimos de Inglaterra en el Viejo Continente, pronto percibió que esa nación le daba al mundo una nueva forma de hacer la guerra. Al comprender Inglaterra esta nueva realidad, pronto desarrolló una marina que, al contrario de los navíos españoles de la época, sus naves combatían como unidades en las cuales se habían armonizado el arte de la navegación y de la guerra; a bordo no había diferencias entre quienes conducían la nave en sus aspectos marineros y quienes disparaban los cañones o tomaban al enemigo por asalto al abordaje. Esta nueva concepción de la guerra marítima es la que propició nuestro Libertador para enfrentar a España en sus luchas por la independencia y por ello tanto esmero puso en dotar a las naves de la mejores tripulaciones que el erario nacional y la realidad de Chile lo permitieran.

Recientemente el historiador Carlos López Urrutia ha transcrito en forma de diálogo un conjunto de apuntes que pertenecieran a quien fuera por largos años ayudante y confidente del Libertador, John Thomas. En efecto, según hemos conocido por Vicuña Mackenna, este ciudadano inglés fue ayudante de O'Higgins y por mucho tiempo acompañó al general durante su exilio en Perú. En la larga estancia en la hacienda de Montalbán, Thomas y O'Higgins mantuvieron extensas conversaciones en torno a los sucesos de guerra de la independencia, oportunidad en que el inglés tomó apuntes sobre los comentarios que hacía el Libertador, seguramente con la intención de publicarlos posteriormente. Los apuntes de Thomas quedaron en poder del Libertador y después de haber sido revisados por Vicuña Mackenna se guardaron en la Biblioteca Nacional en el fondo que lleva su nombre. En ese lugar fueron estudiados por el historiador Carlos López Urrutia y por el interés que concita el tema hemos querido revelar parte de lo que ha transcrito.

Al evocar al Libertador, también hemos querido agregar antecedentes poco conocidos de O'Higgins de los cuales nos enteramos hace ya algunos años cuando investigáramos su obra para dar a conocer algunos aspectos inéditos o de escaso conocimiento en el libro que publicáramos hacia fines del año 1999 cuando describimos sus esfuerzos a fin de dotar al Estado de una marina para dar la independencia no sólo a Chile sino a los países del sur de América.

En sus apuntes John Thomas asegura: *"En mis conversaciones con el General O'Higgins me di cuenta muy pronto, que no le gustaba hablar de los momentos amargos de su carrera. Rancagua, Cancha Rayada y el sitio de Talcahuano eran espinas que calaban muy hondo en su alma de guerrero. Creo que consideraba la creación de la escuadra y la campaña naval como algo propio, algo cuya gloria no tenía que compartir con nadie. Los buques, el almirante, los capitanes y hasta el más bajo grumete eran obra suya y hablaba de ellos con cariño y admiración"*.<sup>5</sup>

Sabemos que no fue una tarea fácil lograr formar las dotaciones que requería el recién llegado navío *Cumberland* a Valparaíso hacia fines del mes de mayo de 1818. Renombrado ahora *San Martín*, por el Libertador y ya repuesto el general de las heridas recibidas en Cancha Rayada se abocó de lleno a buscar las tripulaciones que requerían las naves. Personalmente tomó parte en la difícil labor de hacerse de hombres de mar en un país entonces muy de campo y con buenos soldados para luchar a lomo de caballo o como infante.

O'Higgins también le confidenció a Thomas: *“Entonces me permitía tomar parte personal en algunos asuntos y decidí que todos los jóvenes vagos que infestaban las calles de la capital, serían arrestados y juntándolos, se les enviaría a la escuadra. Hice que soldados de caballería circularan por la Chimba y otros barrios de la ciudad y un atardecer cuando los vagos se habían acostumbrados a ellos y no les pusieron atención, los soldados los arrestaron a todos y los llevaron a una gran jaula que se había preparado de antemano. Se habían juntado casi 1500 hombres y fui personalmente a seleccionarlos. Se seleccionaron los de mejor apariencia. Se les cortó el pelo. Se les proveyó de alguna ropa y de un gorro rojo de lana que los hacía aparecer tan orgullosos como un pavo real. El capitán a cargo los hizo formar y desfilaron ante mi autoridad. Les hablé ponderando su suerte de ser chilenos. Les dije que por 300 años los chilenos habíamos combatido a los españoles en tierra y ahora lo habíamos a hacer por mar. Añadí que los pesos fuertes que iban de Lima a España iban a hora a ser de nosotros y que pronto se llenarían los bolsillos con ellos. Por lo pronto, les iba a adelantar a cada uno dos pesos para mate y cigarrillos. El discurso fue recibido con “Vivas a Chile”, vivas a la Patria, vivas a la marina y vivas a O'Higgins y muchos estaban ya dispuestos a marchar inmediatamente a Valparaíso. Pero, yo que ya conocía la naturaleza humana dispuse que marcharan al día siguiente escoltado por un escuadrón de cazadores. Unos 500 hombres de edades entre 15 y 25 subieron a bordo del “San Martín”, “Lautaro” y “Chacabuco”. En los dos años siguientes añadiría 1500 hombres a ese número y Chile estará siempre orgulloso de esos jóvenes sin fortuna que formaron el Cuerpo de Infantería de Marina y que el general Miller llevó tantas veces a la victoria y que fueron los primeros en presentarse de voluntarios para dar a su patria, al mando del intrépido Lord Cochrane, la gloriosa segunda victoria en la “Esmeralda”. La propia Gran Bretaña no puede enorgullecerse de contar con un cuerpo de marineros más valientes y más disciplinadas que esos jóvenes chilenos que fueron entrenados bajo mis direcciones y bajo mis deseos”*.<sup>6</sup>

Las certeras palabras se O'Higgins, llenas de profunda sabiduría no sólo de la naturaleza humana como lo manifiesta, sino además del carácter que tendrá la guerra, las dejará también estampadas cuando escribe a las tripulaciones con motivo del comienzo de las operaciones navales por él planificadas. Entonces envía una carta personal que les dirige a comienzo de octubre de 1818. La carta se guarda en los Archivos de la Armada, está escrita de puño y letra del Libertador. Aunque refleja un escaso dominio del idioma de Castilla, nada le puede restar méritos a la importancia de la empresa que va a comenzar:

*“Al dirijirme a los Gefes, y tropa a cuyo valor, y patriotismo confía el Estado de Chile La primera escuadra de hombres libres que surca sus mares para repeler las agresiones de la tiranía, percive mi corason las mas felices emociones en el presentimiento del magnifico quadro que vais a presentar al Mundo, vuestro ardiente amor a la gloria no necesita ser estimulado con el recuerdo de los triunfos adquiridos tantas vezes en tierra por nuestros exercitos. Preparaos pues, para afianzar el Imperio del Pacífico al que es llamado Chile por su situacion geografica, y por el valor, y heroico patriotismo de sus hijos: Ellos os colmarán de bendiciones a vuestro regreso, y el tributo que recibireis de tal gratitud nacional, igualará al que antemano les ofrece”* (sic).<sup>7</sup>

Otro momento histórico para la trascendencia de Chile ocurrió pocos años más tarde, cuando Portales, que había regresado al gabinete en 1835, dio un impulso al poder naval al percibir la amenaza que representaban para Chile y otros estados, los intentos del Mariscal Santa Cruz. La pequeña fuerza que se creó entonces por iniciativa del ministro, logró tomar por sorpresa a la escuadra adversaria cuando Chile asumió la empresa sin el apoyo de Ecuador que infructuosamente buscó Portales en notable carta que el ministro de Chile hiciera llegar al encargado de negocios de nuestro país en Quito conminando a ese gobierno para que participe en el esfuerzo político y militar que organizaba. Siguiendo el ejemplo de las guerras de la independencia, Chile actuó sin ayuda de otros países y las fuerzas navales dieron golpes decisivos operando antes que las militares dejando una máxima a Chile para siempre.

Después del éxito en contra de la Confederación que formaban Perú y Bolivia, al promediar el siglo XIX la disparidad de fuerzas navales que existía entre Chile y la flota de España que surcó el Pacífico, hace incomprensible el significado del esfuerzo militar que nuestro país asumió en 1865. Enfrentarse a una potencia de la época sin tener la capacidad militar para satisfacer el objetivo político, significó la destrucción del puerto de Valparaíso y la pérdida de la floreciente marina mercante puesto que de las doscientas cincuenta naves que la componían, al término del conflicto no quedó ninguna ya que fueron apresadas, destruidas o simplemente cambiaron de bandera.

Con motivo de la Guerra del Pacífico, Chile revalorizó el significado del mar con fines estratégicos desarrollando campañas navales antes de trasladar el ejército al teatro de la guerra. Hacia fines de siglo se llegó a mantener un Armada con suficiente poderío como para llevar adelante las complejas negociaciones realizadas con Argentina. Lamentablemente durante el siglo XX la vida nacional se mantuvo bastante alejada de la realidad marítima de Chile y sin que hayan persistido los esfuerzos de algunos visionarios que percibieron la condición esencialmente marítima del país.

En la actualidad, al valor circulatorio y estratégico que ha tenido el océano se le ha agregado el valor económico. En efecto, el océano en el siglo XX se ha convertido casi en el único campo anacional de la tierra (el otro podría ser el espacio exterior) puesto que en este planeta se agotaron los espacios en los continentes que no pertenezcan a un estado. Antaño los territorios que permitían la expansión territorial se encontraban en América, Asia y África, mucho después se intentó que fuera el continente antártico, pero su especial estatus jurídico lo impide.

Al no haber espacios en tierra firme para que los países más desarrollados descarguen sus enormes potencialidades, hoy en día es el océano el que permite absorber la expansión económica de los estados más poderosos que necesitan vitalmente buscar mejor y mayor sustento fuera de sus territorios, sin la aprensión de ofender a otros estados. Entonces surge la alta mar para obtener de ella hidrocarburos, alimentos y próximamente los minerales que proveerán los sulfuros polimetálicos y nódulos de manganeso con alto contenido de fierro, níquel, cobre y cobalto que yacen en los fondos marinos a profundidades que van de los 3.500 a 6.000 metros.

La normativa legal de orden internacional que logró ser codificada en Jamaica en 1982 tras el largo debate con participación de gran parte de los estados del mundo fue plasmada en lo se que conoce como Derecho del Mar, quedando claramente establecido las atribuciones de los países ribereños en el mar territorial y en la zona económica exclusiva sin que se haya podido precisar en forma categórica una normativa universalmente aceptada para los enormes espacios marítimos contenidos en la alta mar.

Aun cuando la Convención de Jamaica contiene disposiciones muy valiosas, debido a intereses nacionales contrapuestos, no fue posible precisar en mejor forma, posibles

soluciones a los innumerables interrogantes que se abren en la alta mar, por lo tanto, este enorme campo anacional quedó sin una definición legal que proteja expresamente el medio ambiente y satisfaga plenamente a quienes firmaron dicha convención. Hoy nos enfrentamos a un escenario que presenta oportunidades, pero también desafíos que habrá que considerar lo que implicará disponer de una flota oceánica para cautelar dicho interés en tan vasto espacio marítimo.

La Convención, al no regular distintas materias que quedaron en la indefinición, hará que los estados que están presentes en tales espacios oceánicos de la alta mar, tengan mucho que decir. Por el contrario, aquellos estados que estén ausentes, sólo serán meros espectadores de lo que puedan decir otros. Los chilenos debemos ser actores y no espectadores en la elaboración de esa normativa futura que se deberá producir.

La notable visión de Chile cuando en 1947 propició la idea de generar un espacio de 200 millas de extensión, adyacente a las costas como patrimonio exclusivo del país ribereño y la nueva figura que nacía para el derecho internacional en la forma que el gobierno de la época llamó Mar Patrimonial fue divulgado por el presidente Gabriel González Videla unilateralmente al mundo y después plasmada en 1952 en un acuerdo tripartito con Ecuador y Perú. Al poco tiempo, la iniciativa de Chile a la que luego se sumaron los países mencionados, originó una aceptación mayoritaria en la comunidad internacional y fue recogida y codificada como Zona Económica Exclusiva en la Convención del Derecho del Mar de Jamaica en 1982, de la que ya hemos hecho referencia.

Esta capacidad que tiene el estado de Chile para percibir oportunidades y desafíos en el océano no es sólo de nuestra época ya que en 1855, cuando Andrés Bello concibiera el Código Civil, estableció que Chile tenía jurisdicción en un área marítima, adyacente al mar territorial denominándola Zona Contigua. Con el tiempo, algunos países de América siguieron la normativa de Andrés Bello y la Convención del Derecho del Mar en su primera reunión recogió el concepto de Zona Contigua incorporándolo plenamente.

Después de la formulación del concepto de Mar Presencial de 1990<sup>8</sup> la legislación nacional lo ha incorporado a las leyes chilenas; así por ejemplo lo ha considerado la ley de bases del medio ambiente, como asimismo la ley de pesca como forma de preservar la naturaleza y conservar el patrimonio mediante su explotación racional. De este modo el concepto de Mar Presencial se ha movilizó desde el campo de las ideas abstractas al terreno jurídico; sin embargo esta preocupación jurídica necesariamente requiere el respaldo del poder naval para cautelar los intereses nacionales.

Junto con definir el concepto de Mar Presencial, sin vulnerar las disposiciones que se rigen de acuerdo a las normas del derecho internacional, el comandante en jefe de la Armada de la época, formuló una propuesta para enfrentar en mejor forma los desafíos que se presentarán en los próximos años en la alta mar cuando los recursos existentes en tierra firme comiencen a agotarse o la explotación de los recursos de la Zona se conviertan económicamente más atractivos y rentables.

Como lo señalara la propuesta de la Armada es bastante amplia ya que no sólo denota una preocupación por los minerales que eventualmente pudiéramos extraer de los fondos marinos sino que considera generar una relación de tipo económico del Mar Presencial que conlleva la explotación racional de todos los recursos que contiene el océano en su superficie, en su volumen y en sus fondos, el desarrollo de flotas pesqueras de altura, la asignación de recurso para la investigación científica acerca de los volúmenes, ubicación y comportamiento de los elementos que se quieren explotar, establecer mecanismos de control y de fiscalización de las actividades pesqueras y dotar a Chile de mejores puertos en Arica y Punta Arenas como



también construir el de isla de Pascua de forma de crear verdaderas bases en los extremos del mar presencial y con ello fortalecer la presencia de Chile en el sector.

Chile posee numerosas ventajas como país marítimo. Nuestro angosto territorio permite que todas las actividades productivas que se desarrollan en el continente sean efectuadas a una distancia no mayor que 200 kilómetros de la costa lo que en términos comparativos hace que la producción sea colocada en los grandes centros de consumos de América, Asia y Europa en un tiempo menor y en forma más barata por llegar a nuestros puertos en un tiempo no mayor a dos horas.

Por otra parte, haber desarrollado una aceptable red vial para unir a los países del cono sur, nuestros vecinos y paravecinos pueden utilizar nuestros puertos todo lo cual convierte a Chile en un país puerto acercando los centros de producción y consumos de ambos extremos del océano Pacífico y permite a nuestro país participar en el incremento del comercio convirtiéndolo en un actor de singular magnitud en la era del Pacífico.

El océano Pacífico es la unidad geográfica más extensa de nuestro planeta y su cuenca alberga a 35 países con 2.250 millones de habitantes lo que en el contexto del mundo globalizado le abre insospechadas oportunidades a aquellos países con visión de futuro y a naciones pujantes que tengan la capacidad de aceptar el reto que les impone la inmensidad del océano.

En este desafiante contexto que se nos abre de cara al siglo XXI, la tesis de Mar Presencial, en el espíritu de la Convención de Jamaica, nos debe permitir que la totalidad del territorio oceánico potencie el crecimiento de Chile al aprovecharse con sentido circulatorio, estratégico, económico y unificador la inmensa extensión marítima de la suma de los espacios contenidos en el mar territorial, la zona económica exclusiva y el mar presencial en plena armonía con el derecho internacional.

### **Los desafíos actuales.**

En el largo camino recorrido por Chile durante su historia, muchas veces fue olvidada la cualidad marítima que percibiera con tanta claridad el Libertador. En nuestros días parece haber surgido una tendencia al transferirse el interés de la comunidad internacional y en alguna medida también el de nuestros compatriotas, desde la Defensa a la Seguridad lo que llevaría a concluir que se haría necesario disminuir la capacidad de sus Fuerzas Armadas. Quienes así piensen cometen el error de asociar la capacidad del poder militar solamente para la defensa de las fronteras olvidando la relación de éste para con la protección del interés nacional, que en caso de países emergentes como lo es Chile, dicho interés se encuentra también ubicado mucho más allá del espacio geográfico que abarca su territorio.

La preocupación de la comunidad internacional por aspectos de seguridad se acrecentó extraordinariamente después de lo ocurrido el 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos y por los hechos que le siguieron. Entonces el sistema internacional entró en crisis y las relaciones internacionales evolucionaron a un estado anterior produciéndose un verdadero retroceso donde ahora se privilegia el uso unilateral de la fuerza, como mecanismo de solución de la grave controversia lo que traerá consecuencias no sólo para la potencia rectora sino también para todos los países de la comunidad internacional.

Es un hecho que en el nuevo contexto internacional, la importancia política de bloques ha tendido a disminuir respecto a la necesidad de inserción individual de los estados en dicho sistema, circunstancia que ha generado un escenario con Estados Unidos como cabeza rectora y una cantidad variable de potencias secundarias que encabezadas por Gran Bretaña apoyan su liderazgo y otras, que aunque se oponen, no poseen la capacidad para presentar una resistencia mayor a la voluntad del empleo unilateral de la fuerza. El escenario internacional, de carácter bastante inestable, es muy probable de que tienda a evolucionar y volverse más

participativo; entonces se deberían ir incorporando otros estados de estatura estratégica más reducida a fin de asumir tareas concernientes a la obtención de mayores niveles de seguridad Internacional.

Esta realidad implicará para Chile un doble desafío al tener que relacionarse y vivir en dos mundos. Por un lado, en el que conforman aquellos estados con intereses y participación global y por otro, en el de realidad vecinal, con países limítrofes que en algunas circunstancias rechazan, o están impedidos de alcanzar la modernidad y los efectos de la globalización. La dualidad de Chile como país, que por una parte intenta insertarse en el mundo de carácter global y por otra, en que se mantiene en lucha por buscar soluciones a las controversias de carácter vecinal, se encuentra agravada por la realidad de que la potencia rectora no considera a ningún país latinoamericano como parte del mundo Occidental que lidera. En efecto, la política exterior de Estados Unidos y sus esquemas de seguridad, prevén que el mundo Occidental y sus aliados naturales son, con distintos énfasis, los países de Europa Occidental, Canadá, Australia y Nueva Zelandia. Surge entonces un escenario de carácter dual en el cual Chile tiene dos desafíos: por una parte y frente a Estados Unidos, ser considerado parte del mundo occidental, y por otra, seguir solucionando las controversias de carácter vecinal, sin que ello afecte a la obtención del objetivo deducido del primer desafío.

Evidentemente Chile no está aislado en el sistema internacional que se está generando, pero todo hace pensar que deberá insertarse en este esquema de seguridad sin esperar la posibilidad de generar un proyecto común con nuestros vecinos por cuanto la realidad regional, afectada por las razones de carácter coyuntural que atraviesan la mayoría de nuestros vecinos impiden por el momento originar una iniciativa común de carácter político para el subcontinente.

El contexto vecinal también presenta una realidad vecinal que afecta a la defensa y seguridad que Chile requiere alcanzar. En efecto, la transferencia del interés desde la defensa a la seguridad que se percibe en la comunidad internacional y nacional y que ya hemos dado cuenta, no debe hacernos olvidar de la validez del concepto de disuasión. En este ámbito, con respecto a Argentina, la disuasión todavía es un concepto vigente dado que aunque se han solucionado casi la totalidad de los asuntos de carácter limítrofe y no habiendo por el momento, intereses francamente opuestos, tenemos por vecino a quien ha demostrado en antiguos y recientes pasajes de la historia una conducta bastante errática y por ello las relaciones podrían estar, al menos por un tiempo, afectadas con algún imprevisto que se hace necesario precaver.

Con Perú, la validez del concepto de disuasión radica en razones mucho más profundas y son de carácter cultural e históricas que impiden avances significativos. En el presente año, y con motivo del anuncio de la visita del presidente Toledo a Chile que se hizo en el mes de agosto, su canciller expresó que la visita serviría para plantear el tema de la delimitación marítima y “así hacer desaparecer para siempre la posibilidad de una guerra con Chile”.<sup>9</sup> Esta declaración es realmente importante por cuanto señala que Perú aún considera vigente una hipótesis de conflicto contra nuestro país y como Chile sostiene que no hay asuntos pendientes relativos a la delimitación marítima la conclusión es que Perú continuaría manteniendo la posibilidad cierta de la vigencia de un conflicto en contra de Chile y por lo tanto nuestro estado debe considerar a sus Fuerzas Armadas con una capacidad disuasiva para inhibir cualquier intento de agresión por el norte.

### **A modo de conclusión.**

La rápida mirada a la historia y la constatación de lo que ocurre al comienzo del nuevo milenio, nos ha permitido verificar que Chile se asocia a los principales bloques de poder

mundiales, con la enorme dificultad que significa ser un país de reducido tamaño, muy alejado de los principales centros de poder mundiales y proveniente de una región en la cual la mayoría de los países presentan dificultades que les impiden integrarse al nuevo sistema internacional conformando proyectos regionales de carácter común.. Por otra parte, los esfuerzos que hace nuestro país con La Unión Europea y Estados Unidos para establecer acuerdos de comercio nos otorgará posiblemente grandes beneficios que dichas asociaciones conlleven, pero también deberemos asumir obligaciones con todas las capacidades del poder nacional, incluido el que proveen sus Fuerzas Armadas.

Pese a que Chile se encuentra muy alejado de la lucha por la supremacía mundial y distante en el tiempo con lo que han vivido muchas potencias en su afán hegemónico, nuestro país ha sido un actor de importancia regional, porque en determinados momentos de su historia no se ha conformado con ser un mero espectador de la actividad internacional. O'Higgins, Portales y Balmaceda fueron estadistas que comprendieron el significado estratégico y político del poder naval para Chile y comprometieron esfuerzos y recursos del Estado para dotarlo de una Armada con capacidad de respaldar la política exterior en tres momentos históricos de la vida nacional.

El poder naval de Chile será también insustituible tanto para los fines de la defensa como para los de la seguridad internacional. Por otra parte, si se quiere cooperar en la lucha internacional antiterrorista se debe tener en cuenta que ésta ha dejado de ser un asunto de carácter exclusivamente policial y hoy en día se ha constituido en un asunto de responsabilidad estatal y repercusiones mucho más amplias en que el combate involucrará a la totalidad de las capacidades militares de la nación. Si bien la identificación de grupos terroristas y su prevención de las acciones que eventualmente puedan realizar, mantendrán por mucho tiempo el carácter de policial, su represión alcanza entre otros, al ámbito militar. Aunque Chile se encuentre alejado de los escenarios del terrorismo internacional y excéntrico de su accionar, el estado no debería marginarse de las luchas a gran escala que se pudieran dar en el contexto internacional, más aún si en el subcontinente americano tenemos focos de terrorismo que pueden adquirir la característica de global.

Frente a la coyuntura internacional de hoy y de los próximos años y, ante las necesidades de renovación de la flota oceánica de la Armada para cumplir los propósitos del estado, bien vale la pena recordar los esfuerzos de O'Higgins en una época en que pese a contarse con muy escasos recursos se tuvo una visión de futuro y la capacidad política para invertir no sólo esfuerzos, sino además los mayores tesoros del estado.

\* \* \*

---

---

\* Contraalmirante, Magíster en Ciencias Navales y Marítimas (AGN), Magíster en Historia (Universidad Católica de Valparaíso), Profesor de Academia. Presidente de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Destacado Colaborador, desde 1992.

1. Del estudio de la historia de la humanidad se puede inferir que el influjo del mar ha ejercido una gran capacidad para condicionar el desarrollo de los pueblos como también que cuando grandes estadistas reconocieron las ventajas que representaba la utilización de los océanos, muy pronto los Estados que gobernaban se desarrollaron más velozmente de entre sus pares. Para verificar el influjo del mar a través de la historia, vs. a Atencio, Jorge E. en: “Qué es Geopolítica”, Ediciones Pleamar, Buenos Aires 1965.

2. Heródoto, considerado el padre de la historia vivió en el siglo V a.C. justamente entre las Guerras Médicas y las del Peloponeso y nos relata la importancia estratégica del mar en el vasto escenario geográfico formado por la Grecia Asiática, Atenas y Magna Grecia cuando detalla las batallas entre griegos y persas. Vs. a Heródoto en: “Los Nueve Libros de la Historia”, Editorial Océano, 563 págs., Barcelona, España.

3. Sean O’Keefe, Subsecretario de Marina, Almirante Frank Kelso, Jefe de Operaciones Navales y General C.E. Mundy, Comandante del Cuerpo de Infantería en: “*Desde el Mar, preparando la institución naval para el siglo XXI*”. Temas Seleccionados para Oficiales de Estado Mayor, Academia de Guerra Naval de Chile, marzo de 1993, pp. 46-47.

4. Ibid., pág. 49.

5. Carlos López Urrutia es miembro de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, reside en EE.UU. donde ejerce la docencia en Menlo College , CA. Durante el año estuvo en Chile y revisó el manuscrito de John Thomas donde extrajo interesantes datos que le relatara el Libertador a quien fuera su ayudante de campo y acompañante, durante su exilio en el Perú. Vs. Archivo Nacional, fondo Vicuña Mackenna, manuscrito de John Thomas.

6. Ibid.

7. Valenzuela Ugarte, Renato: “Bernardo O’Higgins. El Estado de Chile y el poder naval en la Independencia de los países del sur de América”, p. 269, editorial Andrés Bello, Santiago 1999.

8. La tesis del Mar Presencial fue formulada por el entonces comandante en Jefe de la Armada, almirante Jorge Martínez Busch en la inauguración del mes del mar en 1990 en Viña del Mar. En aquella oportunidad delineó los principales fundamentos de una política oceánica para Chile.

9. Para verificar la declaración del canciller Alan Wagner, vs. el diario “El Comercio” de Lima, 19 de agosto de 2002.