



**ACADEMIA NACIONAL DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y ESTRATÉGICOS**  
**ANEPE**

# **REVISTA POLÍTICA Y ESTRATEGIA**

**N° 115 ENERO - JUNIO 2010**

## **EL APOORTE DE LA DEFENSA NACIONAL EN LOS 200 AÑOS DE LA INDEPENDENCIA DE CHILE**

- VIGENCIA DEL PENSAMIENTO DEL LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS RIQUELME EN EL BICENTENARIO DE CHILE
- LA CONDUCCIÓN DE LA DEFENSA EN 4 MOMENTOS: 1810-1860, 1860-1910, 1910-1960 Y 1960-2010
- CHILE EN EL MARCO DE LAS COOPERACIÓN INTERNACIONAL: SIETE DÉCADAS EN OPERACIONES DE PAZ
- EL APOORTE DE LAS INSTITUCIONES DE LA DEFENSA NACIONAL AL FORTALECIMIENTO DE LA IDENTIDAD NACIONAL
- LA DEFENSA Y SU APOORTE AL DESARROLLO NACIONAL, UNA MIRADA A 200 AÑOS

**EDICIÓN ESPECIAL EN EL AÑO DEL  
BICENTENARIO CHILE 2010**

## LA IDENTIDAD NACIONAL Y EL PODERÍO MARÍTIMO DE CHILE<sup>∞</sup>

PABLO MÜLLER CONTRERAS\*

### RESUMEN

*El presente artículo desarrolla un análisis de la relación existente entre la identidad nacional y el poderío marítimo, proyectándose específicamente al caso de nuestro país. Para ello el autor entrega una visión conceptual de la identidad nacional y sus características en el caso de Chile, para luego establecer las relaciones que existen entre dicha identidad y el poderío marítimo. Posteriormente revisa la incidencia del mar en la historia de Chile e identifica los intereses marítimos actuales, estableciendo finalmente la relación existente entre la identidad nacional y el poderío marítimo.*

**Palabras clave:** *Identidad nacional, carácter nacional, continuidad histórica, espesor cultural, hombre global, conciencia marítima y voluntad estratégica.*

### ABSTRACT

#### NATIONAL IDENTITY AND THE CHILEAN MARITIME POWER

*This article develops an analysis of the existing relationship between the National Identity and the maritime power specifically applied to the case of our Country. By doing so, the author first provides a conceptual vision of the National Identity and its characteristics in the Chilean case; secondly, he establishes the relationships that exist between such an identity and the Maritime Power. Third, he reviews the sea influence in the Chilean history, and identifies the current maritime interests to establish finally, the existing relationship between the National Identity and the Maritime Power.*

**Key words:** *National Identity, national character, historical continuity, cultural density, global mankind, maritime awareness and strategic will.*

---

\* Capitán de Navío, Oficial de Estado Mayor. Magíster en Gestión. Magíster en Ciencia Política Integrada. Actualmente se desempeña como Subjefe de la División Relaciones Internacionales de la Subsecretaría de Defensa. Chile. pmullerc@emc.mil.cl

∞ Fecha de recepción: 160610  
Fecha de aceptación: 280610

## ¿QUÉ ES LA IDENTIDAD NACIONAL?

El concepto de identidad nacional es confuso e inconmensurable y aunque algunos movimientos surgidos con la posmodernidad renieguen de él, es imposible separarlo de la propia naturaleza humana. Su definición pasa necesariamente por entender que el hombre tiene una dimensión como individuo y otra como persona, siendo la primera un reflejo de su interioridad –que lo diferencia del resto– y la segunda de su exterioridad, formada por el “conjunto de características distintivas de la agrupación a la que pertenece que diferencian al grupo de otros grupos”. (Carvajal, 1996: 83).

Buscamos reafirmar nuestra existencia por comparación con la identidad de los demás y, en ocasiones, por franca oposición a ella.<sup>1</sup> Como dice el sociólogo Fernando Villega: “La identidad del ser humano depende vitalmente del juicio de los demás, de los referentes, de quienes están diciéndonos permanentemente qué somos, cómo debemos ser, de quienes nos miran desde fuera y nos apelan, convocan, rechazan o acogen” (2005: 27).

La identidad nacional requiere tener algo en común, características muchas veces definidas como el *carácter nacional*, pero que no necesariamente todos comparten en la misma medida. Ella condiciona la conducta de las personas ya que al reconocerse con una determinada condición, se actúa conforme a ella. La identidad es el producto de una construcción surgida sobre la base de experiencias históricas que hacen formarnos una idea de lo que somos y de lo que queremos ser.

La identidad nacional corresponde a una *continuidad histórica* representada por sucesos significativos que generan una espontánea identificación con personajes gracias a cuyo esfuerzo se fue generando dicha identidad. Esta continuidad origina a su vez una *comunidad de obligación* porque sentimos el compromiso de honrar la memoria de nuestros próceres con un comportamiento similar en el caso que se repitan las circunstancias que los llevaron a ellos a actuar de una manera destacada.

Los mitos contribuyen a la identidad nacional porque aunque son una deformación de la realidad, representan un ideal por alcanzar en la medida que corresponden a virtudes atribuidas al pueblo, normalmente asumidas como heren-

---

1 CASAS P., María de la Luz, en [www.crim.unam.mx/Cultura/Ponencias/marmov99](http://www.crim.unam.mx/Cultura/Ponencias/marmov99)

cias de personajes históricos, gracias a las cuales ellos pudieron ganar un lugar en la historia y que se presentan como un ejemplo a imitar.

Las condiciones ambientales, la naturaleza, el clima, el tipo de terreno, etc., contribuyen también a moldear la identidad nacional al generar tradiciones y costumbres y configurar la magnitud del esfuerzo para subsistir en dicho territorio. El carácter nacional se hace presente entonces no solo en el folclore, en la vestimenta, en la alimentación y en el lenguaje, como un reflejo de que se vive según se tiene; se manifiesta también en la actitud frente a las dificultades, al trabajo, a las desgracias y a los conflictos.

## LA IDENTIDAD NACIONAL DE CHILE

La identidad cultural latinoamericana surge como consecuencia del choque asimétrico entre dos civilizaciones, es decir, como producto de una crisis por la amenaza al sistema de vida tradicional de los indígenas hispanoamericanos. El nuevo modelo cultural surgido del encuentro entre dos culturas se caracterizaba por una fuerte influencia religiosa-católica, de un marcado autoritarismo político y no muy abierto a la razón científica. Este patrón cultural cambió con los movimientos independentistas, fuertemente influidos por la Iluminación y el positivismo, haciendo énfasis en la razón y el liberalismo. Estas influencias rechazaban el legado cultural indo-ibérico, centrando sus esperanzas en las nuevas ideas europeas.

Jorge Larraín plantea que la identidad nacional se ha venido formando en forma paulatina por medio de una interacción con el proceso de modernización en el que este último ha ganado terreno a costa de la identidad. Sin embargo, algunos rasgos de nuestra identidad se han mantenido a través del tiempo y pueden ser percibidos con distinta intensidad en las diferentes épocas de nuestra historia.

En forma temprana en Chile se forma la disposición a las tareas agrícolas por sobre una conciencia que podría haber sido marítima, dada la extensión del litoral. En efecto, los elementos constitutivos de nuestra raza por parte de los españoles, correspondían *“mayoritariamente a extremeños, castellanos, andaluces que, también privilegiaron la tierra”* (Venegas, 1998: 32), sin considerar el potencial que ofrecía el mar.

La guerra constituyó una palanca de la formación de nuestra identidad; ayudó a sentirnos parte de una historia y depositarios de una herencia que permitiría labrarnos un futuro. El papel del Ejército (y luego el de la Armada), es determinante en la formación de la identidad nacional, no solo por las guerras, sino también por

la acción integradora y civilizadora desarrollada por gobernantes de origen militar –sobre todo a comienzos de nuestra vida independiente– y por la contribución a la plena ocupación del territorio nacional.

El sociólogo Hernán Godoy ha planteado que los ataques de los araucanos y de los corsarios durante la colonia, así como las catástrofes naturales y en particular los terremotos y maremotos son la causa de que el chileno haya desarrollado virtudes tales como la voluntad para enfrentar los desafíos, la serenidad ante la adversidad y el hábito del esfuerzo y del trabajo para sobrevivir y progresar, aspectos todos que podrían ser cuestionados por más de algún otro autor. No obstante, Menéndez Pelayo también insiste en la virtud de la voluntad y agrega el culto a la ley. Por su parte, José Enrique Rodó destaca el espíritu de trabajo. Otros rasgos que caracterizarían al chileno serían la mesura, la sobriedad, la seriedad y la prudencia, con los que nos sería más fácil coincidir, así como otros de características más triviales como un agudo sentido del humor y un gran temor al ridículo.

Se dice que hoy el chileno es una persona abierta al mundo, lo cual de hecho podemos comprobar por la facilidad con la que las nuevas tendencias políticas han sido incorporadas a nuestra vida institucional a lo largo de la historia, así como la fácil asimilación de las innovaciones tecnológicas, más rápido que otros países de la región; como dice Fermandois, el chileno presenta “... *una tentación por lo nuevo, un rasgo permanente de la cultura chilena*” (Fermandois, 2005: 24).

Debido a que el *espesor cultural* aportado por los indígenas en el caso chileno no es tan relevante, el impacto de la globalización está siendo aquí cada vez más importante porque no encuentra barreras que lo impidan. Dando un ejemplo un poco burdo, la comida rápida ha ingresado con mayor facilidad a nuestro país, donde los platos típicos no tienen un arraigo importante como en otras sociedades. Al igual que el *hombre global*, el chileno se ha visto absorbido por la cultura de lo inmediato, de lo superficial, del relativismo, lo cual encierra el peligro de no cultivar un pensamiento de largo plazo sino que buscar resultados instantáneos. Nuestro relativo éxito económico nos ha llevado a desarrollar una personalidad agresiva al momento de negociar y en más de una oportunidad hemos sido acusados de prepotencia en las relaciones con nuestros pares en Sudamérica.

El emprendimiento ha sido una de las características que se ha desarrollado con mayor fuerza en el último tiempo entre los chilenos y ello ha sido en gran parte la causa del éxito económico. El nuevo empresario, al revés de su antecesor que basaba su éxito solo en las políticas públicas, sostiene sus resultados en su propio empuje e iniciativa y se comunica de igual a igual con los empresarios de

todo el planeta. Hemos dejado de ser monoprodutores y aprendido a competir con calidad con aquellos bienes en los que somos competitivos. Para ello se han adoptado patrones que lejos de ser latinoamericanos son adaptados a las necesidades del consumidor, como lo demanda una correcta política de mercadeo. Riesgo, intuición y espíritu aventurero son características del nuevo empresario chileno exitoso.

## **EL PODERÍO MARÍTIMO Y LA IDENTIDAD NACIONAL**

Las naciones pueden ser catalogadas según el grado de dependencia que tengan de su comercio exterior. El de Chile, por ejemplo, presentó el año 2005 un total de US\$ 72.077 millones (exportaciones más importaciones),<sup>2</sup> lo que representa el 62,5% del PIB del mismo año.<sup>3</sup> Comparado con nuestros vecinos, en Argentina correspondió al 38% del PIB y en Perú al 17,8%. Lo anterior viene a ratificar el hecho que nuestra economía se basa principalmente en el intercambio comercial con todo el mundo, el que contribuye al poder nacional, herramienta esta última que permite influir en el devenir del mundo en beneficio de sus propios habitantes.

Geoffrey Till plantea que el “poderío marítimo” no se relaciona solo con el uso del mar, sino también con la capacidad de influir el medioambiente de otros actuando desde el mar, es decir, una definición en términos de las consecuencias que implica poseer tal poder. Julian Corbett, el gran pensador estratégico inglés, decía que el principal aspecto del poderío marítimo no es tanto lo que pasa en el mar, sino cómo esto influencia lo que ocurre en tierra.

Las ventajas de poseer un adecuado poderío marítimo saltan a la vista; de hecho, ningún país que posea litoral<sup>4</sup> se desentiende de esa realidad, porque está consciente de la importancia de hacer un uso efectivo de él. Sir Walter Raleigh sostuvo que *“aquel que controla el mar, controla el comercio y aquel que es el señor del comercio mundial es el señor de los bienes del mundo”*. Esto es tan cierto ayer como hoy y particularmente lo es para nuestro país, que basa su economía en las exportaciones, tendencia que ha estimulado con la firma de 43 tratados de libre comercio con diferentes países, abriendo un mercado de 3.500 millones de personas.

---

2 [www.bcentral.cl](http://www.bcentral.cl)

3 [es.wikipedia.org](http://es.wikipedia.org)

4 Al menos el 80% de los países asociados a la Organización de Naciones Unidas (ONU) poseen mar.

Se dice que la población de un país, la sociedad y el gobierno ayudan a determinar la disponibilidad de gente para las labores marítimas. Pero para muchos pueblos el mar ha representado algo oscuro, temible, complicado e impredecible. Por lo tanto, si los gobernantes no hacen nada por cambiar esta percepción o por el contrario, la estimulan, el poderío marítimo sufrirá efectos adversos. Porque *“el destino de un país es algo estático, dado por los recursos humanos y materiales, propios de su geografía, de su ubicación; pero ese destino no se alcanza si detrás no hay una voluntad, cuya alma es la vocación”*. (Sepúlveda, 1987: 133).

La *conciencia marítima* nace no tanto del hecho de que existe una realidad objetiva, es decir, el hecho de que Chile sea un país privilegiado respecto al mar que poseemos, sino de que represente algo significativo para nosotros. Hay por ejemplo pueblos que por el mismo hecho de no poseer acceso al mar o de contar con un acceso restringido a él, valoran de una manera más intensa el contar con litoral que otras naciones que por poseer una generosa posición marítima, no son conscientes de su importancia. Se debe agregar que la conciencia marítima *“evoluciona según la fuerza de factores estimulantes o inhibitorios que se manifiestan históricamente a través del conocimiento más o menos exacto del medio marino y de las experiencias maríneas positivas o negativas de la población”* (Collados, 1989: 127).

### **Intereses marítimos**

Un país con una marina mercante poderosa disminuye su vulnerabilidad, pero por supuesto una marina mercante mayor demanda contar con los medios para protegerla y fiscalizarla, porque se dice que a diferencia del poderío terrestre o el aéreo, el poderío marítimo debe basarse en los intereses que debe defender.

Los recursos del mar constituyen evidentemente una parte importante de los intereses marítimos, obviamente no por el mero hecho de existir, sino por ser racionalmente explotados. Países como Perú e Islandia han comprobado la contribución de la pesca, por ejemplo, a su poderío económico. En Chile, el año 2005 se extrajeron 5.477.539 toneladas de las más diversas especies, lo que equivale al 60% de lo que extrae Perú. En Islandia la pesca representa el 70% de las exportaciones, empleando el 12% de la fuerza laboral. La explotación de los recursos naturales del mar demanda además un especial desarrollo del poder intelectual, ya que se requieren nuevas tecnologías no solo para la extracción, sino para agregar valor a productos que se exportan como materias primas, factor este último que está estableciendo la diferencia entre países subdesarrollados y aquellos que están en vías de desarrollo. La explotación de estos recursos, por

último, demanda una función de policía marítima que cada vez está siendo más compleja, ya que en muchas ocasiones el riesgo de sanciones en que incurren las empresas por vulnerar las normas, es insignificante si se compara con los beneficios obtenidos.

## **Poder Naval**

La expresión que define esta componente del poderío marítimo es fuerza x posición, en la que el signo “X” representa la voluntad estratégica. El estratega alemán Wolfgang Wegener define esta última como *“la voluntad de ser potencia con miras hacia el mar”* (Wegener, 1950: 64). Esta voluntad del pueblo, si existe, es canalizada por el gobierno; pero el gobierno no solo debe tener conciencia de la importancia del uso efectivo del mar, sino que debe planificar su uso tanto en la paz como en la guerra.

## **EL MAR EN LA HISTORIA DE CHILE**

Nuestros ancestros europeos por intermedio de los reyes católicos, dieron un gran impulso al poderío marítimo del reino, habiendo llegado durante su gobierno a contar con más de mil buques de alto bordo; pero los sucesivos gobernantes descuidaron esta condición y privilegiaron el poder militar continental para permitir la expansión española en Europa, olvidando que la única manera de mantener la gravitación sobre los territorios conquistados era contar con el control del mar. Con ello se convirtieron en pasto de cultivo de los corsarios que acosaron incesantemente sus líneas de comunicaciones marítimas, y cedieron su posición preponderante en el mar a Inglaterra y Holanda. El colapso final vino con el desastre de la Gran Armada en 1588 y la derrota en Trafalgar, lo que generó el repliegue marítimo español y acentuó el criterio continental, que sería establecido como factor de planificación en las conquistas en América. Esta es la herencia estratégica que nos legaron los conquistadores al arribar a las costas del nuevo mundo; difícil era entonces que nuestro pensamiento evolucionara desde otro punto de partida que no fuera una concepción terrestre para lograr la independencia, con excepción de algunos destacados visionarios educados en Europa, que comprendieron la importancia de desarrollar un poder naval.

La importancia del mar para Chile comienza a quedar en evidencia, como es una constante, cuando se produce un crecimiento del comercio exterior en el siglo XIX, lo que genera una mayor inversión en transporte marítimo y en infraestructura portuaria. Dos hitos importantes marcan el desarrollo de nuestros intereses marítimos en el siglo XX: la apertura del Canal de Panamá que hace disminuir

la importancia relativa de Punta Arenas y Valparaíso y la crisis económica de la década del 30, que golpeó con un impacto devastador a la economía nacional, y tuvo como reacción volver de nuevo la mirada hacia la tierra, en desmedro del comercio exterior que usaba la vía marítima.

El modelo de sustitución de importaciones, consecuencia del fracaso del proteccionismo económico, contrajo aún más el comercio exterior de ultramar, ya que se privilegió el intercambio entre países vecinos, sin verificar previamente si lo que los países tenían para intercambiar era complementario.

Entre los principales personajes públicos de Chile que han contribuido al poderío marítimo podemos destacar a José Miguel Carrera, Bernardo O'Higgins, Diego Portales, Manuel Bulnes, Manuel Montt, Federico Errázuriz, Jorge Montt, Luis Uribe, Gabriel González Videla y el almirante José Toribio Merino.

## **LA IDENTIDAD NACIONAL Y EL PODERÍO MARÍTIMO DE CHILE HOY**

### **La actitud nacional frente al mar**

Paradójicamente, ante la inmensidad del océano que nos baña, que representa el 46% de las aguas oceánicas del planeta y *“que nos ubica como el décimo país marítimo del mundo”* (Calderón, 1993: 16), pareciéramos valorar aún más el escaso territorio útil que poseemos. El factor geográfico no es un tema irrelevante al analizar nuestra actitud frente al mar. En efecto, si nos comparamos con otros países mejor dotados, nuestro litoral no es pródigo en playas que atraigan por su belleza; no poseemos muchas bahías abrigadas que permitan la práctica masiva de deportes náuticos; la corriente de Humboldt asegura en toda estación una temperatura del agua del mar que ahuyenta a los bañistas y, por último, el centro del poder económico y político y la mayor concentración demográfica del país, nuestra capital, es una ciudad mediterránea. Cerca del 40% de nuestra población nace y vive de espaldas al mar.

Las raíces históricas de nuestra actitud no-marítima la podemos encontrar quizás en la Guerra de Arauco, la que generó una inseguridad tal en la población campesina (la cual fue mayoritaria hasta 1930), que difícilmente hubiera volcado su atención hacia el mar, cuando sus posesiones en tierra corrían peligro.

En 1988 el Instituto de Sociología de la Pontificia Universidad Católica de Chile realizó un estudio sobre la conciencia marítima de los chilenos, de acuerdo al cual se concluye que:

- Se percibe al mar como asociado a un espectáculo visual y a descanso.
- Menos de la mitad de los entrevistados asocia la palabra mar con actividades productivas.
- Un alto porcentaje de los entrevistados desconoce aspectos como características básicas geográficas de nuestra costa, personajes de nuestra historia naval (aparte de Prat), magnitud de los recursos que se extraen del mar, industrias relacionadas con actividades marítimas (como navieras o astilleros), artistas cuya obra se haya basado en el mar.
- La mayoría de los entrevistados desconoce los países con los que estamos unidos a través del océano Pacífico.
- Más de la mitad de la población tiene temor al mar y un porcentaje mucho mayor jamás ha navegado.

Desde un punto de vista de acción y reacción, podemos afirmar que la ciudadanía se identifica más o menos con el mar en la medida que toma conocimiento de las actividades que diferentes actores realizan en este escenario. El aporte de la Armada en este aspecto es significativo, ya que desarrolla una actividad que va más allá de la sola preparación para un conflicto, como por ejemplo, la fiscalización de las actividades marítimas, el apoyo a zonas aisladas, la presencia naval en el territorio nacional y en el extranjero, el apoyo ante catástrofes, etc.

### **Los intereses marítimos hoy en Chile**

Estudios realizados por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DGTMM) indican que en el último decenio los intereses marítimos se han incrementado en un 58%. Un porcentaje importante se debe al aumento del comercio exterior que hoy bordea los US\$ 70 mil millones. Una de las navieras chilenas ocupa el duodécimo lugar a nivel mundial.

Entre 1989 y 1995 la pesca industrial presentó un crecimiento anual promedio de un 4% disputando los primeros lugares con China y Perú. No obstante factores como la sobredotación de pesqueros y los efectos de la corriente del Niño han hecho disminuir la captura. Pero aun así la flota pesquera cuenta actualmente con 12.500 naves de alto bordo y 38.000 embarcaciones artesanales. En el año 2005 la pesca dio trabajo directo a 120.000 personas (2% del empleo nacional) y las exportaciones anuales del sector llegaron a US\$ 3.000 millones.<sup>5</sup> El país se en-

---

5 Según datos del Seminario "Presente y futuro de la pesca en Chile", organizado por la Liga Marítima en julio de 2006.

cuentra entre las cinco potencias pesqueras del orbe, ocupando el segundo lugar en la producción de harina de pescado y en la extracción de salmonídeos. Esta última ha crecido un 600% en el último período.

En cifras, de acuerdo a los datos proporcionados por la DGTM. MM. en el Boletín Estadístico Marítimo 2005, los principales indicadores de los intereses marítimos nacionales son los siguientes:

- La flota mercante nacional con matrícula y bandera chilena es de 186 buques con un tonelaje (TDW) de 915.544 toneladas, empleando un total de 1.869 tripulantes chilenos. Lo anterior implica, en casi un decenio, un incremento en un 29% en TDW, de un 106% en número de buques y de 48% en las tripulaciones.
- Las naves menores de 50 toneladas de registro grueso también han aumentado en número desde 1996, totalizando a la fecha 52.400, lo que implica un incremento de un 96,5%. Es importante señalar que de estas embarcaciones casi un 20% son para uso deportivo.
- Respecto al comercio exterior, en el año 2005 se movilaron en los puertos chilenos un total de 44.802.534 toneladas en exportación, equivalentes a US\$ 35,3 mil millones valor FOB, lo que significa un incremento de un 51,7% en prácticamente un decenio. Las importaciones el año 2005 correspondieron a 25.873.663 toneladas, lo que corresponde a un incremento de un 42% en igual período.
- El cabotaje ha experimentado desde 1996 un incremento de un 42%, habiendo alcanzado la suma de 11.886.274 de toneladas el año 2005.
- Los servicios portuarios, por efectos de atención de naves, también han visto una mayor demanda, ya que el número de recaladas de buques nacionales y extranjeros se ha incrementado desde 1996 en un 63%, alcanzando el año pasado la suma de 19.364 recaladas, de las que un 30% eran extranjeras.
- La construcción naval también ha alcanzado cifras significativas en el país; de hecho, de los 369 pesqueros de alta mar existentes (176.734 toneladas) un 48,5% fueron construidos en el país.

### **La identidad nacional y su relación con el poderío marítimo en nuestro país**

El análisis histórico de nuestra patria nos permite concluir que el poderío marítimo de Chile, igual como ha ocurrido en otras naciones marítimas, ha variado de acuerdo a los vaivenes de la economía nacional y en particular en relación al tamaño del comercio exterior. Y el tamaño del comercio exterior, es decir su propor-

ción respecto al PIB, es consecuencia de las políticas más o menos acertadas que se adopten, de manera que estas pueden incidir en beneficio o en perjuicio de los intereses marítimos: “... *el poder marítimo es un facilitador del poder económico y la búsqueda del poder económico es, a su vez, un motivador para el desarrollo del poder marítimo*” (Tangredi, 2005: 108).

Estas políticas, sin embargo, no son adoptadas por el pueblo en su conjunto, sino por una elite gobernante, que aunque en democracia surge de la voluntad popular, al asumir su cargo actúa según sus convicciones, experiencia y conocimiento. Por lo tanto, es el carácter del gobernante lo que importa entonces, al momento de determinar qué factores estimulan directa o indirectamente el poderío marítimo (Mahan ya hablaba del carácter del gobierno al definir los factores que estimulan el poderío marítimo); son los aspectos de ese carácter, de esa identidad los que son más o menos proclives a ver en el comercio exterior y en consecuencia en el mar, una herramienta generadora de crecimiento para el país. Es decir, podemos afirmar que no es la identidad, el carácter del ciudadano medio lo más importante como base del poderío marítimo, sino que es el carácter de las elites, políticas y económicas, que constituye un factor de cambio y promoción de los intereses marítimos. Porque la masa de la población hace lo que las elites, motivadas por intereses políticos o económicos, colocan a disposición de ella, en este caso productos del mar, deportes náuticos, turismo marítimo, carreras marítimas y, lo que es más importante, la generación de nuevos negocios que incrementan el intercambio comercial a través del mar.

En este punto es necesario insistir en el factor voluntad estratégica, que aunque fue considerado como componente del poder naval, es conveniente mencionarlo como el *catalizador del poderío marítimo*, ya que el uso del mar “*es más beneficioso para aquellos actores que tienen los recursos y desean usarlos en forma eficaz, ya sea para cosechar los recursos o para el comercio internacional*” (Tangredi, 2005: 109).

Wegener definió la conciencia marítima como “*voluntad de ser potencia mirando el mar*”. La conciencia marítima es la raíz psicológica del poderío marítimo; es la voluntad de aprovechar aquello que el Creador nos dio; es la posibilidad de ser en el mar una potencia que explote racionalmente esta fuente de recursos y medio de comunicación; es la capacidad de hacer desde el mar una contribución decisiva a la política exterior del Estado en la paz o el factor desequilibrante decisivo en la guerra.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Publicaciones no periódicas**

FERMANDOIS, J. (2005). *“Mundo y fin de mundo. Chile en la política mundial 1900-2004”*. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

SEPÚLVEDA O., J. (1987). “La vocación de Chile frente a su destino oceánico”. *Revista de Marina*, Valparaíso, Chile.

VENEGAS F. (1998). “Globalización, identidad y defensa nacional: un problema no resuelto”. *Revista CEADE*, Santiago, Chile.

VILLEGAS, F. (2005). *“El Chile que no queremos”*. Editorial Sudamericana, Santiago, Chile.

WEGENER, W. (1950). *“Estrategia Naval en la Guerra Mundial”*. Buenos Aires, Argentina.

### **Publicaciones periódicas**

CALDERÓN M., C. “Conciencia Marítima”, *Revista Mar* N° 179, Valparaíso, Chile.

CARVAJAL C., V. (1996). “Relación entre identidad y defensa nacional”. *Política y Estrategia*, ANEPE, Santiago, Chile.

COLLADOS N., C. (1989). “Conciencia marítima”. *Revista de Marina* N° 2/89, Valparaíso, Chile.

TANGREDI, S.J. (2005). *“Globalización y poder marítimo”*. Temas seleccionados A.G.N., Valparaíso, Chile.