

Los mares de Chile y la Antártida

NADIE ha navegado nunca con el solo objeto de permanecer en el mar; el interés del hombre por alcanzar tierras vecinas originó la navegación y fue así que ésta se desarrolló principalmente en las costas situadas frente a otras, más o menos próximas. Los pueblos del Mediterráneo fueron necesariamente marítimos. Los wikings obedecieron al mismo imperativo.

A pesar del progreso que ha facilitado las grandes travesías marítimas, los pueblos han seguido siendo influidos por la ley primitiva: la de navegar para alcanzar costas próximas. Por eso aquéllos situados frente a las más vastas extensiones oceánicas son los que menos han desarrollado espíritu marítimo.

Es el caso de Chile. Nuestro largo litoral es un balcón abierto de par en par ante el enorme Pacífico; dos mil millas nos separan de Pascua, la isla polinésica más cercana a nosotros; Juan Fernández no atrae más que a escasos turistas; el comercio de la langosta es limitado, tanto en esa isla como en San Félix y San Ambrosio.

Nuestro balcón abierto ofrece un incomparable punto de vista sobre el Pacífico, pero nos expone a fuertes vientos durante casi todo el año. Nuestros estuarios y puertos abrigados son escasos. El mar de Chile es cruel.

Pos eso entre las razas aborígenes contamos con sólo dos de navegantes: los alacalufes y los changos. Las verdaderas habitaciones de los alacalufes son las canoas de corteza que recorren los canales magallánicos. De esta raza subsisten unos cien o ciento cincuenta individuos, consagrados con sus ancestros, a la caza de nutrias. Son los últimos representantes de un pueblo nómada que los traficantes en pieles y los aventureros de los canales han casi exterminado contaminándoles enfermedades venéreas y dándoles el vicio del alcohol.

Las aguas tranquilas de los canales, la abundancia de caletas, islas y ensenadas, hicieron de los alacalufes una raza de navegantes, la cual no ha salido jamás de su primitivismo ancestral y ha llegado a su crepúsculo sin otro progreso que el haber

cubierto de harapos su antigua desnudez y de haber reemplazado algunas de sus canoas de corteza por chalupas de madera.

Los changos habitaron el litoral del desierto de Atacama. Raras son allí las caletas abrigadas, el mar es duro y los vientos con frecuencia temibles. Pero los changos fueron impulsados al mar por la necesidad de buscar alimento en la pesca, dada la esterilidad del suelo. Para esa faena emplearon un tipo de balsa formado por una plataforma de maderas y dos flotadores que fabricaban inflando cueros de lobo marino. Impulsándose a remo o por medio de una pequeña vela, los changos recorrieron el litoral a la pesca del congrio y la corvina. Esta única raza marítima del Norte chileno emigró y se ha ido diluyendo hasta desaparecer casi por completo desde hace unos veinte años.

Aparte estas dos razas aborígenes, puede decirse que el chilote es el único pueblo específicamente marítimo de Chile, por la razón que anotamos al comienzo: la necesidad de comunicarse con tierras vecinas. El isleño, familiarizado desde su infancia con el mar, ve naturalmente en él un camino para su actividad de adulto. En la oficialidad y las tripulaciones de nuestra Marina Mercante es tradicional la existencia de un alto porcentaje de chilotes.

En Valdivia y Constitución, donde existen estuarios y ensenadas seguras se desarrolló, desde época ya lejana, la construcción naval, y la navegación de placer fue activa cuando en el centro y norte del país no se conocía un solo *yacht*. Hace unos treinta años florecieron en Constitución los astilleros de faluchos, conocidos por el nombre de "lanchas maulinas". Estas sólidas y pesadas embarcaciones, construidas con el excelente roble de la región, eran vendidas en todos los puertos, hasta de América Central. Cargadas de fruta y con una sola vela de fortuna, navegaban desde Constitución hasta el puerto donde iban a servir para la carga y descarga de los vapores y veleros anclados a la gira. Tripulados por chilotes o maulinos, realizaron navegaciones de miles de millas frente a cos-

tas peligrosas. Muy escasos fueron los accidentes sufridos por estos arriagados navegantes.

La construcción de molos y malecones en los puertos donde efectuaban su trabajo y el empleo de los faluchos de hierro terminaron con la industria de las lanchas maulinas e hicieron desaparecer los numerosos astilleros que en épocas pasadas dieron gran actividad y colorido al estuario del Maule.

Tales han sido en Chile las grandes manifestaciones marítimas autóctonas. En la mayor parte de nuestro litoral el hombre se ha mantenido ajeno al mar por las razones ya anotadas: la inmensidad solitaria del Pacífico y lo abrupto de la costa.

Sin embargo, llama la atención que estas razones hayan podido contrarrestar otra de no menor envergadura: el insularismo chileno. Nuestro país es una verdadera isla entre el Pacífico por el oeste, la Cordillera de los Andes por el este, el desierto por el norte y los hielos antárticos por el sur. Como verdadero insular, el chileno hubiera debido ser impulsado al mar, pese a la ausencia de costas vecinas. No lo ha sido, y de ese hecho provienen muchos males.

El espíritu terrícola del chileno resulta además paradójico si se piensa que apenas el país tuvo conciencias nacional e impulso libertario, nuestros próceres comprendieron que la llave principal de la lucha que iban a emprender, y de la futura grandeza, era el mar. Las fuerzas patriotas adquirieron verdadera eficacia cuando los corsarios chilenos entraron en lucha y la victoria se perfiló con nitidez cuando Blanco Encalada zarpó izando su insignia en la fragata "O'Higgins". El dominio del Pacífico, conquistado por Lord Cochrane, consolidó definitivamente la Independencia. Esta no se habría obtenido jamás sin que el mar fuera nuestro.

Más tarde, la historia ha confirmado el siguiente axioma planteado por la Guerra de la Independencia: el dominio del mar hace a Chile invencible. Así se vio en 1879. Hoy llegamos a igual conclusión si analizamos nuestras posibilidades en un conflicto armado. Para esa eventualidad, por eficientes que fueran nuestras fuerzas de tierra y aire, resultarían ineficaces sin la posesión de una Armada capaz de mantener el control de nuestro mar.

No sólo los hombres de armas y los políticos comprendieron antaño que el futuro del país estaba ligado al dominio de las

rutas marítimas. También lo comprendieron los hombres de comercio, y por ello nuestra bandera flameó en flotas mercantes de gran importancia. Nuestros armadores no se limitaron a establecer líneas a lo largo de la costa norte del Pacífico: ya en 1826, la firma Eyzaguirre, Lyon y Co. estableció una línea regular de navegación a la India, la que se mantuvo hasta 1829 con las fragatas "Lady Blackwood" y "Carmen". Contemporáneamente otros barcos nuestros establecieron comercio con Australia y muchas islas polinésicas.

Es significativo el hecho que Guillermo Wheelwright, uno de los más grandes visionarios de su tiempo, escogiera Valparaíso para fundar la Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico, o sea, la actual Pacific Steam Navigation Company, en 1835, cuando todavía en Europa se veía con desconfianza el nuevo sistema de propulsar las naves.

Estos hechos y muchos otros parecieron indicar que en los primeros años de su vida independiente, Chile había encontrado su conciencia de nación marítima. Dos compañías de navegación internacional, que operaban desde hacía años, se fusionaron para fundar en 1872 la Compañía Sudamericana de Vapores, con servicio regular hasta Panamá, la cual fue precedida por la Compañía Naviera Arauco, establecida en 1860. Así como nuestra bandera flameó en lejanos puertos, al mismo tiempo que nos enorgullecimos de poseer una Armada potente y con tradición.

Sin embargo, nuestros gobernantes, sometidos a sus intereses agrarios, no supieron apoyar esta conciencia marítima que ya había tomado forma. Abandonaron a la Marina Mercante y no supieron desarrollar industrias que, como la pesca y la construcción naval, parecían destinadas a convertirse en realidades económicas dentro de un país de costas y bosques como el nuestro.

Volvemos la espalda al mar y con ello limitamos nuestro horizonte y perdimos la visión de nuestro papel en esta parte del mundo. Gobernados por hombres con criterio de hacendados, abdicamos de nuestros indiscutibles derechos en la Patagonia y dejamos escapar Tahití y otras islas polinésicas. Podemos felicitarnos de haber salvado la zona del Estrecho en el último momento y de haber anexado Pascua gracias a la iniciativa de un marino con más visión que nuestros estadistas entregados a dormir

la siesta a la sombra de las parras. La pérdida de la conciencia marítima originó los problemas que ahora tenemos que afrontar para defender nuestros derechos en la Antártida.

El espíritu de especulación que se manifiesta en el mundo entero, y que abruma a nuestro país, ha afectado grandemente al desarrollo de nuestras actividades náuticas, como al de todas las empresas que requieren visión y empuje. Cuando se habla de las grandes fortunas chilenas del pasado, se encuentra en su origen una faena minera, una línea de navegación o una compañía colonizadora. En el futuro, cuando se hable de las fortunas actuales, se verá que ellas se originaron con la internación de una partida de autobuses o con otra especulación realizada gracias a obscuras gestiones.

La decadencia de nuestras actividades marítimas ha ido aparejada a la debilidad de nuestra economía. La crisis chilena no es, en el fondo, más que la consecuencia de una política equivocada, propia de un país ciego ante imperativos geográficos que le señalan el mar como base de su fuerza y de su prosperidad.

En los últimos años se nota una feliz reacción en la cual ha influido la porfía de un grupo de escritores que no han cesado de proclamar esas verdades. Con no menos porfía, la Liga Marítima de Chile ha venido difundiendo su *slogan*: "El porvenir de Chile está en el mar", al mismo tiempo que ha intensificado una acción de propaganda por medio de exposiciones, conferencias y apoyo a todos los organismos de carácter marítimo, tanto comerciales como deportivos.

Hoy día ya se oye decir a algunos economistas que, dado el precario porvenir de industrias tales como la del cobre y del nitrato, Chile debe buscar otros recursos, uno de los cuales debe ser la formación de una flota mercante que controle las líneas de navegación del Pacífico Sur. Se ve, en efecto, que se abre para este océano una era de gran prosperidad y que a Chile corresponde organizar y mantener el tráfico que se hará necesario en un futuro muy inmediato.

Por su conformación geográfica y la calidad de su riquezas naturales, especialmente pesca, minerales y madera, Chile está destinado a ser algo así como la Escandinavia de la América del sur. Una gran flota mercante consolidará una economía actualmen-

te a merced de las fluctuaciones de mercados extranjeros, y amenazada de muerte por el empleo de substitutos de nuestros dos productos básicos: el nitrato y el cobre.

A pesar del espíritu agrario que ha dominado en los hombres de Gobierno, de letras y de artes, en el fondo de la raza existe amor por el mar. Ese amor se halla fortalecido por el recuerdo de nuestras glorias navales. Aparte de los Estados Unidos, Chile es el único país americano que posee una tradición naval, aún anterior a su Independencia.

Ese amor instintivo de la raza se justifica porque nuestro mar es bello y aún porque es más lógico hablar de *los mares* de Chile que *del mar* de Chile. Las aguas que bañan nuestras costas ofrecen la variedad que les impone el comenzar en los 18°29' de latitud S. para terminar más o menos en los 74° de latitud S., es decir, donde encuentran el casquete polar antártico. Surten, pues, las influencias del clima subtropical de Arica, pasando por todas las gamas, hasta la del clima glacial. Temperatura, color, densidad, salinidad, todas las características cambian a medida que se desciende o se sube por esta prodigiosa escala de paralelos que abarca nuestra geografía.

Chilenas son también las aguas que rodean la Isla de Pascua y nuestras las contenidas en el llamado Arco de las Antillas del Sur. En efecto, cada día encuentra mayor aceptación la teoría según la cual los océanos Pacífico y Atlántico no se delimitan al sur del Cabo de Hornos por una línea que siga el trazado de un paralelo de longitud hasta la costa del continente antártico, sino por el Arco de las Antillas, es decir, por la *boucle* que forma la prolongación de la Cordillera de los Andes pasando por la Georgia del Sur, las Orcadas y la Tierra de O'Higgins. Recientes estudios oceanográficos muestran, en realidad, que son las aguas del Pacífico (determinadas por sus características de color, salinidad, etc.) las que ocupan ese vasto seno.

Se trata de mucho más que de una simple teoría: los oceanógrafos han llevado sus investigaciones lo suficientemente lejos como para afirmar ya que existe el "anillo del Pacífico". Con esto ha quedado destruida la antigua idea de la existencia del Océano Glacial Antártico, como resultó de la VI Conferencia del Bureau Hidrográfico Internacional, celebrada en Montecarlo en mayo de 1952. En esas reuniones no se habló para nada del Océano Glacial An-

tártico, al cual se señalaba antaño como límite del Pacífico. Hoy ya se afirma que es el mismo Pacífico el que llega del Arco de las Antillas. Sentado ese principio, se desprende una conclusión jurídica muy clara: las aguas que bañan las costas al oeste de ese Arco pertenecen a Chile.

Por su parte los geólogos apoyan a los oceanógrafos, afirmando que la estructura de la Cordillera de la Tierra de O'Higgins es la misma de los Andes, los cuales reaparecen allí después de haberse sumergido en el Cabo de Hornos, de haber corrido por el fondo del mar de Drake y de haber emergido en las islas que forman el Arco de las Antillas. Así se comprueba la continuidad de nuestro suelo patrio hasta esas lejanas latitudes.

Vasto y rico es nuestro mar o, mejor dicho, nuestros mares. Una gran extensión de ellos es arrastrada por la corriente de Humboldt, que nace lejos de la zona antártica y avanzada hacia el norte, enfriando las aguas de Chile Central. Si bien este fenómeno acarrea desagrados a los bañistas, a él se debe una buena parte de la variedad y abundancia de nuestra fauna marina. La corriente de Humboldt parece ser también la causa de ciertas "bravezas" que azotan algunas regiones de la costa norte en pleno verano y sin viento. Es posible que influya en ese fenómeno la enorme profundidad que alcanza en esos puntos el Pacífico. Desde Atacama al norte, la corriente de Humboldt deja ya de enfriar las aguas costeras, las cuales permiten el baño incluso en el invierno.

Los mares del norte chileno son de una gran riqueza en peces y mariscos. Reina allí la albacora como soberana, a lo menos por su tamaño y su fuerza, ya que por la exquisitez de su carne hay otros peces que le hacen seria competencia. La pesca de la albacora atrae cada año a muchos fanáticos del mundo entero, especialmente de los Estados Unidos. Los campeonatos pesqueros de Tocopilla han alcanzado reputación internacional.

La mar de las costas del desierto de Atacama es magníficamente salvaje. Se quiebra con ímpetu contra los agrios peñascos y parece responder con su violencia a la majestad ruda de esas tierras. En la costa de Antofagasta, por ejemplo, la gallardía de la ola da un carácter inolvidable al paisaje.

Coquimbo ofrece una de las mejores radas del país. El mar se civiliza allí y se ha-

ce casi idílico hasta Valparaíso. Con buen tiempo, las aguas de nuestro primer puerto evocan la apacible poesía marítima del Mediterráneo italiano. Puerto abrigado, pero puerto de "aguas muertas", como diría Mac-Orlan, es Talcahuano, poderosa base naval, con la actividad y la perfección técnica de su Apostadero. Sigue al sur una sucesión de hermosas y grandes bahías hasta el estuario del río Valdivia, donde empieza un país de verdor y de lluvia, semejante a Escocia, por el tono delicadamente gris de la atmósfera. La isla de Chiloé monta guardia a la entrada de los canales. Fuera hay un océano casi siempre furioso; dentro hay el espejo transparente que refleja las islas verdes, las cordilleras nevadas, los volcanes inmensos.

De pronto ese paisaje mágico y tranquilo se rompe en un mar de siniestra reputación: el del golfo de Penas. Tan pronto como el barco sale al océano por la bahía Darwin, después de haber recorrido el maravilloso canal Moraleda, los navegantes cierran claraboyas y escotillas, atrincan cuanto hay de movable a bordo y, así dispuestos, afrontan la profunda ola del golfo. Pero la paz y la belleza que les ofrecen los canales desde el Messier al sur les compensarían sus desvelos si no fuera que los desvelos aumentan en medio de estos incomparables jardines flotantes entre los cuales el barco se desliza, arriesgando a cada momento tocar fondo o ser arrastrado por las corrientes traidoras.

Los canales magallánicos son más salvajes. Con buen tiempo despejado, se ven desde el buque las torres fantásticas de la cordillera de Payne. ¿Dónde la naturaleza ha derrochado tanta fantasía? ¿Dónde lo bello del mar, de la montaña y del vegetal se ha mostrado con forma y colores tan originiales?

Llegamos aquí al país de los vientos. El que esto escribe ha recalado en Punta Arenas con un huracán que sobrepasó la escala del anemómetro. El mar estaba blanco, cubierto enteramente por una capa de espuma.

Siguen los mares antárticos: el de Drake, con su ola larga y terrible, con sus leyendas heroicas de galeones y bergantines, con sus densas neblinas de las cuales surgen los picachos blancos de la isla Elefantes; el de Bransfield (llamado impropriamente estrecho), tan hostil en los días de viento, tan plácido y tan azul con tiempo bonacible; las aguas milagrosas del estrecho de Gerla-

che, milagrosas por sus sorpresas de témpanos y por el paisaje imponente que bañan; finalmente el de Bellingshausen, mar siempre cruel, con las fauces amenazantes de sus hielos eternos. . .

* * *

La extraña conformación del territorio chileno ofrece muchas ventajas, pero también algunos inconvenientes. Un país menos alargado que el nuestro forma con facilidad un núcleo. En cambio, nosotros tenemos el problemas de esos extremos territoriales que se nos escapan, como puntas de flechas, para ir a clavarse en las inmediaciones del trópico y en el polo mismo. Disparadas así, esas puntas huyen, se aventuran en ambientes muy ajenos a la metrópoli y se hacen, a veces difíciles de controlar. A un país redondeado, recogido sobre sí mismo, no le ocurre ese fenómeno. Nosotros somos, en realidad "excéntricos", es decir, que nos falta el núcleo. Pero, por esta causa lo que perdemos en concentración, lo ganamos en libertad y en amplitud, en espíritu de aventura y en condiciones para la acción. De los chilenos puede esperarse siempre algo, porque el país tiene forma de camino y nosotros somos inquietos y caminantes. Por eso, con frecuencia, llegamos al descontento y a veces preferimos arriesgarnos y cometer errores, a quedarnos inactivos, en espera de que vengan a movernos; por eso también, este país, más pequeño y más pobre que otros del continente, ha hecho muchas cosas y ha ido a la vanguardia en infinidad de actividades.

El destino nos ha empujado a acciones poco comunes, pero que, si bien se miran, están muy de acuerdo con la idiosincrasia chilena. Una de éstas ha sido la declaración de nuestros derechos antárticos. ¿Qué mayor originalidad geográfica que poseer miles de kilómetros de hielos y una punta clavada en el polo?

Chile reivindicó el territorio antártico, no por simple fantasía, ni mucho menos por afán imperialista tuvo que proclamar sus derechos y hacer efectiva una ocupación que, tal vez, en otras circunstancias, habría dejado para más tarde, porque otros países vinieron a disputarle lo que le pertenece en buen derecho. Ante la actitud de esos intrusos, Chile no podía hacer sino lo que hizo: plantar el tricolor sobre los hielos.

Como heredero de España, nuestro país reclamó los derechos de la Corona de Cas-

tilla. Al Polo Sur llegaba la línea trazada en 1493 por el Papa Alejandro VI para separar las posesiones españolas de las portuguesas. Esa línea corría a cien leguas al oeste de la más occidental de las islas del Cabo Verde. Fue desplazada a trescientas setenta leguas en la misma dirección, por el Tratado de Tordesillas, firmado en Simancas el 7 de junio de 1494 y que habla claramente de "una raya o línea derecha de polo a polo, conviene a saber, del polo ártico al polo antártico".

A través del tiempo España siguió manifestando, por diversos actos, su soberanía sobre las tierras y mares australes que aun eran desconocidos, pero que consideraba como dependientes de las regiones descubiertas por sus navegantes. En 1539, Carlos V da a Sancho de Hoz la concesión del *Estrecho de Magallanes y la tierra que está de la otra parte dél*. Esta concesión pasa a poder de don Pedro de Valdivia al año siguiente. En 1554 la Corona de Castilla entrega a don Jerónimo de Alderete el dominio de la *Terra Australis*. Pero España no sólo ejerció sus derechos sobre todo el territorio que hoy constituye la Antártida chilena, sino que obtuvo el reconocimiento de esos derechos por parte de la misma Inglaterra. El tratado anglo-español de 1790 reconoce, en efecto, la soberanía española sobre todas las tierras e islas situadas al sur de las costas, tanto orientales como occidentales de la América Meridional.

Don Bernardo O'Higgins dio una prueba de su genio y de su espíritu visionario al escribir desde Lima el 20 de agosto de 1831: "Chile viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la bahía de Mejillones, hasta Shetland del Sur en la latitud 65° sur; y en el Atlántico, desde la península de San José en latitud 42° hasta Nueva Shetland del Sur". En la misma carta agrega: "Chile posee evidentemente la llave del Atlántico desde el grado 30 de latitud sur hasta el polo antártico y la de todo el gran Pacífico".

Don Bernardo veía lejos y presentía honddo. Herederos legítimos de su visión han sido los grandes mandatarios Excmo. Sr. Pedro Aguirre Cerda, que fijó los límites del territorio antártico chileno, y el Excmo. Sr. Gabriel González Videla, cuyo gobierno creó las tres primeras bases y quien en su visita a la Antártica para inaugurar la Base O'Higgins en 1948, confirmó con su presencia en esas tierras la soberanía chilena. En 1955 se inauguró la cuarta base en la

caleta Péndulo de la isla Decepción. Se la bautizó Pedro Aguirre Cerda para honrar la memoria del Mandatario que fijó los límites de la Antártida chilena. Su decreto se limitó a eso: a fijar límites, pero en cuanto a los derechos, ellos tenían siglos de existencia. Desde sus primeros años de vida independiente, Chile los ejerció, como antes los ejerciera España. Así la República acordó diversas concesiones pesqueras en aguas antárticas. En 1906 autorizó a la firma Fabry y de Toro Herrera para pescar e instalarse en las islas Diego Ramírez, "Shetland y tierras situadas más al sur".

Los vastos mares australes que, como el de Bellingshausen, llevan los nombres de sus descubridores, son nuestros, y como tales una flotilla nacional los recorre durante los meses de verano en que son practicable. Desde hace diez años nuestros buques atraviesan regularmente el círculo polar antártico y nuestros hombres de ciencias y de armas trabajan en los hielos para incorporar cada vez más esa vasta región a los intereses patrios y poner a descubierto los elementos que esconde la Naturaleza hostil y que pueden ser de provecho para la riqueza nacional. La Base Prat se encuentra a cargo de la Marina; la O'Higgins a cargo del Ejército, y las que llevan los nombres de los Presidentes Aguirre Cerda y González Videla, a cargo de la Aviación. No ha de tardar el día en que las universidades y otras entidades civiles tomen la parte de responsabilidad que les corresponde en esta empresa, propia de un país que el genio de un poeta, hace más de cuatrocientos años,

llamó: "fértil provincia, y señalada en la región antártica famosa".

Antárticos somos y hasta nuestros mares norteños llega la influencia de las corrientes y de los vientos que mueve el Polo Sur. Esa punta de flecha, formada de agua y hielo, que se clava en el fin del mundo, es la expresión de una raza bautizada con agua marina.

Toda la costa de Chile, durante el invierno, sufre el asalto de los vientos del N.W. Su furia no es frecuente, pero cuando soplan con fuerza 6, ya se hacen peligrosos, por lo abiertas que son la mayor parte de las bahías. En Valparaíso soplan también los vientos veraniegos del S.W., el "surazo", que provocan justificadas inquietudes ribereñas.

Mares peligrosos pero bellos, rico, imponentes son los nuestros. Toda la poesía y la majestad del agua salada está en Chile, desde el encanto casi tropical de Arica hasta el caos glacial de la Antártida. Los grandes monstruos surcan sus ondas: la ballena azul, la orca, el tiburón, la albacora; los manjares de las mesas más refinadas van nadando cerca de la costa o se pegan a las rocas: el congrio, la corvina, la lisa, la ostra, el erizo, el loco... Todos los barcos rompen con sus rodas estas olas inquietas, desde el fantasmal "Caleuche" hasta el modernísimo crucero. Todas las proezas y las leyendas del mar son patrimonio nuestro.

Y por eso, de una manera o de otra, cada uno de nosotros siente que la ola de los mares chilenos le golpea el corazón.