

## El mar en la historia de Chile

"Podemos hacer lo que cualquier otro pueblo, sin más diferencia que la cantidad de acción, que está en nuestra mano. Teniendo puertos de mar, debemos considerarnos situados en medio del mundo".

MANUEL DE SALAS, 1796.

### *El mar en la geología del país*

Si retrocedemos 150 millones de años en la historia de la tierra, todo Chile era fondo de mar. Se había hundido el antiguo continente de Gondvana, separándose en diversas grandes masas que flotaban a la deriva y que fueron invadidas por el mar.

Una de ellas volvió a dividirse, y la fisura que se formó entre las dos partes llegó a constituir el Geosinclinal Andino, en que estamos montados. Entiéndese por un geosinclinal una cuenca de hundimiento posteriormente rellenada. La perturbación de la ley isostática motivó la reducción de la masa fuera compensada por medio de derrames de lavas, principalmente porfiríticas, que ocurrieron en un principio en el mar. En rigor, no se trata en realidad de una cuenca, sino de una grieta de profundidad desconocida.

Ya antes, en el permo-carbónico, se depositaron en el fondo del mar grandes yacimientos de calizas (en parte transformadas más tarde en mármoles), que afloran ahora en la costa de Magallanes, entre el canal de Concepción y el Estrecho de Magallanes, constituyendo uno de los mayores depósitos del mundo<sup>1</sup>.

Sólo desde el jurásico medio comienza a surgir el continente de las olas. Hubo desde entonces diversos cambios de regímenes marinos y terrestres, hasta que en el cretáceo superior (en el senoniano, división de éste) se constituyera en forma más definitiva el régimen terrestre<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>Durante mucho tiempo, no se conocía la edad de estos estratos, por no haberse descubierto fósiles, pero cortes microscópicos realizados por Tavera comprobaron que se trataba de calizas formadas por fusulinidos, que caracterizan muy bien al carbonífero medio marino (noscoviense).

<sup>2</sup>Una descripción completa de toda la serie deposi-

Hubo, sin embargo, transgresiones menores en períodos más recientes. Las últimas ocurrieron en el terciario medio (piso de Navidad), cuando un brazo del mar cruzó el continente en la zona de Aysén, uniendo el Atlántico con el Pacífico, y hubo otras incursiones en muchas partes del país; y en el superior, en el plioceno.

Es fácil reconocer estas transgresiones en el relieve del país. La cordillera andina presenta casi siempre faldeos abruptos, que sólo se suavizan en el Norte Grande, donde enormes derrames de lavas han escapado las formaciones preexistentes. En la Cordillera de la Costa, en cambio, es muy frecuente la presencia de grandes planicies. Las más elevadas, que se encuentran a veces también en la cordillera andina, son sin duda peniplanicies, que les deben su origen a la erosión en épocas geológicamente muy remotas. Más abajo se encuentran, sin embargo, terrazas de abrasión marina, que tienen, a su vez, un doble origen. Las más elevadas provienen de transgresiones marinas terciarias. Las más bajas, en cambio, hasta una altitud de 225 m., a una elevación del nivel del mar ocurrida en el pleistoceno.

Morfológicamente, son idénticas las unas y las otras, pero genéticamente son totalmente diferentes. Las terciarias provienen de un hundimiento ocurrido en la masa

tada en el Geosinclinal Andino ha sido suministrada por primera vez por Herbert Thomas, *Geología de la Cordillera de la Costa, entre el valle de La Ligua y la cuesta de Barriga, Santiago, 1958.*

Un complemento referente a la alta cordillera andina se encuentra en el estudio de Carlos Klohn, *Estado Actual del Estudio Geológico de la 'Formación Porfirítica'* (en *Minerales*, N° 55, Santiago, 1957).

continental. Las pleistocénicas, a un aumento del nivel del mar<sup>1</sup>.

Se ha sostenido a menudo que esta diferencia no tendría razón de ser, por cuanto la altitud del continente se mediría en relación con el mar, pero el valor absoluto sólo se obtiene si se relacionan las altitudes del continente y del mar con el centro de la tierra.

El hecho es que en los últimos 600.000 años de la historia de la tierra, en que la altitud absoluta de los continentes apenas ha variado, han habido grandes diferencias en el nivel del mar.

En las épocas interglaciales (según Milankowitsch, la primera habría durado de 440.000 a 240.000 y la segunda, de 190.000 a 126.000 años A. J.), las altas temperaturas motivaron que se derritieran los hielos en los casquetes polares y las altas cordilleras y que el contenido de humedad atmosférica y terrestre fuera mucho menor que en la actualidad, como consecuencia de lo cual habría aumentado el nivel del mar hasta 225 m. por encima del nivel actual<sup>2</sup>.

En estas épocas, el mar invadió partes importantes del país.

No se necesita mucha fantasía para imaginarse el aspecto que ofrecía, pues basta trasladar el paisaje de la Patagonia Occidental más al norte, para comprenderlo. El canal de Moraleda se prolongaba entonces hacia el norte de Puerto Montt, y los valles fluviales eran esteros o fiordos similares a los de la Región de los Canales en la actualidad. Por el valle de Aconcagua, el mar penetraba hasta Calera.

En las partes bajas del litoral, se formaron amplias terrazas de abrasión marina, rellenas con sedimentos que las olas mismas formaron al destruir las rocas de la costa.

Muy frecuente es en el litoral chileno una terraza que baja de 225 a cerca de 100 m., que correspondería a la primera y otra, de 70 a 20 m., de la segunda época interglacial. Una tercera, antepuesta a la anterior, se eleva hasta sólo unos 6 m. y correspondería a la época actual, postglacial (o, quizás, tercer interglacial).

En las épocas glaciales mismas, la fi-

jación de grandes cantidades de agua en los casquetes polares, las cordilleras, la tierra y la atmósfera, habrían motivado un descenso del nivel del mar, hasta 220 m. debajo de su nivel actual. En esos períodos, los archipiélagos de Fuegopatagonia y las islas Mocha, Santa María, Quiriquina y otras estaban unidas al continente. Los ventisqueros que corrían al mar formaron en los valles profundos surcos, a veces de enormes profundidades (hasta de más de 1.000 m. en el estero de Baker y el Estrecho de Magallanes), y esos conductos fueron invadidos más tarde por el mar. Posiblemente, por todos los valles desde el de Aconcagua hacia el sur, los hielos —al menos los de la primera época glacial— corrieron hasta el mar.

Todos estos antecedentes —que no es del caso profundizar en este lugar— revelan la enorme participación que el mar ha tenido en la formación de nuestro territorio.

En su fondo se depositaron, además de las calizas ya mencionadas, yacimientos de yeso y de petróleo, e incluso los carbones representan, en su mayor parte, formaciones límnicas.

El relieve del litoral ha sido modelado en gran parte por él. Le debemos muchos de nuestros terrenos planos y las amplitudes de nuestros valles fluviales, que fueron modelados muy a menudo por los ventisqueros que los usaron como conductos, pero cuya sedimentación no es solamente fluvio-glacial, como se sostiene corrientemente, sino en gran parte marina, pues ocurrió cuando fueron invadidos por el mar.

El mar desempeñó de este modo un papel maestro en la historia física de nuestro territorio, desde los tiempos más remotos hasta los más recientes.

### *Culturas primitivas*

Si pasamos, ahora, de la historia de la geografía física a la humana, debemos dejar establecido, en primer término, que la primera población del país ocurrió desde el mar.

Existe una buena información sobre la ocupación del continente americano por el hombre. Hasta hace pocos años este campo era especulativo, y se formularon las más extravagantes teorías al respecto.

Ahora, el método del carbono 14 ha venido a precisar los orígenes del hombre en América. El carbono normal (o carbono 12) es transformado en la estratósfera por radiación solar en un radio-carbono o car-

<sup>1</sup>Véase Carlos Keller, *Darwin y Chile*, en el primer trimestre de estos *Anales*. Pablo Groeber, *Las plataformas marinas y su edad*, en *Ciencia e Investigación*, N° 6, Buenos Aires, 1948. Väinö Auer, *The Pleistocene of Fuego-Patagonia, part III: Shoreline Displacements*, Helsinki, 1959. A. Houghton Brodrick, *El hombre prehistórico*, México, 1955.

<sup>2</sup>Véanse las obras citadas en la nota anterior.

bono  $^{14}$ , que se combina, al bajar a la tierra, con el oxígeno atmosférico para formar el bióxido de carbono, que inhalan todos los seres vivientes y que queda fijado en los huesos, la madera, etc. Este radio-carbono pierde poco a poco, en forma muy regular, su radioactividad, disminuyendo la misma a la mitad en 5.500 años, luego otra vez a la mitad en igual lapso, y así sucesivamente. De este modo, es perfectamente posible determinar la edad de los restos orgánicos, hasta cerca de 41.000 años (no es aplicable a lapsos mayores, pues la radioactividad se hace insensible).

La aplicación de este método a los restos arqueológicos encontrados en América, ha sido revolucionaria: no existe ninguno que tenga una edad superior a 12.000 años, de lo cual se puede deducir con absoluta certeza que el hombre inmigró en América por el año 10.000 A. J. Esta fecha concuerda, además, con el deshielo del último período glacial.

Hay también concordancia de opiniones de que ese primer hombre americano llegó a nuestro continente por el Estrecho de Bering, pasando desde Kamtschatka a Alaska. Sólo muy aislados investigadores indican otras procedencias. Además, el tipo racial del indígena americano es interpretado por la antropología moderna como una mezcla del hombre blanco con el amarillo, la que habría ocurrido durante el último período glacial en la Siberia oriental<sup>1</sup>.

Siguen todavía especulaciones acerca de la posibilidad de una inmigración mucho más antigua, que habría que remontar al último interglacial, pues se sabe positivamente que en la última época glacial existía una barrera infranqueable de hielos al noreste del continente asiático. Esto significaría que habría que retroceder a lo menos 126.000 años. Teóricamente, no debe descartarse esta posibilidad, pero hasta ahora no se han encontrado restos que pudieran tener esa edad. Las pretendidas pruebas que se alegan a favor de tal tesis no son arqueológicas, sino que se refieren más bien a interpretaciones de índole racial, muy vagas y muy poco contundentes, por

cuanto el elemento racial, sometido a cambios de ambiente, resulta extremadamente variable<sup>2</sup>.

En lo referente a Chile, la aplicación del método del carbono  $^{14}$  a los restos de la Cueva del Milodón, de Última Esperanza, da una edad de casi 11.000 años, y sólo poco inferior es la de restos humanos de la Cueva de Palliaique, al norte de la Primera Angostura del Estrecho de Magallanes. Tenemos así al hombre en el extremo austral del continente a unos 2.000 años después de haber llegado al Canadá.

De esto se deriva que la historia humana comprende en Chile un lapso de doce milenios<sup>3</sup>.

Si se presta atención, ahora, a los sitios en que se acumulan las estaciones con restos más antiguos, tanto en lo referente a los arqueológicos como a los pueblos de tipo cultural más antiguo que se han conservado hasta tiempos recientes, es manifiesta su relación con el mar.

Se les encuentra en el litoral del Norte Grande y Chico, donde los hallazgos de Uhle en Arica y Pisagua, de Capdeville en Taltal y de Cornely y otros en el litoral de Atacama y Coquimbo, muestran restos de culturas paleolíticas auténticas. Pueblos de tipo antiquísimo se han conservado hasta el siglo pasado con el nombre de changos.

Hasta hace poco se les solía interpretar como un paleolítico no sincronizado con el del Viejo Mundo, al que se atribuía una edad mucho mayor. Hay en esto, en mi concepto, una paralogización. No cabe duda que se trata de pueblos inmigrantes del Asia y que, por consiguiente, tienen que haber traído desde allá su cultura. Por consiguiente, ésta es sincrónica con la de aquel continente. La experiencia americana en esta materia no puede ser explicada alegando que aquí se habría conservado un paleolítico rezagado, cuando sabemos que fué introducido no antes de 10.000 A. J. La conclusión lógica es que los hechos constata-

<sup>2</sup>Un representante típico de esta escuela especulativa es Salvador Canals Frau, *Las civilizaciones pre-hispanas de América*, Buenos Aires, 1955, quien no sólo hace llegar los primeros hombres a América en el segundo interglacial, sino que deriva también las altas culturas americanas de... Polinesia, desde donde habrían penetrado primero a Chile y Argentina, para propagarse más tarde al Perú, Ecuador y México. Invierte, pues, el camino que realmente siguieron en este continente, amén de que su derivación de Polinesia es totalmente absurda.

<sup>3</sup>El autor de este ensayo tiene preparado un libro bajo ese título: *Doce Milenios de Historia de Chile*, que se publicará próximamente.

<sup>1</sup>En su *Etnología de América*, México, 1946, Walter Krickeberg da un buen resumen de las conclusiones a que ha llegado a este respecto la antropología actual. Una sinopsis de los resultados logrados en América con la aplicación del método del radio-carbono se encuentra en el estudio de Thomas R. Henry, *Ice Age Men, the First American*, en *National Geographic Magazine*, Washington, diciembre de 1955.

dos en América comprueban fidedignamente que en el Viejo Mundo existía el paleolítico inferior todavía en el año 10.000 A. J., y si antes eso no se admitía, es preciso cambiar el criterio ante la evidencia de los hechos.

El otro grupo de culturas remotísimas que se encuentra en Chile ocupa el extremo austral del continente, con los chonos, los alacalufes, los yámanas, los sélcnam u onas y los patagones o tehuelches. Los estudios de Bird y de Menghin han permitido dar profundidad también a este grupo, remontando, como ya vimos, unos doce milenios hacia atrás<sup>1</sup>.

#### *El grupo de culturas de pescadores del norte*

El grupo boreal es, evidentemente, marino neto. La balsa de totora y la de cueros de lobos marinos inflados es su principal elemento de vida. Con ella salva las pequeñas olas de un mar siempre movido, aunque raras veces expuesto a temporales, y vive de la prodigiosa pesca, que es una de las más abundantes del globo terrestre.

Y ello no por una casualidad, sino por una causa cósmica permanente y de profundo significado.

Los grandes calores que reinan en el trópico, disipan el aire, que se expande en las alturas hacia los polos, volviendo a bajar a la tierra en las latitudes de Ross (entre los 30° y los 40° de latitud). El relleno del vacío así originado se realiza mediante la afluencia de aire de la zona subtropical a la tropical. La rotación de la tierra desvía la corriente en nuestro hemisferio hacia el SE., y ésta lleva el nombre de vientos alisios. Cerca del continente, estos vientos sufren, a su vez, una desviación por el recalentamiento del mismo, siendo transformado en vientos del sur o del suroeste: son los clásicos sures de toda la parte septentrional del país.

Sus consecuencias son varias. En el continente son generadores del desierto, pues como se van aproximando al trópico, se recalientan cada vez más y absorben, por consiguiente, cantidades crecientes de humedad, secando el territorio. En el mar, impulsan las aguas hacia el norte, dando así

origen a la corriente chileno-peruana (indebidamente atribuida a Humboldt, pues los españoles ya la habían observado tres siglos antes que él lo hiciera). No tiene ella, como se puede leer en casi todos los textos, su origen en la Antártida, sino a la altura de la Isla Mocha, pues no existe al sur de ella.

Por lo demás, trátase de una corriente cercana al litoral, que a los 30° de latitud tiene sólo 100 millas de ancho, pero que se amplía hasta 1.000 en el Perú. Más afuera se vuelven a restablecer los auténticos alisios, sólo burlados cerca de la costa, y las aguas son impulsadas mar afuera, es decir, hacia Oceanía.

Este movimiento ocasiona, a su vez, un vacío cerca del litoral, que es compensado mediante la surgencia de aguas que provienen desde unos 400 m. de profundidad. Parte de ellas parecen corresponder a una corriente submarina que proviene de la Antártida y que habría sido descubierta recientemente. Esta surgencia es, por su parte, la causa de diversos fenómenos de gran trascendencia. En primer lugar, se deben a ella las bajas temperaturas del mar que caracterizan al país en toda su parte septentrional. Ellas son de influencia sobre el clima, pues atemperan el litoral, al extremo de tener Arica una temperatura media anual de sólo 19,3°, en comparación con 24,5°, que sería la normal. Todavía en Valparaíso, la media anual es inferior en unos 3° a la normal.

En su contacto con la atmósfera, el mar frío da su origen a la camanchaca, palabra indígena<sup>2</sup> que se refiere a la neblina que se presenta casi siempre en el costa, penetrando en la tarde y noche al interior y retrocediendo al día siguiente otra vez al mar, debido a la influencia del calor solar.

Finalmente, la surgencia establece un circuito biológico de la mayor importancia. Los organismos que viven en el mar descienden, al morir, y son disueltos por el agua, transformándose en sales. Gracias a la surgencia, éstas vuelven a surgir y sirven de sustento al *plankton* superficial, que, a su vez, es el medio nutritivo de especies mayores, como los inmensos cardúmenes de anchovetas que dan su característica a aquel mar. Estas, a su vez, alimentan, por

<sup>1</sup>Véase Junius Bird, *Antiquity and migration of the early inhabitants of Patagonia*, en la *Geographical Review*, vol. XXVIII, N° 2, abril de 1938. Osvaldo F. A. Menghin, *Fundamentos cronológicos de la prehistoria de Patagonia*, en *Runa*, V. Buenos Aires, 1952. Id., *Origen y desarrollo racial de la especie humana*, Buenos Aires, 1957.

<sup>2</sup>Se comete frecuentemente el error de atribuir determinadas palabras a una sola lengua indígena, cuando son comunes a varias. Falta un estudio de las voces comunes al quechua, aymará, cunza y araucano, que emplean numerosos términos idénticos, como el de camanchaca.

una parte, a las aves guaneras y, por otra, a especies marinas de gran tamaño, como atunes, albacoras, bonitos, jureles, etc.<sup>1</sup>

De este modo, el litoral boreal del país (y el del Perú) ofrece una abundancia sin parangón en aves marinas y peces. Y no le debe su existencia a una casualidad, sino a una causa permanente. Mientras el hombre no perturbe el equilibrio biológico, ella subsistirá.

De este modo, las culturas de pescadores primitivísimos del norte, que tenían una cultura de tipo primordial, netamente recolectora, encontraron condiciones de vida extraordinariamente propicias en aquel medio, que favoreció al mismo tiempo su conservación, pues a sus espaldas se extiende el desierto más absoluto que se conoce en la tierra, que es totalmente inapropiado para poder realizar cultivos y criar animales. Aun cuando más tarde se estableció al interior un alta cultura, la de los licanantai o atacameños, éstos vivieron en simbiosis con aquellos pescadores, sin hostilizarlos o aniquilarlos: establecieron un trueque de productos con ellos, sin que su sencilla cultura experimentara cambio alguno. Y todavía a mediados del siglo pasado, Philippi constató su carácter primitivísimo.

Los restos arqueológicos (sobre todo los de Taltal, que son los más antiguos hasta ahora excavados, con paleolítico inferior), revelan que estos pueblos (el nombre de changos se refiere en realidad a un complejo de pueblos cronológica y culturalmente muy distanciados) tienen que haber llegado por el mar. No es difícil establecer su genealogía hasta Alaska, pues en todo el trayecto se han conservado "cabezas de puente", sobre todo en California y en la costa peruana, lo que permite afirmar una inmigración desde el norte.

¿Hasta dónde se extendieron hacia el sur? Pues bien, restos de la cultura de los "changos" se han podido constatar hasta la Región Central del país. Para fijar un límite, podría indicarse el Bio-Bío como límite de propagación austral. El mismo está determinado también por hechos geográficos: más allá merma mucho la pesca, base de subsistencia de la cultura de los "changos" y pierde su eficiencia la balsa de cueros de lobos marinos inflados, no apropiada

para resistir los temporales australes. Poeppig describe, sin embargo, su uso en la bahía de Talcahuano todavía en 1828, cuando él la visitó<sup>2</sup>.

No obstante haberse conservado pueblos changos hasta mediados del siglo pasado, ellos habían sido araucanizados en gran parte, y Philippi sostiene que incluso los de Paposo hablaban en aquel tiempo la lengua araucana (lo que constituye al mismo tiempo una prueba evidente de la propagación de la cultura araucana hasta el Desierto de Atacama por el norte<sup>3</sup>).

#### *El grupo de los recolectores australes*

Si pasamos a considerar ahora el grupo de nuestros recolectores australes, llama desde luego la atención el hecho de que comprenden dos elementos culturales totalmente distintos: los chonos, alacalufes y yámanas eran nómades marinos; los sélcnam y patagones, nómades terrestres. Los tres primeros pueblos presentan, además, un tipo somático totalmente diferente, pues son pigmoides, mientras que los dos últimos se encuentran en el extremo opuesto de la escala, perteneciendo a los pueblos de talla más elevada. Los primeros son rechonchos, torpes en el andar, lerdos en los movimientos; los últimos, ágiles, sueltos, esbeltos: En sus relaciones con el mar, la diferencia es tan grande, que los patagones y sélcnam carecen de embarcaciones, mientras que el grupo de los nómades marinos se comporta torpemente fuera del agua.

A estas notables diferencias se asocia, sin embargo, una gran uniformidad en los fundamentos de la cultura espiritual. Patagones y sélcnam hablaban antiguamente una misma lengua y deben haber constituido en tiempos remotos un solo pueblo. Pero los primeros han recibido influencia de las altas culturas peruanas y de los araucanos, que no llegaron hasta los segundos, de modo que estaban separados posiblemente desde la época de Jesucristo. Los chonos, alacalufes y yámanas, en cambio, hablaban cada uno una lengua totalmente independiente y distinta —conforme a lo que has-

<sup>2</sup>Sobre la balsa de los changos existe un excelente estudio de Gualterio Looser: *Las balsas de cuero de lobos de la costa chilena*, Santiago, 1938. Eduard Poeppig describe una de estas balsas en Talcahuano, en su libro *Reise in Chile, Perú und auf dem Amazonenstrom*, t. I, Leipzig, 1835. Una tradición de esta parte de la obra ha sido publicada por el autor de este ensayo, bajo el título de "Un testigo en la Alborada de Chile", Santiago, 1960.

<sup>3</sup>Véase R. A. Philippi, *Viaje al Desierto de Atacama*, Halle, 1860.

<sup>1</sup>Un buen estudio de la oceanografía chilena se encuentra en la *Geografía Económica de Chile*, t. II, Santiago, 1950, de la Corporación de Fomento de la Producción, y ha sido redactado por Humberto Fuenzalida. Véase también William Vogt, *Camino de Supervivencia*, Buenos Aires, 1952.

ta ahora sabemos— de todas las restantes del continente. Se observa cierto empobrecimiento cultural hacia la periferia del Pacífico, pero la unidad cultural de todo el grupo austral es innegable<sup>1</sup>.

Podría deducirse de ello —como algunos investigadores lo han hecho— el siguiente desarrollo: los nómades marinos habrían llegado hasta el archipiélago de Tierra del Fuego navegando a lo largo de la costa y representarían, por consiguiente, el grupo más austral de los pescadores primitivísimos del Pacífico. Sus parientes más cercanos serían los “changos” del norte.

Los nómades terrestres, en cambio, habrían llegado al extremo austral del continente cazando guanacos, avestruces y otros animales que poblaban en grandes cantidades las praderas y pampas en la vertiente oriental andina. Parientes de ellos hacia el norte habrían sido los primitivos pueblos pampas, anteriores a la invasión araucana de Argentina, los pehuenches originales, antes de su araucanización, y otros que vivían más hacia el norte, todos igualmente cazadores inferiores (de raigambre paleolítica).

La genealogía de este grupo me parece fuera de duda, por múltiples razones. La principal es la arqueológica: ya expresé que Bird y Menghin proyectaron este tipo de cultura hasta los orígenes del hombre en América: por radio-carbón se fijó para la Cueva del Milodón la edad de  $10.832 \pm 400$  años y para Palliaique, 9.600 años. Los restos más antiguos de la cultura yámana, en cambio, serían, de acuerdo con Bird, de sólo 5.100 años.

Resulta así que las culturas periféricas, aparentemente de *habitus* más antiguo, son en realidad más recientes. La aparente mayor antigüedad es en realidad un simple empobrecimiento, acondicionado por el ambiente más difícil.

Además, es evidente, al comparar la ergología, que el grupo austral no tiene ninguna vinculación con el boreal. Son totalmente diferentes los tipos de embarcaciones, de viviendas y de instrumentos de trabajo. Evidentemente, la migración a lo largo del Pacífico terminó al alcanzar el Bío-Bío.

¿De dónde provienen, entonces, los nómades marinos australes?

Me parece que la clave para comprender el desarrollo debe buscarse en la comple-

mentación que Auer ha dado a los hechos establecidos por Bird<sup>2</sup>.

El gran investigador finlandés, al estudiar las turberas de Fuegopatagonia, pudo comprobar que todas llevan intercaladas tres capas de cenizas correspondientes a enormes erupciones volcánicas, las que corresponden a los años 6.800 A. J., 2.000 A. J. y a la época de Jesucristo.

Esas erupciones, que alcanzan extraordinaria propagación y que fueron simultáneas, como si todos los volcanes hubieran funcionado en batería, destruyeron por completo la vegetación y, por consiguiente, la fauna que vive de ella, obligando al hombre, para no perecer, a recurrir al mar y sus productos. Estos cambios habidos en la fauna terrestre han sido constatados también por Bird.

Como consecuencia, pueblos cazadores fueron obligados a hacerse pescadores o, mejor dicho, mariscadores.

Pues es preciso profundizar en este lugar otra característica del mar chileno.

La Corriente Chileno-peruana, al alcanzar la península de Tumbes en el norte del Perú, se dirige al oeste con el nombre de Corriente Ecuatorial del Sur. Al llegar a Australia, se dirige una parte de ella hacia el sur, hasta la zona de influencia de los “Bravos Vientos del Oeste”, que la impulsan de nuevo hacia América, con el nombre de Corriente del Pacífico Sur, alcanzando este continente en las costas de Aysen. Más al norte se deriva de ella la Corriente Chileno-peruana y más al sur, la de Magallanes, que dobla el continente y corre en seguida en la costa de Patagonia Oriental hacia el norte.

En la costa del Pacífico de Fuegopatagonia, los ventisqueros de la época glacial han labrado los profundos fiordos y canales transversales y los prolongados canales longitudinales, que la han transformado en una de las más complicadas y accidentadas de todo el mundo.

Pero esos fiordos y canales constituyen al mismo tiempo el paraíso de los mariscos, desde las ostras, los choros, las cholgas, los erizos y las almejas hasta locos y las centollas, en decenas de especies sumamente variadas y muchas de ellas de delicadísimo sabor. Además, los arrecifes de esas costas representan sitios predilectos para las focas, que también abundaban extraordinaria-

<sup>1</sup>Los estudios etnológicos fundamentales fueron realizados por Martín Gusinde. Un resumen de ellos se encuentra en su libro *Hombres primitivos en la Tierra del Fuego*, Sevilla, 1951.

<sup>2</sup>Véase Väinö Auer, *Las capas volcánicas como base de la cronología postglacial de Fuegopatagonia*, Buenos Aires, 1950.

mente, representadas por diversas especies, como leones y leopardos de mar, lobos de uno y de dos pelos, etc., a los que se agregaban las nutrias con su finísimo pelaje. Los peces, en cambio, son escasos.

Imposibilitados para vivir de la fauna terrestre, aquellos cazadores inferiores se dedicaron a hacerlo de la del mar, y así el grupo de los nómades marinos de Fuego-patagonia se deriva de los nómades terrestres. Esto nos explica la uniformidad cultural e incluso el hecho de haberse conservado muchos de los instrumentos de los cazadores, como las boleadoras, que desaparecieron sólo más tarde. La adaptación del instrumental a la nueva actividad fue, además, muy imperfecta: la concha del choro era una especie de instrumento universal.

En cuanto al tipo somático, tan distinto del de los nómades terrestres, el mismo representa simplemente una adaptación a las condiciones de vida. Cuando durante generaciones no se hace otra cosa que perseguir guanacos y avestruces a pie, tiene que resultar otro tipo humano que cuando se pasa la vida en la piragua y en la choza levantada en una bahía abrigada: las extremidades inferiores tienen entonces que atrofiarse, se desarrollará desmesuradamente la fuerza de los brazos y el tórax, etc., y resultará un pigmoide. Unos pocos milenios son suficientes para producir estos cambios, lo que demuestra, al mismo tiempo, lo peligroso que es especular con los tipos raciales para pretender demostrar desarrollos no comprobados por medios más científicos.

También los nómades marinos australes fueron protegidos en su conservación por factores naturales evidentes. Aquellos "Bravos Vientos del Oeste", o "Rugientes Cincuenta (por la latitud a que se presentan), como los llaman los ingleses, que soplan desde Australia a través de todo el Pacífico, son en realidad un temporal constante, de extraordinaria violencia, sobre todo en los contornos del Cabo de Hornos. El chocar esos vendavales con los relieves, descargan la humedad acumulada a través del mar, y las precipitaciones se elevan hasta 10 m. en muchas partes, siendo las mayores de toda la zona templada. Las temperaturas, aunque casi nunca bajan del punto de congelación, suben muy poco de los 10° en la costa, y el cielo está casi siempre cubierto (en las Islas Evangelistas hay sólo 4 días al año de cielo despejado), lo que aumenta la humedad, que se acerca a 90%: tan húmedo es el ambiente, que todos los árboles

se cubren de musgos y líquenes y se encuentran en estado de putrefacción. Descargando el diluvio sobre la vertiente occidental andina, los vientos, ahora descendentes y, por consiguiente, recalentados, absorben humedad y dan su origen a la estepa de la Patagonia Oriental, que en muchas partes se transforma en un desierto.

Es comprensible que los pueblos cazadores de la vertiente oriental andina, que disfrutaban de abundante caza, no tuvieran interés alguno por desplazarse al paraíso de los mariscos y de las focas de la Patagonia Occidental. Por lo demás, ella era casi inaccesible por tierra.

#### *La cultura polinésica: única marítima sobre la tierra*

Vamos a cerrar ahora el circuito de las corrientes marinas consideradas, estudiando el espacio que queda limitado por ellas. Encuéntrase en él la Isla de Pascua, que pertenece a la cultura polinésica.

Hay en el público una apreciación equivocada acerca de lo que representa, pues se la interpreta, por lo general, como primitiva, cuando se trata de una cultura media<sup>1</sup>.

Sociológicamente, la diferencia es precisa. El grupo de las culturas primitivas, que va desde las que he considerado en los párrafos precedentes hasta la de los araucanos (que es como una síntesis de todas ellas), se caracteriza sobre todo por una estructura espiritual y política que carece de jerarquización y les falta, además, todo desarrollo.

Reina, en lo social, democracia de hecho, tanto en lo social y político como en lo económico. Los caciques araucanos "mandaban rogando", como nos informa Rosales<sup>2</sup>, pues el árbitro de sus destinos era la asamblea, no algún mandatario. Y aun así quien no estaba conforme con lo acordado por la mayoría, podía retirarse de la comunidad y cobijarse en otra.

Los valores culturales predominantes eran muy uniformes: todos creían lo mismo, aplicaban iguales técnicas, tenían el

<sup>1</sup>Sobre la clasificación de las culturas, véase Carlos Keller, Sociología, 3 tomos, Santiago, 1959. La mejor obra sobre la cultura de la isla de Pascua sigue siendo la de A. Métraux, *La Isla de Pascua*, México, 1950, la que representa un resumen de otra del mismo autor: *The Ethnology of Easter Island*, Honolulu, 1940.

<sup>2</sup>Véase Diego Rosales, Historia General del Reyno de Chile, Flandes Indiano, 2 t., Valparaíso, 1877.

mismo modo de vivir. La tradición regía sin contrapeso. De este modo, los valores, una vez adoptados, se conservaban inmutables durante siglos y aun milenios. De vez en cuando se adoptaba o inventaba un nuevo valor, pero en forma esporádica, inorgánica. De este modo, la idea de Comte y Spencer, de que toda sociedad está sujeta a una evolución, no tiene aplicación a los primitivos.

Genéticamente, se crean condiciones para una vida más diferenciada, tan pronto se sometan varias de las culturas primitivas al mando de un jefe auténtico, con autoridad. Chocarán entonces los diversos credos religiosos; habrá posibilidad de combinar elementos simples, con todas las ventajas de las asociaciones ("el bronce es más que la suma del cobre y el estaño"). Toda la vida adquirirá dinamismo, gracias a las tensiones que resultarán de ese choque.

Históricamente, este papel lo desempeñaron los pueblos ganaderos. Se distinguían ellos de los demás primitivos en que en ellos la familia había sido jerarquizada rigurosamente bajo el mando de un patriarca, con auténticas atribuciones de mando; y en la superioridad que les concedía la caballería, que les permitía hacerse obedecer.

Pueblos ganaderos blancos y amarillos vivían durante el último período glacial en la cuenca siberiana. Producido el deshielo, se desbordaron en todas direcciones, empujando la conquista del globo terrestre. El principio de organización adoptado fue en todas partes el mismo. El patriarca se hizo príncipe; los miembros de su familia se transformaron en la nobleza; los sometidos llegaron a constituir la plebe. Surgió así el feudalismo, con una estricta jerarquización social y política, en que cada cual ocupaba un determinado lugar, desapareciendo la antigua democracia.

Pero el mismo principio se aplicó incluso a los valores espirituales, que también fueron jerarquizados. Resultaron así, por ejemplo, los grandes sistemas religiosos, en que la teología desarrollada vino a reemplazar a las concepciones primitivas acerca de la divinidad.

Las combinaciones de los valores aportados por las diferentes culturas primitivas resultó, por lo demás, extremadamente fructífera. La crianza de animales de los ganaderos se combinó, por ejemplo, con los cultivos de los agricultores y con la habilidad manual de los cazadores superiores. La aldea se transformó en ciudad, y en ella los

valores racionales se colocaron al lado de los tradicionalistas y sentimentales del campo.

Hay, como se ve, todo un mundo de diferencias entre las culturas primitivas y las medias que les siguen.

Sin la más leve duda, la cultura de la isla de Pascua pertenece a este último grupo.

Había en ella un rey, una clase de nobles (ariki), de sacerdotes, de guerreros, de la plebe. Había una combinación de agricultura, ganadería (cerdos, aves de corral) y de industrias. No llegó a constituir una alta cultura, debido a que las condiciones insulares de Oceanía lo impidieron. Pues no admite duda que para que se genere este tipo de cultura se requieren ciertas condiciones ecológicas mínimas. Los ambientes geográficos demasiado pobres no sólo impiden que se formen, sino que favorecen la conservación de las culturas primitivas, que son una solución del problema de poder vivir en ellos. Por otra parte, posiblemente un ambiente demasiado favorable sea adverso a la génesis de una alta cultura y ayude a las primitivas a sobrevivir.

En Oceanía insular influyeron ambos factores. No existen territorios extensos, sino sólo muy limitados. En las islas faltan muchos elementos naturales, como metales, tierras de arcilla, etc. Por otra parte, la producción agrícola se ve a menudo favorecida a tal extremo, que los cocoteros, los plataneros y algunas raíces suministran casi sin trabajo el diario sustento.

Por todas estas razones, una cultura que pudo haber llegado a constituir alguna vez una alta cultura, quedó detenida a medio camino, no pasando de ser una cultura media.

Lo más probable es que su desarrollo inicial haya partido de la India, para pasar a Indonesia, desde donde habría ocurrido lo que Spengler denominó una "radiación al Pacífico", desde la época de Jesucristo<sup>1</sup>.

El mecanismo que explica la ocupación de los archipiélagos es sencillo, pues sigue funcionando. Cada vez que, debido al crecimiento vegetativo, una isla queda saturada de población, se construyen botes, se les abastece para una navegación de algunas semanas, y se obliga a la juventud a emprender la navegación a través del océano, en busca de otro destino.

<sup>1</sup>Véase O. Spengler, *Das Alter der amerikanischen Kulturen*, en *Ibero-Amerikanisches Archiv*, t. VII, N° 2, Berlin, 1933.



De este modo, la cultura polinésica se propagó hasta Nueva Zelanda, Pascua y Hawai, y no cabe duda que, de vez en cuando, botes tripulados por polinesios llegaron también hasta las costas americanas. No siempre se les sacrificó a su llegada. A veces, grupos de aquel pueblo convivieron con pueblos americanos, y reemprendieron el regreso a sus archipiélagos. Sólo de este modo se explica, por ejemplo, que el camote se cultive tanto en Polinesia como en América y, todavía más, que en quechua y en la lengua polinésica tenga el mismo nombre de Kumara; que haya llegado la auténtica gallina del Viejo Mundo a América (el *Gallus gallus*); que se hayan plantado los mismos plataneros e idénticos cocoteros en ambas culturas; que se haya usado en América el quitasol y la hamaca; que los chilotes usaran un bote de tablones; (la dalca) idéntico al de los polinesios; y que a ambas culturas haya sido común el empleo del *curanto* —para sólo citar algunos de los numerosos elementos comunes que tienen<sup>1</sup>.

Luego se verá que el intermediario entre ambas culturas no pudieron serlo pueblos americanos, pues ninguna de las altas culturas americanas era marítima, condición que era inherente, en cambio, en grado máximo, a la cultura polinésica.

Aún más —y nadie lo destacó mejor que Eric de Bisschop— fue ésta la cultura marítima por excelencia que floreció sobre la tierra. En ella todo estaba ligado al mar: los dioses, las categorías del pensamiento, los medios de subsistencia. Pensaba en términos oceánicos. No temía el agua, que consideraba su elemento vital, su medio por excelencia. Todavía hoy día ocurre que jóvenes pascuenses se embarquen en un frágil bote, para desembarcar en Nueva Zelanda, o en Tahití, o en cualquiera de las islas del inmenso océano polinésico. Pueden pasar semanas o meses en el mar, sacando provecho de sus recursos, sin depender de ninguna ayuda terrestre<sup>2</sup>.

Este espíritu marino magnífico, en que participamos por intermedio de la isla de Pascua, que forma parte de nuestra nación, deseáramos que se transmitiera a toda ella y que se conservara eternamente, pues Chi-

le, sin el mar, jamás llegaría a cumplir otro destino que el que expresa su nombre en la lengua aymará: el de ser El Último Confín del Mundo<sup>3</sup>.

### *Culturas marítimas y culturas telúricas*

Las demás culturas prehispanas que han compartido el territorio chileno han sido todas telúricas.

Lo fue, desde luego, la araucana, que se presenta pesadamente arraigada al terruño, cismundana. Incluso su religión destaca este hecho, dando relieve a Antümahuén, que es una especie de diosa de la tierra, de la fecundidad, de la germinación de las simientes<sup>4</sup>.

Indudablemente, los araucanos, que dominaban en nuestro territorio desde el gran Despoblado por el norte hasta la Isla Grande de Chiloé por el sur, pescaban, mariscaban y recolectaban vegetales del mar (cochayuyo, luche, ulte, etc.) e incluso navegaban en él hasta cierta distancia: a la isla Mocha, en el Mar Interior de Chiloé, a las Huaytecas. Pero usaban para ello bongos (canoas de un trozo de tronco ahuecado), embarcaciones harto poco navegantes, más bien de ríos y lagunas. Por lo cual naufragaban a menudo (como sigue ocurriendo hasta la actualidad).

La dalca (un bote construido con tres a cinco tablas) embarcación típica de Chiloé, donde los productos del mar representaban un importante complemento de la dieta diaria, constituía un evidente progreso sobre la piragua de los recolectores australes y el bongo de la Araucanía. Ya se destacó su origen polinésico.

La piragua se fabricaba mediante un esqueleto o armazón de delgadas varas, que era forrado con la cáscara del coihue patagónico. Aun cuando también en ella los yámanas se eventuraban a través del golfo de Nassau hasta las lejanas islas de Evout y Barnevelt, en busca de huevos de aves marinas, tratábase de embarcaciones frágiles en extremo, que experimentaban igualmente frecuentes naufragios.

¡Qué contraste entre estos tipos de embarcaciones, incluyendo la balsa de cueros

<sup>1</sup>Véase Erland Nordenskjöld, *Modifications in Indian culture through inventions and loans*, en *Comparative Ethnological Studies*, vol. 8, Göteborg, 1930.

<sup>2</sup>Véase Eric de Bisschop, *Proa al Este*, Santiago, 1958.

<sup>3</sup>Véase Ludovico Bertoni, *Vocabulario de la lengua aymará*, 2 t., Juli (Bolivia), 1612. Edición en facsimile, Leipzig, 1879. Voz Chilli: *Los confines del mundo*.

<sup>4</sup>Véase Carlos Keller, La idea de Dios de los araucanos, en la revista *Finis-Terrae*, Cuarto Trimestre de 1954, Santiago.

de lobos marinos inflados de los "changos" y la Ide totora de los aborígenes de Arica, y las piraguas con balancín o dobles piraguas a vela, con que los polinesios cruzaban el inmenso Pacífico en todas direcciones! Y en que De Bisschop no tuvo dificultad alguna para navegar desde Hawai hasta Marsella<sup>1</sup>.

Las embarcaciones de las altas culturas andinas no representaron, en cambio, ningún progreso frente a las primitivas que se usaban más al sur. Se empleaban en ellas las mismas ya descritas para las costas del Norte Grande chileno, es decir, balsas, sobre todo de totora, aunque también se conocían las de cueros de lobos marinos inflados. En ellas se pescaba cerca del litoral, se extraía guano de las islas vecinas, hasta las Ide Chincha, y se practicaba el comercio hasta islas como las de Puna.

También estas culturas eran eminentemente telúricas. Entre los atacameños y collas, Pachamama (la Diosa de la Tierra) era una divinidad tan destacada, que todavía se le dedican oraciones (al lado del Padre Nuestró y otras cristianas).

Los incas, por su parte, llegaron a Chile por el camino que lleva su nombre, y no hay la más leve indicación de que hubiera una literatura contemporánea de que hubieran usado en las costas chilenas alguna embarcación.

La única alusión a una pretendida expedición naval de ellos se encuentra en la "Historia de las Incas" de Pedro Sarmiento de Gamboa<sup>2</sup>. Como Heyerdahl<sup>3</sup> ha hecho mucho alarde de ella y la ha usado como base para sostener que la cultura polinésica se identifica con la andina, pues las islas del Pacífico habrían sido pobladas desde el Perú, conviene reproducirla:

"Andando Túpac Inca Yupanqui conquistando la costa de Manta y la isla de Puna y Tumbes, arribaron allí unos mercaderes que habían venido por el mar de hacia el poniente en balsas, navegando a la vela. De los cuales se informó de la tierra de donde venían, que eran unas islas llamadas una Anachumbi y otra Niñachumbi, adonde había mucha gente y oro. Y como Túpac Inca era de ánimo y pensamiento altos y no se contentaba con lo que en tierra había conquistado, determinó tentar la

feliz ventura que le ayudaba por la mar. (Más no se creyó así ligeramente de los mercaderes navegantes... , y para hacer más información... , llamó a un hombre que traía consigo en las conquistas, llamado Antarquí, el cual todos éstos afirman que era grande nigromántico, tanto que volaba por los aires. Al cual preguntó Túpac Inca si lo que los mercaderes marinos decían de la isla era verdad. Antarquí le respondió... que era verdad lo que decían y que él iría primero allá. Y así dicen que fué por sus artes, y tanteó el camino, y vió las islas, gente y riquezas de ellas, y tomando dio certidumbre de todo a Túpac Inca. El cual, con esta certeza, se determinó ir allá. Y para esto hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó más de 20.000 soldados escogidos... Llevó por general de toda la armada a su hermano Tilca Yupanqui... Descubrió las islas... , de donde trajo gente negra y mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo, los cuales trofeos se guardaron en la fortaleza del Cuzco hasta el tiempo de los españoles. Este pellejo y quijada de caballo guardaba un inca principal, que hoy vive y dio esta relación, y al ratificarse los demás se halló presente, y llámase Urco Huaranga".

Pietschmann, al publicar la obra de Sarmiento, anota en este lugar que "en la serie de testigos que figuran en el protocolo que sirve de anexo a la obra de Sarmiento, no figura Urco Huaranga. Pero en el protocolo del Cuzco, del 1º de marzo de 1572... termina la enumeración de los testigos con la siguiente frase: 'Y demás de éstos: don Hernando Urco Huaranga, de 85,'".

Termina Sarmiento, afirmando que "tardó en este viaje Túpac Inca Yupanqui más de 9 meses —otros dicen un año—, y, como tardaba tanto tiempo, todos le tenían por muerto... Estas son las islas que yo, el año de 67, a 30 de noviembre, descubrí en la Mar del Sur, 200 y tantas leguas al poniente de Lima, yendo al gran descubrimiento de que yo di noticia al gobernador e licenciado Castro. Y no las quiso tomar Alvaro de Mendaña, General de la Armada".

Basta leer con alguna atención esta información y cotejarla con algunos antecedentes adicionales, para enterarse de su absoluta inconsistencia. La única fuente es un individuo de 85 años, sin que los demás testigos la confirmaran. El inca no cree a los comerciantes que habrían llegado a la

<sup>1</sup>Véase Eric de Bisschop, *Kaimiloa*, París, nueva ed., 1956.

<sup>2</sup>Véase Pedro Sarmiento de Gamboa, *Historia de los Incas*, Buenos Aires, 1947.

<sup>3</sup>Véase Thor Heyerdahl, *Kon-Tiki*, Barcelona, 1959.

costa del Ecuador, sino a un nigromante que habría volado hasta las islas por el aire. Como prueba de su existencia se cita que el inca habría traído un pellejo y una quijada de caballo, especie totalmente desconocida en todas las islas de Oceanía. Finalmente, Sarmiento sostiene haber redescubierto las dos islas a 200 leguas (1.300 km.) al oeste de Lima, pero que el jefe de su expedición, Mendaña, se habría negado a abordarlas.

Resulta que a 1.300 km. al oeste de Lima no existe isla alguna.

Historiadores fantaseosos han trasladado las pretendidas islas de Anachumbi y Niñachumbi al archipiélago de los Galápagos, pero con ello hacen un flaco servicio a Sarmiento, quien demostró en su expedición al Estrecho de Magallanes ser un perito insuperable en rumbos y distancias, llamando la atención la precisión de todos sus datos, que parecen modernos y no del siglo XVI. Pues bien, las islas Galápagos no quedan al oeste de Lima, ni a 200 leguas de ella, sino a una distancia que es casi del doble y con rumbo al noroeste. No había allá tampoco pobladores ni caballos, ni podían haber llegado de ellas comerciantes. Menos aún hay oro en sus volcanes.

¿Qué vio, entonces, Sarmiento, a 200 leguas al oeste de Lima y que la armada no quiso abordar? Es muy fácil explicarlo: todo el Pacífico está poblado de imaginarios archipiélagos, que no son otra cosa que bancos de neblinas que se establecen sobre el mar. Sarmiento, al viajar con Mendaña al sitio indicado, con el propósito preconcebido de redescubrir las islas que el nigromante aviador había descrito al inca, encontró un banco de neblinas que se asemejaba a un archipiélago. De inmediato, afirmó que se trataba de las islas que buscaba. Mendaña, menos convencido, quizás más racional y crítico, no creyó en el espejismo y se negó a abordarlo. Sarmiento no indica las razones que justificaron su actitud, pero hoy día se les puede señalar sin la más leve duda: aquel jefe no abordó las pretendidas islas de Sarmiento, porque... no existen. Y ahí están los mapas modernos para probarlo.

De todo esto fluye con absoluta claridad que Túpac Yupanqui jamás realizó aquella expedición. Si la hubiera emprendido, figuraría en todas las numerosas historias de los incas, pues habría llamado la atención en mayor grado en aquella cultura que en

cualquiera otra, debido a que ella era, precisamente, telúrica y no marítima<sup>1</sup>.

### *Los españoles*

Sólo con la llegada de los españoles a América vuelve a presentarse una cultura de raigambre marítima. El mar no había invadido su alma, por cierto, en igual grado que en la polinésica, en la que todo es marítimo, pero tenía la ventaja de ser una alta cultura, con posibilidades muy superiores a aquélla.

Es así que Chile emerge de las tinieblas en la conciencia de Occidente gracias al primer viaje alrededor del mundo, que realizara Magallanes, al que siguieron, de inmediato, varios otros al extremo austral del continente. Ya el 21 de enero de 1539, Pedro Sancho de Hoz fue autorizado para ocupar 200 leguas al sur del Estrecho de Magallanes, es decir, el territorio comprendido hasta cerca de la bahía Margarita en la Antártida, concesión que el agraciado traspasó a Pedro de Valdivia<sup>2</sup>.

Los españoles que llegaron al país desde el norte, lo hicieron en un principio siguiendo las antiguas rutas incaicas, es decir, las terrestres. Almagro se fue del Cuzco por el Collasuyo a Tupiza y Tucumán, para entrar al país por el paso de San Francisco y llegar por el salar de Maricunga y la quebrada de Paipote a Copiapó. Pedro de Valdivia llegó a este mismo punto pasando por Tacna, Pica, San Pedro de Atacama, el valle del Río Frío y Chañaral Alto. Francisco de Villagrán le llevó refuer-

<sup>1</sup>Para comprender la credulidad con que Sarmiento aceptó las patrañas de Urco, conviene tener presente que él mismo era aficionado de la nigromancia, lo que lo puso en conflicto en varias ocasiones con la Inquisición. Expresó, por ejemplo, a una criada que había una tinta que obligaba a una mujer a querer al hombre que le escribiera con ella. Mandó también confeccionar tres anillos, dos de oro y uno de plata, con ciertas letras y signos astrológicos, descritos en un cuadernillo en cinco lenguas. Instruyó a un amigo, Gaspar de Losada, en el sentido de salir con los anillos fuera del pueblo, hacer un cerco, al que debía dejar una puerta hacia donde sale el sol y leer luego lo que está escrito en ellos, "con corazón y sin miedo". Luego debía enterrar un espejo, el que, extraído después de algunos días, le revelaría cuanto quisiera saber. Confesor de él era en Lima fray Francisco de la Cruz, dominicano, profesor de teología y en 1566-69 rector de la Universidad de San Marcos, quien fue quemado en un auto de fe por la Inquisición, el 1º de abril de 1578, en Lima.

<sup>2</sup>Véase Carlos Keller, *Nuestra frontera en el Canal Beagle*, en estos *Anales*, N° 112, Cuarto Trimestre de 1958, Santiago.

zos por Tucumán y Cuyo, cruzando la cordillera andina en el paso de Uspallata.

Pero tanto Almagro como Valdivia se hicieron acompañar por buques. Tuvieron que luchar éstos, en su avance, con la Corriente Chileno-peruana y los eternos sures, que sólo calmaban un poco de noche, cediendo su lugar a un terral que permitía avanzar un poco.

Fieles discípulos del lema del *Plus Ultra*, sin embargo, uno y otro dedicaron, de inmediato, a despachar expediciones a los mares australes, las que fueron realizadas por Quintero, Pastene y Ulloa. Este último ya avanzó hasta el canal Concepción y el estero Eyre. Poco después, García Hurtado de Mendoza despachó, en 1557, la expedición de Juan Ladrillero, que resultó la más importante de todas las efectuadas en la costa de Fuegotpatagonia, que reconoció en sus partes principales entre el golfo de Penas y el canal Abra, incluyendo el Estrecho de Magallanes y sus ramificaciones en el seno del Almirantazgo, el canal Whiteside, la Bahía Inútil, y los senos Otway y Skyring; penetró también hasta Última Esperanza y descubrió los grandes canales longitudinales: el de Mesier y sus prolongaciones hasta el de San Lázaro (llamado tres siglos más tarde Nelson por Parker King)<sup>1</sup>.

El alma de navegante de aquellos españoles se manifestó también en el hecho de que Pedro de Valdivia, al llegar a Quillota, se hizo de inmediato armador, mandando construir un bergantín en Concón.

En la segunda mitad de aquel siglo y principios del siguiente, hubo innovaciones de importancia en el conocimiento del mar que nos rodea.

El primer hecho de importancia fué el descubrimiento, hecho por Juan Fernández, del archipiélago que lleva su nombre, en 1574. Pero lo trascendental no consistió en haber encontrado esas islas, sino en la nueva técnica de navegar que motivó el descubrimiento. En efecto, aquel genial piloto comprendió que en vez de luchar con la corriente y los sures, era preferible dirigirse desde el Callao hacia el suroeste, saliendo mar afuera, hasta alcanzar la latitud de

Valparaíso, para cruzar en seguida al continente. De este modo, en vez de requerir tres meses, el viaje se podía hacer en tres semanas.

Dos años más tarde, Juan Jufré, enterado de esta posibilidad de salir al Pacífico, contrató los servicios del propio Fernández y, saliendo de Valparaíso, cruzó todo ese inmenso océano, descubriendo Nueva Zelanda y Australia. La inmensa lejanía de esas posesiones hizo, sin embargo, que aquel memorable viaje no tuviera mayor trascendencia<sup>2</sup>.

### *La libertad de los mares*

A los dos años de este viaje se inició la invasión del Pacífico por piratas, con la llegada de Drake, en 1578. Sarmiento de Gamboa convenció de inmediato al virrey del Perú, Francisco de Toledo, de la necesidad de cerrarles el paso, fortificando el Estrecho de Magallanes. Fue despachado allá desde el Callao, con dos buques, uno de los cuales llegó a su destino, mientras que el otro regresó antes de alcanzar el Estrecho. Sarmiento esperó allá a Drake, para aniquilarlo o ser vencido por él, pero como éste prosiguió la navegación al Océano Indico y al Atlántico, Sarmiento continuó la navegación a España y logró que Felipe II despachara una gran armada, con la misión de poblar y fortificar el Estrecho de Magallanes. Fundáronse las villas de Nombre de Jesús y Rey Don Felipe, y hubo el propósito de levantar una fortificación en la Primera Angostura. Pero los medios empleados para realizar estos propósitos eran del todo inadecuados, y de unos 300 pobladores dejados en aquella zona escapó uno sólo con vida, pereciendo todos los restantes. Sin duda, el principal responsable de lo ocurrido fué el propio Sarmiento<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>Véase José Toribio Medina, *El piloto Juan Fernández*, Santiago, 1918.

<sup>2</sup>Véase Pedro Sarmiento de Gamboa, *Viajes al Estrecho de Magallanes, 1579-84*, 2 tomos. Buenos Aires, 1950. Se han reunido en esta obra todos los documentos relacionados con la célebre expedición, incluyendo los de los adversarios del célebre navegante. El más atacado por él, Diego Flores Valdés, resulta ampliamente justificado, pues comprendió cabalmente que la colonización del Estrecho de Magallanes era en aquel tiempo imposible, con los recursos humanos y materiales de que se disponía, por lo cual se negó a asumir la responsabilidad por tal aventura. Los documentos revelan, al mismo tiempo, que Sarmiento tenía ideas totalmente equivocadas acerca de las condiciones ecológicas de la zona: incluso, se le ocurrió hacer sembrar maíz en ella.

<sup>3</sup>Véase Juan Ladrillero, *Relación de su viaje*, en el *Anuario Hidrográfico de la Marina*, tomo VI, Santiago, 1880. La cartografía totalmente insuficiente de la época no permitió apreciar la verdadera trascendencia de esta exploración, pues en 1880 se ignoraba la existencia de canales, como el de Gajardo, por los que Ladrillero ya había navegado más de tres siglos antes que fueran redescubiertos.

Por lo demás, la idea de que fuera posible cerrar la entrada al Pacífico por medio de fortificaciones en el Estrecho de Magallanes, era equivocada. Ya en 1525, uno de los buques de la expedición de García Jofré de Loayza, el San Lesmos, había sido arrastrado hasta 55° de Lat. S., por el Atlántico, informando que "les había parecido que allí terminaba la tierra". No se dio importancia a la noticia en aquel tiempo, como tampoco a la del propio Magallanes, quien dio cuenta de comunicaciones hacia el sur de Tierra del Fuego, y se impuso la idea de que más allá del Estrecho, hasta el Polo Sur, se extendía una *Terra Australis Incognita*, que figura en todos los mapas de la época.

Esta falsa idea acerca de la configuración de aquella región fue rectificadas definitivamente por el descubrimiento del Cabo de Hornos, hecho en 1616 por Schouten y Le Maire.

Este hecho fue de gran trascendencia, pues se abrió de este modo una entrada al Pacífico que, a pesar de los temporales y corrientes adversas, era más expedita que la del Estrecho de Magallanes, canal en muchas partes angosto y tortuoso y expuesto a los permanentes vientos del oeste. Drake tuvo la suerte de cruzarlo en sólo 17 días y Magallanes, en 21, pero otros tardaban tres o cuatro meses en hacerlo, algunos tenían que regresar sin lograrlo, y no pocos encontraron en él su tumba.

El hecho es que, a partir de Drake, se inició en nuestro mar la época de los piratas, a los que luego se agregaron los filibusteros y finalmente los contrabandistas, también estos últimos por lo general armados. Los primeros sólo pretendían el saqueo, y para lograrlo no trepidaban en asesinar. En el siglo XVIII, las costumbres se suavizaron un tanto. Ya no se robaba y mataba a mansalva, pero se practicaba el comercio ilícito, protegido, eso sí, por los cañones que se llevaba a bordo.

La lista de los piratas es larga. A Drake siguieron Cavendish, Hawkins, Davis, Sharp y otros. No faltaron holandeses, como Gerritz (quien parece haber descubierto en 1598 las Islas Malvinas y quizás algún trozo de la Antártida, pues fue arrastrado por los temporales hasta 60° de Lat. S.). Simón de Cordes, Spilbergen y otros. Los filibusteros penetraron en el Pacífico sobre todo después que Morgan conquistara Panamá en 1670. Se instalaban a menudo en las islas de Juan Fernández, desde

donde operaban. Hubo también expediciones navales en forma, destinadas a combatir el imperio español. Pero en realidad, no es fácil distinguir entre todas estas formas. También los más salvajes piratas disfrutaban de protección oficial de sus países, y cuando tenían éxito, los británicos los transformaban en héroes nacionales, y sus reyes los elevaban al rango de nobles. Incluso los filibusteros, que actuaban por su propia cuenta, sin depender de ningún país, eran considerados como aliados por algunas potencias, cuando así les convenía, lo que no obstaba para que se les colgara de un árbol cuando ya no se les necesitaba.

La defensa contra esos ataques comprendía, además de la fortificación de los puertos, la organización de la navegación en flotas o convoyes, con protección de buques de guerra. Prácticamente, se concentró todo el intercambio con España a un viaje anual, realizado entre Sevilla y Portobello, donde se efectuaba una feria que duraba algunas semanas; el transporte de los productos a través del istmo de Panamá; su reembarque en este puerto y transporte en otra flota al Callao, desde donde se hacía la distribución a Chile.

El duque de La Palata da en 1689 un ejemplo instructivo de lo que esa organización del comercio encarecía los productos. Se refiere a un fardo que contenía 24 resmas (3.456 hojas) de papel y que costaba en Sevilla \$ 21 y 1 real. En Santiago, el costo de ese fardo era de \$ 113, sin calcular ninguna utilidad, debido a los siguientes fletes, seguros y derechos de aduana y otros:

Embarque y seguros	\$ 9 y 2 reales
Flete a Portobello	13 " 2 "
Flete a Panamá	20 " 3 "
Flete al Callao	12 " 4 "
Transbordo	3 " — "
Flete a Valparaíso	12 " — "
Flete a Santiago	3 " — "
<hr/>	
Total fletes y seguros	73 " 3 "
Derechos de aduana y otros	18 " 4 "
Costo del producto en España	21 " 1 "
<hr/>	
Costo en Santiago	113 " — "

De esto se desprende que del costo en Santiago correspondían 65% a los fletes, 16% a los derechos y 19% al costo del producto en España<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>El ejemplo precedente figura en la *Historia de Valparaíso*, de Benjamín Vicuña Mackenna, tomo II, Valparaíso, 1872 (nueva ed. en Santiago, 1936).

Los precios que se pagaban eran, por supuesto, mucho más elevados. Las transacciones entre el Callao y Valparaíso se hacían en aquel tiempo más o menos de este modo: un mercader adquiría en aquella plaza manufacturas que se necesitaban en Chile por un valor de \$ 10.000; las vendía en Valparaíso en \$ 30.000; invertía esta suma en la compra de productos chilenos (trigo, sebo, cueros, etc.), que colocaba en Lima al precio de \$ 5.00 a 120.000. De este modo obtenía al final diez o doce veces el capital invertido. La diferencia no era la utilidad neta, pues el viaje redondo requería 5 a 6 meses, había que pagar fletes y seguros, y se corría un riesgo apreciable. Pero en todo caso, la ganancia era considerable.

Habría, además, una lucha incesante entre los mercaderes de Lima y los agricultores chilenos. Estos estaban muy empeñados en exportar la mayor cantidad de productos, pues sólo de este modo podían procurarse manufacturas europeas que consideraban indispensables para llevar cierto standard de vida, conforme a su situación social, como ser, tejidos finos, sombreros, adornos, calzado, ciertos artículos de menaje, etc. Los mercaderes peruanos, por su parte, que conocían este interés, esperaban con las compras hasta abril o mayo, es decir, hasta que los primeros temporales amenazaran con interrumpir el intercambio con el Perú. A última hora, la oferta aumentaba, y, como consecuencia, los precios bajaban. Se conseguía a menudo la fanega de trigo a 6 reales, que era más o menos, lo que costaba su transporte desde el Valle Central al puerto.

Esta situación obligó a los agricultores a organizar sus ventas. Designaron a un superintendente en Valparaíso, quien recibía la totalidad de los despachos de productos, cuya cantidad era, además, contingente a lo estrictamente necesario. Aquel hombre de confianza de los productores era, además, el único autorizado para realizar las ventas, que se hacían a precios fijos y razonables, cobrándose por la fanega de trigo, por ejemplo, 12 reales. El superintendente era remunerado mediante el pago de una comisión de un cuarto de real por fanega de trigo vendida. Este sistema funcionó perfectamente bien, pero provocaba a veces la intervención del virrey a favor de los mercaderes peruanos, que reclamaban "libertad de comercio".

Al ejemplo del papel importado que se acaba de dar para ilustrar el recargo que

experimentaban los productos de importación, conviene agregar uno referente a las exportaciones.

Normalmente, el quintal español de cobre en barras costaba en Chile en la segunda mitad del siglo XVIII \$ 10. Su precio subía en Lima y Buenos Aires a \$ 15 ó \$ 16; en España, a \$ 25, y en Francia, a \$ 29.

La diferencia entre el precio en Chile y el de plazas extranjeras eran los costos de la distribución, incluyendo en ellos los fletes, seguros y utilidades del intermediario.

El precio en Chile no era tampoco el que recibía el minero, sino el que se pagaba en el puerto. Para conocer el percibido por el minero habría que descontar los fletes al puerto y los intereses que cobraba el "aviador" o prestamista que financiaba la producción al minero. Posiblemente, éste no recibía en muchos casos más que la mitad del precio en el puerto<sup>1</sup>.

#### *El comercio directo con Europa*

En un país situado en el "confín del mundo", los fletes son mucho más generadores de estructuras económicas que en cualquier otro.

Los ejemplos ya dados son altamente instructivos.

Expresado el resultado de una manera sencilla, podrían decirse que en Chile tenían que regir para los productos importados los precios del mercado español con un enorme recargo y que los productores nacionales que exportaban su producción, recibían por sus productos los del mercado español, rebajados en el importe de los exorbitantes fletes. En resumidas cuentas: se formaba una "tijera" muy abierta entre el nivel de los productos de importación y los de exportación.

En los primeros tiempos después de la conquista, cuando los fletes eran especialmente elevados, ellos excluían de la exportación, todos los productos, menos el oro. Y durante todo el tiempo en que los españoles dominaban en el país, sólo se podía exportar de Chile a Europa, oro, plata y cobre en barras. Los productos agrícolas estaban excluidos hasta 1869, cuando se inauguró la navegación a vapor.

Ella se inició mucho antes a países vecinos, sobre todo a los límites: primero, al Perú y países situados más al norte, en el

<sup>1</sup>El ejemplo está tomado de la obra citada en la nota anterior.

Pacífico; después —a mediados del siglo pasado, debido a alzas desmesuradas— a California y Australia; finalmente, a Argentina y el Brasil; y sólo al final a Europa.

Estas exportaciones se hicieron posible debido a un descenso paulatino de los fletes. Cuando éste era brusco, ocurrían verdaderas revoluciones en la economía. Así, cuando se inició la navegación a vapor, el flete de una tonelada entre Chile y Gran Bretaña bajó repentinamente a la tercera parte de su valor anterior.

Hasta la actualidad, la ley de fletes es fatal para nuestra economía. En contra de lo que muchos opinan, es ella, en definitiva, la que determina lo que se puede exportar. Expresado de una manera general, serán los productos menos sensibles frente a los fletes, es decir, que representen un alto valor intrínseco, como son los metales preciosos, el cobre en barras y muchos otros. Se podrá salvar esta ley valorizando, es decir, industrializando los productos. Si se exportan minerales del 10% de ley, se estará pagando un flete falso sobre el 90% de lo exportado; el cobre en barras no paga ese flete falso. La proporción del flete bajará al aumentar el precio del producto. Será, por consiguiente, mucho menor en el cable de cobre que en la barra; y menor en el motor eléctrico que en el cable. Pero no debe descuidarse el hecho de que esta creciente ventaja de los productos industrializados es compensada, de parte de los países importadores, por derechos aduaneros proteccionistas crecientes, pues ellos prefieren importar barras de cobre y no motores.

El desarrollo ha consistido a este respecto en un sucesivo abaratamiento de los fletes, de modo que un número cada vez mayor de productos han llegado a ser exportables.

Puede constatarse un movimiento contrario en lo referente a los precios de los productos importados, pues ellos han ido bajando constantemente, debido a ese mismo abaratamiento de los fletes.

A este respecto desempeñó un papel maestro el comercio directo. Se inició el mismo con motivo de la Guerra de la Sucesión de España (1701-13). Como consecuencia de ella, tuvieron que suspenderse las flotas despachadas a Portobello. En cambio, Luis XIV se aprovechó de la ocasión para establecer relaciones directas con los dominios españoles, tanto para su defensa como para comerciar.

De inmediato, quedó en evidencia el beneficio del sistema: se obtenían manufacturas europeas en mayor variedad, a precios mucho más bajos y de mejor calidad, aun pagando todos los derechos vigentes. Además, esos buques adquirían para su rancho muchos productos agrícolas del país, como también otros en trueque con las manufacturas que ofrecían, como cobre en barras, plata en piña, etc., pagando por ellos precios más altos que los vigentes en el país.

Es efectivo que España prohibió muy pronto este intercambio con otras naciones, pero no tardó mucho en imitar el ejemplo y despachar mercantes directamente al Pacífico, alrededor del Cabo de Hornos.

Condiciones para poder hacerlo fueron sobre todo dos: mayor desarrollo de la ingeniería naviera, que suministraba buques más resistentes a los temporales; y mayor seguridad en las comunicaciones, que hacía innecesarios los convoyes. En parte, los buques aislados ofrecían incluso mayor seguridad que los de las flotas, pues eran más difíciles de atacar, por poder escapar fácilmente debido a sus mejores condiciones de navegabilidad y maniobra.

En lo referente al movimiento de pasajeros y correo, se comenzó a usar desde mediados del siglo XVIII la ruta por Buenos Aires, desde donde se cruzaba la pampa y la cordillera andina, con gran economía de tiempo, tanto en comparación con la ruta por Panamá como alrededor del Cabo de Hornos. Pero tal vía no se usaba para el transporte de mercaderías, pues era demasiado onerosa (sólo la yerba del Paraguay y los esclavos negros se traían desde Buenos Aires por esa ruta). El intercambio del país era esencialmente marítimo.

Lo que España no podía remediar, sin embargo, era su atraso industrial, como también su escaso poder comprador para los productos de sus dominios. Sus productos seguían siendo caros, poco variados y de calidad inferior a los de las naciones que practicaban contrabando en la costa chilena, sobre todo los británicos.

De este modo, el contrabando se hizo popular, pues aportaba beneficios económicos evidentes. Pero con él entró al país un elemento más revolucionario y peligroso para España que las ideas de la revolución francesa: la convicción de que sus dominios encontrarían un mejor porvenir fuera que dentro del imperio.

En el fondo, este elemento explosivo está contenido en el epígrafe con que he en-

cabezado este ensayo, expresado por don Manuel de Salas ya catorce años antes de aquel con que datamos el movimiento de nuestra emancipación: "Podemos hacer lo que cualquiera otro pueblo, sin más diferencia que la cantidad de acción que está en nuestra mano. Teniendo puertos de mar, debemos considerarnos situados en el medio del mundo"<sup>1</sup>.

Esa "nuestra mano" no es la de España, es la de Chile. Y ese centro del mundo es esta nación, no la Península. Salas ya pensaba en 1796 como chileno, no como español. Y llegó a pensar como tal por las razones aquí expuestas: lo indujeron a expresar tales ideas causas perfectamente orgánicas, ni artificiosas.

Es por eso, también, que en nuestra lucha por la independencia no hubo nada de traición, nada que rebajara la causa, nada que la empuñeciera moralmente.

Al atacar a Buenos Aires en 1806, los británicos cometieron el error de suponer que los criollos lucharían a su lado contra los españoles. Con igual propósito, el Almirante Murray y el Brigadier Crawford recibieron, en ese mismo año, la orden de atacar a Chile con 4.000 hombres. Como en Buenos Aires, habrían encontrado también en Santiago un frente cerrado para defender al país, así como más tarde lo encontró también, en todas partes, Napoleón. No había propósito de traición en la América Hispánica.

Lo que se pedía era algo absolutamente legítimo y justo: el error de España consistió en no haber escuchado lo que don Manuel de Salas formulara tan claramente ya a fines del siglo XVIII. Cometió exactamente el mismo error que Gran Bretaña respecto de los Estados Unidos.

Pero ese anhelo de colocarse en el centro del mundo y ese querer hacer lo que cualquiera otro pueblo, sólo tenían sentido si se les relacionaba con algo, si se les pensaba con una categoría esencial, que era la base de la idea: con el mar.

### *La libertad por el mar*

Esto quedó de manifiesto cuando estalló el conflicto con la España retrógrada de Fernando VII.

Por muchos Chacabuco y Maipú que ganáramos, sólo nos podíamos sentir libres cuando las "cuatro tablas" que se mecían

sobre las olas del Pacífico decidieran nuestro destino.

Y eso fue así también en la guerra con la Confederación, en la del Pacífico e incluso en la Revolución del 91. Una sola vez no quisimos enterarnos de esta ley fatal que rige nuestro sino: y la consecuencia fue el bombardeo de Valparaíso.

Quien comprendiera mejor lo que el mar es para Chile, fue, después de Salas, Portales.

Fue, si se quiere, el realizador de la idea de aquel. Santiaguino, no se encastilló en la capital, sino que se fue a Valparaíso y a Lima, es decir, salió al mar. Se enteró cabalmente de lo que nos podía aportar.

Y actuó conforme a esa idea, haciéndose él mismo armador.

Su visión era, en el fondo, ésta:

—Había acá un país económicamente atrasado, cuya población había revelado extraordinaria capacidad militar, pero que tenía condiciones muy rudimentarias para aprovechar los inmensos recursos naturales de que la Providencia la había dotado, y

—Había allá afuera, al otro lado del océano, varias naciones que marchaban a la cabeza de la civilización moderna, con gran capacidad técnica y espíritu organizador de empresas.

Cumpliendo el postulado de don Manuel de Salas, el mar estaba destinado a unir a estos dos mundos.

Si se organizaba en Chile un régimen que garantizara los derechos y el orden, ofreciendo seguridad, aquellos elementos que nos faltaban se radicaría en el país, a fin de obtener provecho de nuestros recursos. Ello no sólo iba a permitir el desarrollo de éstos, sino que el nuevo espíritu iba a ser emulado también por nuestra propia población, la que de este modo iba a ser espiritualmente transformada. Gran parte de los aportes inmigratorios se iban a fusionar, además, con la nación.

La obra de Portales consistió, en el fondo, en la realización de este plan, sencillo como todas las concepciones geniales, claro, transparente, de enorme trascendencia.

Y como puso todo su entusiasmo al servicio de esta idea y sirvió a su causa con una pureza moral raras veces igualada, la nación se identificó con él: fue inútil que sus adversarios procuraran atajar en El Barón el torrente desencadenado por él, pues su sacrificio personal, la ofrenda de su vida por esa idea, la hizo irresistible.

En verdad, esta nueva ordenación de

<sup>1</sup>Véase Miguel Luis Amunátegui, *Don Manuel de Salas*, 3 t., Santiago, 1895.



nuestra vida ya había comenzado en 1811, cuando se proclamó la libertad de comercio, y pronto nuestros puertos comenzaron a llenarse de buques mercantes de todas las naciones, anhelosos de colocar sus producciones y de adquirir las nuestras.

Pero ni podía funcionar ese sistema mientras el país se encontrara anarquizado, ni convenía a la nación una entrega de sus destinos a los capitanes del capitalismo internacional.

Por mucho que Portales estuviera convencido de las ventajas que estos últimos podían aportar al país, no era de manera alguna "entreguista", ni aceptó sueldos o beneficio alguno de ellos. No le interesaba tampoco colocar a sus amigos en sus empresas. Lo que le preocupaba era únicamente Chile. Reservó el comercio y la navegación de cabotaje a la marina mercante nacional. Protegió a la industria chilena con tarifas aduaneras. Concedió toda clase de franquicias a empresas organizadas en el país. Incluso obligó a los extranjeros a emplear apellidos españoles (Williams = Guillemos).

Todavía más, para comprender su política hay que tener muy en cuenta la diferencia substancial que separa al capitalismo internacional de entonces del actual. Las empresas que llegaban antes de la Guerra del Pacífico al país tenían un carácter estrictamente personal. Aun las más grandes empresas comerciales que se establecieron en nuestros puertos —los Gibbs, Williamson, Vorwerck, Gildemeister, etc.— tenían ese carácter. Dependían de firmas establecidas en sus países de origen, que las surtían de capitales, de mercaderías, de barcos, etc. y que, viceversa, colocaban nuestros productos en aquellos mercados. Realizaban en el país múltiples operaciones, entre ellas también las de banqueros, pues financiaban a los productores nacionales (mineros, más tarde también agricultores). A veces explotaban minas propias o establecían industrias en el país (Está por escribirse la historia de ese alto comercio porteño, que fue el resorte principal en el desarrollo de Chile durante el siglo pasado).

Todos esos negocios y operaciones tenían, como digo, un sentido estrictamente personal. Y como lo realizaban personas de carne y hueso, las empresas corrían los alburres de aquellas. Muchas se casaron en el país y se arraigaron definitivamente en él, perdiendo incluso el contacto con sus firmas extranjeras. Había, pues, una posibi-

lidad de nacionalizarlas, que era lo que interesaba a Portales.

Un aporte migratorio de esa índole todavía existe y sigue siendo del más alto significado, sobre todo en el sentido industrial: ahí está la portentosa industria textil creada por inmigrantes árabes, para comprobarlo.

Pero el alto comercio porteño ya no desempeña el papel de los tiempos de Portales. En cuanto todavía subsiste, se ha retirado de los puertos al interior: es ahora santiaguino, no porteño. Y eso porque el centro de gravitación de nuestra economía se trasladó del litoral al interior.

Ese tipo de empresas personalistas ha sido reemplazado en el siglo actual, en grado creciente, por las impersonales, organizadas en forma de consorcios internacionales. Su único interés y función consiste en lograr utilidades a favor de accionistas anónimos, totalmente desinteresados por los países en que actúan, e impermeables en absoluto a toda nacionalización. Ellas tienden sus redes sobre países y naciones, les extraen la savia y la reparten entre sus colaboradores y accionistas.

Este tipo de empresas era desconocido en tiempos de Portales, y se ignora, por tanto, cómo las habría tratado para realizar los fines que él se proponía.

De su actitud práctica general, se puede deducir, sin embargo, que no habría aceptado todas aquellas iniciativas que no estuvieran en absoluta concordancia con los intereses nacionales: un criterio que está, por cierto, totalmente fuera de los fines que persiguen aquellas entidades, cuyas funciones no necesitan concordar de manera alguna con ellos.

Para no dejar la más leve duda acerca de esta falta de sincronización entre los intereses del país y los de aquellas empresas, quisiera agregar un ejemplo al respecto. La ganadería ovejuna de Magallanes fue desarrollada después de la Guerra del Pacífico, por una de ellas, en función del mercado británico, que compraba la lana, la carne frigorizada y los desperdicios. No le interesaban, en lo más mínimo, las necesidades del mercado chileno. Este necesitaba lana de ovejunos merino para la producción de casimires, pero en Magallanes ella no es producida, pues predominan los de raza Corriedale, que suministra una lana corta, para ropa interior, de escaso consumo nacional. Se habría podido desarrollar en Magallanes la ganadería vacuna (las

aguas subterráneas surgentes permiten transformar la estepa de la provincia en una pradera y mantener en cada hectárea una vaca en vez de una oveja), pero aquella empresa, por múltiples razones, no se interesó por ella, sino por la exportación de ovejunos frigorizados, por los que hay muy pequeña demanda en el país. Se formó de esta manera una "mentalidad ovejera" en la provincia, y habrá que librar una lucha titánica para extirparla. Y no se trata de un problema teórico, sino eminentemente económico: Magallanes solo podría tener una cantidad de vacunos equivalente al doble de la dotación total que tiene actualmente todo el país, y podría producir ingentes valores, pero —para repetirlo— será necesario cambiar para ello una mentalidad tan arraigada, que quien exprese lo que aquí digo es considerado en aquella provincia como un soñador y visionario peligroso<sup>1</sup>.

Es éste un ejemplo que demuestra que el mar no nos aportó siempre la libertad, sino a veces también una dependencia innecesaria.

### *Menosprecio del mar*

Ya dije que en los últimos decenios se puede observar en Chile un traslado de las grandes empresas extranjeras de los puertos al interior.

Por lo general, las ciudades del interior han experimentado un desarrollo mucho más favorable que las del litoral. Incluso en Valparaíso, que durante algún tiempo —en la época de Portales y poco después— rivalizaba con Santiago por el predominio, la población se ha ido trasladando cada vez más al interior, y se está formando allí una gran urbe *sui generis*, con longitud de 75 km., desde El Melón, Nogales y Artificio por Calera, La Cruz, Quillota, Limache, Villa Alemana, Quilpué y Viña del Mar hasta el puerto, la que tendrá un ancho muy moderado, a menudo de menos de 1 km. En pocos decenios, toda el área representará una sola ciudad.

De acuerdo con esta tendencia, predomina también en la mentalidad del país hoy

día un criterio telúrico. Se atribuye, por ejemplo, en la discusión de la prensa y radio, una importancia sobresaliente a la construcción del Camino Panamericano, desde Arica a Quellón, y todo el parlamento parece radiante de entusiasmo por lograr el financiamiento de su más pronta pavimentación, en lo posible con concreto. Durante el Gobierno de don Gabriel González Videla, se discutió seriamente la conveniencia de abandonar el Ferrocarril Longitudinal, para reemplazarlo por ese camino<sup>2</sup>, al menos en lo referente al Norte Chico.

En forma general, el entusiasmo por esta vía, debido a los transportes motorizados, es universal en el país, y se ocupa de ella una literatura casi inabordable.

Sin embargo, hay en ello un espejismo muy peligroso.

Quizás la mejor manera de poner en evidencia este hecho sea un ejemplo práctico.

En Buenos Aires y Bahía Blanca existen comités que propician la construcción de un transandino por Lonquimay o Antuco a Talcahuano. La idea de sus patrocinadores consiste en desviar el intercambio que se hace por el Estrecho de Magallanes a ese Ferrocarril, en ambos sentidos, de modo que los productos tendrían que recorrer sólo 1.100 Km., entre Bahía Blanca y Talcahuano, en vez de 4.523 km. que es la longitud de la vía marítima. Se reduciría la misma, pues, a menos de la cuarta parte.

Cualquiera podría suponer que ello implicaría una apreciable economía en los fletes. Para poder apreciar la realidad, se comparan a continuación los marítimos con los de los Ferrocarriles del Estado (aplicados a una distancia de 1.100 km.):

Flete marítimo, por tonelada	US\$ 13,50
Flete terrestre, trigo, por tonelada	17,50
Flete terrestre, maderas, por tonelada	22,50
Flete terrestre, fierro, por tonelada	25,50

Como se ve, a pesar de tener que recorrer una distancia cuatro veces mayor, los fletes marítimos son, en todas las categorías de tarifas más bajas, mucho más económicos que los de los Ferrocarriles del Estado de Chile, debiendo advertirse que esta empresa experimenta fuertes pérdidas con las tarifas anotadas, mientras que las compañías de navegación trabajan con utilidad.

<sup>1</sup>Un estudio detallado de las posibilidades agrícolas de cada región del país, como también de la provincia de Magallanes, se encuentra en la obra de Carlos Keller, *Revolución en la Agricultura*, Santiago, 1956. En este estudio se muestra cómo la producción actual de la provincia, que es de 2.339.000 qqm., equivalentes de trigo, puede ser aumentada a 54.685.500 qqm., es decir, más de veintitrés veces.

<sup>2</sup>Véase Gabriel González Videla, *Plan de Fomento Urbanización para las Provincias de Chile*, Santiago, 1951.

El ferrocarril en cuestión sólo se justificaría, por consiguiente, si hubiera a lo largo de él suficientes productos del tráfico local que transportar, pero no reemplazaría de manera alguna la navegación. A este respecto sería una ilusión tan grande como lo fue la construcción del Transandino por Uspallata, que, en lo referente a mercaderías, se emplea casi únicamente para atender las importaciones de ganado que hace Chile. Casi todo el resto de las importaciones chilenas desde Argentina y las exportaciones a ese país se hacen por la vía marítima, a pesar de ser mucho más prolongada.

En un informe de la FAO, en cambio, se deja establecido que no podemos pensar en desarrollar debidamente nuestra industria de papel y celulosa, que debería producir a lo menos 750.000 toneladas al año, mientras no se construya en Talcahuano un puerto con suficiente capacidad. No habrá tampoco cómo aprovechar debidamente las grandes plantaciones de pinos del río Maule mientras no se dote a Constitución de un puerto. Y la transcendencia de esas explotaciones queda en claro si se tienen presente las siguientes cifras: en la actualidad, la Cordillera de la Costa entre los ríos Mataquito y Maule produce, en equivalentes de trigo, 0,3 qqm. por hectárea; plantada esa superficie con pinos insignes y explotados normalmente para papel y celulosa, el rendimiento aumentaría a 12 qqm./ha., es decir, cada hectárea rendiría cuarenta veces más.

Entre el límite con el Perú y el Cabo de Hornos, Chile mide 4.275 km. de longitud; siguen 700 km. del Pacífico Sur hasta la Tierra de O'Higgins y otros 1.500 km. de costa a lo largo de ésta, lo que hace un total de 6.475 km. de comunicación marítima, de la longitud total del país, de 8.050 km., entre la frontera peruana y el Polo Sur.

En el continente americano, al ancho medio del país es de sólo 178 km. La mayoría de los transportes recorren, sin embargo, una distancia menor hasta el mar, por lo general inferior a 100 km. Todavía más: al mayor volumen de la carga es de bajada, con fuerte pendiente, lo que abarata apreciablemente el costo del transporte terrestre. Esta ventaja fue aprovechada en grado máximo en el mineral del El Tofo, donde los carros de carga fueron dotados de generadores eléctricos, y la energía producida por ellos era suficiente para accionar las

locomotoras de los trenes vacíos de subida.

En atención a esta configuración, lo lógico sería que los transportes del país se organizaran preferentemente por la vía marítima. Debería haber en todas partes excelentes caminos de acceso a los puertos y éstos deberían estar dotados de todas las instalaciones que garantizaran una carga y descarga rápida y económica.

En vez de dar preferencia al Camino Panamericano —usado por algunos pocos automóviles de lujo y algunos camiones— fudres de vino<sup>1</sup>, debería darse el mayor desarrollo posible a la vía marítima. El espantoso atraso en que se la ha dejado, puede estudiarse, mejor que en otra parte, en el Norte Grande, que ha renunciado a abastecerse en Chile, reclamando que se haga desde Argentina, en la ilusión de que uno de los ferrocarriles andinos más difíciles y largos del mundo podría competir ventajosamente con la vía marítima.

Estas breves informaciones revelan que el mar no sólo desempeñó un papel maestro en nuestras relaciones exteriores, desde los tiempos más remotos de nuestra historia, sino que está destinado también a mejorar las condiciones de nuestra economía nacional.

Nos encontramos en una de las situaciones más desfavorables imaginables respecto de los mercados mundiales; nuestros productos tienen que recorrer 6.000 millas marinas entre Valparaíso y Nueva York; 7.800 hasta Bremen; y 5.000 hasta Nueva Zelanda. Cada milla recorrida encarece el precio de los productos que importamos y re-

<sup>1</sup>Curiosamente, los Gobiernos del país han seguido —y siguen realizando— la política de invertir ingentes sumas en la construcción de caminos pavimentados modernos, para impedir en seguida que se les use. En efecto, un automóvil que en Estados Unidos cuesta, al por menor, 2.000 dólares, se vende, actualmente en Chile, en 11.000 dólares, debido a los exorbitantes derechos y gabelas fiscales, es decir, queda fuera del alcance de un mortal corriente. Como consecuencia, todo el país tiene menos automóviles que una ciudad de 150.000 habitantes en Estados Unidos.

También es interesante el caso de los camiones-fudres de vino que pueblan los caminos del país. Con el fin de combatir el alcoholismo y la embriaguez, se ha incluido el vino en la tarifa más alta de los Ferrocarriles del Estado. Como consecuencia, se han apoderado de este flete los camiones, y los ferrocarriles transportan ya muy poco vino. De esta manera, el abastecimiento con vino del país es excelente. En cambio, los camiones no tienen interés por el transporte de cereales, leguminosas y tubérculos, que disfrutan de tarifas muy bajas en el ferrocarril. Por tal motivo, el abastecimiento con estos productos es, a menudo, muy deficiente.

baja el de los que exportamos. Pero disfrutamos de la ventaja de tener que vencer sólo muy cortas distancias terrestres, y éstas, todavía, de bajada. De este modo, el mar es un poderoso aliado del país si éste se acomoda a sacar debido provecho de él.

De la misma manera, puede contribuir eficientemente a mejorar nuestra estructura interna, abaratando e incrementando el intercambio entre las diversas regiones.

En un país tan desmesuradamente prolongado y situado a tanta distancia de los mercados mundiales, los fletes desempeñan el papel de formadores de estructuras económicas.

En vez de insistir en transportar papas a través del Mar Interior a Puerto Montt, para embarcarlas en el ferrocarril y venderlas a miles de kilómetros de distancia —lo

que es, económicamente, imposible—, Chiloé podría transformar esas mismas papas en cerdos y éstos en jamones, embutidos y manteca, o bien en harina, orejones, dextrina, chuño y otros productos industrializados, que se podrían embarcar y vender en cualquier puerto alrededor de todo el globo terrestre.

De todo esto se desprende que no hemos sabido aprovechar de manera alguna las óptimas expectativas que nos brinda el mar.

Debería ser nuestro aliado y complemento más indispensable y esencial.

Es imprescindible que eduquemos una nueva generación de marinos que sean dignos émulo de los polinesios, es decir, que tengan alma marina y que piensen nuestros problemas en categorías del mar.