

A través de la historia, el dominio marítimo no solo ha sido importante para Chile, sino que, como este libro pretende demostrar, ha sido vital. Y es que a pesar de no ser una isla como el Reino Unido o Japón, Chile, por sus características geográficas, recursos naturales y posición respecto a sus socios comerciales, tiene pocas posibilidades de crecer, y en ocasiones de subsistir, si no incorpora la actividad marítima como parte fundamental de su estrategia de desarrollo.

El presente trabajo de investigación pretende demostrar dos características del país: en primer lugar, la importancia de su condición marítima; y en segundo, que Chile reúne condiciones que le han permitido ser considerado como una potencia marítima regional en ciertos períodos de su historia, siendo la voluntad política y el empoderamiento de una clase comercial, dos factores fundamentales para lograr esta última condición. Para llegar a estas conclusiones, el libro se basa en el análisis de cinco factores; el político, el geográfico, el económico, el social y las funciones de su Armada. Con esto, se busca contribuir al debate de la importancia de este dominio para el país que, a juicio del autor, es fundamental para alcanzar las condiciones de seguridad y bienestar que toda sociedad busca.



www.acanav.cl



¿ES CHILE UNA POTENCIA MARÍTIMA?

Christopher Green



El Capitán de Navío Christopher Green Vaccarezza nació en Valparaíso, en 1976. Cursó sus estudios en el colegio Mackay de Viña del Mar e ingresó a la Escuela Naval el año 1993, graduándose como guardiamarina Ejecutivo en diciembre de 1997, con la primera antigüedad de su promoción. Pasó sus primeros años de carrera en la Escuadra y en una misilera.

Posteriormente cursó submarinos, desempeñándose tanto en unidades U-209 y Scorpene. Ha estado al mando del patrullero hidrográfico “Cabrales” y del submarino “O’Higgins”.

En tierra, sus destinos han sido mayoritariamente en centros de educación e instrucción, destacándose la Escuela Naval, como instructor de cadetes de primer año, la Academia de Guerra Naval y el Subcentro de Entrenamiento de Talcahuano.

Posee el grado de Magíster otorgado por la Academia de Guerra Naval de Chile, un Master of Arts en estudios estratégicos y seguridad nacional otorgado por el United States Naval War College, donde además se graduó con un certificado en Historia Marítima. Fue investigador asociado del Hattendorf Historical Center for Maritime Historical Research y del Programa de Respuesta Humanitaria de esa misma casa de estudios.

Es padre de 3 hijos.



¿ES CHILE UNA POTENCIA MARÍTIMA?

Christopher Green, Capitán de Navío, Armada de Chile.

Impresión:
Imprenta de la Armada
Año 2023

Índice

Agradecimientos	5
Prefacio: Chile como País Marítimo	7
Introducción	10
Capítulo 1: El factor político	13
Chile durante el dominio español	14
La visión de O'Higgins del Chile poscolonial	16
La república conservadora y los principios portalianos	17
La república liberal.....	21
El período autárquico	26
El enfoque económico del gobierno militar y posteriores gobiernos democráticos...	30
Comentarios.....	32
Capítulo 2: El factor geográfico	36
La geografía como factor	37
Sociedad y geografía	38
Un siglo de consolidación.....	41
La realidad geográfica actual.....	50
Comentarios.....	54
Capítulo 3: La economía marítima	56
Chile, una sociedad agraria y minera	57
El primer desafío marítimo	60
La Globalización, una nueva oportunidad	67
Comentarios.....	72
Capítulo 4: La sociedad marítima	74
Los primeros habitantes.....	76
La construcción de una sociedad marítima	79
Cambiando el paradigma.....	82
Comentarios.....	86
Capítulo 5: La Armada de Chile	87
La Armada de Chile en la historia	88
La Armada de Chile como fuerza marítima	100
Comentarios.....	107
Capítulo 6: Comentarios Finales	109
Bibliografía	115
Documentos oficiales	115
Libros y artículos	116
Estudios	121
Cartas originales	121



Agradecimientos

En una de las primeras reuniones de avance con Geoffrey Till, mi profesor guía en este trabajo, me comentó como su mentor en el doctorado le mostró un cajón lleno de proyectos que nunca vieron la luz y lo animó para que el suyo no fuese parte de ese grupo. De alguna forma, él hizo lo mismo conmigo. Su apoyo fue fundamental para lograr obtener los créditos suficientes para graduarme con el certificado en Historia Marítima, donde presenté una parte resumida de este proyecto, correspondiente a dos capítulos. El profesor Till me aconsejó finalizarlo para que sirviera de algo. No sólo debió revisar y editar el original en inglés; también me aconsejó y guió durante el proceso, obligándome a confrontar mis propias creencias y lo que daba por sentado. En otras palabras, a expandir mi pensamiento. A él le debo un agradecimiento especial en esta publicación.

También a los doctores Evan Wilson y John Hattendorf, del *Hattendorf Historical Center for Maritime Historical Research*, por darme la oportunidad de unirme al programa, que contaba sólo con diez cupos. Ellos vieron la motivación que tenía y creyeron en que sería capaz de finalizar el proyecto, a pesar de ser extranjero. De paso, me enseñaron a estudiar historia, a compararla, y a desafiarla, siempre con el propósito de aportar a las ya miles de páginas escritas respecto a los temas marítimos y que nunca son suficientes.

A Richard Kouyoumdjian y al profesor Fernando Wilson, quienes siempre estuvieron dispuestos a escuchar mis puntos de vista y a guiarme con sus valiosos comentarios cuando sentía que estaba perdiendo el rumbo de la investigación. Sus comentarios y visión fueron de mucha ayuda durante todo el proceso.

Al excomandante en Jefe de la Armada, almirante Julio Leiva Molina y al vicealmirante Ignacio Mardones Costa, por apoyarme previo y durante la comisión en la Academia de Guerra de los Estados Unidos.

Al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Juan Andrés De La Maza Larraín, y por su intermedio, a la Academia de Guerra

Naval por su apoyo a la publicación de este libro. También a todos los oficiales, gente de mar y profesores que me otorgaron, mediante ejemplo y consejo, innumerables oportunidades de crecimiento profesional e intelectual.

A Juan Pablo Toro por su paciencia como editor de la serie en español. Sin su constante apoyo, este libro no hubiese sido publicado en Chile.

Finalmente, a mis padres por su apoyo incondicional y ejemplo, y a mis hijos, Felipe, Andrés y Pablo, de quienes tomé de su tiempo para escribir este libro. Aunque no creo que compense, este libro es para ellos.

Lo escrito en las próximas páginas representa mi pensamiento y los errores que seguramente encontrarán en el texto también, no siendo atribuibles a ninguno de los mencionados anteriormente. Lo que busco es contribuir desde una nueva perspectiva al debate sobre la importancia del dominio marítimo en el desarrollo y bienestar de Chile.

Viña del Mar, mayo de 2022.

Prefacio: Chile como País Marítimo

Es importante preguntarse si Chile es un país marítimo, cómo se define esta condición y cuáles son sus implicancias, porque estas preguntas darán forma – o al menos deberían – a la política social, económica y conducción general del país. Esto es aún más cierto ahora que todos nos estamos preparando para lo que queda de un siglo que suele ser definido como uno determinado por lo que sucede en el mar. Dependemos cada vez más de los recursos marítimos, y nuestra paz y prosperidad dependen en gran medida de la capacidad de transportar personas y bienes por este medio. Actualmente, la contribución ambiental y climática que los océanos del mundo hacen a la salud física presente y futura del planeta es mucho más reconocida de lo que solía ser. Y por supuesto, también es importante desde el punto de vista militar, ya que desde tiempos inmemoriales el mar ha sido el “espacio de maniobra” más grande del mundo, y disputado como un lugar desde el cual el poder estratégico puede proyectarse hacia la superficie terrestre. El mar siempre ha sido importante por todos estos motivos, pero nunca tanto como ahora. Las oportunidades que ofrece son innumerables.

Dicho esto, ¿a qué nos referimos con ‘marítimo’, especialmente cuando se usa como adjetivo para un país? Lo más obvio es que se refiere a la actividad que está estrechamente relacionada con el mar. Por lo tanto, seguramente incluye mucho más que lo meramente ‘naval’, término que generalmente se limita a preocupaciones militares, más que civiles. Por lo tanto, los intereses marítimos de un país pueden incluir toda una gama de actividades relacionadas con el mar, incluyendo el ámbito militar-estratégico, lo económico, lo social, y mucho más. Mientras más intereses marítimos tenga un país, más marítimo será y por lo tanto menos centrado en lo terrestre o ‘continental’.

Éste es un punto importante. Ser marítimo no es una condición absoluta, sino relativa. Es una cuestión de grados, y es difícil pensar en algún país que no exhiba una combinación de características tanto marítimas como terrestres. Los países son comparativamente más o menos marítimos que otros, y a veces más o menos de lo que han sido

en el pasado o pueden ser en el futuro. Incluso, algunas zonas dentro de un país pueden ser mucho más marítimas que otras.

Todo esto plantea preguntas esenciales para las políticas del país. En qué medida los gobiernos deben (y pueden) intentar cambiar el grado en que sus países sostienen y desarrollan sus intereses y características marítimas. En primera instancia, la respuesta parece ser ‘tanto como puedan’. Al menos esa sería la conclusión a la que están llegando muchos países de todo el mundo, a juzgar por su determinación colectiva de estimular su ‘economía azul’ y fortalecer sus armadas. La impresionante magnitud con que la China moderna está aplicando esto es solo el ejemplo más visible. El gigante asiático también ilustra actualmente la clara ventaja de adoptar un enfoque holístico e integral para cualquier política de este tipo, ya que ésa es la forma de garantizar que todos los aspectos marítimos de ese país funcionen en forma coordinada, en lugar de hacerlo aisladamente, o peor aún, oponiéndose unos a otros. Romper la ‘mentalidad de silo’ de los departamentos y agencias es sin duda la mejor forma de lograr los objetivos.

Entonces, si – como Shylock en *El Mercader de Venecia* de Shakespeare – concluimos que “*tú sabes que toda mi riqueza está en el mar*”, claramente es muy importante pensar las políticas de estado a partir de un análisis desapasionado de las características marítimas de un país, y sus fortalezas y debilidades relativas. Esto es lo que nos brinda Christopher Green en este análisis sereno, objetivo y reflexivo de la naturaleza marítima de Chile. Se basa en el famoso, aunque controvertido, primer capítulo de *The Influence of Sea Power on History 1660-1783* de Alfred Thayer Mahan, publicado por primera vez en 1890, donde el gran historiador exploró la predisposición de un país hacia el mar, y – aunque implícitamente – la forma en que se puede desarrollar este rasgo.

El autor destaca las principales características. La geografía de un país es obviamente un factor clave en la ecuación, al igual que su sistema de gobierno y la naturaleza de su sociedad. Todo esto está íntimamente relacionado con la forma y la esencia de su economía. Christopher Green tampoco deja de lado un aspecto crucial: la naturaleza marítima de un

país puede ser una fuente de debilidad en lugar de fortaleza, si no se nutre y protege adecuadamente contra una gran variedad de amenazas, reales y potenciales. Aquí es donde las fuerzas navales y guardacostas de un país cobran protagonismo. Protegen directa e indirectamente el comercio y, lo que es más importante, las condiciones para el comercio.

Al recorrer el curso completo de la historia de Chile, Christopher Green también pone atención a los altibajos que han sufrido las riquezas marítimas de Chile, como resultado de haber sido descuidadas en lugar de fortalecidas. Pero tal vez esto sea evidencia de que, de hecho, el poder marítimo tiene una propensión natural a disminuir, a menos que se tomen medidas correctivas. Un buen ejemplo es el declive de gran parte de la industria europea de pesca y construcción naval en las últimas décadas. Como resultado de la fuerte competencia de Asia, pero también debido a la comprensible propensión de la gente a buscar trabajos más cómodos y mejor pagados en otros lugares, la 'mentalidad marítima' tiende a declinar. El autor hace un excelente uso de la experiencia histórica de Chile para mostrar las consecuencias adversas que pueden ocurrir.

Independientemente de si sus lectores toman o no esto como un llamado a la acción positiva para hacerse cargo de un problema que por su magnitud no puede ser dejado a su suerte y a merced de las fuerzas del mercado, estarán en un lugar mucho mejor para juzgar después de leer esta importante y esclarecedora revisión de hasta qué punto Chile es o no un país marítimo. En mi opinión, al menos, la evidencia está aquí y el camino a seguir está claramente identificado.

Geoffrey Till

Newport, Abril de 2022.

Introducción

¿Es Chile una potencia marítima? Una variedad de estudios recientes ha intentado responder esta interrogante basándose generalmente en dos factores: la condición geográfica del país y la historia de su Armada. Para muchos, estas razones son, por sí solas, suficientes para considerar al país como una potencia marítima. En los últimos años, la pregunta volvió a surgir en el contexto de las celebraciones del bicentenario de la Armada de Chile y su respuesta parece ser importante no solo para esta institución, sino también para el futuro del país, ya que gran parte del bienestar de su población depende vitalmente del comercio exterior que se realiza por el mar.

Esta investigación examinará, en la medida de lo posible, la condición de Chile como potencia marítima mediante el análisis de cinco factores, o dimensiones, que los expertos han determinado como relevantes para alcanzar esta condición: el liderazgo político, la geografía, la sociedad, la economía y la Armada. Se intentará dar una respuesta que abarque cada uno de estos factores objeto determinar qué tan marítimo es Chile y si efectivamente es una potencia. Para lograr lo anterior, el estudio se centrará en períodos específicos de la historia de Chile: las herramientas políticas y fiscales introducidas durante el siglo XIX para permitir el libre comercio; el empuje político para crear instituciones relacionadas con este ámbito (en particular, la Armada y la Marina Mercante); las decisiones geopolíticas para anexar nuevos territorios o intercambiarlos por puntos de confluencia marítimos de carácter estratégico, como el Estrecho de Magallanes, la creación de la Zona Económica Exclusiva de doscientas millas, y los aportes que hicieron los primeros colonos españoles, los pueblos originarios y los inmigrantes europeos posteriores.

En este texto, se entenderá por potencia marítima aquel Estado que, haciendo énfasis en las múltiples actividades realizadas mediante el uso activo y consciente del mar, busca potenciar los beneficios políticos, económicos, sociales y militares del país. Un elemento clave de esta definición es la voluntad de transformar un Estado continental en uno

marítimo, considerando que, a pesar de todos los beneficios que el mar aporta a las personas, no es el domino natural de los humanos. Chile ya posee cierta condición marítima por su geografía física, la dependencia de productos extranjeros, como el combustible que llega desde otros países por mar, y la necesidad de mantener rutas marítimas para conectar con el sur del país, donde las características del territorio impiden la construcción de carreteras.

El presente trabajo, sin embargo, busca ir un paso más allá: intentará demostrar que Chile no es solo un país esencialmente marítimo, sino que —por diversos factores— ha tenido características de potencia marítima, condición que se viene construyendo, consciente o inconscientemente, desde el nacimiento de la República. Se demostrará, además, que cuando el país ha alcanzado esa condición de potencia, ha coincidido con las épocas de su mayor progreso social y económico. Este proceso, sin embargo, es dinámico y la condición de potencia no es permanente, principalmente porque al ser un país relativamente pequeño, debe adaptarse constantemente a las realidades que le impone el orden mundial. La actual globalización ofrece condiciones ideales para el país, pero este escenario podría cambiar en el futuro. El trabajo también postula que Chile difícilmente alcanzará del todo una condición marítima integral mientras la mayor parte de su población conserve una mentalidad mediterránea. Finalmente se demostrará que un factor fundamental para la condición marítima del país es cómo el Estado ajusta los factores antes mencionados para minimizar las desventajas, y potenciar las ventajas, como en un equalizador, usando políticas y estrategias para lograr sus fines.

Con el propósito de abordar en forma integral la pregunta en cuestión, el texto se ha dividido en cinco capítulos, uno para cada factor: el político, el geográfico, la sociedad marítima, la economía y finalmente las fuerzas navales. Si bien cada capítulo puede ser leído en forma individual, será la interrelación entre los factores expuestos lo que finalmente otorgue una respuesta integral a la interrogante planteada.

Capítulo 1: El factor político

Las potencias marítimas son creaciones políticas¹. Normalmente, es una élite dentro del país la que define el tipo de relación entre la nación y el ámbito marítimo, explicando cómo lo utilizará para mejorar el bienestar de la sociedad y alcanzar sus objetivos de largo plazo. En el caso chileno, parte de esa élite ha sido el Gobierno el que, en un proceso vertical de toma de decisiones, creó las condiciones para transformar al país en una potencia marítima. Pero la actividad política y las políticas públicas cambian con el tiempo. Los países viven diferentes realidades sociales y económicas, la dirigencia política se adapta a esos cambios, ajustando las políticas públicas —entre ellas, la forma de abordar el mar—, por lo que el factor político es un elemento crítico de este estudio.

La mayoría de los países tienen objetivos a largo plazo que definen la forma en que enfrentarán su futuro. En el caso chileno, estos objetivos están especificados en la Constitución. Este contrato social establece explícitamente que la prosperidad social y la integridad territorial son el propósito esencial del Gobierno. Con estos objetivos en mente, este capítulo analiza en qué medida el Estado chileno —representado por el Presidente de la República— elige utilizar el ámbito marítimo como uno de los medios para alcanzar estos objetivos. Como en cualquier estrategia de largo plazo, esta es una elección política que, como se aclarará en este capítulo, puede cambiar por factores económicos, sociales y culturales. El espectro político de Chile se ha ido conformando desde ambos extremos, pasando por gobiernos autoritarios, conservadores y liberales entre otros, todos ellos con diferentes concepciones y políticas públicas en relación con el dominio marítimo.

Este capítulo revisará los diferentes enfoques que estos gobiernos han adoptado con respecto al mar, y sus contribuciones positivas o negativas a la construcción de esta perspectiva. El resultado general permitirá determinar si ha existido voluntad política para utilizar

1 Andrew Lambert, *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World* (London: Yale University Press, 2018), 330.

efectivamente el mar para transformar la sociedad y, por tanto, alcanzar la condición de potencia marítima.

Chile durante el dominio español

A lo largo del período colonial, el control centralizado de España impidió cualquier iniciativa comercial en América que no fuera concebida por la Corona, o su representante en el Virreinato del Perú. Chile no fue la excepción: los gobernadores, designados desde el extranjero², seguían las estrictas instrucciones recibidas desde Lima, la capital del virreinato, que decidía sobre la mayoría de los asuntos de la colonia, desde el comercio hasta la defensa. No había ningún incentivo para que la población hiciera algo diferente a lo que le indicaba la Corona.

Para el caso particular de Chile, establecer una colonia resultó ser una tarea difícil: las características geográficas del país, y su distancia geográfica con Madrid distaban mucho de ser ideales. La colonia estaba —y sigue estando— rodeada de barreras geográficas, como el desierto más árido del mundo al norte, la cordillera de los Andes al este, un territorio desconocido al sur, y el océano Pacífico al oeste. El cono sur austral del continente no fue en absoluto la primera opción de España para la posesión y el asentamiento. Los pueblos originarios, principalmente el mapuche, eran culturalmente guerreros y se opusieron a la colonización durante más de 400 años, lo que solo agravó la mala opinión que los españoles tenían de la colonia. Sin abundancia de oro ni de plata, como en Perú, ni las tierras de cultivo del Virreinato de la Plata, Chile no era considerado como un territorio relevante. Durante los siglos XVII y XVIII, los dos objetivos políticos principales eran: expandir el dominio español hacia el sur (básicamente, una operación terrestre contra la insurgencia mapuche) y producir trigo para mantener tanto a la población local como a la del Perú, transportándolo por una pequeña flota controlada por la Corona³. Este incipiente comercio era regulado por la Casa Real, restringiendo el intercambio solo para los españoles, excluyendo a los habitantes locales.

2 Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, Tomo II (Santiago: Editorial Universitaria, 2000), 65. La versión original se publicó en 16 volúmenes, entre los años 1881 y 1902.

3 Simon Collier y William F. Sater, *A History of Chile, 1808-2002* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004), 124.

El sistema inter-colonial hispano no permitía la participación de terceros, sino solo de quienes fueran designados por el gobernante español⁴.

Siendo uno de los territorios más remoto de la Corona, Chile era un destino adverso e improbable para los visitantes extranjeros. Solo se registraron dos expediciones transatlánticas durante el período colonial, las que tuvieron efectos significativos en la política interna: la expedición global de *Sir Francis Drake*, que pasó por Chile en 1578 en forma totalmente inesperada para las autoridades locales, y una incursión holandesa a la costa en el mismo período. Tras acechar la costa chilena, Drake atacó tres asentamientos españoles, capturando el único barco que comerciaba con Perú. Aunque no fue una gran recompensa, obligó al gobierno local a decretar que el comercio entre Chile y Perú se hiciera a través de un sistema de convoyes, haciendo aún más lento el intercambio comercial⁵.

Por otra parte, el método de asentamiento elegido por el gobierno se basaba en repartir tierras a los nuevos colonos españoles, en su mayoría soldados o agricultores, a los que además se les proporcionaba mano de obra local, para la explotación de sus campos. El problema era que este sistema no ofrecía incentivos para buscar otras fuentes de ingresos; en palabras del historiador chileno del siglo XIX Cruchaga Montt, «La España no dio ni pretendió dar una industria. El soldado no llegó para convertirse en obrero»⁶. Antes de la independencia, el grupo más rico de la sociedad era el de estos hacendados (o encomenderos, como se les conocía localmente), quienes carecían de conocimientos industriales, mientras la población indígena, que era la principal mano de obra, carecía de interés en el proceso de cultivo. Como resultado, «las propiedades territoriales de Chile no fueron durante todos los siglos de la Colonia sino vastas estancias en que se recibía tan solo el producto natural y casi espontáneo del suelo»⁷. Este método de gobierno desincentivaba el comercio, elemento esencial del cualquier país marítimo.

4 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo V, 79.

5 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo V, 97, 236, 350-51.

6 Aníbal Pinto, *Chile, un caso de desarrollo frustrado* (Santiago: Editorial Universitaria, 1959), 13.

7 *Ibid.*, 13.

La visión de O'Higgins del Chile poscolonial

Muy poco cambió hasta que el país se independizó del dominio español, en 1818. Bernardo O'Higgins, uno de los padres fundadores de la nueva República, quien se había educado en la capital mundial del comercio marítimo de la época, Gran Bretaña, estaba consciente de la importancia del comercio internacional para la evolución del nuevo país. Uno de sus primeros actos políticos, junto con la creación del Congreso Nacional, fue el establecimiento de la libertad de comercio en los principales puertos chilenos⁸. Junto a esto, y después de la última batalla terrestre por la independencia, O'Higgins declaró: «Este triunfo y cien más serán insignificantes si no dominamos el mar»⁹. Él comprendió que la seguridad de la nueva República dependía de impedir que España reforzara sus bastiones sudamericanos (Chiloé y Valdivia, en el sur del país), y de liberar al Perú del dominio hispano. Para lograr estos objetivos, era necesario desarrollar una Armada, transportar tropas, y aislar esos fuertes españoles para que no recibieran ayuda externa. Dado el predominio de una cultura agrícola en el país, había pocos marineros expertos locales, por lo que O'Higgins trajo un centenar de oficiales británicos para dotar la nueva flota¹⁰.

La contribución política de O'Higgins a la construcción de una potencia marítima fue decisiva. Su visión de una sociedad poderosa estaba estrechamente vinculada al ámbito marítimo. Su mirada era amplia, abarcando aspectos culturales, económicos, geográficos y militares. Con los escasos recursos de los que disponía para crear la Armada, logró conformar una Escuadra, la Infantería de Marina y establecer la Escuela Naval en 1818, y sentó las bases legales para crear la Marina Mercante¹¹. Pronunció innumerables discursos ante el Congreso con sus ideas sobre lo que debía ser Chile como nación, y en particular, sus opiniones sobre colonizar el sur del país con inmigrantes¹². Sostuvo que Chile debía explorar y facilitar la navegación

8 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo VIII, 267.

9 Enrique Larrañaga, "Bernardo O'Higgins, forjador del poderío marítimo de Chile", en *Revista de Marina*, N° 4 (2006), 356.

10 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo XIII, 173-93.

11 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo XI, 604.

12 Larrañaga, "Bernardo O'Higgins, forjador del poderío marítimo de Chile", 355.

por las aguas interiores del sur, y enfatizó la importancia de tomar posesión del Estrecho de Magallanes para dominar las rutas marítimas australes¹³. Como Director Supremo¹⁴, comprendió el inmenso valor para el futuro de Chile, y la posibilidad de convertirse en la potencia marítima del Pacífico Sur¹⁵. Entendió que Chile era muy dependiente de las comunicaciones marítimas, y que, durante una guerra, el mar sería vital en términos políticos, estratégicos y económicos¹⁶.

Pero su revolucionario esfuerzo para que Chile dejara de ser una sociedad meramente agraria, creó fricciones, especialmente entre los antiguos hacendados, quienes veían estas ideas como una amenaza a su poder. Esto llevó a que O'Higgins abdicara en 1823 para evitar una guerra civil¹⁷, sin embargo, los conceptos que aportó al Gobierno siguieron vigentes durante décadas, principalmente gracias a un ministro que compartió su visión: Diego Portales.

La república conservadora y los principios portalianos

Después de la época de O'Higgins, el sector más tradicional de la sociedad estableció un período de gobiernos conservadores que duró casi cuarenta años. El ministro más influyente de este ciclo fue Diego Portales, un ciudadano chileno de clase alta, de una antigua familia de hacendados españoles. Mercader de profesión, comprendió que Chile debía incorporarse de lleno al comercio internacional para lograr la estabilidad económica. Portales vio cómo parte de sus negocios y los de muchos otros empresarios se veían afectados por la anarquía y la mala gestión política. Además, percibió un alto grado de inmadurez democrática en la población, lo que determinó su visión de la necesidad de gobiernos fuertes y semiautoritarios para lograr la estabilidad requerida en pos del desarrollo del país, y la reeducación de la sociedad en cuanto a valores y virtudes¹⁸.

13 Ibid., 354.

14 Director Supremo fue el primer título otorgado a quien estuviera en el poder después de la independencia. El título de Presidente de la República lo reemplazaría a partir de 1826.

15 Larrañaga, "Bernardo O'Higgins, forjador del poderío marítimo de Chile", 355.

16 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo XI, 603.

17 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo XIII, 817.

18 Humberto Hernández, "Diego Portales, 1793-1837. Bases doctrinarias para la construcción de la República", en *Revista de Marina*, N° 6 (1993), 4.

Aunque nunca ostentó el cargo de Presidente de la República, utilizó su posición a la cabeza de los dos ministerios más importantes de la época, Relaciones Exteriores e Interior, para imponer su visión particular del papel de Chile como potencia marítima en la región¹⁹. Junto con el ministro de Hacienda, Manuel Rengifo, creó las condiciones políticas para establecer los fundamentos marítimos del país, tales como: un poderoso sistema aduanero; énfasis en la reforma tributaria; la promoción del comercio internacional; la provisión de leyes especiales para el cabotaje, y la creación de una marina mercante y de bodegas para el libre comercio en Valparaíso, entre otros. Como concluye Hernández:

«La Independencia abrió las puertas de la economía chilena de par en par. Esa fue su contribución primordial al desarrollo económico del país [...]. Los chilenos no dejaron pasar de largo las incitaciones suscitadas por nuevos mercados compradores y abastecedores. Los acogieron con una energía y una imaginación tan poderosas que a corto plazo colocaron al país a la cabeza del complejo latinoamericano y en un nivel que en términos relativos nada tenía que envidiar al de los emergentes EE. UU. o al de muchas naciones europeas del norte y del centro del Viejo Continente»²⁰.

Portales y Rengifo crearon durante la primera mitad del siglo XIX los almacenes fiscales de Valparaíso, lugar donde los comerciantes podían guardar sus mercancías por un máximo de seis años, sin pagar impuestos, mientras esperaban que alcanzaran un valor de mercado razonable. Esta acción posicionó a Valparaíso como la principal puerta de entrada de bienes a los países del Pacífico Sur Oriental, y en particular a Ecuador, Perú y Bolivia²¹. A mediados del siglo XIX, tres cuartas partes de las importaciones peruanas ingresaban a la nación a través de los almacenes fiscales de Valparaíso²².

19 Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, 10 de septiembre de 1836, en: <https://historiachilexixudla.wordpress.com/2008/09/03/epistolario-de-diego-portales>

20 Hernández, "Diego Portales," 5.

21 Daniel Martner, *Estudio de política comercial chilena e historia económica nacional*, Tomo 1 (Santiago: Imprenta Universitaria, 1923), 148, 215.

22 Collier and Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 61.

Portales mejoró las leyes y concentró los esfuerzos de las autoridades en obstaculizar y reducir el contrabando, el cual venía afectando negativamente a la economía nacional. En 1832 propuso la construcción de una flota de trescientos guardacostas para evitar el contrabando de especies, que nunca se concretó por falta de recursos²³. Esta es una característica importante de su gestión; al respecto, el profesor Andrew Lambert sostiene que las potencias marítimas «son activas en reprimir la piratería, que constituye un obstáculo para el comercio, y hace más caros los seguros»²⁴.

Portales comprendió muy temprano que el surgimiento de potencias regionales extranjeras amenazaría seriamente la seguridad de Chile. En una carta dirigida a un amigo expresó sus aprensiones sobre la Doctrina Monroe, argumentando que Chile no debía salir de una dominación (española) para caer en otra (norteamericana), agregando que esta doctrina presagiaba un plan de conquistar el continente, no por las armas, sino por la influencia²⁵. Además, Portales veía la creación de la Confederación Perú-Boliviana como una fuente de conflicto que afectaría al protagonismo de Chile en la región y en el Pacífico. Utilizando toda su influencia como ministro, convenció al Congreso para que declarara la guerra a esta coalición recién creada. En una carta al Comandante en Jefe de la expedición, reflexionó sobre su visión del peligro que esta coalición representaba para Chile:

«La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América. Por su extensión geográfica; por su mayor población blanca; por las riquezas conjuntas del Perú y Bolivia, apenas explotadas ahora; por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico, arrebatándonoslo [...]. Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico: esta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre»²⁶.

23 Diego Portales a Antonio Garfias, 28 de marzo de 1832, en: <https://historiachilexixudla.wordpress.com/2008/09/03/epistolario-de-diego-portales>

24 Lambert, *Seapower States*, 330.

25 Diego Portales a José M. Cea, marzo de 1822, en: <https://historiachilexixudla.wordpress.com/2008/09/03/epistolario-de-diego-portales>

26 Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, 10 de septiembre de 1836, en: <https://historiachilexixudla.wordpress.com/2008/09/03/epistolario-de-diego-portales>

El planteamiento político de Portales sobre el ámbito marítimo constaba de cuatro elementos básicos: era políticamente nacionalista, económicamente integrado, militarmente defensivo, y aspiraba a la hegemonía naval regional²⁷. En definitiva, consideraba que el desarrollo económico del país debía ser defendido en tiempos de paz con un poderoso sistema aduanero, y durante los conflictos, mediante el uso de todos los elementos del poder nacional, incluyendo una poderosa Armada. En cuanto a la Marina Mercante, consideraba que no debía permitirse el comercio nacional a los extranjeros que no residieran en el país, reservando el cabotaje exclusivamente a los buques nacionales²⁸. El espíritu de esta ley, trascendería muchos gobiernos, y sería recién derogada parcialmente el año 2019.

Pero al igual que con O'Higgins, las ideas de Portales crearon importantes fricciones dentro del país, especialmente entre las antiguas familias agricultoras, que veían cómo su poder disminuía frente a los comerciantes, y también en parte del Ejército, donde un puñado de oficiales rebeldes pensaron que el ministro estaba utilizando sus poderes para purgar el servicio y beneficiar a otros grupos, lo que finalizó en su secuestro y posterior asesinato²⁹. Afortunadamente, los ideales de Portales trascendieron su mandato; sus ideas siguieron dominando las políticas económicas del país, que se centraron en el comercio marítimo durante más de un siglo, hasta la Gran Depresión. Los ministros continuaron favoreciendo el comercio, transformando la correspondiente recaudación tributaria en la principal fuente de ingresos del país. En consecuencia, como resultado del aumento del comercio exterior, Chile creció económica y financieramente, iniciando un ciclo virtuoso. Entre 1840 y 1860, el comercio se quintuplicó, y hacia 1870, unos 4.000 buques llegaban anualmente a puertos chilenos, como el de Valparaíso³⁰.

En menos de cincuenta años desde la independencia, los dirigentes políticos habían adoptado el libre comercio como núcleo del sistema económico del país, y también habían sentado las bases de varias

27 Adolfo Paúl, "Portales: El Estado en forma", en *Revista de Marina*, N° 1 (1993), 24.

28 Martner, *Política comercial chilena*, 185.

29 Eugenio Necochea, *Memoria sobre el asesinato de don Diego Portales*, (Santiago: 1874), 1-2. En: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-7849.html>

30 Collier y Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 75.

instituciones marítimas, como la Armada, la Marina Mercante, las aduanas, y un sistema financiero que trascendía al país, y lo insertaba de lleno en la comunidad del Pacífico Sur. Como observan Collier y Sater:

«El peso chileno (“dinero de pájaro”, como se le conocía, por el cóndor que aparecía en una de las caras de la moneda) se convirtió en una de las monedas que circulaban en las islas de la Polinesia (cuando Robert Louis Stevenson compró sus tierras en Samoa en 1890, el precio fue en pesos chilenos); las acacias y los algarrobos de Chile echaron raíces en varios puntos lejanos del Pacífico»³¹.

Valparaíso siguió siendo la ciudad más importante de Chile y del Pacífico Sur en términos comerciales. Al descubrirse oro en California en 1849, la ciudad fue un importante apoyo logístico para este nuevo asentamiento norteamericano. Asimismo, el establecimiento de una amplia infraestructura de almacenamiento en 1854; la creación del primer banco en Chile, en 1855, y de la primera Bolsa de Comercio y asociación sindical de Sudamérica, en 1858, transformaron a Valparaíso en “La perla del Pacífico”³².

La república liberal

En 1861 comenzó el cambio de un régimen conservador a uno liberal. Las ideas de este último grupo influyeron en la élite gobernante, cambiando la visión del país en muchos temas sociales. Políticamente, las reformas iban encaminadas a disminuir el poder del presidente, aumentando el poder del Congreso. Si bien el libre comercio siguió siendo el centro del sistema económico, el objetivo del Gobierno fue industrializar el país para dotarlo de una mejor infraestructura económica³³. Sin embargo, por diversas razones no lograron este objetivo y, aunque las exportaciones de materias primas siguieron aportando la mayor parte del presupuesto, el ingreso nacional se vio fuertemente afectado cada vez que hubo una caída de la demanda

31 Ibid., 62.

32 Martner, *Política comercial chilena*, 181-184.

33 Julio Pinto Vallejos, “Valparaíso: Metrópoli financiera del *boom* del salitre”, en *Valparaíso, 1536-1986*, Ed. Julio Pinto (Valparaíso: Universidad Católica de Valparaíso, 1987), 119-29.

internacional³⁴. La visión de O'Higgins de una economía marítima se cumplió solo parcialmente. El ámbito marítimo, a ojos de la sociedad y de los políticos, pasó a ser simplemente un medio para el comercio, y no en un verdadero agente de desarrollo, como se verá en el capítulo de la economía marítima. Solo algunos sectores de la sociedad estaban directamente vinculados con el modelo de negocio; la mayoría de ellos dominados por extranjeros que habían llegado a Valparaíso para aprovechar el sistema de comercio, enviando la mayor parte de sus ingresos a sus respectivos países³⁵, con una limitada reinversión en el país; factor, que como se verá más adelante, sería decisivo para la economía.

Bajo el régimen liberal, las políticas públicas se centraron en inversiones a través de alianzas privadas y público-privadas, mejorando los sistemas de comunicaciones, como el telégrafo, una mejor red ferroviaria para conectar los centros productivos con los puertos, y una Marina Mercante para conectar a Valparaíso con los mercados extranjeros³⁶.

Aunque el país comprendía la importancia de la Armada para su desarrollo futuro, el gobierno liberal tomó la decisión política de reducir la inversión en las Fuerzas Armadas, lo que las afectó fuertemente. Durante este período, la Armada contaba con un buque guerra y algunos auxiliares³⁷. Es posible que haya habido cierta ingenuidad en la mirada de esta política liberal, que imbuida de un espíritu panamericanista, confiaron casi exclusivamente en superar las diferencias entre los países del continente como medio de lograr la seguridad nacional, en lugar de invertir en defensa.

Esta decisión política tuvo consecuencias estratégicas, cuando España, tratando de mantener su influencia en el continente, envió una flota para proteger lo que consideraba sus posesiones, específicamente

34 Collier y Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 127-28.

35 Juan Ricardo Couyoumdjian, *El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación* (Santiago: Universidad Católica de Chile, 2000), 73-75.

36 Martner, *Política comercial chilena*, 309-11.

37 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional, 1865*, 9.

un pequeño archipiélago frente a la costa de Perú que producía guano, un fertilizante natural. El presidente chileno declaró la guerra a España en 1865, pese a contar con un solo buque de guerra. El resultado de este enfrentamiento fue devastador para la economía nacional. Después de un éxito táctico inicial chileno, la captura de la “Virgen de la Covadonga”, la flota española usó su superioridad para bloquear la mayoría de los puertos del país y dispersar la flota mercante nacional, que debió cambiar la bandera chilena por una de conveniencia para evitar su captura. La flota mercante, que hasta antes del conflicto contaba con 258 buques, se redujo a siete³⁸. Después de cuatro meses, el almirante español Méndez-Núñez, frustrado por la negativa del Gobierno de ceder a sus peticiones, bombardeó Valparaíso, destruyendo parcialmente el puerto, los almacenes fiscales y parte importante de la infraestructura crítica para el comercio marítimo. Los daños sólo en mercaderías se estimaron en 224 millones de dólares, a precios de 2013³⁹.

El Gobierno chileno de la época aprendió la lección: incluso en periodos complejos de la economía, intentaría mantener un poder naval relevante. Valparaíso construyó 19 fuertes, y en 1871 el país encargó dos buques blindados. Los acorazados “Almirante Cochrane” y “Blanco Encalada” que se convirtieron en dos de los buques de guerra más modernos y poderosos del Pacífico Sur, marcando el inicio de una nueva era naval. En 1875, el Gobierno construyó nuevos almacenes fiscales —el complejo de tecnología victoriana más moderno del Pacífico Sur— y el primer muelle mecanizado con grúas hidráulicas, ayudando a Valparaíso a recuperar su influencia logística en la región, aumentando así la capacidad de almacenamiento que existía antes del bombardeo. Pasaron diez años para recuperar el poder marítimo nacional,⁴⁰ demostrando nuevamente que una flota no se puede improvisar.

38 Comparación entre la lista de embarcaciones del 1 de septiembre de 1865 y la del 1 de junio de 1867. Datos disponibles en *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1866, 206, y *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1867, 208.

39 Kenneth Pugh, “Guerra contra España, a 150 años de una lección aprendida”, en *Revista de Marina*, N°2 (2016), 11.

40 *Ibid.*, 13.

La expansión económica chilena creó evidentes tensiones con sus vecinos del norte, Perú y Bolivia. En 1879 estalló una disputa por los derechos mineros en ese sector del país, una región con fronteras ambiguas, pero ampliamente explotada por mineros chilenos. Pese a contar con Fuerzas Armadas numéricamente inferiores a las de Perú y Bolivia combinadas, el Gobierno chileno decidió librar una guerra que, tras casi cinco años, terminó con la ocupación de la capital peruana, la pérdida por parte de Bolivia de sus regiones costeras, y la anexión de una zona rica en nitratos que sería el motor de la economía nacional durante los siguientes 30 años⁴¹. Chile se había convertido en una potencia regional.

Pero durante el mismo período, el Gobierno tuvo que lidiar con otro vecino, Argentina, que aprovechó que Chile estaba en guerra para cuestionar la soberanía nacional de la Patagonia y el Estrecho de Magallanes. En una lamentable decisión, el Gobierno chileno decidió zanjar la disputa reconociendo como argentino un vasto territorio de la Patagonia al este de los Andes, pero reafirmando su soberanía sobre el Estrecho, que, si pasaba a ser de Argentina, o al menos compartido, le habría dado acceso a ambos océanos, incluidos los mercados del Pacífico, condición que era inaceptable para el Gobierno chileno⁴². Esta priorización del dominio de puntos de confluencia por sobre territorios, es una característica fundamental de las potencias marítimas.

El surgimiento de Chile como potencia regional en Sudamérica, sobre todo después de la Guerra del Pacífico, no pasó inadvertido. Otra potencia en ascenso, Estados Unidos, no veía con buenos ojos la competencia desde el sur del continente y vio una oportunidad de disminuir la influencia chilena en la región. Utilizando como excusa un incidente menor en el que murieron dos marineros estadounidenses del USS “Baltimore” tras una pelea en un bar, Estados Unidos envió un ultimátum pidiendo una compensación, demanda que el

41 Carmen Cariola y Osvaldo Sunkel, *Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930* (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1982), 126-27.

42 “Tratado de límites de 1881 entre la República de Chile y la República Argentina”, disponible en www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15651%2526ISID%253D563%2526PRT%253D15646%2526JNID%253D12,00.html

presidente chileno de la época consideró inaceptable. Sin embargo, comprendiendo las consecuencias de una posible guerra contra Estados Unidos, el presidente Montt, oficial activo de la Armada y veterano de la guerra contra Perú y Bolivia, minimizó el suceso en su discurso ante el Congreso, diciendo que se trataba de un evento desafortunado, y decidió acceder a las exigencias de Estados Unidos para evitar así una guerra innecesaria⁴³.

Después del incidente del USS “Baltimore”, desde el punto de vista político, los gobiernos no invirtieron las utilidades de este *boom* económico para construir una base industrial diversa y, como consecuencia, cada vez que hubo una crisis financiera internacional, o una caída en la exportación de materias primas, como el cobre o el salitre, el país sufrió fuertes pérdidas. En 1900, un político chileno, Enrique Mac-Iver, se lamentaba frente a parte de la élite nacional con el siguiente discurso:

«¿Adónde no fuimos? Proveíamos con nuestros productos las costas americanas del Pacífico y las islas de la Oceanía del hemisferio del sur; buscábamos el oro de California, la plata de Bolivia, los salitres del Perú, el cacao del Ecuador, el café de Centro América; fundábamos bancos en La Paz y en Sucre, en Mendoza y en San Juan; nuestra bandera corría por todos los mares, y empresas nuestras y manos nuestras bajaban hasta el fondo de las aguas en persecución de la codiciada perla»⁴⁴.

Casi nada quedaba de ese espíritu marítimo. Durante este período, el modelo económico del país, en lugar de aumentar los ingresos mediante la diversificación de la matriz productiva, se centró en exportar materias primas. Como consecuencia, la Gran Depresión afectó a Chile más que a cualquier otro país de América Latina, porque no había un modelo alternativo para mantener la economía en funcionamiento⁴⁵.

43 Discurso de S.E. el Presidente de la República a la apertura del Congreso Nacional, 1892, 4; Joyce S. Goldberg, “Consent to Ascent. The Baltimore Affair and the U.S. Rise to World Power Status”, *The Americas*, Vol. 41, N°1 (July 1984), 21-35. <https://www.jstor.org/stable/1006946>

44 Enrique Mac-Iver, *Discurso sobre la crisis moral de la República* (Santiago: Imprenta Moderna, 1900), 10.

45 Pinto, *Chile, un caso de desarrollo frustrado*, 38.

No obstante, una de las características de los gobiernos liberales fue la tendencia a pensar en términos económicos a la hora de perseguir los objetivos nacionales, como lo demuestra por ejemplo la decisión de ceder a Argentina una vasta región patagónica, pero manteniendo un férreo control sobre el Estrecho de Magallanes, o la de acceder a la demanda de Estados Unidos sobre el caso del USS “Baltimore”, evitando el riesgo económico de otro conflicto.

El período autárquico

Tras la crisis provocada por la Gran Depresión, se produjo otro cambio de políticas públicas. Un nuevo movimiento social exigió reformas al sistema económico, reconfigurando la mirada del país hacia el mar. Si el siglo XIX se centró en la expansión exterior y el libre comercio, el nuevo siglo trajo un giro político hacia el desarrollo interno. Como observa Collier:

«Excesiva dependencia de la producción de materias primas, política fiscal y monetaria inadecuada, inercia propia de la agricultura. Al final, una combinación de necesidad económica y agitación política empujó tanto al Estado como a la economía chilena en nuevas direcciones»⁴⁶.

Esta nueva dirección orientó al país hacia un enfoque centrado en la tierra, que buscaba construir a partir de una economía autosuficiente. Se trataba de un modelo de desarrollo nacional que privilegiaba la industrialización del país en casi todos los aspectos, y que se orientaba hacia el mercado interno a través del fomento estatal⁴⁷. La razón principal de este giro era simple: durante la Gran Depresión había pocos bienes para intercambiar, y la mayoría de ellos no llegaban a lugares remotos como Chile. Por lo tanto, ante la ausencia de estos productos, el Gobierno decidió fomentar la producción interna. Sin embargo, en lugar de promover un sector privado robusto, esta iniciativa terminó creando un sector público enorme e ineficiente. Y cuando la economía mundial se recuperó, en lugar de volver a adaptarse a los mercados externos, el Gobierno impuso aranceles a los productos importados,

46 Collier and Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 202-03.

47 Gabriel Palma, “Chile 1914-1935: De economía exportadora a sustitutiva de importaciones”, en *Estudios Cieplan* N° 12, (1984), 61-68.

reduciendo la competitividad del país en el ámbito internacional. Debido al estancamiento económico, la política se volvió inestable.

A pesar de este estancamiento y del giro generalizado hacia una política más centrada en la tierra que en el mar, siguió habiendo iniciativas políticas que, en cierta medida, reflejaban que el Gobierno comprendía la decisiva relevancia del mar para el desarrollo del país.

En 1910, Chile le compró a Gran Bretaña dos *dreadnoughts*, uno de los acorazados más avanzados de su época, equipados con cañones de 14 pulgadas, el mayor calibre de América, durante un período de declive económico⁴⁸. Posteriormente, la aprobación de la llamada Ley de Cruceros proporcionó financiamiento relativamente estable a las Fuerzas Armadas incluso durante períodos de agitación política⁴⁹. Estas leyes fueron aprobadas como respuesta a un programa armamentista argentino. En cierto modo, estas leyes recuerdan la decisión política que, siglos atrás, Temístocles tomó al utilizar los ingresos de las minas de plata de Argentinum para invertir en seguridad. Las llamadas Leyes Reservadas del Cobre⁵⁰ fueron la respuesta política para asegurar la adquisición de activos militares incluso en tiempos políticos complejos⁵¹. Las nuevas leyes aplicaron un impuesto del 10% sobre los ingresos de la industria del cobre, principal fuente de recaudo del Estado, transfiriéndolos a un fondo destinado exclusivamente a la adquisición y modernización inicialmente de la flota, y posteriormente del Ejército y la Fuerza Aérea⁵². La decisión política de utilizar recursos de la fuente de ingresos más importante de la nación, el cobre, son un ejemplo de cuán profundamente arraigada estaba la necesidad de defender al país, especialmente su comercio, tras la destrucción de los almacenes fiscales⁵³.

48 Gerald Wood, "El acorazado 'Almirante Latorre'", en *Revista de Marina*, N° 3, (1988): 4.

49 La Ley de Cruceros se aprobó originalmente para tener recursos permanentes para financiar la adquisición de nuevos buques de guerra. El origen de la ley fue la comprensión de que no se podía levantar una Armada solo en tiempos de crisis, lección aprendida tras la guerra con España en 1866.

50 La Ley Reservada del Cobre reemplaza a la anterior Ley de Cruceros.

51 Rodolfo Codina, "Ley Reservada del Cobre: Conflicto e intereses a nivel interinstitucional", Academia de Guerra Naval, 12 de octubre de 2016.

52 Ministerio de Defensa Nacional, "Ley Reservada del Cobre", en <https://www.defensa.cl/temas-de-contenido/ley-reservada-del-cobre/>

53 Wood, "El acorazado 'Almirante Latorre'", 5.

Algunos políticos también comenzaron a ampliar la influencia del país hacia nuevos territorios, como la Antártica. El enfoque de Chile fue inicialmente comercial. Según las bulas papales del siglo XV, el dominio español del continente americano se extendía hasta el Polo Sur⁵⁴. En consecuencia, tras el *uti possidetis* de 1810, el Gobierno consideró como territorio chileno a todas las tierras ubicadas hacia el sur. Pero en realidad, salvo en el Estrecho de Magallanes, no hubo una verdadera política de ocupación de la zona. Sin embargo, la región empezó a cobrar importancia durante la época de la caza de ballenas, y el Gobierno empezó a dictar decretos especiales para regular la actividad. En 1892, el Gobierno emitió un decreto que regulaba la pesca y la caza en los mares del sur; en 1902, Pedro Benavides, un ballenero, recibió la concesión de las islas Diego Ramírez, en el extremo del continente; en 1906 se creó la Sociedad Ballenera de Magallanes para cazar lobos marinos, focas y ballenas en la Península Antártica, empresa que el científico francés Jean Baptiste-Étienne-Auguste Charcot, en su libro de 1910' "Le Pourquoi-Pas? dans l'Antarctique" describió como «la mejor ensamblada de todas las empresas que desarrollan sus actividades en la Antártida»⁵⁵. Esta actividad económica sustentó a Punta Arenas, la ciudad chilena más austral de la época, que floreció durante el siglo XVIII y principios del XIX como estación logística para los barcos que cruzaban entre el Atlántico y el Pacífico.

La ubicación de Chile en América lo convertía en el país más cercano a la Antártica, por lo que frecuentemente apoyaba en el rescate de las expediciones y barcos que operaban en la zona. Quizás la acción más conocida fue en 1916, cuando un buque auxiliar de la Armada chilena, el "Yelcho", rescató a la tripulación del "Endurance", de Shackleton. Esta operación, extremadamente desafiante por realizarse en pleno invierno, es descrita en los archivos de la Armada como uno de los muchos rescates de la Marina en el sur del continente y la Antártica⁵⁶.

54 Pablo Mancilla González, "Antecedentes históricos sobre el Territorio Antártico Chileno conocidos hacia la década de 1950", en *Centro de Estudios Hemisféricos y Polares*, Volumen 2, N° 3 (Tercer Trimestre 2011), 115-128. www.hemisfericosypolares.cl

55 Jean Baptiste Charcot, *Le Pourquoi-Pas? dans l'Antarctique* (París: 1910).

56 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1916; 36, 37.

El aumento de las tensiones por los reclamos de soberanía de Argentina y el Reino Unido, y la necesidad de asegurar los recursos que ofrecía la Antártica, impulsaron al Gobierno a establecer, en 1940, el Territorio Antártico Chileno⁵⁷, un cono entre los meridianos 53° y 90° que superaba en 1,6 veces al territorio continental⁵⁸. En 1948, Gabriel González Videla se convirtió en el primer presidente en el mundo en visitar la Antártica. Como se verá en el capítulo geográfico, hubo una coincidencia entre la creación de este territorio y la idea de establecer una Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 millas náuticas.

La Declaración de Santiago, firmada el 18 de agosto de 1952 por Chile, Ecuador y Perú, reivindicó el ejercicio de la protección y el control en los mares adyacentes a sus costas hasta las 200 millas náuticas. Esta distancia se determinó por corresponder al límite exterior de la corriente de Humboldt, que ha sido considerada como elemento principal de la riqueza del mar⁵⁹.

Con la idea de formar la conciencia marítima, el almirante Jorge Martínez Busch, Comandante en Jefe de la Armada entre los años 1990 a 1997, propuso un concepto denominado Mar Presencial⁶⁰. La tesis se planteó para responder a los problemas generados por la gestión y extracción de los *stocks* pesqueros estacionales localizados en las fronteras de la ZEE y de las aguas internacionales. Este concepto, que abarca 7.709.000 millas cuadradas de aguas internacionales, fue aprobado como ley en 1991. Curiosamente, la ley define sus límites físicos, pero no especifica su propósito⁶¹. Francisco Orrego Vicuña,

57 El Territorio Antártico Chileno fue establecido mediante el Decreto N° 1747 del Ministerio de Relaciones Exteriores.

58 Miguel A. Vergara, “La Antártica: Una visión marítima”, en *Revista Mar, Liga Marítima de Chile*, (2018), 12.

59 L. D. M. Nelson, “The Patrimonial Sea”, en *International and Comparative Law Quarterly* 22, N° 4 (octubre de 1973), 670.

60 Jane Gilliland Dalton, “The Chilean Mar Presencial: A Harmless Concept or a Dangerous Precedent”, en *International Journal of Marine and Coastal Law* 8, N° 3 (agosto de 1993), 397.

61 Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, Ley 19.080, Ley General de Pesca y Acuicultura, 6 de septiembre de 1991, en <https://www.leychile.cl/N?i=30447&f=1991-09-06&p=>

destacado abogado y académico chileno con varias publicaciones sobre Derecho del Mar, lo definió como:

«[Primero], la participación y vigilancia de las actividades realizadas por otros Estados en las zonas de alta mar de especial interés para el Estado ribereño. [En segundo lugar], alienta al Estado ribereño a emprender actividades económicas en alta mar, para promover el desarrollo económico nacional, y para garantizar que otras actividades se lleven a cabo de tal forma que se eviten los efectos perjudiciales directos o indirectos sobre dicho desarrollo. En tercer lugar, se relaciona con una visión amplia de la seguridad nacional, que se entiende no en un sentido estrictamente militar, sino en términos de protección del interés nacional, incluida la dimensión económica mencionada anteriormente, con especial referencia a la Zona Económica Exclusiva y al mar territorial»⁶².

Tanto la concepción de la Zona Económica Exclusiva, en 1947, como la incorporación del Mar Presencial, en 1991, muestran cómo el Gobierno entendió la importancia del mar como recurso económico para el país y, en consecuencia, tomó «audaces e inéditas acciones a partir de 1947, cuando Chile y otras naciones declararon un interés nacional sobre áreas hasta entonces consideradas no sujetas a la jurisdicción nacional»⁶³.

El enfoque económico del gobierno militar y posteriores gobiernos democráticos

El gobierno militar que tomó el control del país en septiembre de 1973, dirigido por el general de ejército Augusto Pinochet, intervino fuertemente sobre el proceso de nacionalización que se estaba desarrollando sobre la economía. Pinochet y sus ministros se enfocaron en una profunda reestructuración económica que, a partir de 1978, pasó del “período de desarrollo interno” a una economía abierta y competitiva, siguiendo estrictamente las ideas económicas de corte liberal del profesor Milton Friedman. Este giro en las políticas públicas

62 Francisco Orrego Vicuña, “Toward an Effective Management of High Seas Fisheries and the Settlement of the Pending Issues of the Law of the Sea”, en *Ocean Development and International Law* 24, N° 1 (1993), 87-88.

63 Dalton, “The Chilean Mar Presencial: A Harmless Concept or a Dangerous Precedent,” 417.

provocó la quiebra de casi el 80% de las empresas nacionales y una tasa de desempleo superior al 20%⁶⁴. El Gobierno privatizó la mayoría de las industrias estatales, excepto Codelco, la mayor empresa minera de cobre del país. Las industrias que manejaban elementos vitales del comercio, como los puertos, se convirtieron en negocios privados. Sin embargo, después de un par de años, este cambio radical comenzó a mostrar beneficios. El comercio internacional volvió a estar en el centro de la política del Gobierno para lograr uno de los objetivos nacionales, la prosperidad social. A medida que el desempleo disminuía, empresas privadas nuevas y competitivas sustituían a las de propiedad estatal.

Cabe mencionar que un cambio tan drástico quizás fue posible solo por tener un tipo de gobierno centralizado y sin oposición oficial, teniendo en cuenta que no había Congreso. Estas modificaciones requerían un proceso de toma de decisiones muy centralizado y la colaboración de un sector privado dispuesto a invertir dinero en un entorno financiero y económico competitivo.

Además, el gobierno se apoyó en un sector privado bastante reducido para realizar estos cambios mediante una alianza público-privada. De este período surgió una nueva y pequeña élite económica. A partir de 1990, el gobierno democrático de Patricio Aylwin continuó con políticas económicas similares, centradas en el comercio marítimo, lo que permitió al país alcanzar el mayor PIB per cápita de América Latina⁶⁵. Los gobiernos democráticos de 1990 en adelante hicieron especial énfasis en los tratados de libre comercio, donde Chile llegó a ser en la década de los 90, uno de los países con mayor cantidad de este tipo de acuerdos en el mundo. Y es que, a través de estos instrumentos, el país recuperó su capacidad de comerciar con el mundo, explotando los beneficios de la Globalización, y de esa manera, cumplir con el mandato de mejorar la calidad de vida y bienestar de sus ciudadanos.

En la actualidad, el Gobierno ha ampliado su enfoque hacia el mar, no solo por su importancia económica, sino también impulsando políticas

64 Collier y Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 366-70.

65 “GDP per capita in Latin America”, World Bank, last updated 2018, en: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=JZ-CL>

de conservación marina. En 2018, la entonces presidenta Michelle Bachelet firmó la segunda Política Oceánica (la versión anterior era de 1977), buscando enfrentar de manera coordinada los enormes desafíos en materia oceánica con una perspectiva de largo plazo. El documento destaca la importancia de esta política pública para un país oceánico como Chile, describiendo el contexto y la normativa legal asociada al mar. Se procura tener un océano “saludable”, en términos de protección y conservación; “seguro”, para las actividades que se desarrollen en él; “formativo”, como laboratorio natural; “inspirador”, desde el punto de vista cultural, y “predecible”, en cuanto a los fenómenos naturales que lo afectan. El Ministerio de Relaciones Exteriores lideró la elaboración del documento, en forma conjunta con Defensa, Economía, Medio Ambiente, y la Armada. Poco después, en 2019, el Ministerio de Relaciones Exteriores publicó la nueva estrategia “Mares de Chile, Visión 2040”⁶⁶, que describe el nuevo enfoque integral hacia el ámbito marítimo. El documento reconoce la condición de Chile como nación marítima, más que como potencia marítima.

“Mares de Chile, Visión 2040” identifica cuatro pilares para esta nueva relación: un océano saludable, un océano sustentable, un océano seguro y un océano gobernable. Estas estrategias fueron más allá de las palabras: para 2016, el Gobierno había declarado más del 43% de la ZEE del país como áreas protegidas, y el Ministerio del Medio Ambiente promulgó una serie de normas destinadas a asegurar el mar para las generaciones futuras. El activo rol del Ministerio de Relaciones Exteriores en los asuntos marítimos tiene una explicación. Como líder en la promoción del libre comercio, este ministerio entiende a cabalidad la importancia del desarrollo económico y social del océano, como se verá en el capítulo económico.

Comentarios

El enfoque político hacia el ámbito marítimo ha tenido idas y vueltas durante la relativamente breve historia de la nación. Comenzó con un

66 “Mares de Chile, Visión 2040”, Ministerio de Relaciones Exteriores, actualizado en mayo de 2020, en: http://www.sur-austral.cl/wp-content/uploads/2020/07/Mares_de_Chile_vision2040.pdf

período centrado en la tierra, durante el dominio español, cuando el país era una sociedad principalmente agraria y el comercio marítimo era limitado, porque la mayor parte estaba reservada exclusivamente a los barcos españoles. Durante este período, no hubo ningún incentivo real para utilizar el ámbito marítimo para desarrollar el país.

Tras la independencia del país, el general Bernardo O'Higgins, el presidente Manuel Montt y el ministro Diego Portales comprendieron que el comercio internacional era el motor más poderoso para mejorar el bienestar de la nación. Ellos transformaron el Estado creando una nueva élite en el país: los comerciantes en Valparaíso, el puerto principal, en lugar de Santiago, la capital. Este cambio tuvo oposición: O'Higgins acabó exiliado, y Portales, asesinado. Sin embargo, sus visiones sobrevivieron, y durante el siglo XIX el país llegó a ser uno de los más prósperos del Pacífico Sur. Los primeros políticos tenían una mirada integral del concepto marítimo, no solo favoreciendo el comercio, sino también fomentando el crecimiento de instituciones como la Armada y la Marina Mercante.

El problema de este modelo resultó ser económico. El comercio se basaba en la exportación de materias primas, como el nitrato, el cobre, o los granos, en lugar de productos manufacturados. Los ingresos dependían, por lo tanto, de los precios del mercado internacional, que resultaron ser beneficiosos durante largos períodos, pero no lo suficiente para sostener la economía en momentos de crisis internacional. En otras palabras, no había "valor agregado" en el comercio. Pero había razones para ello: el corto período entre la independencia y el *boom* económico no permitió un desarrollo integral de la sociedad, como la creación de la industria, la mano de obra especializada, y un sistema financiero robusto. Para sortear este problema, el Gobierno se apoyó en la migración extranjera de Europa, que llegó atraída por las posibilidades que ofrecía Chile. Estos extranjeros crearon la nueva élite industrial que, aunque ayudó a mejorar la economía de la nación, no fue suficiente para transformar la sociedad completamente en una más comercial. Durante el siglo XIX, la mayor parte de la población seguía estando conformada por jornaleros agrícolas, o mineros.

Sin embargo, la consecuencia de depender casi en forma exclusiva de un modelo de exportación de materias primas tiene desventajas. Durante las crisis internacionales, este modelo casi precario posee muy poca capacidad de adaptación, y por lo tanto repercute fuertemente en el empleo y en los ingresos fiscales. Los gobiernos liberales, reconociendo estos problemas, trataron de transformar la sociedad y buscaron la industrialización del país. Sin embargo, no fueron capaces de realizar estos cambios a tiempo, y cuando la recesión mundial golpeó nuestra economía, después de la Primera Guerra Mundial, Chile seguía dependiendo en gran medida de la exportación de materias primas. El nuevo sistema político impuso un período de autarquía que redujo el comercio internacional, y el mar volvió a ser visto como una barrera en lugar de una carretera. Así, pusieron al país de espaldas a lo que ha sido su mecanismo más exitoso: el verdadero concepto de comercio. En lugar de dar más poder a la clase económica, expandieron los trabajos estatales, creando industrias ineficientes, orientadas al mercado interno, alejándose del modelo de exportador, y por ende del mar.

Sin embargo, durante este período de desarrollo interno hubo iniciativas interesantes para mantener el mar como un elemento importante —aunque no vital— para el país. La construcción de una Armada relativamente poderosa en relación con el tamaño del país, la aprobación de leyes que aseguraban los recursos marítimos para el país, y la incorporación de la Isla de Pascua y la Antártica como elementos estratégicos para el futuro, reflejan, al menos, una noción sobre la importancia del mar para el país.

A partir de 1982, el Gobierno volvió a abrir los mercados al comercio internacional, lo que acabó creando una amplia red de acuerdos de libre comercio. El Gobierno comprendió que la explotación del ámbito marítimo sería esencial para acceder a nuevos mercados y mantener la economía en funcionamiento. Los resultados se ven hoy en día: aunque sigue dependiendo mucho de la exportación de materias primas, el país ha gestionado un sistema para distribuir mejor los beneficios de este comercio, ayudando a construir una clase media que destaca en la región por su tamaño y su PIB per cápita.

Quizás desde una perspectiva política, el enfoque chileno es algo limitado en comparación con otros ejemplos de potencia marítima, como Gran Bretaña. Sin embargo, durante la relativamente corta historia del país, gobiernos políticamente muy diversos (liberales, conservadores, gobiernos autoritarios, etc.) han establecido deliberadamente las condiciones para que el ámbito marítimo mejore el bienestar del país. Y esto plantea una cuestión interesante: pareciera que el caso chileno desafía el argumento del profesor Andrew Lambert sobre la necesidad de tener un tipo de gobierno inclusivo para desarrollar una potencia marítima⁶⁷. Los gobiernos de Portales y Pinochet, que sentaron las bases de los dos ciclos marítimos más expansivos, definitivamente no fueron el resultado de grandes debates ni opiniones de la mayoría, como argumenta Lambert, sino todo lo contrario. Portales fue un conservador más afín a los ideales antidemocráticos, mientras que la época de Pinochet fue una autocracia.

Por último, hay algo de cierto en el argumento de que Chile es una nación marítima, y tal vez, en ciertos períodos, se ha comportado como una potencia marítima. La evidencia avala que, a lo largo de la mayor parte de su historia, diferentes tipos de gobiernos han hecho importantes esfuerzos políticos para transformar al país en una potencia marítima y, de paso, comprendiendo en el tiempo los beneficios de alcanzar esta condición.

67 Lambert, *Seapower States*, 4-5.

Capítulo 2: El factor geográfico

«Chile es una tierra de océano. O sea, un país que por su estructura y su posición geográfica no tiene mejor objetivo, ni mejor riqueza, ni mejor destino —más aun— ni otra salvación que el mar. Para el mar nació; del mar se alimentaron sus aborígenes; por el mar se consolidó su conquista; en el mar se afianzó su independencia; del mar deberá extraer su sustento; sin el mar, no tiene sentido su comercio...».

Benjamín Subercaseaux⁶⁸

Benjamín Subercaseaux, prolífico escritor chileno de principios del siglo XX, creía que el país era una potencia marítima debido a su geografía única, que creaba una relación especial con el mar. No estaba solo en su pensamiento: muchos compatriotas, incluida por supuesto la Armada, han considerado que el país, sin ser tal vez una potencia marítima, tiene una conexión muy especial con el mar⁶⁹; después de todo, basta con mirar cualquier mapa para ver que el país está casi cayéndose al Pacífico. A pesar de no ser una isla, tanto historiadores como estrategas suelen decir que lo es en términos geopolíticos. Su geografía impone aislamiento; al norte, dos de los desiertos más áridos del mundo, Tarapacá y Atacama, instalan una frontera natural con Perú. Al este, los Andes, la cordillera más alta del mundo salvo por las cumbres mayores del Himalaya, actúa como una frontera natural con Bolivia y Argentina. Al sur, el territorio está desmembrado en fiordos e islas, sin continuidad física, excepto por el mar, dependiendo de las carreteras trasandinas para conectar el país. Finalmente, al oeste, el océano Pacífico, que todavía es visto como una barrera por parte importante de la población.

Pero ¿es suficiente esta condición geopolítica semi insular para afirmar que la geografía del país es esencialmente marítima? Este

68 Benjamín Subercaseaux, *Chile, tierra de océano* (Santiago: Ediciones Ercilla, 1946), 13.

69 Armada de Chile, *Horizonte en el Pacífico. Visión oceánica de la Armada de Chile* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 2019), 6.

capítulo pretende demostrar que, como podría esperarse, esta pregunta no tiene una respuesta simple. Sugeriré que, al explicar la geografía, es necesario relacionarla con otros factores, como los políticos, estratégicos y sociales, para comprender su impacto real. También propondrá que la condición marítima, en particular de potencia marítima, no es estática, y que Chile ha coexistido y ha tenido éxito como país marítimo y país continental.

La geografía como factor

Diversos expertos marítimos han resaltado la importancia de la geografía para la eficacia de una potencia marítima. Entre ellos, Alfred T. Mahan argumentó que para construir lo que él acuñó como “potencia marítima”, la geografía, la conformación física y la extensión del territorio eran elementos centrales de su teoría estratégica⁷⁰. Pero parece que la geografía por sí sola no es suficiente para establecer qué tan marítimo es un país. Nueva Zelanda, por ejemplo, nos recuerda que incluso las islas pueden actuar de una manera menos marítima de lo que se esperaría⁷¹; y si esto fuese así, debe tomarse en cuenta al referirse a Chile como una potencia marítima. Sólo al analizar la geografía en conjunto con otros elementos, como por ejemplo el tipo de sociedad, el gobierno, o incluso la posición del país con relación a los centros de poder (es decir, la geopolítica o la geoestrategia⁷²), se puede analizar adecuadamente cómo la geografía impacta en el comportamiento del país. Además, dado que la intervención humana puede transformar las sociedades, los centros de poder, e incluso la propia geografía, la condición geográfica puede cambiar con el tiempo. Por ejemplo, Chile sufrió tal vez el golpe comercial más significativo de su historia cuando la inauguración del Canal de Panamá alejó al país de las rutas comerciales internacionales⁷³. El país también ha ampliado sus fronteras, anexando gran parte de

70 Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783* (Londres: Sampson, Low Marston & Co., 1982), 31-36.

71 Geoffrey Till, *Seapower, A Guide to the Twenty-First Century* (Nueva York: Routledge, 2018), 116.

72 Jakub J. Grygiel, *Great Powers and Geopolitical Change* (Maryland: The John Hopkins University Press, 2011), 21-24.

73 Mario Barros Van Buren, *Historia diplomática de Chile 1541-1938* (Santiago: Editorial Andrés Bello, 1970), 675.

territorio al norte, con ricas reservas minerales, y también dominando posiciones estratégicas al sur que permiten el control de rutas comerciales igualmente estratégicas. La geografía también dio forma a sectores de la sociedad, como los chilotes, en el sur del país, que adaptaron su forma de vida a las características de su archipiélago. Funcionó también a la inversa, donde una generación de comerciantes, en conjunto con el Gobierno, convirtió a Valparaíso de un puerto escasamente relevante a ser el principal enclave comercial del Pacífico Sur, superando al Callao, que tenía una mejor posición geográfica respecto al resto del continente.

Sociedad y geografía

Al comparar mapas del Chile colonial con el actual, se pueden encontrar dos territorios bastante diferentes. El inicial era más corto, con fronteras mal definidas y en el extremo del mundo. Casi no se apreciaba al lado de sus vecinos más ricos: el Virreinato del Río de la Plata, la actual Argentina, y el Virreinato del Perú. El Chile de hoy es físicamente diferente, resultado de un proceso de expansión natural en tres de los cuatro puntos cardinales; norte, oeste y sur. Cómo y por qué el país expandió sus fronteras revela la historia de dos identidades: una continental y otra marítima. Y aunque algunos podrían considerar estos dos enfoques como mutuamente excluyentes, en Chile han coexistido y contribuido a construir la nación actual.

El Chile colonial era principalmente una sociedad agrícola⁷⁴. Como se explica en el Capítulo 4, la mayoría de los colonos españoles eran soldados y campesinos, no marineros. Conquistaron el país principalmente por tierra, marchando desde el Virreinato del Perú, que era más rico y desarrollado. Al atravesar los desiertos del norte, establecieron colonias en el fértil valle central, fundando ciudades, como Santiago y Valdivia. Gran parte de ellas estaban relativamente alejadas de la costa, ubicadas entre las cordilleras de la Costa y de los Andes. También se desarrollaron algunas ciudades costeras, pero en su mayoría como satélites de las ciudades principales, que servían como estaciones comerciales para conectar la riqueza del interior con el resto

74 Diego Barros Arana, *Historia general de Chile*, Tomo II (Santiago: Editorial Universitaria, 2000), 371.

del país y, posteriormente, con Perú. El valle central producía grandes cantidades de trigo y cebada, más de lo que el país necesitaba, creando un excedente sustancial, lo que —gracias a la alternancia estacional entre hemisferios— permitió el comercio con España⁷⁵. Quizás debido a los antecedentes agrícolas de estos colonos, que preferían el valle central por ofrecer más seguridad ante los ataques de los pueblos originarios que demostraron ser extremadamente difíciles de enfrentar⁷⁶ o ante las incursiones costeras británicas y holandesas⁷⁷, la mayoría de las ciudades eran fuertes militares para defenderse del pillaje o la destrucción, requiriendo una pequeña fuerza permanente en la frontera sur para mantener a los mapuches bajo control⁷⁸. Como la tierra le daba a esta pequeña sociedad más de lo que requería, este excedente permitió un comercio relativamente próspero con Lima, hacia donde se exportaban granos y alimentos, y desde donde se importaban productos terminados, como vestimentas, muebles y otros productos suntuarios. Si bien existió la oportunidad de formar una pequeña sociedad marítima, la Corona española reconoció la importancia estratégica de esta actividad, por lo cual mantuvo su monopolio sobre el comercio, permitiendo que solo actores autorizados participaran del mismo⁷⁹.

Debido a que este país se extiende por más de 39° de latitud (sin incluir la Antártica), donde existe una variedad de climas y configuraciones costeras, era en cierta medida esperable que esta sociedad no tuviera un enfoque único para hacer frente a su geografía. Por ejemplo, una excepción al comportamiento continental predominante fue el bastión español de Chiloé, el enclave más austral del Imperio Español en la costa americana del Pacífico Sur. Con su geografía única, esta región archipelágica es el último punto con continuidad continental al oeste de los Andes, lo que permite controlar el acceso a los fiordos que conectan el continente con el Estrecho de Magallanes. La colonia, fundada en 1557,

75 Simon Collier y William F. Sater, *A History of Chile, 1808-2002* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004), pp. 16, 43 y 82.

76 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo II, 333-340.

77 *Ibid.*, 371.

78 Collier y Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 5.

79 Diego Barros Arana, *Historia general de Chile*, Tomo IV (Santiago: Editorial Universitaria, 2000), 196, 201.

se vio forzada a evolucionar hacia una cultura marítima por la naturaleza física y los recursos existentes⁸⁰. Los chilotos enfrentaron el desafío de los bosques impenetrables y un severo clima. Al mismo tiempo, y por necesidad, descubrieron la riqueza de los mares, transformándose en una próspera sociedad marítima. La única conectividad del archipiélago con el continente y el Imperio era por mar, lo que creó una comunidad notoriamente diferente al resto del país. Desde sus inicios se constituyó como una cuna de hábiles marineros que posteriormente tripularon la recién nacida flota nacional. Esta condición no ha cambiado: pese a la irrupción de nuevas tecnologías, Chiloé sigue siendo una de las sociedades marítimas más vigorosas del país.

Pero, así como los chilotos transformaron su cultura para hacer frente a las condiciones geográficas, también hubo un proceso inverso, en el que el Gobierno central y el sector privado se propusieron activamente transformar un punto comercial relativamente débil en una próspera sociedad marítima. Valparaíso llegó a ser, por un tiempo, el principal centro comercial y uno de los puertos más grandes del Pacífico Oriental⁸¹. Nacido en 1544 durante la campaña de Pedro de Valdivia, fue concebido como la estación de abastecimiento de Santiago, la capital. Este puerto, ubicado en el centro del país, no era el mejor posicionado dentro del Pacífico Sur, siendo superado en este aspecto por el Callao, en Perú. Su importancia comenzó a crecer cuando la Corona española autorizó la apertura de la ruta del Cabo de Hornos en 1740, y con la reforma de Carlos III para mejorar sus ingresos ampliando el comercio imperial⁸², atrayendo inmigrantes europeos que, posterior a la independencia, controlarían el comercio exterior de la nación⁸³.

A principios de la década de 1830, el ministro Diego Portales estaba decidido a transformar a Chile en la potencia dominante del Pacífico

80 Diego Barros Arana, *Historia general de Chile*, Tomo II (Santiago: Editorial Universitaria, 2000), 131.

81 Juan Ricardo Couyoumdjian, *El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación* (Santiago: Universidad Católica de Chile, 2000), 64.

82 Diego Barros Arana, *Historia general de Chile*, Tomo V (Santiago: Editorial Universitaria, 2000), 197.

83 Couyoumdjian, *El alto comercio de Valparaíso*, 66.

Sur, y Valparaíso era el eje de su iniciativa. Para aumentar la recaudación fiscal y evitar el contrabando, actividad heredada desde la época colonial, trasladó la aduana de Santiago al puerto. Durante los conflictos con los países vecinos, la ciudad se convirtió en la base logística de la campaña de apoyo a la liberación del Perú liderada por Thomas Cochrane (1818), la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839), y la Guerra del Pacífico (1879-1881). Así, Valparaíso pasó a formar parte de un nuevo triángulo comercial, junto con Australasia y California. Durante años fue considerado el gran emporio de los mares del sur; y el desarrollo del puerto se aceleró a medida que más buques mercantes llegaban desde todas partes. Asimismo, políticas estatales, como el monopolio del cabotaje (solo buques de bandera chilena podían transportar mercancías nacionales) y la creación de almacenes libres de impuestos, reforzaron su posición estratégica, generando condiciones para el comercio gracias a las cuales llegaron grandes grupos de empresarios nacionales e internacionales, convirtiendo a Valparaíso en un importante punto de intercambio de mercancías durante el siglo XIX⁸⁴.

Si bien Valparaíso nunca tuvo mayor población que la capital, Santiago, sí fue más abierto al progreso, como evidencian la creación de los almacenes libres, la primera bolsa de valores del país, y una sociedad cosmopolita, con diversas nacionalidades instaladas en sus cerros, que aportaron con sus negocios y oficios. Valparaíso continuó siendo una sociedad marítima dinámica y multicultural, hasta que comenzó su lento deterioro después de la apertura del Canal de Panamá, que redujo significativamente el tráfico al resto del mundo por la ruta austral a través del Estrecho de Magallanes, al tiempo que Europa prefería el Canal de Suez para conectarse con el Asia-Pacífico. Pero antes de su lento declive, y desde poco después de la independencia de Chile, Valparaíso fue el eje central desde donde comenzó la expansión del país.

Un siglo de consolidación

Al comparar los tipos de expansión o nivel de influencia que tienen las naciones marítimas y las continentales, podemos ver dos enfoques

84 Valeria Maino y Francisca Zañartu, “Desarrollo comercial del puerto de Valparaíso (1828-1837). Influencia de su localización geográfica”, en *Revista de Marina* N° 1 (1984), 2.

bastante diferentes. En términos estratégicos, las naciones marítimas optan por fortalecerse como polos comerciales o controlar puntos de confluencia, mientras las continentales tienden a asegurar sus fronteras mediante ejércitos numerosos o conquistando a sus vecinos⁸⁵. Como veremos en breve, en el caso de Chile es posible encontrar estos dos enfoques.

Durante el período que siguió a la independencia, los líderes del país cambiaron su comportamiento en términos geopolíticos, y por buenas razones: ya no contaban con la ayuda de la Corona, y el comercio marítimo se convirtió en pieza central de su economía. Durante el siglo XIX, Chile expandió sus fronteras al sur, al oeste y también al norte. Cabe señalar que los dos primeros procesos no se realizaron de forma lineal, sino que buscaban poner al país en una posición más favorable respecto de las líneas marítimas de comunicación, por medio del control de enclaves específicos, como el Estrecho de Magallanes y Rapa Nui (Isla de Pascua).

Tanto Chile como Filipinas eran las colonias españolas más distantes, y no solo en términos geográficos: el centralizado sistema administrativo español y el monopolio de la Corona sobre el comercio de las colonias dejaron a Chile en una posición muy desmejorada⁸⁶. Entonces, cuando Bernardo O'Higgins se convirtió en el primer gobernante de la nación independiente, previó que dominar el Estrecho de Magallanes, una ruta comercial ya en expansión podría impulsar drásticamente la economía nacional. La posición geoestratégica del país se aprovecharía tanto con el control de este paso bioceánico como con el ofrecimiento de incentivos económicos para el comercio internacional. Incluso desde su exilio en Perú, O'Higgins escribió al presidente Manuel Bulnes en 1836, para aconsejarle sobre la importancia de desarrollar proyectos de navegación y colonización con el fin de dominar el Estrecho. En 1842 escribió al menos siete cartas al Ministro del Interior, con la documentación

85 Grygiel, *Great Powers and Geopolitical Change* (Maryland: The John Hopkins University Press, 2011), 91.

86 Diego Barros Arana, *Historia general de Chile*, Tomo IV (Santiago: Editorial Universitaria, 2000), 194.

completa de sus estudios y proyectos⁸⁷. Incluso mientras el país luchaba contra la inestabilidad política interna, Bulnes comprendió la importancia de la visión de O'Higgins y aprobó un plan que permitió la ocupación del Estrecho. Como explicamos previamente, al sur de Chiloé no había continuidad física con el paso interoceánico, por lo tanto, cualquier esfuerzo por controlar el Estrecho de Magallanes tenía que hacerse por mar.

El Gobierno asignó la tarea a la Armada en 1843. El comandante Juan Guillelmos y veintidós tripulantes a bordo de la goleta "Ancud", construida en Chiloé, tomaron posesión del Estrecho, estableciendo el Fuerte Bulnes, cuyo único propósito era controlar el paso. Aunque la mayoría de las colonias españolas aceptaron la doctrina de *uti possidetis juris* de 1810, que le dio a Chile el dominio territorial hasta la Antártica⁸⁸ (interpretación que Argentina posteriormente disputaría⁸⁹), parece que la sociedad y el Gobierno veían esos territorios como tierras lejanas más que como parte del país. La ciudad de Punta Arenas, por ejemplo, fundada después de la anexión, fue designada como una colonia en lugar de una ciudad, con un gobernador en lugar de un alcalde, indicando lo distante e inexplorada que era esta zona en la percepción de los chilenos.

Punta Arenas llegaría a jugar un exitoso papel como enclave comercial. Fue el centro de la industria pesquera y ballenera del Pacífico y Atlántico Sur⁹⁰, y una importante estación carbonera durante la era del vapor, para el tránsito entre Valparaíso y Liverpool, ruta establecida por los empresarios británicos para el comercio entre América del Sur e Inglaterra. La importancia de la ciudad declinó junto con la importancia del paso austral, poco después de que la apertura del Canal de Panamá en 1914 afectara fuertemente la posición estratégica del país.

87 Mateo Martinic, *Breve historia de Magallanes* (Punta Arenas: La Prensa Austral Limitada, 2002), 45.

88 William F. Sater, *Andean Tragedy, Fighting the War of the Pacific, 1879-1884* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2007), 16.

89 Mario Barros Van Buren, *Historia diplomática de Chile 1541-1938* (Santiago: Editorial Andrés Bello, 1970), 163.

90 Mateo Martinic, "Actividad lobera y ballenera en litorales y aguas de Magallanes y Antártica, 1868-1916", en *Revista de Estudios del Pacífico N° 7*. Valparaíso (1973), 89-106.

Su inauguración modificó las rutas marítimas entre Chile y Europa, y entre el Atlántico y Pacífico. Ya no era necesario hacer el largo viaje por los fiordos y enfrentar los peligrosos vientos del extremo sur del país. El nuevo canal ofrecía un camino tanto mejor que el Estrecho, a tal punto que incluso Chile aprovecharía esta nueva ruta, llegando a convertirse en su tercer mayor usuario después de Estados Unidos y China⁹¹.

Punta Arenas también sirvió como puente entre Chile y la Antártica. Si bien este estudio no pretende probar la validez de los derechos del país en ese continente, vale la pena analizar algunos factores relacionados con la geografía. Chile, por ejemplo, es el país más cercano a la Antártica, que se encuentra a solo tres días de navegación desde Punta Arenas, la ciudad más industrializada del extremo austral del Cono Sur. El Gobierno, que la promociona como una puerta de entrada al continente blanco, está invirtiendo en desarrollar una base logística para las expediciones que parten hacia la zona. Además de las actividades económicas que podrían llevarse a cabo en el futuro, uno de los aspectos más relevantes en relación con la Antártica es el hecho de que el Paso Drake siga siendo considerado un bien común global abierto a la navegación. En consecuencia, cualquier posible reconocimiento territorial futuro generará, sin dudas, una disputa por controlar el acceso al continente blanco desde esa vía interoceánica. Si bien los diferendos están detenidos gracias al Tratado Antártico (1961), nada impide que, debido al cambio climático, la escasez de recursos y el desplazamiento humano, la Antártica y sus aguas circundantes se conviertan en un área en disputa (como ha sucedido con otras áreas marítimas del mundo), contraviniendo los tratados y el derecho internacional marítimo.

La influencia sobre la Antártica y los espacios marítimos entre ella y el Cabo de Hornos, sigue siendo una de las posibles fuentes de tensión fronteriza con Argentina, país que —como explicamos anteriormente— tiene una visión diferente del *uti possidetis*. Su interpretación es que todos los territorios al este de los Andes (y no lo que antes se conocía como Virreinato del Río de la Plata) estaban sujetos a la administración

91 Armada de Chile, *Horizonte en el Pacífico. Visión oceánica de la Armada de Chile* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 2019), 17.

argentina. La tensión alcanzó su punto cúlmine en 1878, cuando Chile estaba al borde de una guerra contra Perú y Bolivia. Para evitar un conflicto contra tres países, Chile negoció un acuerdo con el país trasandino, cuya naturaleza refleja parcialmente cómo el Gobierno priorizó controlar los puntos de confluencia marítima por sobre un vasto territorio. Chile cedió conscientemente sus derechos sobre la mayoría de los territorios al este de los Andes, cuyo valor económico se consideraba escaso, a costa de mantener el control del Estrecho de Magallanes⁹², por medio de tratados que se sellaría años después con el llamado “Abrazo del Estrecho”, en el cual los presidentes de ambas naciones ratificarían —al menos por un tiempo— lo acordado. Algunos autores consideran que esta política de Estado, al menos desde el lado argentino, dio inicio al concepto geopolítico de “Argentina en el Atlántico y Chile en el Pacífico”, que en teoría evitaría fricciones futuras. Sin embargo, no fue así: las partes habían estado continuamente involucradas en diferentes tensiones relacionadas con la proyección a la Antártica, alcanzando su punto máximo en la casi guerra de 1978, luego de que Argentina declarara nula la sentencia de la corte arbitral constituida por cinco jueces integrantes de la Corte Internacional de Justicia, formada a partir de un arbitraje británico previamente acordado. La causa de tensión más reciente fue el reclamo argentino de una plataforma continental extendida sobre territorio considerado por Chile como propio, por lo que consideró el reclamo como una violación de los tratados internacionales. El Gobierno chileno tomó el reclamo tan en serio, que en 2020 (y tal vez por primera vez) dedicó un capítulo en su Política de Defensa para abordar el problema⁹³.

Otra anexión territorial que refleja el pensamiento marítimo nacional en su máxima expresión fue la incorporación de Isla de Pascua o Rapa Nui, en 1888. La expansión económica y comercial chilena, apoyada por lo que se consideraba una poderosa Armada, propició la proyección territorial hacia el Pacífico. Se pensó que esta isla, ubicada

92 “Tratado de límites de 1881 entre la República de Chile y la República Argentina”, en: http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15651%2526ISID%253D563%2526PRT%253D15646%2526JNID%253D12,00.html

93 Ministerio de Defensa Nacional, *Política de Defensa Nacional de Chile 2020* (Santiago: 2020), 27.

a casi 3.700 km de Valparaíso, mejoraría la posición del país con respecto a las líneas marítimas de comunicación, y serviría como base de avanzada para prevenir posibles invasiones que pudieran venir del mar⁹⁴. Policarpo Toro, el oficial de la Armada que terminó negociando la anexión con el rey rapanui Atamu a te Quena, redactó un informe de viaje en 1886, argumentando que la isla podría convertirse en una importante estación de apoyo al tránsito entre Panamá y Australasia, luego de la apertura del nuevo canal. Ese mismo año, un artículo de un periódico chileno alentó al Gobierno a tomar posesión de la isla, afirmando que:

«La posición de la isla en el punto que se cortan los círculos marinos que determinan tres líneas de navegación llamadas a tener una inmensa importancia, tales como la de Australia a Panamá, de Nueva Zelanda al Callao y la de California por el Cabo de Hornos, hacen de esta isla el lugar más adecuado para grandes depósitos de carbón y víveres de que proveer a los buques a vela y a vapor empleados por las citadas líneas, que en la actualidad se ven obligados a reabastecerse saliéndose de rumbo, perdiéndose tiempo y distancia para completar el combustible necesario para esas largas navegaciones»⁹⁵.

Rapa Nui no fue una anexión espontánea, como argumentan algunos autores⁹⁶; al contrario, fue una elección estratégica para un país que ya miraba al Pacífico Sur como parte integral de sus intereses comerciales y estratégicos vitales⁹⁷. Desde 1864 hubo discusiones públicas para incorporar la isla a Chile, comenzando con una serie de expediciones científicas apoyadas por la Armada. Los isleños ya habían solicitado su anexión a Francia, en 1881⁹⁸, algo que preocupó al Gobierno chileno, ya que no quería una potencia europea (ni otra americana) en el Pacífico Sur.

94 Douglas Porteous, "The Annexation of Eastern Island: Geopolitics and Environmental Perception", en *NS, NorthSouth* 6, N° 11 (1981), 70.

95 Diario "La Patria", Santiago de Chile, 25 de mayo de 1868.

96 Collier y Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, xix.

97 William F. Sater, *Chile and the United States: Empires in Conflict* (Athens: The University of Georgia Press, 1990), 53.

98 Gustavo Jordán, "Pasado y presente, la contribución de la Armada al desarrollo de Rapa Nui", en *Revista de Marina*, N° 4 (2006): 320.

Desde Portales, muchos chilenos imaginaron al país como la potencia hegemónica del Pacífico Sur, por lo tanto, Rapa Nui (que seguía siendo independiente) era una oportunidad para cualquier potencia extranjera que quisiera tener un bastión en dicha área. Para 1880, la Armada chilena —que tenía el poder sin contrapeso en la región luego de derrotar a la flota peruana en la Guerra del Pacífico— permitía que el país proyectara su poder fuera de sus fronteras. Un ejemplo de la condición anterior fue la operación sobre la actual Panamá, entonces parte de Colombia, donde el Gobierno envió un buque para desalojar a las tropas estadounidenses que habían ocupado la ciudad de Colón, obligándolas a retirarse⁹⁹. Confiando en las capacidades de la Armada y reacios a aceptar que alguna otra potencia amenazara su dominio casi hegemónico del área, el Gobierno decidió que la isla debía ser anexada.

En 1888, el Gobierno y el rey de Rapa Nui acordaron transferir su jurisdicción a Chile. Cabe señalar que, de los casi 4.000 habitantes originarios que la isla tenía en 1860¹⁰⁰, apenas quedaban 101 en 1892¹⁰¹. La mayoría de ellos habían sido tomados como esclavos por Perú entre 1862 y 1863, y otros emigraron a la Polinesia Francesa. La isla, que alguna vez fue un fértil bosque en el Pacífico, ya había sido asolada por sus habitantes y por los barcos extranjeros que llegaban en busca de recursos. Hasta hoy, los isleños dependen en gran medida del Gobierno central para abastecerse. Finalmente, la isla no proporcionó la base naval de avanzada que se había proyectado. La falta de recursos naturales para sostenerla, y no contar con un puerto protegido de aguas profundas, impidió que la Armada se instalara en forma permanente, a excepción de una pequeña guarnición de infantes de marina para mantener la isla segura. De todas las ideas iniciales con relación a la incorporación de la isla, solo parecía quedar el orgullo nacional que sustentaba al Chile marítimo del siglo XIX¹⁰².

99 Sater, *Chile and the United States*, 52.

100 “Primeras Jornadas Territoriales de Isla de Pascua”, colección Terra Nostra, (Santiago: Universidad de Santiago: 1987), 14.

101 “Parte de viaje de la corbeta Abtao a Isla de Pascua”, publicado en el diario “La República”, de Santiago, número 1777, 1892.

102 Porteous, “The Annexation”, 67-80.

En la actualidad, Rapa Nui está totalmente incorporada a Chile, mientras aumenta su importancia como sitio turístico, proporciona una base de búsqueda y rescate en el centro del Pacífico Sur y sirve para ampliar la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y la plataforma continental de Chile. Rapa Nui, junto con la Antártica, le dan al país su condición tricontinental. Si bien es muy improbable que Isla de Pascua sea alguna vez la estación naval que se proyectó, brinda un apoyo vital al tráfico aéreo entre Chile, Polinesia y Australasia. Además, permite que los aviones de patrullaje marítimo de la Armada puedan vigilar la ZEE casi en su totalidad. Desde una perspectiva geopolítica, le da al país proyección hacia el océano Pacífico, quizás contribuyendo a la percepción generalizada entre la población de que Chile está más relacionado con la región de Asia-Pacífico que con la propia Sudamérica¹⁰³. La isla se suma a la ya enorme ZEE, cuya mayor parte está protegida, transformándola en una reserva natural, como parte del nuevo enfoque que han adoptado muchos chilenos, entendiendo ahora el mar no como una barrera ni como una fuente inagotable de recursos pesqueros, sino como un ambiente frágil que necesita supervisión y preservación permanente, tareas que la Armada ya había asumido como propias.

Pero no toda la consolidación del país fue marítima. La Guerra del Pacífico (1879-1884), contra la coalición de Perú y Bolivia, sirvió más para conquistar territorios y recursos terrestres que para mejorar la posición marítima de la nación. Como ya se mencionó, las fronteras chilenas durante los primeros años eran bastante imprecisas. Siendo una zona árida y desolada, no solo en cuanto al clima, sino también a los recursos, ni Bolivia ni Chile habían intentado ocupar seriamente el desierto. Pero cuando los mineros descubrieron primero el guano y luego el salitre, ambos países iniciaron una disputa de derechos legales que terminó con la ocupación de las tropas chilenas de la ciudad de Antofagasta, dejando a Bolivia sin su principal fuente de ingresos. El conflicto, que también involucró a Perú, que previamente había firmado un tratado secreto

103 AthenaLab - Ipsos, “2ª Encuesta - Percepciones sobre política exterior y seguridad nacional” (Santiago: 2021), 8, en: <https://athenalab.org/estudio-segunda-encuesta-de-percepciones-sobre-politica-exterior-y-seguridad-athenalab-ipsos/>

de defensa con Bolivia, terminó casi cinco años después, con las tropas chilenas ocupando Lima, la capital de Perú, y dejando a Bolivia sin una salida al mar. Una consecuencia inesperada de este conflicto fue que Chile, producto de una serie de acuerdos, definió sus nuevas fronteras terrestres. La incorporación de las regiones de Tarapacá y Atacama redujo el territorio boliviano y peruano, y los privó de su principal fuente de ingresos. Para Chile, trasladar su centro productivo desde el protegido valle central hacia el norte, más cerca de sus dos recientes adversarios, tuvo un profundo impacto geopolítico. Primero, el extenso desierto dejó de ser una barrera defensiva y, por lo tanto, el país necesitó un ejército permanente para defender estas nuevas fuentes de riqueza. Las fronteras terrestres, antes escasamente definidas, se volvieron cada vez más importantes. Y segundo, en este nuevo escenario, el siempre escaso presupuesto de defensa debió comenzar a repartirse de manera más equitativa entre el Ejército y la Armada.

Quizás este fue un punto de inflexión en la aventura marítima chilena. Aunque los chilenos continúan refiriéndose al país como una isla geopolítica, pareciera que la Guerra del Pacífico tuvo el resultado inesperado de devolver al país a asuntos más continentales. Se agregaron 168 kilómetros de frontera terrestre con Perú, y las regiones anexadas han generado enormes riquezas al país, gracias a que concentran las mayores reservas mundiales de salitre, cobre y litio. Por esto, se puede argumentar que Chile debe replantearse si efectivamente sigue siendo una isla en términos geopolíticos. También vale la pena mencionar que el Ejército, que hasta ese momento era más bien pequeño, se dedicaba principalmente a resguardar la frontera de las incursiones de los mapuches y que cuando era requerido, se embarcaba para combatir en forma expedicionaria (utilizando a la Armada como principal medio de transporte y apoyo logístico entre otros), pasó a ser considerado inadecuado para hacer frente a la nueva realidad geopolítica. A principios del siglo XX, el Ejército viviría su transformación más importante, adoptando el modelo prusiano, cuya base era continental, y que en general, le daba menos importancia a su función expedicionaria, y por ende al rol de la Armada en la defensa de lo que esta visión interpretaba como interés nacional, más enfocada a

proteger las nuevas fronteras que en proyectar el poder en tierra o dar forma a la geopolítica latinoamericana.

La realidad geográfica actual

¿Qué significa hoy la configuración geográfica de Chile? Desde una perspectiva territorial, el país es más agua que tierra. Su Zona Económica Exclusiva (ZEE) es la décima más grande del mundo¹⁰⁴, y es casi cinco veces mayor que el Chile continental. Dada la enorme trascendencia de los espacios marinos respecto de la tierra, los autores suelen referirse a Chile como un país marítimo solo por su carácter geográfico¹⁰⁵, lo que —como hemos visto— parece discutible. Pero sí hay datos que refuerzan la idea de un país potencialmente marítimo¹⁰⁶, como los que se exponen a continuación y dan cuenta de una país, al menos geográficamente, íntimamente ligado al mar:

- Longitud de Chile: 4.400 km
- Anchura promedio: 180 km
- Perímetro de la línea costera: 83.850 km
- Territorio continental: 750.000 km²
- Territorio Antártico Chileno: 1.200.000 km²
- Territorios insulares (Polinesia): 270 km²
- Zona Económica Exclusiva: 3.500.000 km²
- Plataforma continental: 4.600.000 km²

Otro aspecto geopolítico es que Chile es una de las pocas naciones que tiene presencia en tres continentes: América, Antártica y Australasia. En este triángulo, el Pacífico es el elemento central del mapa. Quizás esta perspectiva motivó al almirante Jorge Martínez a crear el concepto de “Mar Presencial”, analizado en el capítulo anterior.

104 Armada de Chile, *Horizonte en el Pacífico. Visión oceánica de la Armada de Chile* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 2019), 14.

105 *Ibid* 5.

106 Miguel A. Vergara y Carlos Valderrama, “La conciencia marítima nacional”, en *Revista de Marina* N° 4 (2019), 56.

Y parece ser un concepto no solo académico: una encuesta reciente mostró que el 60% de la población en general, y el 84% de los expertos entrevistados, consideraba que la defensa de los intereses marítimos del país era “muy importante”, resultado casi idéntico al de una encuesta previa, consolidándose así los intereses marítimos dentro de las cinco primeras prioridades dentro de los objetivos de política exterior¹⁰⁷, al menos desde el punto de vista de los encuestados.

La posición del país respecto al resto del mundo es también es un elemento importante de analizar. No pocos políticos, geógrafos y economistas, como Tibor Mendé y Robert D. Kaplan, han afirmado que tanto la posición del país en relación con el mundo como su configuración geográfica única han sido elementos negativos para el desarrollo nacional. Sin embargo, gracias al uso intensivo y eficiente de las rutas de comunicaciones marítimas, los países de la cuenca del Pacífico se han integrado a una comunidad conectada, en la que Chile ha asumido un rol protagónico, al menos desde una perspectiva latinoamericana¹⁰⁸. Treinta y seis Estados, incluyendo innumerables territorios bajo régimen especial, conforman una vasta área que ha ido concentrando un relevante peso demográfico, tecnológico, industrial, comercial, financiero, militar y, por lo tanto, político. Esto resalta la relación de Chile con los socios de la cuenca del Pacífico. Hoy el país busca activamente aumentar su participación en esta área, integrándose a sus principales foros y organismos internacionales, donde somos pioneros a nivel sudamericano.

Un elemento clave para integrarse en la economía mundial son los puertos. Mahan resaltaba su importancia al analizar el poderío marítimo de una nación, como puntos de conexión entre la tierra y el mar. Chile mueve casi el 95% de su comercio exterior a través del transporte marítimo, contando con más de 60 puertos distribuidos a lo largo de su costa, los cuales están clasificados en tres categorías: públicos, privados para uso público, y privados para uso privado. Durante los últimos

107 AthenaLab-Ipsos, “2ª Encuesta - Percepciones sobre política exterior y seguridad nacional” (Santiago: 2021), 8ESTUDIO | Segunda Encuesta de Percepciones sobre Política Exterior y Seguridad (AthenaLab-IPSOS) – AthenaLab.

108 AthenaLab-The Henry Jackson Society, “Auditoría de capacidad geopolítica: Sudamérica” (Santiago: 2019), en: <https://athenalab.org/wp-content/uploads/2019/08/Auditor%C3%ADa-Geopol%C3%ADtica-Sudame%CC%81rica-HJS.pdf>

20 años, la capacidad de carga de los puertos chilenos ha crecido a un promedio de 5% anual¹⁰⁹. Aunque siguen siendo la red marítima más eficiente de América Latina¹¹⁰, enfrentan desafíos cada vez mayores, como el cambio climático y regulaciones ambientales más desafiantes. San Antonio, el puerto más grande del país, y Valparaíso conforman un eslabón vital para la economía nacional. Para seguir siendo un centro comercial competitivo, hay planes para transformar el primero en un puerto de aguas profundas objeto albergar a los portacontenedores más grandes del mundo. Pero el aumento del nivel del mar y cierta oposición local con respecto a un nuevo enfoque ambiental están afectando el cronograma del proyecto.

Desde una perspectiva interna, como afirma el profesor Geoffrey Till, el mar también es necesario para integrar el territorio del país¹¹¹. El caso de Chiloé nos recuerda que el país aún necesita utilizar sus medios marítimos para mantener los vínculos con su región archipelágica. Los habitantes insulares, especialmente los más alejados del continente, como los habitantes de Rapa Nui y en el archipiélago de Juan Fernández, seguirán necesitando el apoyo del Estado. Al mismo tiempo, sus territorios tendrán mayor valor estratégico como lugares desde los cuales expandir el control de los espacios marítimos para proteger los recursos y contribuir al cumplimiento de los convenios y tratados internacionales relacionados con la pesca ilegal.

También vale la pena señalar la posición geográfica de los principales socios comerciales. En 2019, China fue el principal socio comercial de Chile, con aproximadamente el 30% del intercambio total (cifra que aumentó después de la pandemia de COVID-19), seguida de Estados Unidos, con el 17%, y la Unión Europea, con el 14%. El comercio total con el resto de Sudamérica fue el 20%¹¹². Esta es una de las

109 Guido Fuentes, “Una política oceánica para Chile, el desarrollo de puertos”, en *Revista de Marina* N° 6 (2017), 28.

110 “International LPI”, Banco Mundial, revisado el 2 de marzo de 2020, <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

111 Geoffrey Till, *Seapower: A Guide to the Twenty-First Century* (Nueva York: Routledge, 2018), 117.

112 “Informe comercial de comercio exterior”, Subsecretaría de Relaciones Internacionales, Gobierno de Chile, revisado el 18 de mayo de 2021, en: <https://www.subrei.gob.cl/wp-content/uploads/2019/02/Reporte-Anual-2018.pdf>.

razones por las que, aproximadamente, el 95% del comercio exterior chileno se transporta por mar, y por qué la Armada está tan preocupada por la seguridad del Canal de Panamá y de lo que suceda en el Sudeste Asiático. Para seguir siendo competitivo, la cadena de suministro de los productos chilenos debe ser asequible y absorber el costo de las distancias más largas, para competir, por ejemplo, con Australia, que vende a China productos similares a los nuestro (como vino, minerales, cobre y frutas), pero que está más cerca. Para la Armada, esto significa proteger las líneas de comunicaciones marítimas y la seguridad de los puertos, para así intentar mantener los costos del transporte a un precio competitivo. Cualquier disrupción en estas líneas, como por ejemplo la disminución de su seguridad, la presencia de terceros que las afecten o cualquier otro inconveniente, podrían significar un aumento en las tarifas de transporte y, como consecuencia, dejar de ser competitivos, lo que sin lugar a dudas afectaría a la economía nacional.

Cuando Robert D. Kaplan explicó la tesis del “Rimland” aplicada a Sudamérica, argumentó que la posición geográfica de Chile con relación a los mercados afectaba la capacidad del país de tener importancia geopolítica o incluso de construir una gran Armada¹¹³. Sin embargo, no recordó que durante años Chile logró construir la flota de marina mercante más grande del subcontinente, y una Armada mediana capaz para defender este comercio. Según estudios recientes, Brasil y Chile son las dos únicas potencias regionales de América del Sur¹¹⁴; el primero es esperable, pero que Chile sobrepase a Argentina y Colombia es, al menos, interesante. Si bien son muchos los factores que influyeron en este *ranking*, el hecho de que Chile haya sacado ventaja de su posición geográfica como una ventaja más que como una desventaja, refleja quizá una de las características principales de las potencias marítimas, y es que poseen un peso geopolítico exagerado para su tamaño y población.

113 Robert Kaplan, *The Revenge of Geography* (Nueva York: The Random House, 2013), 93-94.

114 AthenaLab-The Henry Jackson Society, “Auditoría de capacidad geopolítica: Sudamérica” (Santiago: 2019), en: <https://athenalab.org/wp-content/uploads/2019/08/Auditor%C3%ADa-Geopol%C3%ADtica-Sudame%CC%81rica-HJS.pdf>

Comentarios

Desde una perspectiva geográfica, existen pocas dudas de que Chile tiene una fuerte relación con el mar. Benjamín Subercaseaux tenía razón cuando definió al país como “tierra de océano”, y la relación de 5:1 a favor del dominio marítimo lo reafirma. Sin embargo, por impresionantes que sean estas cifras, no podemos definir a Chile como una nación marítima solo por su geografía: lo que realmente importa es cómo su sociedad interactúa con ella. Desde una perspectiva geográfica, Chile sin duda tiene todo lo necesario para convertirse en una potencia marítima, pero sus líderes han elegido un camino híbrido, utilizando un enfoque continental y marítimo para insertarse en la comunidad global. De hecho, parece que estas dos alas no solo coexisten, sino que se han complementado y han fortalecido el peso geopolítico del país, convirtiéndose —a pesar de su tamaño, población relativamente pequeña y posición— en la segunda potencia geopolítica regional después de Brasil. Chile se ha beneficiado al equilibrar activamente los esfuerzos por controlar posiciones estratégicas, como el Estrecho de Magallanes y Rapa Nui, por un lado, y una expansión continental que permitió la incorporación de las ricas regiones del norte, por otro.

Es al menos discutible el argumento de que el país sigue siendo una isla geopolítica y, por lo tanto, su mejor estrategia sería privilegiar el enfoque marítimo sobre el continental. Puede haber sido el caso antes de la Guerra del Pacífico, pero las negociaciones posteriores a la victoria ciertamente desafiaron esta perspectiva. Se agregó una enorme riqueza a la nación, el núcleo territorial se acercó a los vecinos al incorporar las regiones de Tarapacá y Atacama, se creó una frontera previamente inexistente con Perú, donde Bolivia perdió además su salida al mar, lo que ha afectado las relaciones bilaterales hasta hoy. En consecuencia, comenzó a ser necesario un ejército permanente para defender esta fuente de riqueza y las nuevas fronteras del país. La adopción del modelo del ejército prusiano a principios del siglo XX fue quizás una consecuencia de esta nueva realidad geopolítica. También es muy probable que Argentina y su proyección marítima a la Antártica, aunque supuestamente resuelta a principios del siglo XX, siga siendo un tema latente en ambas naciones, que tienen intereses opuestos en

la región. En este problema fronterizo, considerando el entorno físico de esta región archipelágica con limitada conectividad terrestre, son las fuerzas marítimas las que adquieren una mayor relevancia.

Desde una perspectiva comercial, el país está dando un giro geopolítico hacia la región Asia-Pacífico, tratando de posicionarse (al igual que antes lo hizo con Valparaíso) como el vínculo entre Australasia y América Latina. Este proceso comenzó con el primer cable de fibra óptica que conectará ambos continentes, utilizando a Chile como *hub*. A lo largo de su historia, el país ha convertido lo que era una posición relativamente débil en América del Sur, en una oportunidad para fortalecer su peso geopolítico, al enfocarse en el Sudeste Asiático y mejorar los puertos, la conectividad y las leyes, con tal de transformarse en el puerto de entrada de esas mercancías al continente, proceso que se espera se consolide con la incorporación del país al Tratado Integral y Progresivo de Asociación Transpacífico (CPTPP).



Capítulo 3: La economía marítima

«Casi el 95% de nuestro comercio exterior, que representa más del 52% de nuestro producto geográfico bruto, se transporta por vía marítima. Dependemos también de energías importadas por el mar (el 98% del petróleo y el 95% del gas y carbón que consumimos)»¹¹⁵.

Podría decirse que uno de los factores más decisivos para que un país establezca una relación estrecha con el mar son los beneficios económicos que este dominio aporta al bienestar nacional. Al fin y al cabo, los políticos y los empresarios no buscarían esta integración si no vieran en ella una oportunidad importante para la nación. Pero los enfoques varían; la experiencia chilena ha sido diferente a la de otras naciones marítimas como Atenas, Venecia o Gran Bretaña, por la posición geográfica de Chile en relación con los mercados internacionales, por su menor poder económico y, sobre todo, porque el país está en proceso de construir esta relación con el mar, lo que ha sucedido por medio de procesos verticales (desde arriba hacia abajo, y viceversa), guiados por líderes políticos cuya visión ha prevalecido, no sin fricciones, y apoyados por empresarios privados. También hay que señalar que, dado el breve tiempo de implementación, el proceso aún está lejos de haberse completado. La estructura social, política y económica del país no estaba lo suficientemente madura para sostener una economía marítima en el tiempo, por lo que ha sido un proceso más bien oscilante, con algunos puntos altos que se correlacionan con los períodos de aumento del comercio mundial, como en el siglo XIX, y el actual período de globalización.

En este capítulo, en primer lugar, se explicará que las actividades económicas históricas del país generalmente han estado más relacionadas con la tierra que con el mar. La minería y la agricultura han sido los pilares de la economía chilena desde la época colonial. Ya fuera el salitre, el cobre o quizá en el futuro, el litio, la minería

¹¹⁵ Armada de Chile, *Horizonte en el Pacífico. Visión oceánica de la Armada de Chile* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 2019), 5.

siempre había sido una actividad lucrativa que había atraído a inversionistas extranjeros y nacionales. Pero dado que los mercados tradicionales han estado generalmente lejos del país, el ámbito marítimo ha sido un elemento vital de la economía chilena. En segundo lugar, se explicarán los dos intentos del país por abrirse a estos mercados, y el papel que la industria marítima ha tenido en ellos. Ambos casos, el primero a mediados del siglo XIX y el segundo a partir de finales del siglo XX, tienen algunas similitudes, pero a la vez diferencias sociales, económicas y de infraestructura. Finalmente, el capítulo ofrecerá una breve discusión sobre la importancia de la economía marítima para el país, y su potencial de transformarlo en una potencia marítima.

Chile, una sociedad agraria y minera

La principal actividad económica de Chile a lo largo de su historia ha estado relacionada en gran medida con la tierra. Como hemos afirmado en capítulos anteriores, los colonizadores españoles eligieron el valle central del país para establecerse y comenzaron a explotar la tierra. A finales del siglo XVII, la economía nacional, a cargo de unos pocos hacendados, se concentraba entre Santiago y Concepción, dos ciudades interiores. Esta zona, relativamente pequeña en comparación con otras provincias de la Corona española, era lo suficientemente fértil como para producir alimentos, inicialmente para el consumo interno y después de algunos años, para la exportación a otras regiones del Imperio español, especialmente Perú.

A finales del siglo XVIII, las exportaciones chilenas a Perú eran, en orden de importancia: trigo, cobre, grasa animal, vino, cueros y carne seca. Las importaciones eran en su mayoría productos manufacturados en Europa, como azúcar, ropa de lana, algodón y arroz¹¹⁶. El intercambio comercial era bastante simple, y no había más relación con el mar que el transporte de estos productos de un puerto a otro, actividad administrada exclusivamente por la Corona, que prohibía el comercio

116 Benjamín Vicuña Mackenna, *Obras completas, Historia de Valparaíso, 1869*, (Santiago: Universidad de Chile, reprinted 1936), 248. <http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0002293.pdf>

con otras naciones, como los holandeses y los británicos que, desde principios de 1700, visitaban el país en busca de comercio¹¹⁷.

El mercado del trigo era especialmente importante para la economía nacional, sobre todo después de la independencia. De los ingresos totales por exportaciones, los cereales contribuían el 81% hacia 1850, el 74% entre 1866 y 1870, y cerca de dos tercios a fines del siglo XIX¹¹⁸. Los nuevos mercados eran Australia, California y Gran Bretaña¹¹⁹, y las exportaciones fueron posibles gracias a las mejoras en el transporte marítimo, que redujeron los aranceles y los tiempos de transporte¹²⁰.

El segundo pilar de la economía era la minería. El auge de la minería comenzó con la plata en el siglo XVII, siguiendo con el nitrato en el siglo XIX, y el cobre desde el siglo XX hasta la actualidad, convirtiéndose en la principal fuente de ingresos de Chile. Durante el siglo XIX, la economía nacional tuvo dos ciclos expansivos, estrechamente relacionados con la exportación de estos productos a los mercados mundiales. En las décadas de 1850 y 1860, el crecimiento económico estuvo ligado al aumento de los precios del trigo, la plata y el cobre. En consecuencia, las finanzas públicas se estabilizaron y los ingresos fiscales crecieron por primera vez tras la independencia. El sistema financiero se modernizó con la creación de numerosas instituciones de crédito con el apoyo de la Ley de Bancos de 1860¹²¹, y el Gobierno hizo un primer intento de conectar las zonas productivas y los puertos invirtiendo en infraestructura en el valle central, la región más productiva de su época¹²². En consecuencia, con el auge económico y el crecimiento de los centros urbanos, se desarrollaron en el país las primeras industrias orientadas al mercado interno. La expansión

117 Diego Barros Arana, *Historia general de Chile*, Tomo III, “La Colonia desde 1561 hasta 1610” (Santiago: Editorial Universitaria, 2000), 23.

118 Arnold Bauer, *Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile central en el siglo XIX* (Santiago de Chile: Universidad Católica de Chile, 1973), 163. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-propertyvalue-151651.html>

119 Daniel Martner, *Estudio de la política comercial chilena e historia económica nacional*, Tomo 1 (Santiago: Imprenta Universitaria, 1923), 283.

120 Bauer, *Expansión económica*, 167.

121 Eduardo Cavieles Figueroa, *Comercio chileno y comerciantes ingleses, 1820-1880: Un ciclo de historia económica* (Valparaíso: Ediciones Universidad Católica de Valparaíso, 1988), 116-127.

122 Martner, *Política comercial chilena*, 275-76.

económica de Chile fue subsidiaria del pronunciado crecimiento de las economías industriales europeas, que alcanzó su punto más alto a mediados de la década de 1860.

Después de la Guerra del Pacífico, en 1879, y la incorporación de las regiones ricas en nitrato de Tarapacá y Antofagasta, el país experimentó un nuevo ciclo de crecimiento económico, esta vez vinculado a la exportación de salitre. La estructura económica se diversificó, los servicios públicos se ampliaron, y las cuentas fiscales volvieron a estabilizarse. Los nuevos mercados y la expansión de los centros urbanos dinamizaron la economía, creando una significativa demanda de productos industriales que comenzó a ser parcialmente cubierta por productos nacionales¹²³.

La Primera Guerra Mundial tuvo un efecto formidable sobre la industria, elevando los precios del salitre y aumentando las importaciones. Sin embargo, al final del conflicto, los precios de las materias primas chilenas cayeron bruscamente, no solo afectando a la principal fuente de ingresos del país, sino también dejando a muchos mineros sin empleo y, lo que es peor, sin poder adaptarse a otro tipo de trabajo. Durante los siguientes cincuenta años, los gobiernos comenzaron a reformular lentamente sus políticas económicas y a alejarse de la ortodoxia liberal. A partir de la segunda mitad de la década de 1920, el Estado asumió un activo rol en el desarrollo económico, basándose en el principio de que la industrialización sacaría al país de la crisis económica y lo haría menos vulnerable a las fluctuaciones de la economía internacional. Esta nueva orientación se basaba en la suposición de que el país podía sustituir la exportación de materias primas mediante el desarrollo de la capacidad industrial nacional.

En contraste, pero en paralelo, un auge del cobre después de la Primera Guerra Mundial atrajo a empresas estadounidenses para explotar los yacimientos de Chile, que estaban entre los más grandes del mundo¹²⁴. Estas empresas invirtieron elevados recursos para explotar

123 Ibid. 442-56.

124 Alexander Sutulov, "Antecedentes históricos de la producción de cobre en Chile", en *El Cobre Chileno* (Santiago: Corporación del Cobre, 1975), 115. Disponible en: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-98262.html>.

estos yacimientos, y gracias a este auge, Chile recuperó su lugar como uno de los principales productores de cobre del mundo. Debido a la inestabilidad política, y dado que la mayor parte de las ganancias que producían estas empresas no se quedaban en el país, se nacionalizó la producción de cobre¹²⁵, creando la mayor empresa estatal, Codelco¹²⁶, que sigue siendo uno de los principales actores de la industria minera nacional e internacional.

La minería y la agricultura (con todas sus variantes, como la industria del vino) siguen siendo las actividades económicas más importantes del país. Se han abierto nuevas minas, incluso de litio, y el valle central del país sigue siendo una región muy rica, con productos agrícolas y ganaderos que se destinan en su mayoría al mercado exterior. Será difícil que el país abandone estos pilares económicos en el corto o mediano plazo. Ahora bien, todas estas actividades dependen en gran medida del ámbito marítimo para su distribución, lo que refuerza la argumentación a favor de una mirada nacional hacia el mar.

El primer desafío marítimo

Dado que las principales actividades económicas del país están relacionadas con las materias primas, y que sus principales mercados no están en América Latina, sino en Asia, Estados Unidos y Europa, el comercio marítimo se convierte entonces en un factor esencial para la subsistencia del país. Algunos de nuestros primeros líderes políticos, como O'Higgins y Portales, comprendieron esto en las primeras etapas del proceso de emancipación.

Si O'Higgins fue el visionario, el ministro Portales fue el ejecutor. Mientras el primero abrió los puertos chilenos al comercio internacional¹²⁷, el segundo entendió que, para compensar la relativa debilidad del país frente a sus vecinos, era necesario convertirse en

125 Ibid., 99.

126 Codelco (Corporación Nacional del Cobre), empresa minera del Estado de Chile.

127 Enrique Larrañaga, "Bernardo O'Higgins, forjador del poderío marítimo de Chile", en *Revista de Marina*, N° 4, (2006), 353.

una potencia comercial¹²⁸. Para lograrlo creó, como ya mencionamos, instituciones fundamentales como la Armada, la Marina Mercante, los almacenes, y un marco legal, que generó un cierto nivel de fricción entre la antigua sociedad de hacendados y la nueva sociedad comercial, al prever, correctamente, que esta nueva clase económica representaría una amenaza para su poder. Portales admiraba el sistema comercial británico; llegó a exagerar diciendo que “arrendaría” el país a Gran Bretaña para que lo administrara¹²⁹. El concepto era más bien simple: utilizar la posición geográfica de Chile como una forma de proyectar el interés europeo hacia la cuenca del Pacífico, invirtiendo en un avanzado sistema de aduanas, y en los almacenes fiscales que se podían usar para guardar mercancías por hasta dos años sin pagar impuestos¹³⁰. Los efectos de estas leyes están descritos en el discurso del ministro de Hacienda ante el Congreso en 1834:

«Entre ellos merecen particular mención las que hoy forman parte de la ordenanza de aduanas, porque a su influencia debe atribuirse el impulso extraordinario que ha recibido nuestro comercio exterior, desde que el reglamento de depósitos declaró puerto franco a Valparaíso. Ascende ya a muchos millones el valor de las mercaderías consignadas en tránsito, cuando apenas ha habido tiempo para que llegue la noticia de esta disposición a los pueblos comerciantes con quienes tenemos relaciones; y Valparaíso, convertido por la liberalidad de las leyes en el principal y más vasto mercado del Pacífico, ve abordar a su rada los buques de todas las naciones que vienen a hacer el cambio de las manufacturas de Europa y Asia, por los ricos productos de la parte de América situada en el litoral del mar del sur»¹³¹.

En 1852, aunque el país seguía siendo una sociedad principalmente agraria, casi el 60% de su presupuesto provenía de los ingresos

128 Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, 10 de septiembre de 1836. Disponible en: <https://historiachilexixudla.wordpress.com/2008/09/03/epistolario-de-diego-portales/>

129 Carlos Sazo y Lautaro Ormazábal, “El poderío marítimo en el epistolario de don Diego Portales”, en *Revista de Marina*, N° 4 (1996), 3.

130 Francisco Antonio Encina, *Historia de Chile*, Tomo XXVI (Santiago: Editorial Ercilla, 1984), 54.

131 Ministerio de Hacienda, Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional, 1834, 243.

aduaneros¹³². El informe al Congreso en 1853 dejaba claro el esfuerzo del Estado por construir una economía marítima por medio de: mejorar las relaciones exteriores con todas las naciones que prefirieran el comercio exterior chileno; desarrollar un plan para mejorar las comunicaciones desde las zonas productivas (en la región central del país) hacia los puertos; mejorar el servicio de aduanas y sus leyes; promulgar una ley que estableciera los límites geográficos de la pesca nacional, y la mejora sustancial de sus puertos¹³³.

El segundo factor explotado durante este tiempo, iniciado por Portales y continuado por la mayoría de los ministros de Hacienda posteriores, fue la construcción de una marina mercante importante, para transportar, bajo bandera nacional, estas mercaderías por el Pacífico. Desde 1813, el Estado aprobó leyes para promover la Marina Mercante Nacional. La palabra “cabotaje” fue redefinida como el transporte de mercancías entre puertos chilenos, y se concedió una tarifa especial para los barcos de bandera nacional. Portales creó una academia para aumentar la cantidad de tripulantes chilenos en estos barcos¹³⁴. Sin embargo, en 1840, el Estado reconoció que el comercio marítimo no podía quedar solamente en manos nacionales; en parte, por la falta de capital provocada por el desinterés comparativo en la inversión naviera. Por lo tanto, lo abrieron nuevamente el comercio a todas las banderas, abandonando el proteccionismo¹³⁵.

La guerra contra España, en 1866, y el peligro que la flota española representaba para la marina mercante, tuvo profundas consecuencias para la flota nacional, viéndose obligada a cambiar a banderas extranjeras, reduciéndose a principios de ese año a casi cero¹³⁶. Después de la guerra, la flota fue reconstruida, creciendo hasta convertirse en una de las más grandes del Pacífico Sur, transportando mercancías

132 Ibid., 58.

133 Ministerio de Hacienda, Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional, 1853, 17.

134 Diego Portales a Antonio Garfias, 17 de marzo de 1832. Disponible en: <https://historiachilexudla.wordpress.com/2008/09/03/epistolario-de-diego-portales>

135 Ministerio de Guerra y Marina, Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional, 1841; 10-11.

136 Ministerio de Guerra y Marina, Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional, 1866; 24.

desde Chile a Asia, Australia, Polinesia y Estados Unidos¹³⁷. La flota mercante creció en importancia hasta el punto de ser declarada como un activo estratégico del Estado¹³⁸, y demostró ser decisiva durante la Guerra del Pacífico en 1879, manteniendo la logística entre Valparaíso y el Ejército expedicionario en el norte del país y en Perú.

La creciente importancia de Chile como centro comercial y minero atrajo a las casas comerciales europeas que se instalaron en Valparaíso. A fines del siglo XIX, Valparaíso «tenía cerca de 150 mil habitantes, pero su comercio era dos veces mayor que el de cualquier ciudad estadounidense de tamaño similar»¹³⁹. El principal periódico nacional, “El Mercurio”, sostenía que las ideas del libre comercio eran una “doctrina nacional”¹⁴⁰. En Chile operaban casas comerciales, como las británicas Williamson & Balfour, Duncan, Fox & Co, Gibbs, Huth & Co, o las alemanas Vorker & Co., Weber & Co., y Gildemeister. Su negocio consistía en importar productos terminados de Europa y exportar salitre, minerales y alimentos¹⁴¹. El intercambio de mercancías floreció junto con el nuevo sistema bancario. La primera bolsa de valores del país se estableció en Valparaíso, no en Santiago, en 1892, así como los primeros bancos internacionales¹⁴².

Pero una mirada más profunda revela que, aunque el gobierno hizo bien en aprovechar esta primera Globalización, el sistema económico nacional no estaba lo suficientemente maduro como para sostenerse por sí mismo en tiempos de crisis. Lo que hicieron los primeros administradores, como Portales, fue importar un modelo que había funcionado en sociedades industrializadas, como la británica, e

137 Martner, *Política comercial Chilena*; 283-84.

138 Ministerio de Guerra y Marina, Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional, 1859; 16-17.

139 Frank G. Carpenter, *South America, Social, Industrial, and Political. A Twenty-Five-Thousand-Mile Journey in Search of Information* (Boston: Geo. M. Smith & Co., 1900), 199.

140 “El Mercurio”. N° 9142, 26 de diciembre de 1857.

141 Juan Ricardo Couyoumdjian, *El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación* (Santiago: Universidad Católica de Chile, 2000), 73-75.

142 Eduardo Cavieres Figueroa, *Comercio chileno y comerciantes ingleses, 1820-1880: Un ciclo de historia económica* (Valparaíso: Ediciones Universidad Católica de Valparaíso, 1988), 122.

implantarlo en la incipiente economía de Chile¹⁴³. Por ejemplo, en lugar de importar materias primas y transformarlas en productos terminados para aumentar su valor, como en el caso Británico, el sistema chileno hizo justamente lo contrario. El auge económico del país no provenía de lo que el profesor Geoffrey Till describe como el círculo económico virtuoso¹⁴⁴. La mayor parte de los ingresos de las materias primas no se quedaban en Chile, sino que volvían al lugar donde los inversionistas tenían sus oficinas, principalmente en Londres. Chile solo obtenía su parte mediante los ingresos aduaneros procedentes de los impuestos de estas materias primas. Hacia 1850, casi el 60% de los ingresos del Fisco chileno provenían de estos impuestos, proporción que siguió aumentando hasta principios del siglo XX. En otras palabras, para aumentar los ingresos nacionales, el Gobierno no estaba necesariamente interesado en fomentar la industria marítima, sino que solo necesitaba aumentar la cantidad de bienes y mercancías que se comerciaban. La mayor parte de los capitales invertidos en el país eran extranjeros, particularmente de las casas comerciales europeas mencionadas anteriormente, lo que significaba que la propiedad de las empresas mineras, los ferrocarriles, los puertos, e incluso el transporte marítimo, estaba en manos de extranjeros y no de chilenos¹⁴⁵. En consecuencia, bajo este sistema financiero, había poco espacio para que el Gobierno realizara un plan centralizado que pudiera mejorar la infraestructura pública para transformar los ingresos de las materias primas en una mejora efectiva del bienestar de la población, lo que se haría evidente en las crisis internacionales que vendrían más adelante.

Pero el capital no era el único elemento controlado por los extranjeros. Debido a la escasez de mano de obra especializada, de escuelas técnicas, y de industria nacional, la mayor parte del trabajo técnico era realizado por europeos, especialmente en la minería y la

143 Daniel Martner, *Estudio de la política comercial chilena e historia económica nacional* (Santiago: Imprenta Universitaria, 1923), 119.

144 Geoffrey Till, *Seapower, A Guide to the Twenty-First Century* (New York: Routledge, 2018), 18.

145 Couyoumdjian, *El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación* (Santiago: Universidad Católica de Chile, 2000), 70.

industria, las áreas más fructíferas de la economía nacional¹⁴⁶. Dado que el sistema productivo completo se basaba en el comercio de materias primas (y no de productos industriales o manufacturados), los ingresos dependían en gran medida de los mercados externos, y los precios estaban determinados —al igual que hoy— por el número de competidores y la demanda del producto. Así que cuando la recesión golpeó al mundo, después de la Primera Guerra Mundial, y Alemania inventó el salitre sintético, los inversionistas extranjeros no vieron más incentivos en el país, y simplemente se llevaron sus capitales y conocimientos, dejando a Chile sin recursos suficientes para reinvertir, sin administradores capaces de dirigir las empresas, y sin productos para transportar en buques¹⁴⁷. Como resultado, no solo se derrumbó la economía del país, sino que también se puso en duda la capacidad del Gobierno para dirigir la economía. Las nuevas generaciones de pensadores económicos levantaron una voz crítica al modelo liberal dominante, cuestionando la falta de intervención del Estado en la solución de problemas sociales, y el rol que el capital extranjero había alcanzado en la economía, junto a la ausencia del empresariado nacional¹⁴⁸.

Pero por muy desacreditado que estuviera el sistema para estos nuevos pensadores económicos, este período dejó una importante cantidad de infraestructura en el país. Los industriales extranjeros invirtieron importantes recursos en la construcción de redes de ferrocarriles para acercar los productos a los puertos. Durante este período, florecieron los ferrocarriles que conectaban las minas con los puertos, así como las carreteras y los sistemas de comunicación. Se construyeron nuevos puertos, y los materiales para construir la mayoría de estas nuevas infraestructuras eran libres de impuestos¹⁴⁹. Se hicieron esfuerzos para «dar salida al mar a la zona agrícola más rica de Chile»¹⁵⁰. El sistema económico reconoció que el elemento vital para el comercio era el mar,

146 Cavieres, *Comercio chileno y comerciantes ingleses, 1820-1880: Un ciclo de historia económica* (Valparaíso: Ediciones Universidad Católica de Valparaíso, 1988), 141-45.

147 Couyoumdjian, *El alto comercio de Valparaíso*, 98-99.

148 Anibal Pinto Santa Cruz, *Chile, un caso de desarrollo frustrado* (Santiago: Editorial Universitaria, 1959), 107-108.

149 Martner, *Política comercial chilena*, 119.

150 Pinto, *Chile, un caso de desarrollo frustrado*, 22.

y como resultado, varios ministros de Hacienda aprobaron leyes con ese fin. En consecuencia, el país pasó de ser uno de los más pobres de la región a uno de los más ricos¹⁵¹. Tal vez de no ser por la crisis económica de entreguerras, el país habría tenido tiempo suficiente para reinvertir los ingresos del comercio en mejores infraestructuras, aumentar el capital nacional, y crear una sociedad más madura, con suficientes habilidades, conocimientos y distribución del bienestar, como para mantener la economía en ausencia de capital extranjero.

La Gran Depresión golpeó a Chile con más fuerza que a ningún otro país de América Latina¹⁵². Los gobiernos posteriores, en lugar de apoyar el libre comercio, creyeron que la única manera de mejorar la economía era construir una industria autosuficiente, produciendo bienes para el mercado interno, y gravando fuertemente todos los productos extranjeros. Este ideal económico, conocido como Industrialización por Sustitución de Importaciones, fue devastador para el país¹⁵³. Aunque estas barreras pretendían estimular el desarrollo industrial, que en teoría sería el motor del crecimiento de la economía chilena, en la realidad hizo muy ineficiente la economía, con industrias estatales improductivas y monopolios insostenibles. El sistema trajo consigo décadas de agitación política que terminaron con un gobierno con políticas económicas de corte marxista. Las Fuerzas Armadas debieron intervenir, siendo el Gobierno Militar el que instauró un sistema económico liberal, y la estrategia fue abrir el país para estimular nuevas exportaciones, obligando a todos los sectores a abrirse a la competencia externa, aboliendo los monopolios nacionales, estimulando la absorción de nuevas tecnologías, mejorando la calidad de los productos, y abriendo nuevos mercados¹⁵⁴.

151 Enrique Mac-Iver, *Discurso sobre la crisis moral de la República*, (Santiago: Imprenta Moderna, 1900), 10.

152 Pinto, *Chile, un caso de desarrollo frustrado*, 110.

153 Gabriel Palma, "Chile 1914-1935: de economía exportadora a sustitutiva de importaciones", en *Estudios Cieplan* N°12, (1984), 61-68.

154 Dominique Hachette, "Las reformas comerciales y financieras", en *Chile en pos del desarrollo*, Ed. Rodrigo Vergara y Felipe Larrain (Santiago: Centro de Estudios Públicos, 2000), 17.

La Globalización, una nueva oportunidad

El segundo intento de abrir los mercados chilenos a la economía mundial se produjo a principios de la década de 1980, de forma muy similar al primero, cuando el país volvió a adoptar un sistema económico liberal, aprovechando las ventajas del nuevo proceso de Globalización. Si bien siguió dependiendo en gran medida de la exportación de materias primas, el libre comercio y específicamente el comercio marítimo, volvieron a ser un factor crítico en la estrategia chilena, aunque esta vez la sociedad, la infraestructura y el sistema financiero estaban mejor preparados para el desafío.

Al terminar el siglo XX, Chile tenía nada menos que 29 acuerdos de libre comercio con otras 65 naciones, accediendo al 67% de la población y al 88% del PIB mundial¹⁵⁵. Esto no era nuevo: ya en 1812 se había intentado abrir el comercio con Calcuta¹⁵⁶, y durante el primer régimen liberal, el país firmó acuerdos de libre comercio con México (1831), Estados Unidos (1832), Francia (1846), e incluso Cerdeña (1856)¹⁵⁷, para facilitar el acceso de los productos chilenos a los mercados del mundo. Un proceso similar se inició en 1990, cuando el Gobierno recién instalado utilizó el sistema económico liberal creado durante el gobierno militar, para abrir el competitivo mercado interno a la inversión extranjera. Entre 2010 y 2018, el comercio representó el 52,1% del PIB¹⁵⁸ —algo muy significativo—, y el 93,3% de este comercio viajó por vía marítima. El mar volvió a ser un elemento vital de la economía chilena, además de todas las otras actividades directamente vinculadas a él, como la pesca, el turismo, la minería y la energía. Curiosamente, las exportaciones chilenas en 2020 tienen una distribución por región similar a la de 1850: Europa, Estados Unidos y Asia son los principales mercados, más que América Latina¹⁵⁹.

155 Acuerdos Comerciales, Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, actualizado en 2020, <https://www.subrei.gob.cl/modulo-de-acuerdos-comerciales/>

156 Martner, *Política comercial chilena*, 160, 166, 231 y 285.

157 *Ibid.*, 141.

158 Gustavo Jordán, “¿Cuán dependiente será Chile del transporte marítimo a fines del siglo XXI?”, en *Revista de Marina*, N° 3 (2019): 24-33.

159 Martner, *Política comercial chilena*, 254.

El epígrafe inicial, aunque impresionante, podría no representar el vínculo correcto entre la economía y la condición marítima de la nación. En otras palabras, la dependencia del comercio marítimo no necesariamente convierte a un país en una potencia marítima; es la voluntad del país la que define esta condición. Por ejemplo, ¿se puede considerar marítimo un Estado, que depende en forma vital del mar para el comercio, pero que delega en terceros la coordinación estratégica del funcionamiento de sus los puertos, el transporte de la carga, e incluso la defensa de esta última? Este punto es interesante para demostrar que Chile ha empezado a entender la relación entre los intereses nacionales y el mar. En el caso nacional, al privatizar los puertos, un eslabón fundamental para el comercio, el Estado permitió a los inversionistas chilenos controlarlos y mejorarlos. El conocimiento adquirido en este proceso es descrito en el informe del Banco Interamericano de Desarrollo de 2007:

«Los efectos de las concesiones han sido muy favorables, ya que los concesionarios han invertido en equipos e infraestructura física, aumentando rápidamente la productividad de los frentes de atraque concesionados. Las velocidades de transferencia se han triplicado y los costos de los puertos chilenos se encuentran entre los más bajos del mundo. Asimismo, la privatización permitió que el Estado recaudara más recursos, tanto por el pago inicial al adjudicarse la concesión, el canon anual y por los cargos portuarios»¹⁶⁰.

El conocimiento sobre administración portuaria se convirtió en un negocio en sí mismo, y hoy las empresas chilenas gestionan no solo puertos nacionales, sino también muchos otros en ambas costas de América¹⁶¹. También se han convertido en líderes regionales en servicios de remolcadores, con una flota que ocupa el cuarto lugar en el mundo¹⁶². La industria naviera también se convirtió en un actor relevante, y hoy todavía se discute políticamente si abrir o no el cabotaje a buques extranjeros. La Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV),

160 Ronald Fisher y Pablo Serra, “Efectos de la privatización de servicios públicos en Chile”, en *Cono Sur, Serie de Estudios Económicos y Sociales*, CSC-07-009 (2007), 7.

161 “Port Terminals”, SAAM, actualizado en 2020, <https://www.saam.com/en/port-terminals/>

162 “Towage”, SAAM, actualizado en 2020, <https://www.saam.com/en/towage/>

establecida en 1872, fue la naviera más grande de América Latina hasta su fusión con Hapag-Lloyd en 2014. No solo transportaban mercancías nacionales, sino que su operación aún transporta cargas para el resto del continente. En cifras de 2001, en términos de TEU¹⁶³ transportados, las empresas chilenas casi duplicaban al siguiente competidor en América del Sur, Brasil, y eran diez veces mayores que el tercero, Argentina¹⁶⁴. Hoy, Chile cuenta con más de 70 navieras de diferentes tamaños operando dentro del país, y muchas de ellas también lo hacen en los mercados internacionales¹⁶⁵.

Los astilleros se están convirtiendo en otra industria importante. Actualmente operan en Chile 54 astilleros, de los cuales solo uno es de propiedad estatal. Los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR) son administrado por la Armada, y actualmente está construyendo su mayor proyecto, un rompehielos de 10.000 toneladas. Aunque este astillero es capaz de construir buques de guerra, hoy en día se centra en las unidades auxiliares del servicio, habiendo entregado a la fecha más de cincuenta de éstas. Fundado en 1895, ha reacondicionado buques de guerra no solo chilenos, sino también ecuatorianos y argentinos¹⁶⁶. Pero también hay otros astilleros privados, como ASENNAV, en Valdivia, con más de 180 buques construidos para el mercado interno y externo¹⁶⁷. Aunque se trata de un mercado muy pequeño si se compara con los de Corea y China, estos astilleros desempeñan un papel importante dentro de la comunidad local. Las universidades chilenas han creado carreras relacionadas con el sector marítimo, como ingeniería naval y arquitectura naval, para proporcionar los conocimientos técnicos que requiere este negocio¹⁶⁸.

163 TEU: Twenty-foot Equivalent Unit (Unidad Equivalente a Veinte Pies).

164 Jan Hoffman, *Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina: El caso de Chile* (Santiago: Naciones Unidas, 2001), 21.

165 Lista de compañías navieras, Mundo Marítimo, actualizado en mayo de 2020, https://www.mundomaritimo.cl/empresas/listado?categoria_empresa=Navieras

166 “Construcción Naval”, Astilleros y Maestranzas de la Armada, actualizado en 2019, <https://www.asmar.cl/buques-armada>

167 “Construcción Naval”, Astilleros y Servicios Navales S.A., actualizado en 2020, <http://asenav.cl/es/construccion/>

168 “Naval Engineering” (Ingeniería Naval), Universidad Austral de Chile, actualizado en mayo de 2020, <http://internacional.uach.cl/engineering/#1546873360705-82f2dbb4-888e>

La pesca es otro elemento interesante de analizar. Chile ha sido un actor importante en esta industria, aunque se ha ido quedando atrás sostenidamente. En 1994 ocupaba el tercer lugar en el total de la captura mundial; en 2010 estaba en la décima posición, y hoy, en la duodécima¹⁶⁹. Si bien es un número relevante, solo emplea a cerca del 0,9% de la fuerza laboral chilena¹⁷⁰, y representa apenas el 6% del PIB¹⁷¹. ¿Son estas cifras relevantes a la hora de decidir si Chile es una nación marítima? Quizás sí, principalmente por dos razones. En primer lugar, aunque la pesca se realiza a lo largo de toda la costa chilena, se concentra especialmente en ciertas ciudades, como Iquique, Talcahuano y Puerto Montt. Esta última tiene un sistema económico completo creado en torno a la industria del salmón. *Wellboats*, transbordadores, granjas flotantes, cargueros, buzos y muchos otros servicios se construyen en torno a esta industria, que produce el mayor número de salmones del mundo, y es la segunda mayor exportación después del cobre, con ingresos anuales de unos 4.600 millones de dólares¹⁷². Un segundo factor son las razones que explican la disminución de las cifras de las capturas anuales. El Gobierno, reconociendo la necesidad de crear una industria sostenible para el futuro, ha aplicado cuotas anuales, reduciendo las capturas de aquellas especies migratorias que podrían estar en peligro. Además, casi el 43% de la ZEE chilena está protegida por diferentes leyes, lo que convierte a Chile en el país con uno de los porcentajes más significativos de áreas resguardadas en relación a su ZEE, diseñadas para asegurar la sostenibilidad de esta industria¹⁷³. Al establecer el mar como un elemento vital para las generaciones futuras, Chile lo está reconociendo como parte integral de sus recursos, y no solo como algo accesorio.

169 Gideon Long, “Pesca en Chile: Una carrera contra el tiempo”, en *Business Chile*, 20 de agosto de 2012, <https://www.amchamchile.cl/2012/08/pesca-en-chile-una-carrera-contra-el-tiempo/>

170 “Estadísticas de Empresas por Rubro Económico”, Servicio de Impuestos Internos, actualizado en septiembre de 2016, http://www.sii.cl/estadisticas/empresas_rubro.htm

171 “PIB Silvoagropecuario y Nacional, 2018”, Oficina de Estudios y Políticas Agrarias, actualizado en 2019, <https://www.odepa.gob.cl/estadisticas-del-sector/estadisticas-economicas>.

172 Gideon Long, “Pesca en Chile: Una carrera contra el tiempo.”

173 “Áreas marinas protegidas”, Ministerio del Medio Ambiente, Chile, actualizado en mayo de 2020, <https://mma.gob.cl/la-superficie-total-de-las-areas-marinas-protegidas-es-mayor-que-la-de-chile-continental>

El ámbito marítimo también es vital a la hora de analizar la dependencia energética del país. En 1985, Chile importó el 29% de sus necesidades de combustible; en 2016 fue el 73%, y sigue creciendo¹⁷⁴. La mayor parte de esta energía llega por transporte marítimo. Si este flujo se interrumpiera, los resultados para el país serían desastrosos. Un estudio reciente propone que el primer efecto se vería ya en las primeras semanas, y toda la producción industrial se paralizaría en un par de meses en el mejor de los casos, convirtiendo la importación de petróleo y gas en un problema de seguridad nacional¹⁷⁵. Estos datos demuestran que el mar, como medio de transporte para Chile, no es importante, sino vital.

También cabe destacar un punto tratado en el capítulo político: cómo el Estado utiliza sus ingresos para apoyar a Defensa. Como vimos anteriormente, Chile tiene su propia versión de la idea de Temístocles para usar los ingresos de las minas de plata de Argentinum. La llamada Ley del Cobre (Ley N° 13.196), aprobada en 1958, estableció que el 10% de los ingresos totales de la industria del cobre debían ser usados para adquirir equipamiento de defensa. Aunque comenzó con la mayor parte para la Armada, terminó distribuyendo estos ingresos de manera equitativa entre las Fuerzas Armadas¹⁷⁶. Esta ley permitió construir la flota actual, y sigue siendo un ejemplo de los esfuerzos realizados por el Estado para destinar ingresos a seguridad, pese a la constante presión de otros sectores de la sociedad, como salud y obras públicas.

Este segundo enfoque del mar está todavía en desarrollo. Como se ha reconocido desde el principio, es un proceso siempre en evolución, que se adapta no solo a la tecnología, los mercados y la política exterior, sino también a nuevos desafíos, como el cambio climático y la sostenibilidad de los recursos que el ámbito marítimo puede ofrecer a las nuevas generaciones.

174 “Dependencia energética y desafíos para mejorar su eficiencia”, en *El Mercurio*, 10 de marzo de 2014.

175 Jordán, “Transporte marítimo”, 24-33.

176 “Ley Reservada del Cobre”, Biblioteca del Congreso Nacional, última modificación en enero de 1958, <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=27380&buscar=13196>

Comentarios

El modelo económico chileno ciertamente es diferente al de las economías marítimas clásicas. El país no tiene la capacidad industrial para importar materias primas y transformarlas en productos acabados de la Gran Bretaña del siglo XIX, ni la robusta y enfocada industria de servicios marítimos del Singapur del siglo XXI. La realidad del país gira en torno a la agricultura y la minería, industrias relacionadas con la tierra. Sin embargo, la vital dependencia de Chile del comercio marítimo para acceder a sus principales mercados fuera del continente, su crítica dependencia de la energía importada, y —lo más importante— el reconocimiento estatal de esta situación al crear políticas de fomento de la inversión privada y pública en infraestructura, son signos de una conciencia marítima que, si bien obviamente debería crecer, en consonancia con el destino marítimo al que la geografía lo impulsa, ya es lo suficientemente importante como para considerar que el modelo de negocios de orientación marítima, junto con el libre comercio, ha contribuido de manera importante al bienestar de la nación.

También es importante reconocer que el modelo clásico de ciudad marítima, llena de almacenes y mercados, con gran parte de su población trabajando en servicios relacionados con el mar, está siendo sustituido por terminales intermodales altamente tecnificados, normalmente fuera de las ciudades, donde el antiguo cargador de barcos es sustituido por grúas manejadas por un solo hombre. Las compañías navieras también están utilizando menos personas para tripular barcos más grandes, por lo que parece que la mano de obra necesaria para la industria marítima se está reduciendo continuamente en comparación con otros negocios.

¿Significa esto que la cultura del país se verá afectada? Tal vez, pero desde una perspectiva económica, no significa que el país vaya a estar menos en sintonía con el mar. De hecho, en el caso chileno, el reconocimiento —no solo de parte del Gobierno, sino también del sector privado— de que el negocio marítimo es esencial para el desarrollo del país, es probablemente la principal razón por la que en los últimos cincuenta años se ha creado un gran número de servicios marítimos, incluyendo transporte, administración portuaria, servicios

de remolque, y muchos otros, no solo en Chile, sino en Sudamérica; ampliando así nuestro conocimiento sobre modelos de negocios marítimos, y contribuyendo a ampliar la cultura empresarial marítima.

También es importante reconocer que los principales impulsores de la economía marítima chilena han sido la globalización y el libre comercio, dos factores muy relacionados entre sí que han estado presentes en los dos períodos de comercio marítimo intensivo. El acceso justo a los mercados extranjeros ha sido esencial para el desarrollo de esta industria, y el país ha prosperado durante estos períodos. También se ha demostrado lo mucho que la economía nacional depende de la estabilidad y el orden mundial. Tal vez el reconocimiento de esta vulnerabilidad ha empujado al Gobierno a invertir en la Armada del país, y a entender este servicio no solo como una capacidad meramente militar para defender las fronteras del país, sino como un contribuyente de un sistema internacional más complejo para mantener el orden marítimo.

Por último, este caso es significativo: muestra cómo una nación — es decir, el Gobierno y los intereses privados— ha transformado una debilidad en una fortaleza. No son las cifras —el 95% del comercio realizado por vía marítima, o la dependencia del mar para la energía— las que dan al país una característica marítima; más bien, es la estrategia nacional para asegurar esas cifras lo que determina que un país sea considerado marítimo. La economía, es decir, el libre comercio marítimo, ha sido el más poderoso impulsor del desarrollo del país, poniendo el mar en el centro del debate. La comprensión nacional de la necesidad de proteger este comercio ha dado vida a instituciones como la Armada, y no al revés. No se trata de una lectura excesivamente simplificada de Mahan, sino que ha sido un largo proceso de prueba y error que ha aportado varias lecciones, a veces aprendidas, para mejorar el bienestar nacional. El proceso de convertirse en una potencia marítima no se ha completado aún, pero parece que las políticas marítimas del Gobierno, basadas en su comprensión de los beneficios de ese dominio, como el comercio, van en la dirección correcta.

Capítulo 4: La sociedad marítima

Cada 21 de mayo, a las 12:10 horas, el ruido de 21 salvas de cañón resuena en la costa alrededor de muchos puertos chilenos. Los buques fondeados —civiles y militares— se visten de gala con sus banderas de señales izadas en los mástiles. Esta celebración es la más grande del país luego del 18 de septiembre, día de la Independencia. Inmediatamente después de las salvas, comienza un desfile, donde marinos, soldados, bomberos y escolares, entre otras instituciones sociales, desfilan por la mayoría de las ciudades y pueblos. Los niños se reúnen cerca de las tropas para verlas desfilar, mientras soldados y marinos entonan himnos militares y exhiben sus medallas. Se rinde homenaje a Arturo Prat, capitán de fragata de 31 años, y su tripulación, quienes a bordo de la “Esmeralda”, una obsoleta corbeta de madera, combatieron contra el acorazado “Huáscar”, orgullo de la flota peruana durante la Guerra del Pacífico (1879). Lo que se suponía que sería una fácil victoria para Perú, terminó siendo una batalla épica, con el comandante Prat abordando el buque enemigo después de que este lo embistiera. La “Esmeralda” se hundió tras el tercer espolonazo; Prat y los suyos perdieron el combate, pero heroicamente honraron la venerable e inquebrantable tradición de no arriar la bandera frente al enemigo¹⁷⁷, dando la vida por la Patria. Prat, en particular, se convirtió en el más conocido héroe nacional y modelo a seguir hasta hoy¹⁷⁸. Actualmente, hay más de 144 calles con su nombre en Chile (generalmente las principales), y 130 vías llamadas “Esmeralda”, convirtiéndose en los nombres de calle más populares del país¹⁷⁹. Si bien las acciones de Prat todavía son recordadas en los colegios por jóvenes estudiantes, y el 21 de mayo se celebra todos los años con la presencia del presidente de Chile, es insuficiente para afirmar que los chilenos somos una sociedad marítima.

177 William F. Sater, *Andean Tragedy, Fighting the War of the Pacific, 1879-1884* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2007), 130.

178 Gonzalo Vial Correa, *Arturo Prat*, (Santiago: Editorial Andrés Bello, 1995), 262.

179 <https://www.latercera.com/noticia/conoce-los-nombres-de-las-calles-mas-comunes-en-chile/>

El libro *Las Piedras de Venecia*, de John Ruskin, proporciona quizás una de las mejores descripciones de sociedades marítimas. El enfoque del autor define a las personas y la influencia que tuvo el mar en toda la República de Venecia, incluyendo la arquitectura, el gobierno y las artes, entre otros elementos. Sin duda, es considerado por muchos autores como uno de los mejores modelos de sociedad marítima, que vivía por y para el mar. Pero la Venecia de Ruskin, aunque era una República, era una ciudad portuaria encapsulada por los límites de sus islas, en un espacio geográfico bastante limitado. Los expertos también consideran a otras naciones, como Atenas o Cartago, como sociedades marítimas, pero ellas también comparten características similares: son ciudades-estados más que países. Entonces, vale la pena preguntarse cómo podemos determinar si un país como Chile, con muchas ciudades, gran variedad de paisajes y climas, y un espacio físico mucho más grande que la mayoría de las culturas marítimas tradicionales (incluido el Reino Unido), podría encajar en lo que se entiende como sociedad marítima.

Para responder a esta pregunta, entenderemos como sociedad marítima aquella que culturalmente está en sintonía con el mar, adoptándolo como parte integral (o al menos muy importante) de sus vidas, y comprendiendo que el océano desempeña un papel central en el bienestar de la nación. Este capítulo postula que, en Chile, algunos grupos se han comportado como sociedades marítimas, pero no el país como un todo. Si bien es posible que no se haya extendido a toda la población, ciertos sectores influyentes, como la floreciente clase comerciante, desafiaron a los hacendados establecidos desde el período colonial. Esto creó una nueva generación de empresarios y comerciantes que, aprovechando las ventajas del mar, produjo riqueza y abrió la sociedad local al comercio, trayendo así al país, en diferentes épocas, cambios sociales y culturales, y a su vez, bienestar y progreso.

La primera parte describirá la condición marítima de los pueblos originarios y la influencia española sobre ellos. La segunda parte revisará el impacto de los extranjeros y el desarrollo de una clase mercantil local en Valparaíso. La última sección describirá los grupos que, además de la Armada, actualmente están tratando de preservar la cultura marítima al fomentar el debate sobre la importancia del mar para el bienestar de la nación.

Los primeros habitantes

Para entender nuestra cultura nacional, si es que hay sólo una, puede ser útil analizar los símbolos del país. Durante muchos años, el huaso ha sido considerado el estereotipo del chileno, particularmente en el valle central, la zona más poblada del país. Pero el huaso está lejos de ser un marino; es la versión nacional de un vaquero estadounidense, un hábil jinete que cumple sus deberes en la hacienda¹⁸⁰, generalmente ubicada lejos de la costa. Quizás uno de los pocos grupos que hoy podría considerarse como marítimo son los chilotes, habitantes del archipiélago de Chiloé en el sur de Chile. Como describimos en el Capítulo 2, las condiciones geográficas de dicha región dieron forma a su población, que se vio obligada a utilizar el mar como medio de comunicación, transporte y alimentación. Como consecuencia, la mitología de esta región se centra en el mar, con leyendas como la del “Caleuche”, una versión local del “holandés errante”, una embarcación que aparece en los días de niebla para recuperar los cuerpos de los perdidos en el mar, transformándolos en sus tripulantes eternos. También, la leyenda de la Pincoya, una princesa del mar que representa la fertilidad de todas las especies marinas. La cultura chilota se mantiene hasta el día de hoy, pues la región sigue dependiendo en gran medida de la industria marítima, siendo la capital de la acuicultura del salmón de Chile, lo que la convierte en el segundo exportador mundial de este producto. Pero otras sociedades marítimas no sobrevivieron al tiempo, al menos no tan fuertes como comenzaron.

Quizás uno de los mejores ejemplos es la sociedad rapanui. Hacia el año 600, esta cultura polinésica navegó miles de kilómetros desde las islas Marquesas para asentarse en Rapa Nui, en medio del Pacífico Sur, guiada por su líder, Hotu Matu’a¹⁸¹. Hoy, la Isla de Pascua sigue siendo uno de los lugares más aislados del planeta; los europeos llegaron recién en 1722. Los casi 10.000 habitantes que tuvo la isla resultaron ser un desafío para sus limitados recursos, lo que provocó

180 Simon Collier y William F. Sater, *A History of Chile, 1808-2002* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004), 11.

181 Rodolfo A. Philippi, *La Isla de Pascua i sus habitantes* (Santiago: Imprenta Nacional, 1873), 6.

que para la fecha de su incorporación, sólo quedaran algo más de 100 sobrevivientes¹⁸². Sorprendentemente, a pesar de su origen aventurero y a pesar de la escasez de recursos, no navegaron a ningún otro lugar, sino que libraron interminables guerras fratricidas o bien fueron esclavizados por los peruanos, quienes los llevaron al continente a trabajar en sus minas¹⁸³. ¿Cómo una sociedad probadamente marítima, que había logrado cruzar casi la mitad del Pacífico, perdió su capacidad de navegar? Esta sigue siendo una pregunta interesante. Quizás la respuesta está en la rigidez de la sociedad que construyeron que les impidió explorar nuevas tierras; o quizás la sobrepoblación dejó a la isla sin madera para construir nuevas embarcaciones¹⁸⁴. Cualquiera sea la respuesta, el caso de Rapa Nui nos recuerda que la condición de sociedad marítima no es estática, y puede derivar en sociedades más continentales.

Antes de la llegada de los conquistadores españoles, el grupo étnico más importante era el pueblo mapuche. Eran agricultores sedentarios, con hábitos predominantemente vegetarianos, y eran una etnia descentralizada, con prácticas diferentes según el sitio donde vivían¹⁸⁵. Las comunidades que se asentaron más cerca de la costa, llamadas lafquenches, utilizaban el mar como fuente de recursos y medio de conectividad, sin aventurarse hacia las profundidades del océano. Construían pequeñas canoas costeras usando troncos de árboles, navegando lagos e incluso aventurándose a islas cercanas a la costa para pescar y transportar sus mercancías. Más al sur, entre el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, vivían los yámanas y los selk'nam entre otros. También se asentaron junto al mar, utilizando canoas construidas con cuero de foca, con el mismo objetivo que los lafquenches, pero soportando asombrosamente las inclemencias del tiempo del canal Beagle y sus alrededores.

182 Gustavo Jordán, "Pasado y presente de la contribución de la Armada al desarrollo en Rapa Nui", en *Revista de Marina*, N° 4, (2006), 321.

183 Philippi, *La isla de Pascua i sus habitantes*, 3.

184 *Ibid.*, 15-18.

185 Robert Charles Paden, "Cultural Change and Military Resistance in Araucanian Chile, 1550-1730", en *Southwestern Journal of Anthropology*, Spring, 1957, Vol. 13, N°1 (Spring, 1957), 103-121.

Estas sociedades prehispánicas podrían considerarse marítimas, pero su forma de vida no sobrevivió a la llegada de los conquistadores españoles, quienes absorbieron casi por completo sus culturas. Los recién llegados eran jinetes, con experiencia en campañas terrestres y agricultura, más que en navegación y pesca. Llegaron al país por los desiertos del norte, estableciéndose en el valle central, y combatiendo contra los mapuches. Estas etnias fueron absorbidas lentamente durante los siglos siguientes por su contraparte europea, y aunque algunas de sus tradiciones sobrevivieron, muy pocas de ellas estaban relacionadas con el mar. De hecho, desde una perspectiva militar, los españoles no tuvieron oposición en el mar, y lo que hicieron los mapuches fue luchar contra ellos en una guerra de guerrillas, que mantuvo a raya a los hispanos durante más de 400 años, adoptando incluso algunas de las formas españolas de hacer la guerra, como el uso de caballos¹⁸⁶.

Finalmente, la cultura hispana prevaleció, imponiendo su idiosincrasia más bien continental. Como soldados y agricultores, fundaron la mayor parte de las nuevas ciudades en el valle central, entre la cordillera de la Costa y la cordillera de los Andes, la tierra más fértil del nuevo territorio. No había razones para que cambiaran su forma de vida anterior, considerando que su nuevo hogar tenía tierras muy fértiles y estaba relativamente bien protegido. Su principal preocupación en términos de seguridad eran los mapuches en el sur, quienes combatían en escaramuzas menores de tipo guerrilla. Los españoles estaban más preocupados por asegurar nuevas posesiones de tierra y riqueza mediante el sistema de encomienda, que requería una gran cantidad de mano de obra amerindia para explotar sus nuevas propiedades. Para asegurar estas haciendas y pueblos, construyeron la mayoría de sus ciudades lejos de la costa, a salvo de piratas y corsarios. Las ciudades costeras, como Valparaíso, eran puestos de avanzada de segunda clase, construidos para proporcionar a otros asentamientos los suministros provenientes del resto de la colonia.

Esta visión centrada en la tierra quedó aún más clara cuando, para defender la costa en aquellas áreas que podrían ser atacadas, España

186 Jason C. Sharman, *Empires of the Weak* (Princeton: Princeton University Press, 2019), 44.

priorizó el establecimiento de ejércitos y fortificaciones, en lugar de invertir en una flota que podría haber realizado la misma tarea, pero además con la movilidad para haber defendido toda la extensa costa, la que —dadas las características geográficas del país— era la única zona por la que los adversarios podrían atacar¹⁸⁷.

Pero, como vimos en el Capítulo 1, después de la independencia el general O'Higgins entendió que la única forma de evitar que los españoles se apoderaran del país era con una marina de guerra, que también debería proteger el comercio, ya que el país abrió su economía al mundo. Este comercio trajo consigo una nueva clase social, la mercantil, que desafió el poder de los antiguos hacendados, quienes sintieron que su influencia en el Gobierno disminuía.

La construcción de una sociedad marítima

En contraste con la cultura española anterior, un grupo de ciudadanos de diversa procedencia, pero con una visión común de la importancia del mar para la riqueza del país, logró construir un marco legal y explorar las oportunidades del dominio marítimo, construyendo una impresionante industria que, en su apogeo, proporcionaría la flota mercante más grande de América Latina, la duodécima industria pesquera más grande del mundo¹⁸⁸, una industria de servicios marítimos presente en la mayoría de los puertos sudamericanos, y la segunda Armada más grande del Pacífico Sur, después de Australia.

Probablemente, el mejor ejemplo de esta nueva clase mercantil fue la que se estableció en Valparaíso. Siguiendo la visión de O'Higgins sobre el comercio marítimo, varios ministros —comenzando por Portales y Rengifo— crearon las condiciones para transformar esta ciudad en un núcleo comercial. Aprovechando este nuevo escenario, varios inmigrantes europeos llegaron a Chile buscando generar riqueza. A medida que un sistema abierto de mercado reemplazó las regulaciones que la Corona española había impuesto al comercio exterior, comerciantes

187 Sergio Núñez, “¿Tiene Chile conciencia marítima?”, en *Revista de Marina*, N°3 (1980), 209.

188 Ministerio de Relaciones Exteriores, *Mares de Chile, Visión 2040* (Santiago: Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019), 5.

de Gran Bretaña, Alemania, Italia, España y Francia, además de Chile, se establecieron en Valparaíso, transformándolo en el puerto principal del país e incluso superando al Callao, en Perú¹⁸⁹. Como resultado, esta ciudad portuaria, en términos económicos, pasó a ser más importante que Santiago, condición que cambiaría recién después de la apertura del Canal de Panamá. Un visitante francés describió así el poder real del Valparaíso de 1880 en relación con Santiago:

«(...) más de 3.000 barcos mercantes llegan y zarpan cada año (...). Los montos involucrados en los negocios [de Valparaíso] son enormes; y aunque Santiago, como capital y sede del gobierno, tiene el monopolio de la diplomacia, es aquí donde reside la gran mayoría de los consulados extranjeros»¹⁹⁰.

Estas colonias europeas aportaron conocimientos sobre el comercio marítimo, formando con el tiempo una pequeña élite económica que disputaba la hegemonía de los antiguos hacendados, lo que repercutió en la aprobación de leyes que favorecían el comercio, y la construcción de una Armada. En el siglo XIX, Valparaíso se convirtió en una ciudad multicultural, en cuyos cerros se construyó con estilos arquitectónicos traídos desde España, Gran Bretaña, Alemania e Italia. En el centro de la ciudad aparecieron nuevas mansiones de estilo europeo, prensa, teatros y clubes deportivos; incluso se escribieron suplementos de periódicos en inglés para abastecer el servicio de vapores que partía de Valparaíso a Panamá¹⁹¹. En sus calles se podían ver numerosos almacenes, aduanas, bancos y compañías de seguros. La mayoría de sus ciudadanos trabajaba en áreas relacionadas con el comercio marítimo: operaban grúas, estibaban y tripulaban buques de transporte, o consolidaban la carga para la industria naviera. Valparaíso encajaba en el concepto de sociedad marítima que quizás se encontraba antes en Venecia, Génova o cualquier otra ciudad portuaria del mundo.

Pero mientras el Valparaíso del siglo XIX fomentaba una sociedad marítima, el resto de Chile parece haber sido más continental. El principal

189 Collier y Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 61.

190 David Woods, *Destino: ¡Valparaíso!, Pioneros europeos en la costa oeste de Sudamérica* (Santiago: Editorial Ricaaventura, 2016), 39.

191 Collier y Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 94-95.

elemento comercial eran los productos agrícolas y mineros, sectores que absorbían la mayor parte de la mano de obra nacional¹⁹². Esta proporción no cambiaría en el futuro: nitrato, cobre, trigo, frutas, vino; todos ellos utilizan una gran cantidad de mano de obra en comparación con las actividades marítimas. En otras palabras, el mar era visto como el medio para transportar estos bienes, y la gran mayoría de los chilenos trabajaba la tierra más que participar en actividades marítimas, condición que se mantiene hasta hoy. La cultura marítima de Valparaíso no permeó al resto del país, y las actividades basadas en la tierra influyeron fuertemente en una mentalidad orientada hacia el interior. Según Joaquín Fernandois, reconocido historiador chileno, cuando se le preguntó si el país tenía una mentalidad marítima, respondió:

«En principio, diríamos que no, a pesar de la apabulladora realidad geográfica. El Chile básico surgió del mundo agrario. Ello instaló una mentalidad de “tierra adentro”, inserta en lo principal, en el paisaje del valle central, por vitales que hayan sido y sean las conexiones marítimas»¹⁹³.

Es interesante el adjetivo “vital” en la declaración de Fernandois. Al discutir sobre los elementos del “poder marítimo”, específicamente el poder nacional, Mahan razonó que Gran Bretaña recurrió al mar por la necesidad del comercio, ya que carecía de recursos naturales en su territorio¹⁹⁴. Este no era el caso de Chile, al menos antes de la revolución industrial. El campo proporcionaba suficiente alimento para mantener a los colonos (cuyo número era aun relativamente pequeño); el comercio era importante, pero no vital. Pero la nueva élite económica, nacida a partir del comercio exterior del país, se dio cuenta de que el comercio marítimo era esencial para convertirse en un país más próspero. Y no se equivocaron. Hoy, casi el 95% del comercio exterior chileno, fuente de los principales ingresos del país, se realiza por vía marítima.

A pesar de que el mar es actualmente vital para la economía, los chilenos generalmente no se consideran una sociedad marítima; al

192 Collier y Sater, *A History of Chile, 1808-2002*, 76-79.

193 Armada de Chile, *Horizonte en el Pacífico. Visión oceánica de la Armada de Chile* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 2019), 143.

194 James Holmes, *Maritime Strategy* (Annapolis: United States Naval Institute, 2020), 38.

parecer, lo entienden más como una herramienta útil que como una parte integral de sus vidas. Y puede haber buenas razones para eso. Por ejemplo, Valparaíso sigue siendo un puerto importante, pero requiere menos mano de obra que en el siglo XIX. Hoy en día, los barcos descargan con grúas automáticas, y la carga es transportada en contenedores desde los puertos a otras ciudades mediante sistemas intermodales. Si utilizamos los mismos criterios que antes usamos para Venecia, la sociedad de Valparaíso hoy parece ser menos marítima que su versión anterior. Antes era una estación comercial vital que atraía a empresarios de Europa; hoy parece ser una ciudad cuya única conexión con el mar es estar junto a él.

Cambiando el paradigma

Pero hay un grupo importante que sí entiende la importancia del mar para el país. Con el fin de acercar a la población al mar, el mundo económico, junto con el Gobierno, han creado varias instituciones para lograr este desafío con un enfoque vertical. Actualmente se utilizan dos conceptos como pilares de esta estrategia: “intereses marítimos” y “conciencia marítima”, ambos nacidos en el léxico de la Armada y exportados a la sociedad civil. Se entiende por intereses marítimos «los beneficios que obtiene la nación de aquellas actividades relacionadas con el uso del mar y de los recursos que entrega el mar para su explotación»¹⁹⁵. Asimismo, la conciencia marítima «no solo comprende un conocimiento reflexivo acerca de los intereses marítimos y de la condición geográfica, sino que además conlleva un aspecto volitivo que impele al individuo a realizar actividades asociadas al mar»¹⁹⁶. Estos dos conceptos han articulado la forma en que el Gobierno, tradicionalmente representado por la Armada y algunas instituciones marítimas, ha implementado una hoja de ruta para incidir en la cultura nacional.

La lógica de esta estrategia no escrita de acercar el mar a los ciudadanos es la imitación. Según el almirante Miguel Ángel Vergara,

195 Carlos Valderrama, “Los intereses marítimos nacionales”, en *Revista de Marina* N°2 (2015), 17.

196 Miguel A. Vergara y Carlos Valderrama, “La conciencia marítima nacional”, en *Revista de Marina* N°4 (2019), 57.

Comandante en Jefe de la Armada entre los años 2001 al 2005, cuantas más personas realicen actividades relacionadas con el mar, más querrán imitarlas, entendiendo que los buenos ejemplos generalmente son contagiosos. Un buen modelo para seguir, apoyado en una adecuada difusión, y sumado a una educación marítima «permiten que la conciencia marítima gradualmente se expanda desde el nivel individual hasta llegar a ser una conciencia marítima nacional. En resumen, las vivencias asociadas al mar, el ejemplo y la educación son los pilares en los que se apoya la formación y desarrollo de la conciencia marítima nacional»¹⁹⁷.

Curiosamente, las iniciativas más activas para desarrollar estos pilares no son gubernamentales, sino civiles. Un pequeño número de organizaciones sin fines de lucro ha estado trabajando desde principios del siglo XX para influir tanto en el Gobierno como en la sociedad sobre la importancia del mar.

La Liga Marítima, cuyo lema es “Más de 100 años creando conciencia marítima” y cuya misión es «dar a conocer los beneficios que nuestro “maritorio”¹⁹⁸ aporta al desarrollo del país y al bienestar de cada persona»¹⁹⁹, fue la primera corporación centrada en el mar sin fines de lucro, creada en 1914. Promueve todo tipo de actividades relacionadas con el mar y su importancia en el presente y futuro de Chile. Algunos de sus esfuerzos más importantes han sido: impulsar una Marina Mercante Nacional; alentar el desarrollo de estudios científicos marítimos apoyando en 1945 la creación del Instituto Oceanográfico de Valparaíso; coordinar todos los aspectos científicos marítimos hasta la creación del Comité Oceanográfico Nacional (CONA), y finalmente, promover activamente todos los deportes marítimos. Algunos miembros de esta Liga han tenido una influencia importante en las políticas gubernamentales e internacionales relativas al mar. Por ejemplo, el Sr. Jorge Guarello Fitz-Henry, quien fuera su director, fue el autor intelectual del concepto de las 200 millas de Zona Económica Exclusiva, propuesto por primera vez en 1946 dentro de la Liga, y que

197 Ibid., 58.

198 “Maritorio” es una combinación de “mar” y “territorio”.

199 <http://ligamar.cl/bienvenida.php>

sería ratificado a nivel internacional en la Convención sobre el Derecho del Mar, en 1982²⁰⁰.

La Fundación Mar de Chile (1999) es también una institución sin fines de lucro, cuyo principal objetivo es promover la conciencia nacional relacionada con la importancia de los dominios marítimo y lacustre para el desarrollo del país. Su estrategia se basa en cuatro ejes estratégicos: uso sustentable del medio ambiente acuático; fomento de los deportes náuticos; promoción de las opciones laborales marítimas, y fomento del consumo de alimentos de mar²⁰¹. Su principal medio de difusión es un sitio web dedicado a todas aquellas actividades e iniciativas que incentivan la creación de una cultura marítima chilena. Adicionalmente, desarrolla e incentiva actividades para ayudar a comunidades aisladas, programas de estudios marítimos en escuelas primarias y secundarias, recorridos de estudiantes a comunidades pesqueras, incluyendo degustación de mariscos, y cursos de aprendizaje electrónico para aumentar sus conocimientos marítimos²⁰².

La Corporación del Patrimonio Marítimo (1998) tiene como principal objetivo preservar, investigar y difundir el patrimonio marítimo del país, y ser una plataforma de trabajo en red que apoye el desarrollo de diversas actividades relacionadas con este fin. Inicialmente, su gestión se centró en el apoyo sostenido a todos los museos y espacios históricos marítimos que administraba la Armada. En los últimos años, se ha enfocado en apoyar actividades culturales que vinculan a las personas con el mar. Se ha preocupado por difundir la cultura marítima a través de charlas y otros proyectos compartidos de carácter social, dirigidos principalmente a la juventud.

La Armada está difundiendo constantemente la importancia del ámbito marítimo, y ha desarrollado iniciativas que se mantienen hasta hoy, como el Mes del Mar (1974), que busca dar a conocer todas las

200 Ibid.

201 El consumo de productos del mar en Chile es pequeño comparado a la carne de vacuno. De acuerdo a investigaciones privadas, el porcentaje de pescado en el grupo de las carnes es menos del 8%, en: <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=104350>

202 Fundación Mar de Chile, <http://mardechile.cl/wordpress/?p=6469>

oportunidades que brinda el entorno marítimo en lo económico, científico, social, cultural y recreacional²⁰³.

Teniendo en cuenta su geografía, Chile parece tener menos conciencia marítima de la que debería. A la herencia castellana, centrada en el territorio, hay que añadir que la actividad marítima siempre ha competido con la agricultura y la minería. Primero, el salitre del norte del país, luego el cobre, y quizás el litio en poco tiempo más, han sido los recursos primarios para la economía, al menos desde la perspectiva del ciudadano común, que suele olvidar que el mar es vital para que el país siga siendo competitivo al exportar estos bienes.

Durante los últimos años, sin embargo, se ha desarrollado una discusión política en la que algunos parlamentarios (en su mayoría relacionados con ciudades costeras) han propuesto crear un Ministerio del Mar, que abarcaría la coordinación de todas las actividades marítimas. Si bien no está directamente relacionada con la cultura, la propuesta es interesante porque muestra la voluntad — al menos a nivel político — de posicionar el dominio marítimo a nivel de gabinete. Hay argumentos en contra y a favor de esta iniciativa, sobre todo respecto de cuánto poder tendría este ministerio, considerando que la labor marítima engloba varias actividades económicas, cultura, defensa, aduanas, y un largo etcétera. Independientemente de si esta iniciativa finalmente se aprueba o no, el mar parece estar adquiriendo un nuevo estatus en la sociedad. Lo significativo de esta noticia no es el debate en sí, sino las razones por las cuales recientemente ha aumentado la importancia del dominio marítimo en la sociedad. En los regímenes democráticos a nivel mundial, los políticos suelen actuar de acuerdo con lo que perciben como importante para la población que representan. Parece que la sociedad ha desarrollado un nuevo enfoque hacia el mar en los últimos años, centrado en la sostenibilidad y la seguridad. Según una encuesta reciente, cuando se les preguntó sobre las prioridades de seguridad del país, la frase “defender los intereses marítimos” fue la segunda más importante para los expertos y la quinta para el público (las cuatro primeras también estaban relacionadas con temas

203 Armada de Chile, *Horizonte en el Pacífico. Visión oceánica de la Armada de Chile* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 2019), 93.

marítimos²⁰⁴). Después de todo, parece que las instituciones públicas descritas anteriormente han cumplido con su tarea de promover los beneficios del mar. Asimismo, la reciente creación de diferentes áreas marítimas protegidas, que abarcan cerca del 43% de la ZEE total de Chile, tiene un nivel muy alto de aprobación ciudadana. Tal vez la forma en que medimos las sociedades marítimas debe actualizarse a una comprensión más integral. Si bien el uso comercial del dominio marítimo seguirá siendo un factor importante de la ecuación, también se debe considerar cuán sostenibles son estas actividades. Pareciera que la futura sociedad marítima se está volviendo más ecológica que su antecesora.

Comentarios

Algo que está claro, como señala Andrew Lambert, es que una identidad orientada al mar se puede perder en un par de generaciones, especialmente si las actividades cotidianas no consideran el mar como vital²⁰⁵. Mientras Chile avanza hacia una economía más basada en las finanzas y los servicios, como muchas otras sociedades marítimas, el mar parece ser visto como un medio en lugar de una parte integral de nuestras vidas, incluso para las antiguas élites comerciales. Quizás debemos dar un nuevo enfoque a lo que se entiende por sociedad marítima, considerando cómo la sociedad, al menos la chilena, está observando el medio marítimo como un ecosistema que necesita protección y supervisión, rol que la Armada chilena ha realizado durante casi doscientos años, adaptándose a los nuevos escenarios y a lo que la sociedad y el Gobierno le exigen.

204 AthenaLab-Ipsos, “2ª Encuesta - Percepciones sobre política exterior y seguridad nacional,” (Santiago: 2021), 8ESTUDIO | Segunda Encuesta de Percepciones sobre Política Exterior y Seguridad (AthenaLab-IPSOS) – AthenaLab.

205 Andrew Lambert, *Seapowers States, Maritime Culture, Continental Empires, and the Conflict that made the Modern World* (London: Yale University Press, 2018), 11.

Capítulo 5: La Armada de Chile

«Chile es un país oceánico. Nació, se independizó, creció y se consolidó a través del mar»²⁰⁶.

Esta potente declaración abre el libro con el que la Armada de Chile celebró su bicentenario, aludiendo —implícitamente— al importante rol que tuvo durante la construcción del país. La Armada, institución muy respetada dentro de la sociedad chilena²⁰⁷, desde el comienzo de la república ha sido más que un elemento pasivo del poder militar de Chile. Además de prevenir o ganar las guerras de la nación, ha contribuido al desarrollo del país mediante la activa promoción y el uso del dominio marítimo en su amplio espectro: desde los conflictos bélicos hasta realizar actividades de fiscalización pesquera, pasando por brindar conectividad a los extremos geográficos del país (incluyendo Rapa Nui y la Antártica), y —en las últimas décadas— promover activamente dentro de la sociedad chilena los beneficios que el mar tiene para el país. Como veremos, se ha adaptado para enfrentar como institución los diferentes desafíos y demandas de los gobiernos de turno. También ha elaborado un “relato” para promover la percepción que quiere tener en la sociedad, entendiendo que la aceptación del país es el primer paso para cualquier institución armada y, por lo tanto, se debe trabajar para lograrla.

El propósito de la Armada es alcanzar los objetivos nacionales del país en el mar, por lo que su historia, sus recursos y su organización deberían reflejar la importancia que el Estado otorga al dominio marítimo. Este capítulo intenta demostrar que esta institución ha sido más que un elemento militar: las formas en que el Estado ha utilizado este servicio a lo largo de su historia reflejan una perspectiva

206 Armada de Chile, *Horizonte en el Pacífico. Visión oceánica de la Armada de Chile* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 2019), 132.

207 Durante los últimos cinco años, la Armada consistentemente ha estado entre los tres primeros lugares de la encuesta nacional Plaza Pública, disponible en <https://plazapublica.cl/encuestas>

más marítima que terrestre, incluso en momentos en que distintos gobiernos adoptaron una mirada hacia el interior. Para respaldar estas afirmaciones, este capítulo se dividirá en dos partes. La primera explica, desde una perspectiva histórica, el aporte de la Armada al país, mientras que la segunda parte describe el servicio actual de manera más integral, como una institución que incide en el dominio marítimo para lograr los objetivos nacionales.

La Armada de Chile en la historia

Como se explicó anteriormente, durante la época colonial, todo el comercio marítimo estaba estrictamente controlado por la Corona española, que lo veía como una posible fuente de emancipación²⁰⁸. Como consecuencia, cuando Chile se convirtió en una nación independiente, prácticamente no había ningún marino entrenado y muchos chilenos no tenían conciencia de lo importante que era controlar el mar para evitar una invasión española o de cualquier otro tipo, muy probablemente desde el mar, considerando la geografía y fronteras naturales del país, ya analizadas en el Capítulo 2.

El proceso de independencia se inició el 18 de septiembre de 1810, y duró ocho años hasta que las fuerzas españolas finalmente capitularon. Fue una campaña larga para las fuerzas libertadoras, con triunfos y derrotas frente a las fuerzas realistas. Durante este período, Chile adquirió dos pequeños bergantines, el “Perla” y el “Potrillo”, como primer indicio de la intención de formar una marina de guerra. Dada la falta de marinos calificados, estas embarcaciones eran comandadas por una combinación de oficiales chilenos y estadounidenses, y tripulantes de varias nacionalidades²⁰⁹. Lamentablemente, ambos barcos se perdieron al luchar contra fragatas españolas más poderosas, pero la relevancia es el interés del Gobierno en adquirirlos, usándolos para bloquear Talcahuano, un puerto realista situado aproximadamente a 500 kilómetros al sur de Valparaíso, para impedir la llegada de refuerzos de Chiloé y Callao, otro bastión español de la región²¹⁰. Luego de perder

208 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo V (Santiago: Editorial Universitaria, 2000), 79.

209 Barros Arana, *Historia de Chile*, Tomo IX, 81.

210 *Ibid.*, 61.

estas unidades, no hubo mayores esfuerzos para construir una Armada hasta el final del proceso de emancipación, salvo algunas acciones individuales que no prosperaron.

Recién en 1817, con el triunfo definitivo de Chile en la zona central (España aún tenía bastiones más al sur, en Talcahuano, Valdivia y Chiloé), comenzó la historia de la Armada chilena. Como vimos en el Capítulo 1, Bernardo O'Higgins se convirtió en el jefe de Gobierno, con dos objetivos claros en mente: el primero era controlar el Pacífico Sur, para contrarrestar la amenaza que España representaba para la nueva nación, y el segundo, la supervivencia económica del país, que dependía de su capacidad para comerciar con otras naciones, la que dada su geografía, debía realizarse por mar. Ambos objetivos requerían una flota nacional.

El "Águila", un bergantín que pertenecía a España hasta ser capturado por sorpresa en Valparaíso en 1817, fue el primer barco que navegó bajo bandera chilena. Como era de esperar, estaba comandado por un extranjero, el teniente irlandés Raymond Morris. Más tarde llegó al país la primera fragata propiamente tal, la "Windham", que había pertenecido a la Compañía de las Indias Orientales. Este buque fue adquirido por un agente especial enviado por O'Higgins a Europa para comprar barcos y reclutar marineros, rebautizado como "Lautaro", y comandado por George O'Brien, exoficial de la Real Armada Británica. Las primeras tripulaciones estuvieron compuestas por 250 marinos chilenos y más de 100 extranjeros²¹¹. El primer Comandante en Jefe fue Manuel Blanco Encalada, un ciudadano chileno que había servido en la Armada española, cuya primera hazaña fue capturar la fragata hispana "María Isabel". Cuando esta pequeña flota zarpó por primera vez, O'Higgins plasmó su punto de vista en una frase: «Tres barquichuelos dieron a los Reyes de España la posesión del Nuevo Mundo, estas cuatro tablas van a quitárselo»²¹².

211 David John Cubitt, *Lord Cochrane, and the Chilean Navy, 1818-1823* (Edinburgh: University of Edinburgh, 1973), 48.

212 Armada de Chile, Bernardo O'Higgins y el Mar de Chile, <https://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/archivos-historicos/bernardo-o-higgins-y-el-mar-de-chile/2014-05-16/153406.html>

Comprendiendo la importancia de la tarea, O'Higgins contrató también a lord Thomas Alexander Cochrane a la cabeza del servicio. La formación de una Armada propiamente tal comenzó en agosto de 1819, con un decreto que embargaba todas las embarcaciones privadas (incluyendo sus tripulaciones) en Valparaíso, transfiriéndolas al Estado²¹³. O'Higgins no estaba pensando a corto plazo; por el contrario, al crear la Academia Naval en 1818 y aprobar leyes para organizar la institución, estaba construyendo los cimientos de una Armada permanente.

La tarea no era fácil para Cochrane; su principal problema era que la Armada estaba «compuesta, como sucede en toda legión extranjera, de una multitud de hombres mercenarios, sin lazos que los uniesen, sin principios, y dispuestos siempre a la insubordinación»²¹⁴. Sin embargo, O'Higgins hizo todos los esfuerzos posibles para proporcionar a Cochrane lo mejor que podía encontrar, usando préstamos y recursos estatales para lograr este objetivo. Para O'Higgins el objetivo era claro: el dominio de los mares era la máxima prioridad del país²¹⁵. Cochrane llevó a cabo algunas de las campañas ofensivas más estratégicas durante el período posterior a la independencia²¹⁶. Conquistó los bastiones de Corral y Valdivia mediante operaciones anfibia, a pesar de que ambos eran consideradas invulnerables. Bloqueó el Callao (plaza fuerte del Virrey del Perú) y comandó la flota que liberó a Perú del dominio español, todas estas acciones en tres años. Los viajes de Cochrane llevaron a la Armada de Chile hasta la costa de Acapulco, siempre persiguiendo la tarea que le fue encomendada de erradicar la presencia naval española en el Pacífico²¹⁷. Este uso ofensivo de la Armada en territorio enemigo se mantendría durante el futuro comportamiento naval de esta fuerza.

213 Ministerio de Marina, Vol. 15. Decreto gubernamental, 3 de agosto de 1818.

214 Claudio Gay, *Historia de la Independencia de Chile* (París: Thunot & Co., 1856), 375.

215 *Ibid.*, 374.

216 Richard Kouyoumdjian, "The Chilean Navy as a case study in the value and performance of medium and small naval powers in South America", en *Corbett Paper* N °20, agosto de 2018, 2.

217 Thomas Lord Cochrane, *The Life of Thomas Cochrane, 10th Earl of Dundonald*, (Londres: 1869).

Desafortunadamente, esta visión marítima llegó a su fin cuando Cochrane decidió abandonar el país en 1823, seguido poco después por O'Higgins, debido a la inestabilidad política creada por las reformas sociales de este último, las que quitaban poder a los hacendados, el grupo más poderosos de la sociedad chilena²¹⁸. Como era de esperar, la costosa flota fue desmantelada y los oficiales debieron ser licenciados con media paga²¹⁹.

En la década de 1830, la situación política se estabilizó. Bajo el mando del ministro Diego Portales el comercio marítimo se volvió prioritario, y se consideró esencial desarrollar la marina mercante y los puertos nacionales. Portales, sin ninguna educación naval formal, entendía intuitivamente el rol de la Armada como protectora del comercio marítimo y como una útil herramienta del poderío nacional. En una carta a un amigo argumentó que, para él, tener un buque de guerra era quizá más importante que un ejército, porque este último no evitaba los asaltos de los piratas, mientras que el primero era una herramienta que señalaba al país y a otras naciones la voluntad de proteger los intereses nacionales, tanto en Chile como en el exterior²²⁰.

A principios de la década de 1830, ante la creación de la Confederación Perú-Boliviana, Portales vio una fuente de conflicto que afectaría el liderazgo de Chile en la región y el Pacífico Sur. Utilizando todas sus influencias como ministro, convenció al Congreso de declarar la guerra a la recién creada coalición. Como vimos en el Capítulo 1, en una carta al Comandante en Jefe de la expedición, Portales expresó sus puntos de vista sobre la importancia del servicio naval, no solo como herramienta militar, sino como vital apoyo al objetivo estratégico de usar el comercio para incrementar la riqueza y la estatura geopolítica de la nación, un concepto muy mahaniano casi 70 años antes del desarrollo de las tesis de Mahan.

218 David John Cubitt, *Lord Cochrane and the Chilean Navy, 1818-1823*, 326.

219 Armada de Chile, Bernardo O'Higgins y el Mar de Chile, <https://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/archivos-historicos/bernardo-o-higgins-y-el-mar-de-chile/2014-05-16/153406.html>

220 Diego Portales a Antonio Garfías, 28 de marzo de 1832, <https://historiachilexixudla.wordpress.com/2008/09/03/epistolario-de-diego-portales/>

Aunque la Armada de Chile tenía menos buques que la Confederación, contaba con tripulantes más capaces y experimentados, muchos de ellos veteranos de la era de Cochrane. La Armada logró el control del mar, permitiendo al Ejército, transportado en buques, obtener la victoria final en la batalla de Yungay, en Perú. Durante esta campaña, Portales fue asesinado por un grupo de rebeldes, que resentían sus opiniones sobre el comercio y la sociedad²²¹. Portales, al igual que O'Higgins unos años antes, estaba sentando las bases para una nueva clase social, los comerciantes. Este conflicto le dio a Chile el control del Pacífico Sur al eliminar a su único competidor posible, Perú.

A pesar de que el país ya conocía las consecuencias de dismantelar la flota, el Gobierno decidió hacerlo por segunda vez, porque —según argumentó el entonces ministro de Guerra y Marina— el exceso de barcos en tiempos de paz era demasiado costoso. Propuso reducir su número al mínimo necesario para realizar las tareas de defensa de costa, la comunicación con los territorios del sur, y la protección del comercio, lo que a su juicio podía realizarse con un par de unidades. Además, en vez de retirarle el armamento y almacenar los navíos enemigos capturados, el Gobierno decidió devolverlos a Perú²²², algo a lo que Portales con seguridad se habría opuesto si hubiera estado vivo. Si bien es comprensible que los países necesiten equilibrar el presupuesto de Defensa con otras necesidades (lo que probablemente continuará en el futuro), una lección interesante de este período es que se debe estimar con realismo la capacidad de los buques para realizar todas las tareas asignadas por el Gobierno. Hoy Chile utiliza el término “polivalencia” para referirse a una serie de funciones que pueden realizar las unidades, y si bien es cierto que una fragata puede realizar varias funciones —desde la guerra hasta el patrullaje de la ZEE—, es inusual que una sola plataforma pueda realizarlas todas. Tal vez lo más sensato no sea sacrificar números a cambio de tecnología y capacidades. En términos de números y capacidades, una

221 Sergio Villalobos, *Portales, una falsificación histórica* (Santiago: Editorial Universitaria, 2005), 206.

222 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional, 1839*, 16.

flota equilibrada de buques con diferentes capacidades parece ser una mejor solución.

A pesar de haber abandonado el objetivo de contar con una flota importante, el comercio internacional floreció durante este período, gracias a la utilización de los almacenes fiscales establecidos por Portales en Valparaíso. Durante este tiempo, la Armada contribuyó a la consolidación del país conectando las zonas centro y sur, y controlando los espacios marítimos como el Estrecho de Magallanes, que en ese momento era considerado chileno por títulos de propiedad coloniales, aunque no había ningún asentamiento formal²²³.

En 1843, la Armada finalmente tomó posesión del Estrecho. Al mando de John Williams (exoficial de la Real Armada Británica), la goleta “Ancud” partió de Chiloé con una tripulación de nueve hombres, complementada por ocho miembros de la que sería la guarnición del futuro Fuerte Bulnes. Es interesante que el Gobierno haya enviado solo 22 hombres y un pequeño velero para realizar esta tarea, considerando que, desde el gobierno de O’Higgins, el país tenía en mente la anexión de esta estratégica vía interoceánica. La fragata francesa “Phaeton” llegó apenas tres días después, con la misma misión de apoderarse del Estrecho para el gobierno francés²²⁴.

En 1864, el ministro de Guerra y Marina hizo una declaración al Congreso sobre lo que pretendía que fuera la Armada:

«Un país como Chile debe equilibrar el mantenimiento de una Armada adecuada, considerando su geografía, con el ingreso nacional. La Armada debe ejecutar diversos servicios, donde la guerra y el combate no ocupen un lugar único y exclusivo»²²⁵.

En esta declaración, el ministro Antonio Varas ya describía qué tipo de servicio llegaría a ser la Armada en el siglo siguiente. Mientras tanto, el Pacífico estaba nuevamente bajo la amenaza española.

223 Ibid., 17.

224 Nicolás Anrique, *Diario de la goleta “Ancud”, 1843*, (Santiago:1901), 121.

225 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1856, 10.

En 1865, la Corona española reconoció a Chile como nación soberana, pero no a Perú. El propósito de la flota española era proteger los intereses de la Corona en la región, y favorecer las buenas relaciones con los nuevos gobiernos, para lo cual visitaron las ciudades más importantes desde California hasta Chile. Sin embargo, ante sus ojos, la población española no estaba siendo bien tratada, especialmente en Perú. Por estas razones, tomaron posesión de un pequeño grupo de islas cercanas a la costa peruana, que eran importantes para la economía local. Inserto en el flamante americanismo, Chile se opuso a las acciones españolas, declarando la guerra a España. El almirante José Manuel Pareja, Comandante en Jefe de la escuadra española, explicó en una serie de cartas al Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile los motivos de sus acciones, argumentando lo injusto que había sido Chile con la Corona, y que a pesar de que veía a Chile como un país amigo, tenía órdenes claras de actuar contra cualquier hostilidad²²⁶.

Chile declaró la guerra con solo dos barcos: la relativamente nueva corbeta “Esmeralda”, con veinte cañones, y el vapor “Maipú”, con cuatro cañones. La escuadra española estaba formada por ocho buques de combate (seis modernas fragatas y dos cañoneros), con una potencia de fuego combinada de 270 cañones²²⁷. Reconociendo esta debilidad, el Congreso chileno autorizó una importante inversión para construir o adquirir barcos en Europa y Estados Unidos, y enviarlos a hostigar el comercio español en el Caribe, acciones que no tuvieron mucho éxito²²⁸.

Durante este período se produjeron dos acciones navales: la captura de la goleta española “Virgen de la Covadonga”, y un intercambio de artillería sin un claro vencedor en la zona sur del país. Las principales acciones navales fueron las de los españoles: proyectaron su poder para desembarcar con éxito, y bombardearon Valparaíso, teniendo como objetivo los almacenes fiscales (una de las fuentes de ingresos más importantes del país) y a infraestructuras críticas como la gobernación

226 José Manuel Pareja, *Cartas del jefe de la escuadra española al ministro de Relaciones Exteriores de Chile*, 17 de septiembre de 1865, carta N° 2, 4-8.

227 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1866, 5-6.

228 Ibid. 8-9.

y las estaciones de ferrocarril. Los efectos fueron devastadores para la economía del país, que tardó casi diez años en recuperarse²²⁹.

Contrariamente a la idea generalizada de que la Armada no formó una flota inmediatamente después de los hechos²³⁰, las memorias del Ministerio de Guerra y Marina al Congreso de los años 1866, 1867 y 1868 demuestran lo importante que era para el Gobierno construir una fuerza creíble para prevenir desastres como el bombardeo de Valparaíso. El problema, es que una fuerza naval balanceada requiere años de preparación. Al comienzo de la guerra, se reconoció la falta de tripulantes y se crearon varias oficinas a lo largo de las principales ciudades para reclutar marinos²³¹. Además, se estableció en un pontón la escuela de oficiales para proporcionar tripulantes permanentes y, lo más importante, profesionales para la Armada y la marina mercante²³². Durante la guerra, se intentó construir dos acorazados en Francia, pero la iniciativa fracasó debido a problemas en los astilleros franceses. Chile propuso entonces al Gobierno británico la construcción de dos acorazados²³³, los que llegarían al país en 1874. También se incorporaron dos nuevas corbetas a la flota, que en 1869 estaba compuesta por doce naves, seis dedicadas a las acciones militares y seis barcos de transporte utilizados como auxiliares para realizar otras tareas y para movilizar tropas cuando fuere necesario²³⁴. El Ministerio también aprobó un decreto que obligaba a realizar ejercicios navales, al menos una vez al mes, para capacitar a las tripulaciones en acciones náuticas y de artillería²³⁵.

La Armada mejoró la educación naval durante el período de entreguerras enviando a jóvenes oficiales a capacitarse en la Real Armada Británica, la Armada Francesa y la Marina Alemana²³⁶. En 1878, Chile

229 Kenneth Pugh, "Guerra contra España, a 150 Años de una lección aprendida", en *Revista de Marina* N° 2 (2016), 12-13.

230 Kouyoumdjian, *The Chilean Navy*, 4.

231 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1868, 9-10.

232 *Ibid.*, 6-7.

233 *Ibid.*, 25.

234 *Ibid.*, 23.

235 *Ibid.*, 10.

236 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1878, 20.

y Argentina experimentaron tensiones relacionadas con la vasta región de la Patagonia y el Estrecho de Magallanes, las que se intensificaron cuando las unidades navales chilenas mostraron la bandera en estas aguas en disputa. El Gobierno chileno respondió enviando a la zona a la cañonera “Covadonga”, mientras que el resto de la flota se trasladó al sur para reabastecerse. El pacto Fierro-Sarratea resolvió en parte la disputa, aunque en el futuro traería más problemas²³⁷. La importancia de esta crisis, como vimos en el Capítulo 2, radica en que durante la negociación el Gobierno decidió que mantener el Estrecho de Magallanes como paso estratégico era más importante que retener las tierras de la Patagonia oriental, las cuales fueron cedidas a Argentina.

La Guerra del Pacífico (1879-1884), entre Chile y una alianza entre Perú y Bolivia, fue el siguiente y más grande conflicto en el que estuvo involucrada la Armada. Su origen fue la distribución de los ingresos de la extracción de salitre en los territorios bolivianos por parte de empresas chilenas. Chile usó ofensivamente sus activos navales al bloquear el puerto de Iquique, a la fecha peruano, con tal de proteger los intereses de la nación en la zona. Bolivia respondió con un ultimátum, a la que Chile reaccionó declarando la guerra no solo a Bolivia, sino también a Perú, después de descubrir que tenían una alianza secreta.

La campaña inicial fue casi totalmente marítima. La estrategia del Gobierno fue atacar el bastión peruano del Callao, el puerto militar más importante de la coalición. Sin embargo, debido a un retraso en la salida, cuando llegó la fuerza principal peruana ya habían zarpado hacia el sur, específicamente al puerto de Iquique, bloqueado por las dos embarcaciones más débiles de la escuadra chilena, las que habían quedado atrás porque eran viejas comparadas con el resto de las naves, y su armamento era incapaz de derrotar a los acorazados más nuevos. El “Huáscar” y la “Independencia”, los dos barcos peruanos más poderosos, lucharon contra la “Esmeralda” y la “Covadonga” el 21 de mayo de 1879. Por un lado, el “Huáscar” hundió a la vieja corbeta chilena, pero el capitán de fragata Arturo Prat, comandante de la “Esmeralda”, se convirtió en héroe naval con su ejemplo durante la batalla: nunca entregó

237 Armada de Chile, *Escuadra Nacional* (Santiago: Banco Santander, 2018), 118.

su barco y abordó al enemigo durante una embestida²³⁸. El combate duró tres horas y la mayor parte de la tripulación cayó luchando, o se ahogó cuando el barco se hundió después de haber sido embestido tres veces. Prat marcó el rumbo de las nuevas generaciones de marinos y se convirtió en un héroe nacional²³⁹. Mientras esto sucedía en Iquique, la cañonera “Covadonga” hacía encallar a la fragata acorazada peruana “Independencia”, rematándolo con artillería y haciendo perder a la flota aliada su segunda nave más poderosa²⁴⁰.

El “Huáscar”, que después de Iquique incursionó en solitario y con éxito las costas chilenas, fue finalmente capturado en octubre del mismo año, con lo que se destruyeron las capacidades de Perú para disputar el mar, y se permitió a la Armada de Chile transportar a las tropas por aguas libres de amenazas²⁴¹.

La fuerza conjunta de Chile realizó una operación anfibia en el puerto peruano de Pisagua, desembarcando más de 9.000 soldados, y logrando dividir a los principales ejércitos enemigos²⁴². La Armada ejercería el control del mar para apoyar al Ejército en la conquista de la capital peruana, Lima. Para realzar las operaciones conjuntas, la Armada llegó incluso a desarmar una torpedera y la envió por tren al lago Titicaca, en Bolivia, donde patrulló durante el resto del conflicto para evitar que los ejércitos enemigos recibieran apoyo logístico²⁴³.

Gracias a las lecciones aprendidas en el conflicto con España, la flota chilena no fue desmantelada después de la guerra, sino todo lo contrario: el Gobierno decidió renovarla. Se usaron recaudaciones públicas de dinero para construir una nueva “Esmeralda” en reemplazo de la que fue hundida en Iquique.

238 Kouyoumdjian, *The Chilean Navy*, 4.

239 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1879, 28-30.

240 *Ibid.*, 31-36.

241 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1880, 12-15.

242 Juan Agustín Rodríguez, “Desembarco de Pisagua”, en *Revista de Marina* N° 6 (1976), 1,2.

243 Luis Burboa Pacheco, “El día en que una torpedera de la Armada operó en el lago Titicaca”, en *Revista de Marina* N°6 (2017), 86-87.

Desde la era Cochrane hasta el final de la guerra con Perú y Bolivia, por lo general la Armada actuó en un patrón similar: fue utilizada ofensivamente, disputando el control del mar, y luego transportando y apoyando al Ejército en territorio enemigo. Si bien aún no se empleaba el término “conjunto”, la estrecha colaboración entre el Ejército y la Armada, entre otras razones, permitió la victoria de una manera que se asemeja más a una potencia marítima que a una continental. La importancia de tener una Armada que funcione en estrecha relación con el Ejército se volvió a demostrar, en forma muy lamentable para el país, durante la Guerra Civil de 1891, causada por diferencias políticas entre el Poder Ejecutivo y el Congreso. La mayor parte de la Armada se alineó con el Congreso, mientras que la mayor parte del Ejército permaneció leal al presidente José Manuel Balmaceda. Ambos bandos contaban con soldados entrenados —muchos de ellos, veteranos de la Guerra del Pacífico—, pero el Congreso controlaba la Armada, y por lo tanto, no solo controlaba el mar, sino que también explotaba sus ventajas, eligiendo dónde y cuándo desembarcar sus tropas. Después de una serie de batallas, el bando del Congreso ganó la guerra. Aunque uno de los blindados fue hundido por el ataque de un torpedero, el país aprendió una lección importante, y al terminar el siglo, la Armada de Chile llegó a ser la octava más grande del mundo en importancia²⁴⁴.

Esta Armada, bastante poderosa para el tamaño del país, se mantuvo igual hasta la depresión global de 1930, cuando Chile, que dependía de las materias primas, fue muy golpeado económicamente. Este período fue políticamente inestable y, por lo tanto, la Armada sufrió una reducción de fondos para operar. Sin embargo, el Gobierno hizo el gran esfuerzo de encargar al Reino Unido dos nuevos acorazados, que la Real Armada requirió durante la Primera Guerra Mundial, el HMS “Canada” y el HMS “Eagle”, este último para convertirlo en portaaviones. Al final de la guerra, solo el “Canada” regresó a Chile, con el nombre de “Latorre”, y fue el buque más poderoso de Sudamérica

244 Renato Valenzuela, “Buques de guerra chilenos, 1850-1950”, en *Revista de Marina* N°2, (2018), 79.

hasta la década de 1950²⁴⁵. Durante este siglo, el núcleo de la flota estaba compuesto principalmente por unidades de segunda mano, primero de la Marina Norteamericana, y luego de la Real Armada. La excepción fueron algunos submarinos, fragatas y destructores adquiridos nuevos en el Reino Unido.

En 1978 estalló una nueva crisis con Argentina, por su negativa a aceptar el resultado del arbitraje británico sobre el Beagle, solicitado por ambas partes en 1971. La flota chilena, más pequeña que su contraparte, que tenía un portaaviones, logró disuadir a Argentina cuando los chilenos cruzaron la frontera psicológica y navegaron hacia el Atlántico. Esta flota argentina sería la base de la que cuatro años después se enfrentaría a la del Reino Unido por las islas Malvinas.

A principios del siglo XXI, en el contexto del *boom* económico que el país estaba experimentando por su apertura al libre comercio, el Gobierno autorizó una significativa inversión en la Armada. Se renovó la flota de superficie, parte importante de la fuerza de submarinos, la aviación naval, y la infantería de marina. La capacidad anfibia se reforzó incorporando unidades de asalto anfibio y reorganizando la Infantería de Marina en una brigada expedicionaria. Esta mejora de la Armada se debió a la revitalización de Chile como parte de la comunidad internacional, y la consiguiente necesidad de tener fuerzas armadas colaborativas. El país activó operaciones de gran escala de mantenimiento de la paz en Haití, utilizando activos navales para el transporte. En este período, comprendiendo que en el futuro esta flota operaría integrada en coaliciones, el Comandante en Jefe de la época, Almirante Miguel Vergara, ordenó que todas las operaciones se realizaran en inglés.

La flota comenzó a ser utilizada en apoyo a la política exterior en áreas estratégicas para la nación. Por ejemplo, considerando que Chile es el tercer usuario del Canal de Panamá, a principios de la década de 1990 la Armada creó el ejercicio PANAMAX, junto con Estados Unidos

245 Gerald Wood, "El acorazado 'Almirante Latorre'", en *Revista de Marina*, N° 3, (1988): 4-5.

y Panamá, para defender el canal en caso de agresión²⁴⁶. A mediados de la misma década, la Armada reorientó su enfoque estratégico en el Pacífico Occidental, entendiendo la importancia de esta región para la economía nacional, incorporándose al ejercicio RIMPAC y siendo el primer país de habla no inglesa en liderar el componente marítimo.

Quizás la percepción de la disminución de la influencia de EE.UU., uno de los aliados estratégicos más grandes de Chile, y el aumento de la influencia de China en América Latina, el socio comercial más grande del país, han moldeado la forma en que la Armada de Chile ha estado buscando socios y países afines dentro de la región, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores. Es interesante notar que estos países no están dentro de sus vecinos, sino al otro lado del Pacífico. A fines de la década de 2010, la Armada mostró interés en el ejercicio Kakadu, organizado por las marinas de Australia y Nueva Zelanda, considerando la importancia del Sudeste Asiático para la economía chilena. Recientemente, el Gobierno autorizó la compra de dos fragatas de la Real Armada Australiana para potenciar la capacidad de guerra antiaérea de la flota, y también se asoció con Australia y Canadá para liderar el ejercicio RIMPAC.

La adecuada comprensión de la importancia de la estabilidad del Pacífico Sur para el comercio, no solo en el ámbito militar, sino de una manera más integral (por ejemplo, la prevención de la pesca ilegal y otras actividades ilícitas), ha vuelto a poner el foco en el rol policial del servicio, algo que ha estado en su ADN desde sus inicios.

La Armada de Chile como fuerza marítima

Pero la Armada de Chile no solo cumple una función militar. Desde su fundación, fue designada como la única institución con facultades policiales dentro del dominio marítimo. En 1848, el Gobierno aprobó una ley que delimita el territorio marítimo del país, creando once regiones marítimas, todas ellas dependientes del Comandante en Jefe. Además, la ley definió límites jurisdiccionales y poderes policiales para

246 Julián Maldonado, "La Armada al servicio de la política exterior en el Pacífico", en *Revista de Marina* N°5 (2015), 31.

las autoridades responsables de garantizar la seguridad del transporte marítimo a lo largo de la costa. Este nuevo marco sentó las bases para la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DGTMM) que, entre otras funciones, ejerce el rol de policía marítima existe hasta el día de hoy²⁴⁷.

En 1856, antes de la guerra contra España, el ministro de Guerra y Marina argumentó ante el presidente que los buques de la Armada debían utilizarse en tareas distintas a la guerra, facilitando las condiciones para el comercio y la conectividad del país. Insistió en que los barcos debían poder establecer las condiciones de seguridad para las líneas marítimas de comunicación, brindar conectividad con las colonias del sur²⁴⁸, y disuadir a los piratas y contrabandistas, además de otras tareas como la investigación hidrográfica²⁴⁹. El problema, sin embargo, era proporcionar los medios para estos fines. El ministro argumentó que esto podía hacerse con solo un par de unidades. Después de 1866, el Gobierno decidió mantener una flota de doce buques; la mitad de ellos preparados para acciones bélicas, y el resto, para los demás roles. En la práctica, la flexibilidad de estos buques les permitió alternar entre estas tareas²⁵⁰.

Las memorias que los ministros de Guerra y Marina presentaban ante el Parlamento reflejan cómo crecía el rol de la Armada, y cómo el Estado comenzó a pensar de una manera más marítima en lugar de puramente naval. Los registros de estos informes comenzaron en 1836, centrándose en el Ejército y la Armada. En 1849, este ministerio se subdividió, creándose la Secretaría de Marina. El mismo año, la memoria consideró la lista nacional de Marina Mercante y su condición²⁵¹. En 1853 se acuñó el término “territorio marítimo” y se añadió como capítulo en

247 “Historia del Servicio”, Directemar, Armada de Chile, actualizado en mayo 2020, <https://www.directemar.cl/directemar/organizacion/historia-del-servicio/historia-del-servicio>

248 El Gobierno llamó oficialmente “colonias” a todos los asentamientos cercanos al Estrecho de Magallanes. Esta denominación se mantuvo hasta principios del siglo XX.

249 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1856, 10.

250 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1868, 23.

251 Ministerio de Guerra y Marina, *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1849, 12.

las memorias, incluyendo (aparte de los buques de guerra) todos los elementos policiales de la Armada, los faros, los esfuerzos por integrar el territorio, las condiciones de los diferentes puertos, e incluso la Marina Mercante, que fue incorporada en 1880. A pesar de todos estos cambios, y del entendimiento de que la Armada era mucho más que una fuerza de tipo militar, recién en 1953 el Gobierno creó la DGTM (Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante), una nueva rama dentro de la Armada²⁵². La DGTM operaba —y aún lo hace— como un organismo semiautónomo de la Armada, encargado de la supervisión técnica de las gobernaciones marítimas regionales y tradicionalmente responsable de todos los aspectos de personal de los medios de policía marítima de la institución.

Durante este período, los roles desempeñados por la Armada se expandieron desde la disuasión hasta la búsqueda y rescate. El espectro de actividades que debían realizar las fuerzas marítimas aumentó exponencialmente durante finales del siglo XX, en el contexto de la revitalización del comercio internacional, el interés científico en la Antártica, y también por actividades delictuales, como la pesca ilegal, el tráfico de drogas y otros ilícitos en el Pacífico Sur. Estos nuevos desafíos también plantearon nuevas exigencias técnicas, como mejor asistencia a la navegación (especialmente en los canales australes), mejores cartas de navegación, apoyo meteorológico a la comunidad marítima, e incluso más control y vigilancia de las playas, lo que por ley está encomendado al elemento policial de la Armada y no a Carabineros de Chile, la policía nacional.

Con el fin de organizar todos los medios necesarios para realizar estas tareas, y adaptarse a los nuevos desafíos sociales, la Armada introdujo el concepto de “áreas de misión”, primero dentro de la institución y unos años después, en el Ministerio de Defensa y el resto de los servicios²⁵³. Según este enfoque, que tiene similitudes con lo que el profesor Geoffrey Till define como “marinas posmodernas”²⁵⁴,

252 Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

253 Ricardo Chifelle, “Áreas de misión de la Armada”, en *Revista de Marina* N°5 (2017), 8.

254 Geoffrey Till, *Seapower: A Guide to the Twenty-First Century* (New York: Routledge, 2018), 48.

el servicio no tiene solo una función militar: si bien las capacidades de combate siguen siendo el núcleo de la fuerza, los empleos de la Armada se diversifican significativamente. Esencialmente, las áreas de misión describen el aporte de la Armada a diferentes aspectos de las actividades nacionales e internacionales, desde la defensa hasta la ciencia. Aunque originalmente fue la Armada la que usó este concepto, el Ministerio de Defensa decidió aplicarlo a todas las ramas, definiendo las áreas de misión como:

«... grupos de misiones generales e interrelacionadas entre sí, asignadas a las instituciones de la Defensa Nacional por distintos cuerpos legales o normativos del país. La experiencia comparada indica que se deben definir áreas de misión que sean estables en el tiempo y en una cantidad limitada para evitar complejizar los análisis posteriores»²⁵⁵.

El área de misión parece ser una reinterpretación de los tres roles navales clásicos que introdujo Ken Booth²⁵⁶, que luego la Armada y el Gobierno modificaron para adaptarse a escenarios más complejos. Las áreas definidas por la Armada son: defensa, cooperación internacional, emergencia nacional y protección civil, contribución al desarrollo nacional y acción del Estado, seguridad e intereses territoriales. Estas áreas ilustran la variedad de tareas que realiza la Armada, como se describe a continuación²⁵⁷:

a) Defensa de la soberanía e integridad territorial: Es la tarea más visible de la Armada. El poder naval permite a la Armada disuadir a una fuerza militar extranjera que represente una amenaza para el país, su población, soberanía e integridad territorial, y prevenir cualquier acto que afecte los intereses y la propiedad nacionales. También incluye el monitoreo, la planificación y la formación necesaria para realizar las tareas de forma eficiente. Para cumplir con esta área de misión, la institución mantiene su formación y capacidades, tanto a nivel institucional como conjunto, participando en los ejercicios planificados por el Estado

255 Ministerio de Defensa Nacional, *Libro de la Defensa Nacional* (Santiago: Ministerio de Defensa Nacional, 2017), 114.

256 Ken Booth, *Navies and Foreign Policy* (Oxon: Routledge Revivals, 2014), 6.

257 Ministerio de Defensa Nacional, *Libro de la Defensa Nacional*, 284.

Mayor Conjunto y en los períodos de formación específicos que se realizan en las distintas áreas geográficas del país.

b) Cooperación internacional y apoyo a la política exterior: Se relaciona con la contribución de la Armada a las relaciones exteriores, a través de operaciones de diversa índole bajo la dirección del Gobierno. Incluye participar en ejercicios y reuniones internacionales, colaborar en la implementación de los tratados asumidos por Chile, o realizar operaciones internacionales. Hoy, esto se realiza participando en misiones de paz de Naciones Unidas y en ejercicios multinacionales, como PANAMAX y RIMPAC. Vale la pena destacar dos esfuerzos que la Armada realizó para mejorar su capacidad colaborativa. Primero, como se mencionó anteriormente, a principios de 2000 decidió realizar todas sus operaciones en inglés, una tarea difícil para los países de habla hispana. Y segundo, ha adquirido de forma sistemática buques y equipos que permitan la interoperabilidad con EE.UU. y otros países de la OTAN.

c) Emergencia nacional y protección civil: Esta es quizás la contribución más visible de la Armada a la sociedad, a los ojos de la población civil. Por sus características geográficas, el país está permanentemente expuesto a desastres naturales, como terremotos, maremotos, incendios forestales, erupciones volcánicas o inundaciones. La Armada contribuye mediante la operación del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos²⁵⁸, una oficina dentro del Servicio Hidrográfico a cargo de orientar y asesorar ante la ocurrencia de tsunamis en las costas chilenas. La Armada también utiliza sus activos para apoyar a la población en aquellas zonas de difícil acceso por tierra, tradición que viene desde la época de Portales. La denominada polivalencia de sus unidades permite, por ejemplo, utilizar los buques anfibios como hospitales cuando es necesario. En caso de catástrofe, la Armada contribuye con la respuesta a emergencias, asistencia médica, ayuda humanitaria, evacuación, y transporte marítimo a las comunidades afectadas, aprovechando su capacidad única de acceder a áreas remotas, donde ningún otro servicio puede llegar con la misma escala.

258 Un sistema de alerta temprana de tsunamis que se actualizó mucho después del que afectó el centro sur de Chile en 2010.

d) Contribución al desarrollo nacional y a la acción del Estado:

Esta es, aparte de la función bélica, una de las tareas más antiguas asignadas a las fuerzas navales. Como vimos al comienzo de este capítulo, ya en 1860 el Gobierno empleó barcos de la Armada para conectar esas áreas aisladas del país con los centros industriales, particularmente en el sur del país. Hoy, la Armada realiza transporte marítimo a zonas aisladas, conectando así al país. Asimismo, efectúa operativos médicos y odontológicos, y evacuaciones por medios navales o aeronáuticos en coordinación con el Ministerio de Salud. Desde una perspectiva económica, la Armada impulsa el desarrollo mediante sus astilleros, ASMAR²⁵⁹, los que tienen beneficios directos para el país en términos de mano de obra calificada, capacidad industrial y transferencia tecnológica. La Armada emplea algunas de sus plataformas para apoyar actividades científicas, especialmente oceanográficas, para estudiar fenómenos climáticos, y muestreo de especies. En los últimos años, la institución reveló su “Plan Nacional Continuo de Construcción Naval”, destinado a promover la industria nacional de este sector, comenzando con unidades auxiliares, y eventualmente construyendo fragatas para la flota²⁶⁰. Dada su magnitud, este proyecto fue presentado a la ciudadanía y al Gobierno como una empresa nacional, y no como un programa perteneciente al servicio. Para hacerlo más convincente, una de las universidades más importantes de Chile estudió su viabilidad, y sus resultados fueron expuestos en seminarios y reuniones de gabinete.

e) Seguridad e intereses del territorio marítimo: Antes de explicar este rol, parece importante definir el concepto, ligeramente ambiguo, de “intereses marítimos”. Carlos Valderrama, ex Decano de la Academia de Guerra Naval de Chile, los definió como «los beneficios que obtiene la nación de aquellas actividades relacionadas con el uso del mar y de los recursos que entrega el mar para su explotación»²⁶¹. Por ley, Chile ha asignado a la Armada las tareas de control, protección de la vida humana en el mar, y promoción de los intereses marítimos nacionales.

259 ASMAR: Astilleros y Maestranzas de la Armada.

260 Fernando Le Dantec, “Un plan nacional continuo de construcción naval”, en *Revista de Marina* N°5 (2021), 22.

261 Carlos Valderrama, “Los intereses marítimos nacionales”, en *Revista de Marina* N°2 (2015), 17.

Como vimos anteriormente en este capítulo, la Armada asumió esa tarea creando una rama semiautónoma, la DGTM, que brinda el marco legal y operativo para cumplir la tarea del servicio marítimo. Si bien esta división cuenta con algunos activos para realizar estas tareas, la Armada apoya este servicio policial con todos sus activos cuando se los necesita incluyendo aviones de exploración marítima, fragatas e incluso submarinos. Por lo tanto, la Armada brinda un servicio policial que ejecuta tareas relacionadas con la protección marítima y la seguridad pública en las costas, incluyendo playas y puertos, de acuerdo con la Constitución y las leyes. La Armada realiza estas tareas en el mar, los lagos, los ríos, y el área marítima de responsabilidad nacional de búsqueda y salvamento marítimo (área SAR) asignada a Chile por convenio internacional.

La Armada de hoy es parte del Ministerio de Defensa, junto con el Ejército y la Fuerza Aérea. Ocupa el segundo lugar, después del Ejército, en términos de presupuesto, así como en personal²⁶². Como explicamos en el Capítulo 2, si bien Chile —debido a sus características geográficas— se ha comportado como una isla geopolítica durante la mayor parte de su existencia, requiere, en especial después de la Guerra del Pacífico, un Ejército importante para proteger sus fronteras, lo que nos diferencia conceptualmente de una Potencia Marítima, al menos la descrita por Lambert, donde las fronteras terrestres no representan un problema para la seguridad de la nación. Sin embargo, debemos considerar que el tamaño de la Marina, al menos en capacidades deber ser relevante para tener presencia en las extensas áreas marítimas que debe custodiar, considerando que la ZEE, que es el “territorio” más grande del país (casi cinco veces la superficie terrestre²⁶³).

En los últimos años, Chile ha declarado casi el 50% de su ZEE como áreas marinas protegidas para la conservación²⁶⁴, incluyendo territorios tan lejanos como Rapa Nui y el Paso Drake. Hoy estas áreas permanecen

262 Ministerio de Defensa Nacional, *Libro de la Defensa Nacional*, 222-24.

263 Ministerio de Relaciones Exteriores, *Mares de Chile, Visión 2040* (Santiago: Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019), 5. https://minrel.gob.cl/minrel/site/artic/20200124/asocfile/20200124155321/mares_de_chile_vision_2040.pdf

264 *Ibid.*, 6.

parcialmente aisladas de extranjeros, pero la sobreexplotación de los recursos marítimos por parte de flotas pesqueras extranjeras (como se vio, por ejemplo, en cercanías de las islas Galápagos el año 2019), ha acercado a estas embarcaciones hacia la frontera de la ZEE chilena. La disuasión, en este caso, no se basa en la capacidad de los satélites o los aviones de exploración marítima, sino en la presencia física de buques de guerra capaces de desempeñar el rol policial o de vigilancia, según corresponda.

Afortunadamente, la Armada ha estado preparando a la ciudadanía para estos nuevos desafíos. Quizás un buen ejemplo de cómo esta institución les ha estado recordando continuamente al Gobierno y a la sociedad la importancia del mar fue la creación del “Mes del Mar”, en 1974. Originalmente pensado para conmemorar la importancia de las acciones de Arturo Prat y la “Esmeralda” en Iquique, evolucionó para convertirse en una celebración del patrimonio marítimo de Chile de manera integral, y recordar a la sociedad la importancia de los mares para el bienestar de la nación. Este esfuerzo enfocado en la ciudadanía parece estar dando resultados: el Ministerio de Educación, apoyado por la Armada, incorporó el concepto en su currículum nacional, y en su página web, estudiantes de todas las edades pueden encontrar variados recursos relativos al dominio marítimo, desde una perspectiva no solo histórica, sino también incluyendo arte, ciencia, literatura y juegos²⁶⁵. Este enfoque podría facilitar la siempre desafiante tarea de explicar a la sociedad por qué el país necesita seguir invirtiendo en una Armada.

Comentarios

La Armada como institución se ha ido adaptando para hacer frente a las cambiantes exigencias del país, flexibilidad que se mantiene hasta estos días. Desde mediados del siglo XIX, la Armada de Chile ha sido un servicio tanto naval como de guardia costera, y también ha desempeñado un rol policial en aguas jurisdiccionales. Sin embargo, la flexibilidad tiene un costo. Un verdadero desafío para la Armada es tener una flota “equilibrada”, que pueda ofrecer una fuerza de disuasión, operando en

265 <https://www.curriculumnacional.cl/estudiantes/Aprendo-en-linea/Armada-de-Chile/177497:Recursos-de-la-Armada-de-Chile!alt>

forma sistemática y colaborativa con otras fuerzas navales, y un servicio marítimo eficaz para hacer frente a los desafíos diarios de actividades ilícitas, como el narcotráfico, la pesca ilegal, e incluso la protección de la población frente a eventos naturales, como los maremotos. Todo ello, como era de esperar, con un presupuesto bastante restrictivo que compite con el resto de las otras ramas. A pesar del importante aporte del dominio marítimo para el país, especialmente desde el punto de vista económico, todavía es difícil explicarle a la ciudadanía que quizás el mayor aporte de la Armada sea preservar el buen orden en el mar en tiempos de paz. Después de todo, para seguir siendo competitivo, Chile necesita rutas marítimas abiertas y seguras, considerando la lejanía de sus socios comerciales.

La Armada de Chile parece haber entendido que la única forma de asegurar estas vías es a través de una estrategia cooperativa. En consecuencia, ha desarrollado una fuerza equipada, diseñada y entrenada para actuar principalmente en coaliciones. La participación constante en ejercicios marítimos conjuntos, como RIMPAC y PANAMAX, tiene como objetivo proteger los pasos interoceánicos vitales, lo que demuestra la voluntad del país de apoyar y proteger el comercio internacional.

Aunque aún está por verse si el Gobierno decide finalmente adoptar un enfoque prioritariamente marítimo, lo que parece estar claro que a lo largo de su historia ha invertido recursos que han logrado mantener una Armada equilibrada. Esta institución también se ha adaptado a los desafiantes escenarios del siglo XXI, donde el dominio marítimo seguirá siendo tan vital como lo ha sido en el pasado. Se puede presagiar que la institución seguirá evolucionando para proteger los intereses marítimos de Chile, y promoverlos activamente dentro de la sociedad para mejorar la riqueza y el bienestar de la nación.

Capítulo 6: Comentarios Finales

Comenzamos esta investigación con un propósito en mente: determinar cuál es la condición marítima de Chile y su real magnitud. Este trabajo intentó dar una respuesta integral desde cinco ámbitos: político, económico, social, geográfico y naval (Armada). Fue necesario analizar todos estos elementos, considerando que, al menos en Chile, parece haber una comprensión más bien acotada de lo que significa ser un país o una potencia marítima. Es frecuente escuchar que esta condición sea relacionada, en forma aislada, con el tamaño de su Marina, con el número de puertos o con su geografía. Por ejemplo, una aseveración que se ha usado en forma repetitiva es que al transportar cerca del 95% de su comercio exterior por mar, eso convierte a Chile en un país marítimo. Este estudio intentó demostrar que Chile tiene esa condición, pero por razones mucho más profundas, y es que gran parte de su interés nacional se encuentra justamente en ese dominio. Chile ha tenido la condición de potencia marítima en períodos específicos de su historia, y eso ha coincidido cuando el Estado ha definido en forma clara, sus objetivos políticos en el mar. A pesar de lo anterior, quizá más relevante que determinar si hemos sido potencia o no, es responder a la interrogante de por qué ha sido importante tener esa condición; en otras palabras, cuáles han sido los beneficios tangibles que el país ha logrado en esos períodos.

Antes de responder a la pregunta, parece esencial revisar los capítulos anteriores y efectuar un análisis de todos los elementos para probar la condición marítima del país. Comenzamos con el factor político, posiblemente el más relevante de los elementos, para pasar después al geográfico, porque si validamos el argumento que sostiene que las potencias marítimas son creaciones humanas por elección, entonces los gobiernos y sus políticas son fundamentales para construir esta condición. En el caso de Chile, fue fundamental el papel que jugaron algunos jefes de Estado y dirigentes políticos, particularmente Bernardo O'Higgins y el ministro Diego Portales, quienes transformaron una sociedad más bien centrada en tierra, en una con características

marítimas. Entendieron que el comercio era esencial para la prosperidad y la seguridad del país. En consecuencia, construyeron organizaciones y políticas integrales para apoyar el comercio marítimo y su protección y, cuando fue necesario, aplicaron la fuerza para desplazar a sus competidores. La actividad marítima se convirtió en el impulsor que transformó una de las colonias españolas más pobres en uno de los países con mejor PIB per cápita de la región.

Pero el Gobierno es también el reflejo de su sociedad, y si bien Valparaíso, con sus crecientes grupos económicos, influyó en la política por un tiempo, otro sector permaneció en tensión con esta nueva élite económica. Los descendientes de los conquistadores españoles eran hacendados que estaban más inclinados a una sociedad agrícola conservadora que a una económicamente abierta. Como resultado, y junto con las realidades impuestas por el contexto geopolítico, Chile transitó entre políticas marítimas y continentales, con un impacto importante en el sistema económico del país, pasando de una economía abierta en la segunda mitad del siglo XIX, a una autarquía económica en menos de cincuenta años. Los resultados fueron catastróficos y condujeron a un largo período de inestabilidad política, solo para retomar nuevamente el libre comercio a finales del siglo XX, junto con un período de prosperidad económica y social.

Aunque hubo varias otras razones para esta elección autárquica, lo que parece ser relevante para el caso, es que los períodos de prosperidad más significativos del país se dieron cuando sus políticas se centraron en el dominio marítimo, con énfasis en el comercio. Si bien hoy Chile necesita decidir si quiere mantenerse como exportador de materias primas o transitar hacia un sistema económico más complejo, parece importante entender que es el dominio marítimo el que ofrece mayores réditos, considerando que la mayor parte de los mercados tradicionales para productos chilenos se encuentran hoy y mañana, probablemente, también fuera de Sudamérica. Volviendo al hecho de que cerca del 95% del comercio chileno se transporta por vía marítima, quizás el factor relevante no sea la cifra en sí, sino el hecho de que el país no tiene otra alternativa real más que utilizar ese dominio para su comercio; es decir, no existe un “enfoque continental” viable para el caso chileno, lo que

hace que el país dependa en forma vital del mar, un hecho que muy probablemente se mantendrá en el futuro.

Los primeros gobiernos entendieron esta realidad geopolítica y trataron de mejorar la posición del país en relación con las rutas comerciales marítimas, tomando el control de lo que consideraban puestos de avanzada estratégicos, como el Estrecho de Magallanes y Rapa Nui. Podríamos aseverar que en período de crisis se priorizó mantenerlos a toda costa, incluso aceptando ceder una cantidad significativa de territorio, que fue lo que ocurrió, por ejemplo, durante las tensiones vividas con Argentina a fines del siglo XIX, y lo cual es un comportamiento propio de los países marítimos. Si bien algunos autores argumentan que Chile continúa siendo una isla geopolítica, considerando todas las características geográficas naturales que mantienen al país semiaislado de sus vecinos, vale la pena destacar que la anexión de los territorios del norte después de la Guerra del Pacífico en el siglo XIX creó una frontera con Perú y trasladó los centros productivos del país a la frontera norte, cambiando así la postura estratégica chilena. Desde entonces, se hizo necesario contar con un Ejército permanente para defender estas fronteras, obligando a esta isla geopolítica a atender asuntos más continentales; una realidad que se mantiene hasta nuestros días.

Quizás el aspecto más desafiante para que el país sea considerado marítimo es su sociedad. Como discutimos anteriormente, hubo una tensión histórica entre la nueva élite económica y los descendientes de los hacendados españoles, lo cual se tradujo en la elaboración de formas diferentes para entender el dominio marítimo. Tanto Valparaíso como Ancud y Castro, en Chiloé, son testimonios tempranos de ciudades marítimas. Por otra parte, Santiago, la capital mediterránea y corazón de la élite agrícola, no tenía la misma visión que las ciudades antes nombradas. Parece extremadamente difícil definir la sociedad actual como marítima o continental, teniendo en cuenta el tamaño del país y su realidad geográfica. Posiblemente, no hay necesidad de hacerlo. Cada sociedad tiene diferentes realidades políticas, geográficas y económicas y, por lo tanto, un enfoque diferente del mar. Con los centros de actividades marítimas, o puertos, alejándose de las ciudades y

disminuyendo el número de personas relacionadas con estas actividades debido a la automatización, tal vez se necesite un nuevo enfoque de lo que significa ser una sociedad marítima.

Mientras en gran parte de Chile los héroes navales siguen siendo recordados por estudiantes primarios y secundarios cada 21 de mayo, Día de las Glorias Navales, independientemente de la distancia al mar de las localidades en que vivan e instituciones no gubernamentales, como la Liga Marítima, continúan fomentando lo que acuñaron como “conciencia marítima”, con el fin de mejorar la comprensión del dominio marítimo, la sociedad está abrazando de nuevo el mar, pero esta vez de una manera bastante diferente. Esta nueva conciencia de la “sostenibilidad de los mares” por parte de la sociedad ha influido en la clase política, la que ha aprobado leyes que declaran como áreas marítimas protegidas a algo más del 40% de la Zona Económica Exclusiva. Este enfoque demuestra que la sociedad percibe los océanos como una parte integral del país y, por lo tanto, sujetos a protección.

Sin embargo, este nuevo enfoque nos recuerda la pertinencia de contar con una estrategia marítima sólida que vincule los objetivos nacionales en este ámbito con el número siempre limitado de medios navales. Como vimos, los primeros gobiernos decidieron dar a la Marina roles más allá de los exclusivamente militares, incluido un Servicio del Litoral semiautónomo. Este último opera como una fuerza policial dentro de la Armada y utiliza sus bases logísticas, buques, helicópteros y aviones de patrulla marítima cuando es necesario. Esta organización ha demostrado ser una solución rentable para Chile, un país que cuenta con un presupuesto relativamente limitado para la defensa y vastas áreas para vigilar, las que incluyen una de las costas más largas del mundo y zonas en la Polinesia y la Antártica. La Marina es consciente de estos desafíos y de la necesidad de cooperación internacional para defender lo que el profesor Geoffrey Till define como “el sistema”. En consecuencia, ha desarrollado la capacidad de interoperar con otros servicios marítimos extranjeros, centrándose en las aguas del Pacífico y la Antártica.

Los últimos gobiernos, conscientes de los desafíos de la Armada, han apoyado un programa nacional de construcción naval para dotar al

servicio de plataformas adecuadas. Actualmente, se está construyendo un nuevo rompehielos en los astilleros de ASMAR, en Talcahuano, además de nuevos buques anfibios multifunción para mantener las capacidades. La Armada de hoy es una fuerza equilibrada y flexible, con medios de superficie, submarinos y aéreos respaldados por bases a lo largo de la costa. Queda por ver si esta fuerza es adecuada para los futuros desafíos nacionales.

El buen orden tradicional en el mar que se ve en las aguas del Pacífico Sur ha sido desafiado cada vez más por la pesca ilegal, el tráfico de drogas y el cambio climático. Este último había contribuido no solo al aumento del nivel del mar, creando un nuevo problema de seguridad en las zonas costeras, sino también al derretimiento de la capa de hielo en la península antártica, facilitando el acceso y trayendo nuevos actores al sector ya en disputa. Sin duda, el aumento del interés en esta última península ofrece oportunidades y desafíos. El espacio entre el Paso de Drake y la península es un teatro marítimo donde la Armada tiene capacidades indiscutibles. El crecimiento exponencial del turismo, las actividades científicas y la pesca, demandan protección y control, y la Armada de Chile puede utilizar sus capacidades para brindar seguridad en la zona.

Por otro lado, el aumento de estas actividades tensiona la zona. Argentina ha reinterpretado recientemente los límites entre ambos países dentro del área del Drake con respecto a la plataforma continental extendida, lo que ha resultado en una protesta formal del Gobierno chileno. Junto con esta tensión, terceras potencias han aumentado sus actividades en la zona, obligando a la Armada a utilizar todos los activos disponibles, con el peligro siempre presente de no ser capaz de cumplir con todos los requerimientos. La forma en que el Gobierno reaccione a estos nuevos escenarios podría dar una mejor comprensión de cuán “marítimo” es su pensamiento.

Finalmente, algunos estudios citados en este trabajo afirman que Chile tiene una fuerte influencia geopolítica regional, solo superada por Brasil, siendo un país relativamente pequeño. Este trabajo sugiere que este poder asimétrico, considerando su tamaño y población frente a sus vecinos, está relacionado con la capacidad del país para explotar

el dominio marítimo de manera integral, con respecto a los países limítrofes que poseen mayor territorio, población y acceso a recursos naturales claves, como petróleo o gas.

Aunque no es perfecta, esta visión marítima, no siempre reconocida, ha mejorado consistentemente el bienestar de sus ciudadanos y su prosperidad económica. Sin embargo, esta es una opción política. Los futuros dirigentes tendrán que decidir si Chile sigue siendo una economía abierta y si el comercio, en todas sus formas, permanece en el corazón de este auge económico. Las próximas definiciones e en este sentido, como la ratificación de los acuerdos internacionales de libre comercio, como el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP-11), ciertamente afectarán la economía de la nación. Pero sería un error si este impacto —positivo o negativo— se considera solo desde una perspectiva económica y no en forma integral, entendiendo que Chile depende del mar para su subsistencia. La evidencia histórica sugiere que cuando el país le ha dado la espalda al mar, una decisión adoptada principalmente por su élite política, ha impactado negativamente al país.

El hecho de haberse convertido en una potencia marítima, al menos regional, durante algunos períodos específicos de su historia le permitió a Chile influir en los acontecimientos regionales, es decir, en poder moldear su propio destino. Hoy Chile un país marítimo, con cierta capacidad de influencia en el entorno regional, sin embargo pareciera ser que aún faltan condiciones para ser nuevamente una potencia, principalmente una estrategia que involucre al Estado como un todo, incorporando además la capacidad económica de privados.

Finalmente, la importancia de ser potencia, como la historia sugiere, es que permitió al gobierno mejorar el bienestar, la seguridad y la prosperidad económica del país y sus ciudadanos, algo que los futuros tomadores de decisiones y la sociedad debiesen considerar al decidir qué tipo de nación quieren construir; en especial, cuando se quiera o no, la subsistencia de este país depende en forma vital del mar.

Bibliografía

Documentos oficiales

Armada de Chile, *Horizonte en el Pacífico. Visión oceánica de la Armada de Chile* (Valparaíso: Imprenta de la Armada, 2019).

Gobierno de Chile, *Discurso de S.E. el Presidente de la República a la apertura del Congreso Nacional*, 1892.

Ministerio de Defensa Nacional (Chile), *Ley Reservada del Cobre*. <https://www.defensa.cl/temas-de-contenido/ley-reservada-del-cobre>

Ministerio de Defensa Nacional, *Política de Defensa Nacional de Chile 2020* (Santiago: 2020).

Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción (Chile), *Ley General de Pesca y Acuicultura, Ley 19.080*, 6 de septiembre de 1991.

Ministerio de Guerra y Marina (Chile), *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1841.

Ministerio de Guerra y Marina (Chile), *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1865.

Ministerio de Guerra y Marina (Chile), *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1866.

Ministerio de Guerra y Marina (Chile), *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1867.

Ministerio de Guerra y Marina (Chile), *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1916.

Ministerio de Hacienda (Chile), *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1834.

Ministerio de Hacienda (Chile), *Memoria del Ministro de Estado al Congreso Nacional*, 1853.

Ministerio de Relaciones Exteriores (Chile), *Mares de Chile, Visión 2040*.

Ministerio de Relaciones Exteriores (Chile), *Tratado de límites de 1881 entre la República de Chile y la República Argentina*.

Libros y artículos

- Anrique, Nicolás. *Diario de la goleta "Ancud", 1843*, (Santiago:1901).
- Arancibia, Patricia y Bulnes, Francisco. *La Escuadra en acción* (Santiago: Catalonia, 2017).
- Armada de Chile, *Escuadra Nacional* (Santiago: Banco Santander, 2018).
- Barros Arana, Diego. *Historia General de Chile*, (Santiago: Editorial Universitaria, 2000).
- Barros Van Buren, Mario. *Historia diplomática de Chile 1541-1938* (Santiago: Editorial Andrés Bello, 1970).
- Bauer, Arnold. *Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile central en el siglo XIX* (Santiago de Chile: Universidad Católica de Chile, 1973).
- Booth, Ken. *Navies and Foreign Policy* (Oxon: Routledge Revivals, 2014).
- Burboa, Pacheco, Luis. "El día en que una torpedera de la Armada operó en el lago Titicaca", en *Revista de Marina* N° 6 (2017).
- Cariola, Carmen y Sunkel, Osvaldo. *Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930* (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1982).
- Carpenter, Frank G. *South America. Social, Industrial, and Political. A Twenty-Five-Thousand-Mile Journey in Search of Information* (Boston: Geo. M. Smith & Co., 1900).
- Cavieres Figueroa, Eduardo. *Comercio chileno y comerciantes ingleses, 1820-1880: Un ciclo de historia económica* (Valparaíso: Ediciones Universidad Católica de Valparaíso, 1988).
- Charcot, Jean Baptiste. *Le Pourquoi-Pas? dans l'Antarctique* (París: 1910).
- Chifelle, Ricardo. "Áreas de misión de la Armada", en *Revista de Marina* N°5 (2017).
- Cochrane, Lord Thomas. *The Life of Thomas Cochrane, 10th Earl of Dundonald*, (Londres: 1869).
- Collier, Simon y Sater, William F. *A History of Chile, 1808-2002* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004).
- Couyoumdjian, Juan Ricardo. *El alto comercio de Valparaíso y las grandes*

casas extranjeras, 1880-1930. Una aproximación (Santiago: Universidad Católica de Chile, 2000).

Cubitt, David J. *Lord Cochrane, and the Chilean Navy, 1818-1823* (Edinburgh: University of Edinburgh, 1973).

Dalton, Jane Gilliland. “The Chilean Mar Presencial: A Harmless Concept or a Dangerous Precedent”, en *International Journal of Marine and Coastal Law* 8, N° 3 (agosto de 1993).

Encina, Francisco Antonio. *Historia de Chile*, Tomo XXVI (Santiago: Editorial Ercilla, 1984).

Fisher, Ronald y Serra, Pablo. “Efectos de la privatización de servicios públicos en Chile”, en *Cono Sur, Serie de Estudios Económicos y Sociales*, CSC-07-009 (2007).

Fuentes, Guido. “Una política oceánica para Chile, el desarrollo de puertos”, en *Revista de Marina* N° 6 (2017).

Gay, Claudio. *Historia de la Independencia de Chile* (París: Thunot & Co., 1856).

Goldberg, Joyce S. “Consent to Ascent. The *Baltimore* Affair and the U.S. Rise to World Power Status”, en *The Americas*, vol. 41, N° 1 (julio de 1984).

Grygiel, Jakub J. *Great Powers and Geopolitical Change* (Maryland: The John Hopkins University Press, 2011).

Hachette, Dominique. “Las reformas comerciales y financieras”, en *Chile en pos del desarrollo*, Ed. Rodrigo Vergara y Felipe Larraín (Santiago: Centro de Estudios Públicos, 2000).

Hernández, Humberto. “Diego Portales, 1793-1837. Bases doctrinarias para la construcción de la República”, en *Revista de Marina*, N° 6 (1993).

Hoffman, Jan. *Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina: El caso de Chile* (Santiago: Naciones Unidas, 2001).

Holmes, James. *Maritime Strategy* (Annapolis: United States Naval Institute, 2020).

Jordán, Gustavo. “¿Cuán dependiente será Chile del transporte marítimo a fines del siglo XXI?”, en *Revista de Marina*, N° 3 (2019).

Jordán, Gustavo. “Pasado y presente de la contribución de la Armada al desarrollo en Rapa Nui”, en *Revista de Marina*, N° 4, (2006).

Kaplan, Robert. *The Revenge of Geography* (Nueva York: The Random House, 2013).

Kouyoumdjian, Richard. “The Chilean Navy as a case study in the value and performance of medium and small naval powers in South America”, en *Corbett Paper* N° 20, agosto de 2018.

Lambert, Andrew. *Seapower States, Maritime Culture, Continental Empires, and the Conflict That Made the Modern World* (Londres: Yale University Press, 2018).

Larrañaga, Enrique. “Bernardo O’Higgins, forjador del poderío marítimo de Chile”, en *Revista de Marina*, N° 4 (2006).

Le Dantec, Fernando. “Un plan nacional continuo de construcción naval”, en *Revista de Marina* N°5 (2021).

Mac-Iver, Enrique. *Discurso sobre la crisis moral de la República* (Santiago: Imprenta Moderna, 1900).

Maino, Valeria y Zañartu, Francisca. “Desarrollo comercial del puerto de Valparaíso (1828-1837). Influencia de su localización geográfica”, en *Revista de Marina* N° 1 (1984),

Mahan, Capt. A.T. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783* (Londres: Sampson, Low Marston & Co., 1982).

Maldonado, Julián. “La Armada al servicio de la política exterior en el Pacífico”, en *Revista de Marina* N°5 (2015).

Mancilla González, Pablo. “Antecedentes históricos sobre el Territorio Antártico Chileno conocidos hacia la década de 1950”, en *Centro de Estudios Hemisféricos y Polares*, Volumen 2 N°3 (Tercer trimestre de 2011).

Martner, Daniel. *Estudio de la política comercial chilena e historia económica nacional*, Tomo 1 (Santiago: Imprenta Universitaria, 1923).

Martinic, Mateo. *Breve historia de Magallanes* (Punta Arenas: La Prensa Austral Limitada, 2002).

Martinic, Mateo. “Actividad lobera y ballenera en litorales y aguas de Magallanes y Antártica, 1868-1916”, en *Revista de Estudios del Pacífico* N° 7. Valparaíso (1973).

- Necochea, Eugenio. *Memoria sobre el asesinato del ministro Portales* (Santiago: 1874).
- Nelson, L. D. M. "The Patrimonial Sea", en *International and Comparative Law Quarterly* 22, N° 4 (octubre de 1973).
- Núñez, Sergio. "¿Tiene Chile conciencia marítima?", en *Revista de Marina*, N°3 (1980).
- Orrego Vicuña, Francisco. "Towards an Effective Management of High Seas Fisheries and the Settlement of the Pending Issues of the Law of the Sea", en *Ocean Development and International Law* 24, N°1 (1993).
- Paden, Robert Charles. "Cultural Change and Military Resistance in Araucanian Chile, 1550-1730", en *Southwestern Journal of Anthropology*, Spring, 1957, Vol. 13, No. 1 (Spring, 1957).
- Palma, Gabriel. "Chile 1914-1935: De economía exportadora a sustitutiva de importaciones", en *Estudios Cieplan* N°12, (1984).
- Paúl, Adolfo. "Portales: El Estado en forma", en *Revista de Marina*, N°1 (1993).
- Philippi, Rodolfo A. *La Isla de Pascua i sus habitantes* (Santiago: Imprenta Nacional, 1873).
- Pinto Vallejos, Julio. "Valparaíso: Metrópoli financiera del boom del salitre", en *Valparaíso, 1536-1986*, Ed. Julio Pinto (Valparaíso: Universidad Católica de Valparaíso, 1987).
- Pinto, Aníbal. *Chile, un caso de desarrollo frustrado* (Santiago: Editorial Universitaria, 1959).
- Porteous, Douglas. "The Annexation of Eastern Island: Geopolitics and Environmental Perception", en *NS, NorthSouth* 6, N° 11 (1981).
- Pugh, Kenneth. "Guerra contra España, a 150 años de una lección aprendida", en *Revista de Marina*, N°2 (2016).
- Rodríguez, Juan Agustín. "Desembarco de Pisagua", en *Revista de Marina* N°6 (1976).
- Sater, William F. *Andean Tragedy, Fighting the War of the Pacific, 1879-1884* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2007).
- Sater, William F. *Chile and the United States: Empires in Conflict* (Athens: University of Georgia Press, 1990).

Sazo, Carlos y Ormazábal, Lautaro. “El poderío marítimo en el epistolario de don Diego Portales”, en *Revista de Marina*, N°4 (1996).

Sharman, Jason. *Empires of the Weak* (Princeton: Princeton University Press, 2019).

Sutulov, Alexander. “Antecedentes históricos de la producción de cobre en Chile”, en *El Cobre Chileno* (Santiago: Corporación del Cobre, 1975).

Subercaseaux, Benjamín. *Chile, tierra de océano* (Santiago: Ediciones Ercilla, 1946).

Till, Geoffrey. *Seapower, A Guide to the Twenty-First Century* (Nueva York: Routledge, 2018).

Valderrama, Carlos. “Los intereses marítimos nacionales”, en *Revista de Marina* N°2 (2015).

Valenzuela, Renato. “Buques de guerra chilenos, 1850-1950”, en *Revista de Marina* N°2, (2018).

Vergara, Miguel A. “La Antártica: Una visión marítima”, en *Revista Mar*, Liga Marítima de Chile, (2018).

Vergara, Miguel A. y Valderrama, Carlos. “La conciencia marítima nacional”, en *Revista de Marina* N°4 (2019).

Vial Correa, Gonzalo. *Arturo Prat* (Santiago: Editorial Andrés Bello, 1995).

Vicuña Mackenna, Benjamín. *Obras completas. Historia de Valparaíso, 1869*, (Santiago: Universidad de Chile, reimpreso en 1936).

Villalobos, Sergio. *Portales, una falsificación histórica* (Santiago: Editorial Universitaria, 2005).

Wood, Gerald. “El acorazado Almirante Latorre”, en *Revista de Marina*, N°3, (1988).

Woods, David. *Destino: ¡Valparaíso!, Pioneros europeos en la costa oeste de Sudamérica* (Santiago: Editorial Ricaaventura, 2016).

Estudios

AthenaLab-The Henry Jackson Society, “Auditoría de capacidad geopolítica: Sudamérica” (Santiago: 2019).

AthenaLab-Ipsos, “2ª Encuesta - Percepciones sobre política exterior y seguridad nacional” (Santiago: 2021)ESTUDIO | Segunda Encuesta de Percepciones sobre Política Exterior y Seguridad (AthenaLab-IPSOS) – AthenaLab.

Cartas originales

(Disponibles en el Museo Marítimo, Valparaíso, Chile).

Diego Portales a José M. Cea, marzo de 1822.

Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, 10 de septiembre de 1836.

Diego Portales a Antonio Garfías, 17 de marzo de 1832.

Diego Portales a Antonio Garfías, 28 de marzo de 1832.

