

LA CULTURA MARÍTIMA EN CHILE

Jorge Schaerer Contreras

Se dice que Chile presenta un enorme déficit en materia de cultura marítima, es decir aquella relacionada con el mar. Esto es grave, considerando que posee una costa de 4.300 kilómetros lineales, que al considerar su desarrollo a través de islas, canales, fiordos y bahías, alcanza aproximadamente a 78.600 kilómetros lineales, que lo colocan en el quinto lugar en el mundo por extensión de su costa. Ese extenso litoral, al que deberíamos sumar el de ríos navegables y lagos, presenta panoramas culturales acuáticos cuya diversidad y complejidad con relación a los espacios sociales debe ser tomado en cuenta al definir políticas nacionales y regionales.

¿Por qué, siendo nuestro país una delgada franja de tierra que a lo largo de más de 4.300 kilómetros bordea el océano Pacífico, los chilenos no se embarcan en una intensa relación con el mar, en vez de verlo más como parte de un paisaje de vacaciones en el cual nadar, sumergirse, y navegar, dejando de lado que es el medio a través del cual se moviliza el 90% de nuestro comercio exterior, que nos brinda una enorme cantidad y variedad de alimentos, algunos de los cuales exportamos, y que en sus profundidades yacen recursos que pueden llegar a desempeñar un papel importante en nuestra economía, como petróleo, gas natural? En pocas palabras, ¿por qué carecemos de cultura marítima?

En nuestro país ni siquiera existe una estrategia nacional que identifique los desafíos, y proporcione directivas que orienten las acciones privadas y de las diversas reparticiones del estado en forma coordinada, a fin de llevar a cabo una explotación racional del medio costero, y de los recursos que ofrece el mar.

En su excelente obra *“Génesis y Desarrollo del Pensamiento Marítimo de Chile”*, el contralmirante Renato Valenzuela Ugarte identifica dos factores principales que determinan la existencia de una herencia cultural marítima, y sus características. El primero es la geografía, el otro construye la noción de cultura marítima a partir de una proposición

conceptual de carácter antropológico, ya que estaría constituida por la milenaria herencia cultural indiana, a la que a lo largo de cinco siglos se ha sumado la de sucesivas olas de inmigrantes, para conformar nuestra identidad nacional. Ello permite advertir que nuestra apreciación sobre nuestra cultura marítima está influenciada por una herencia cultural que no siempre es reconocida, y por ello conviene mencionarla para facilitar la comprensión integral del problema que nos aqueja como país, y arbitrar los medios necesarios para corregirlo.

Se entiende por *cultura* el conjunto de adaptaciones que lleva a cabo el ser humano a las características del lugar en el cual transcurre su existencia, y se traduce en códigos de conducta, un complejo sistema de principios y valores, símbolos y significados compartidos por un grupo social al que imponen características distintivas de naturaleza espiritual, material, intelectual, y emocional. Esa herencia cultural, que proviene del pasado, confiere sus características a nuestro presente, y su conocimiento nos permite construir el futuro como lo deseamos. Por tal razón, herencia cultural es todo aquello que un grupo humano reconoce, posee y comparte, y que considera que debe ser preservado como un elemento esencial de su continuidad socio-cultural, pues le confiere su identidad, y por ello le reconoce un valor especial llamado *Valor Patrimonial*.

En consecuencia, la cultura es determinada por esas características, que en el medio marítimo le imprimen un sello particular. Tenemos entonces que el término "*Cultura Marítima*" se refiere a identificadores culturales y a la naturaleza de asociaciones que se establecen entre las personas y el mar, incluido el litoral, los cuales son transmitidos a través de las sucesivas generaciones que habitan un lugar. De ello derivan conocimientos, imágenes, experiencias y actitudes que se traducen en la valoración del mar, inspirando la *Conciencia Marítima*, que explica el uso que se le da, y la atención que se presta a la explotación racional de los recursos que nos ofrece.

La historia de nuestro país demuestra que, desde los changos en el norte, hasta los onas y alacalufes en el extremo sur de su territorio, consecuentes con la realidad del medio en el cual vivían, los aborígenes

poseían una cultura marítima adecuada a sus necesidades. ¿Como entonces un país eminentemente oceánico, ha sufrido un cambio en el cual la noción de cultura marítima ha sido hecha desaparecer por la cultura de tierra adentro?

Los procesos culturales obedecen a variados y a veces complejos factores, que son producto de la interrelación de factores geográficos, climatológicos, etnográficos, históricos, económicos, tecnológicos y políticos, algunos de los cuales toman generaciones en producirse, y que sus efectos se hagan visibles. Estos configuran un contexto dentro del cual el hecho adquiere su sentido, en el caso que nos interesa, el de la interacción de la sociedad con el océano. En consecuencia, para dilucidar ese misterio debemos revisar la noción de mar en términos de costa, y de costa en términos de mar, esto a lo largo del tiempo. Con ese propósito, es necesario bucear en nuestro pasado hasta encontrar las raíces de la situación actual, y así poder reinstaurar el mar como ámbito de formación cultural y preocupación central en la imaginación de los chilenos, para construir el futuro que necesitamos.

Siguiendo la orientación que nos da el contralmirante Valenzuela, echemos una mirada a la, en palabras de Benjamín Subercaseaux, otro insigne escritor de la mar, nuestra *loca geografía*. Si bien el río Bío Bío divide a Chile en dos mitades, lo que impulsó a Valdivia a trasladar su residencia a Concepción, y más tarde al gobernador Juan Henríquez a trasladar la capital del Reino de Chile a esa ciudad, la observación desapasionada de nuestra cultura marítima permite advertir que nuestro territorio está dividido en tres segmentos. Debido a sus características geográficas, estos son muy diferentes culturalmente los unos de los otros, y en consecuencia, difieren también en cuanto se refiere a su modo de integración con el Pacífico, y la explotación de los recursos que este ofrece.

El primero, de cultura de tierra adentro, se extiende desde la frontera con el Perú hasta el río Cachapoal, y junto con el Cuzco, la Audiencia de Charcas, y la región de Cuyo, ahora en Argentina, constituía la provincia de Coyasullu del imperio incásico. El segundo, de cultura fluvial y lacustre, abarca el territorio comprendido entre el río Cachapoal y el Estuario del

Reloncaví, y conserva rasgos propios de la cultura mapuche. El tercero, de cultura esencialmente marítima, se desarrolla al sur del Estuario del Reloncaví, y a través de un extenso litoral fragmentado en una infinidad de islas, fiordos y canales, en los que se desarrollaron etnias particulares, alcanza hasta el Cabo de Hornos.

La evidencia nos enseña que los pueblos que habitaban el imperio incásico (Tahuantisuyu), no eran marinos. No tenían adonde ir por el mar. Construían sus ciudades y poblados en el valle central y en las montañas, y a lo largo de los ocho mil quilómetros que separaban su extremo norte, en el actual Ecuador, del sur en la zona central de Chile, habían construido una red de caminos para asegurar las comunicaciones y el transporte terrestre. Por mar nada, y como carecían de ríos navegables, su única manifestación cultural marítima, probablemente herencia de la cultura Tiahuanaco, se encuentra en el lago Titikaka.

La provincia de Coyasullo, de la que formaba parte Chile, no era excepción. Su costa se caracteriza por la ausencia de puertos naturales, aparte de la bahía de Guayacán, y con excepciones irrelevantes, de islas a las cuales ir navegando. Sólo los escasos habitantes de la región costera, los changos, que vivían de la pesca de orilla en pequeñas caletas, poseían cultura marítima. Prueba de ello es que, para mejorar su capacidad de pesca, desarrollaron una balsa cuya flotabilidad era asegurada por cueros de lobos marinos inflados con aire, en las cuales se internaban en el océano a sólo a unos pocos cientos de metros de la playa. En el norte del Perú lo hacían montados en unos haces de juncos, que aún hoy se ven en playas como Máncora. La Kon-Tiki puede haber traído fama y fortuna a Thor Heyerdahl, pero esa balsa sólo consiguió demostrar que era inmanioerable, y por eso se estrelló en unos bajos que, a pesar de aparecer en las cartas, no pudo evitar.

Desde el río *Cachapoal*, del quechua *Cachi Poi*= dar vuelta, al norte, los chilenos no están conscientes de sus profundas raíces culturales quechua y aymara, a pesar de que están presentes en la toponimia y en su lengua coloquial. Coronta, curacavi, chala, chacra, champa, chasca, chaucha, chaya, chimba, chupalla, guagua, guaraka, huincha, nanay, ñeque,

pita, poto, pucho, quillota, taita, por citar algunas, son todas palabras quechuas cuyo significado se ha preservado. Más aún, el arquetipo impuesto por Santiago a todo el país es el *huaso*, campesino en quechua, al que acompaña la *china*, sirvienta en quechua. Retratos de antiguos terratenientes chilenos de mediados del siglo XIX, revelan que su vestimenta no era diferente de la de sus pares peruanos y colombianos, e incluso la música y la gastronomía muestran una cultura colonial común, a lo largo del litoral pacífico de la América del Sur. La *marinera*, llamada antiguamente en Perú la *chilena*, se convirtió en danza popular de ese país.

Con la llegada de los europeos, a lo largo de la colonia se desarrollaron en los pocos lugares de la costa de nuestro país que lo hacían posible, una serie de puertos como Arica, Iquique, Antofagasta, Caldera, Coquimbo, Valparaíso, y San Antonio, cada uno de los cuales respondía a las necesidades de comunicación y comercio de regiones económicas definidas, que constituían su hinterland, y cuyos productos eran enviados a mercados lejanos como el Perú, e incluso la India. Desgraciadamente, ellos fueron atacados primeros por corsarios y piratas ingleses y holandeses, y más tarde por buques enemigos en la guerra contra España, y la contra Perú y Bolivia. Ello tuvo como consecuencia que la mayor parte de la población se radicara en el interior, y desarrollara una cultura de tierra adentro..

La región situada al sur del río Cachapoal es por completo diferente en sus características geográficas, y por lo tanto culturales. El amplio río Maule anuncia la serie de ríos navegables como el Bío-Bío, el Imperial, el Calle-Calle, el Bueno y el Rahue, que se escalonan a lo largo del territorio mapuche, y que sumados a los numerosos lagos, constituían vías de transporte y lugares de pesca, una de sus principales fuentes de proteínas.

El río Maule ofrecía tan ventajosas condiciones para la navegación, dando origen a una interesante cultura fluvial a lo largo de sus riberas, hasta su desembocadura en Constitución, que hasta fines del siglo XIX era surcado por vapores impulsados por ruedas de paletas, como el *Paquete del Maule*, que durante la Guerra del Pacífico fue empleado para transportar tropas y material bélico hasta las costa del Perú. Los lanchones maulinos

construidos en Constitución tenían tal reputación, que armadores californianos como mi bisabuelo John Dabner, venían de San Francisco a comprarlos, pues en ese puerto se los empleaba para descargar los barcos. Aprovechaba de llevarlos cargados de trigo producido en la región.

Nunca he navegado en el río Bío Bío, pero lo he hecho muchas veces en el Calle Calle, y cuando era niño, lo hice en el río Imperial, entre Puerto Saavedra y Carahue, en barcos impulsados por ruedas de paletas adosadas a ambos lados del casco, como en ríos de los Estados Unidos y en lagos de Suiza. En el río Bueno, pequeños vapores navegaban desde La Unión hasta la desembocadura, donde antes de la Segunda Guerra una familia francesa había construido una hermosa hostería. También las aguas de lagos como el Puyehue y el Llanquihue, eran surcadas por pequeños vapores.

Para los mapuches, el mar era un elemento poderoso, y rica fuente de alimentos, tanto peces, como mariscos y algas como el Kochallullo, pero también era temido por sus misterios. Según sus creencias, el destino final de las almas estaba en alguna parte del océano Pacífico, y como estación intermedia las ballenas, que eran la reencarnación de viejas machis, las conducían a la isla Mocha. A pesar de las precarias condiciones marineras de sus canos de troncos ahuecados con fuego, el océano Pacífico no era ajeno para ellos. Se han encontrado restos arqueológicos que prueban la presencia mapuche en las islas Mocha y Santa María, que cierra el Golfo de Arauco por el oeste. Desde el fondo del lago Budi ha sido posible recatar una de esas embarcaciones, que nos permite conocer sus características.

Al sur del Estuario del Reloncaví, a partir del Canal de Chacao y hasta la Tierra del Fuego el litoral sudamericano sobre el Pacífico está compuesto por un laberinto de canales, que serpentean entre innumerables islas. Ello ha dado origen a la cultura marítima más desarrollada de nuestro país, y la más profundamente arraigada en la sociedad, como lo demuestra su Gastronomía, la construcción en palafitos, su mitología, como El Caleuche, La Pincoya; la música dedicada a temas marineros que hizo popular Pedro Messone, embarcaciones de construcción sofisticadas como la dalka, etcétera. Al ocupar el archipiélago de Chiloé, empujando a los Chonos más al sur, hacia las islas situadas entre el archipiélago de Chiloé y

la Península de Taitao, los mapuches Huilliches (huilli=sur che=gente) ya mezclados con inmigrantes europeos de diversos orígenes, continuaron desarrollándola hasta hoy. Fue la acción de los chilotes, movilizados por su cultura marítima, la que expandió a Chile hasta el Cabo de Hornos.

El extremo austral de nuestro país estaba habitado por gente que pertenecía a dos grupos étnico-lingüísticos: los *kaweskar* entre el Golfo de Penas y el Estrecho de Magallanes, y los *yamanas*, en las islas al sur de la Tierra del Fuego. Esas pequeñas bandas de cazadores-recolectores, que para preservar los recursos practicaban el nomadismo, deambulaban en sus canoas y más tarde en sus dalcas, en busca del sustento constituido básicamente por la caza de lobos marinos, aves, peces y mariscos. Su cultura marítima les permitió vivir por miles de años en el difícil medio en que se establecieron, hasta que la presión “civilizadora” les llevó a su extinción. Como herencia cultural e imposición de su geografía, la región de Magallanes siempre desarrolló una llamativa actividad marítima, con empresas navieras propias que la comunicaban directamente con Buenos Aires, y con todos los puertos del litoral atlántico de la Patagonia.

A pesar de la mediterraneidad mental de nuestros gobernantes, acentuada luego de los ataques piratas a nuestros puertos, el rápido despegue de Valparaíso en el siglo XIX, como principal puerto comercial y militar del Pacífico Sur, causó un notable desarrollo de la cultura marítima estatal y empresarial. Fruto de ello es que Chile llegara a ser una potencia naval que, hasta 1885, mantuvo a raya la ambición hegemónica de los EE.UU. hacia Sudamérica. Eso terminó con la Revolución de 1891, que al entregar nuestras riquezas a intereses extranjeros, condenó a nuestro país al subdesarrollo, y al gradual deterioro de nuestra cultura marítima.

Por ejemplo, fuimos el único país latinoamericano ribereño del Pacífico que no conmemoró el V centenario del descubrimiento de la Mar del Sur hasta que la Nao Chicureo de la Hermandad de la Costa lo hizo presente, y produjo un video educacional que se encuentra en su sitio web. También, a pesar de ser el tercer usuario del Canal de Panamá, después de los EE.UU. y China, no celebramos el centenario de la inauguración de ese canal, que casi nos llevó a la guerra con los EE.UU., la que, según Alfred Mahan, famoso estratega estadounidense, habríamos ganado.

La literatura marítima, esa que encuentra su inspiración en la costa y en el mar, juega un papel fundamental en el desarrollo de la cultura marítima, y por ende, de la conciencia marítima. Por ello debería ser objeto de una feria itinerante especializada en ella. Su temario gira alrededor de tres elementos principales: el mar, el marino, y la nave, aunque generalmente uno de ellos domina a los otros dos.

El mar, celebrado por su belleza, y temido por sus misterios, desde la Odisea ha proporcionado a los escritores una vasta y poderosa fuente de inspiración. Presentado como indiferente, hostil, acogedor, o inconstante, simboliza con ello la vida, también cambiante y a veces tormentosa. La nave, por su parte, es la sociedad, el medio creado por el ser humano para hacer frente a los elementos, y en el que gente que buscaba la aventura alcanzaba la madurez y terminaba por encontrar su lugar en ella.

Finalmente, el marino, revestido de todas las cualidades, ocupa el lugar de honor al enfrentar con su nave a los elementos, y en lo posible vencerlos. Sin embargo, hay dos elementos subyacentes: el de la separación de los afectos dejados en tierra, y el de la soledad del mando.

Hace 50 años, Chile contaba con una pléyade de grandes escritores de temas marítimos, como Carlos Rozas, Salvador Reyes, Enrique Bunster, Francisco Coloane, o poetas como Andrés Sabella, todos ellos Hermanos de la Costa. Hoy no se sabe de ninguno que haya alcanzado su relevancia internacional. Los niños chilenos conocen la ficción de los piratas del Caribe, pero no la realidad de los piratas que asolaron las costas de su propio país, narrada en “Ruta de Sangre”. Tal vez el hecho de que la literatura marítima es “cosa de hombres”, y vivimos en una sociedad eminentemente matriarcal, herencia de la Pachamama, impide que en nuestro país ese género alcance el vuelo que haga posible interesar nuevamente a los chilenos en las cosas del mar.

Los elementos materiales e inmateriales que conforman la herencia cultural marítima, pueden encerrar uno o más valores. Por ello, instituciones como la ya centenaria Liga Marítima de Chile, la Hermandad de la Costa, fundada a su alero en 1951, para complementar sus actividades mediante el concurso de los deportistas náuticos de cualquier disciplina, y

la Fundación Mar de Chile, creada en Abril del 2001 por una serie de personalidades del ámbito empresarial vinculadas al Programa de Oficiales de Reserva Naval Yatistas, aúnan sus esfuerzos para sistematizar y difundir la cultura y los conocimientos relacionados con el mar, especialmente entre los jóvenes.

La Fundación Mar de Chile también colabora técnica y financieramente con iniciativas tendientes a mejorar la calidad, productividad y rentabilidad de pequeñas organizaciones que tienen el mar como sustento, tarea en la que perdió la vida el abogado y empresario Felipe Cubillos, el más destacado deportista náutico de nuestro país, e hijo del Hermano Hernán Cubillos.

Por su parte, la Hermandad de la Costa extiende sus actividades al fomento de los deportes náuticos, al desarrollo de las ciencias del mar para hacer un uso razonable de los recursos que el mar nos ofrece, y la promoción de las artes relacionadas con el mar, especialmente la literatura marítima. Dentro de esas actividades, cada año, con motivo del Mes del Mar, diversas Naos organizan un Concurso Literario Escolar entre las instituciones educacionales de las comunas en las cuales están insertas.

Vemos entonces que las deficiencias de nuestra cultura marítima se observan principalmente en Santiago. En consecuencia, decir que Chile carece de cultura marítima es un error, que se explica sólo porque se hace vivir a todo el vasto territorio nacional a la hora de esa ciudad, debido a la absoluta hegemonía, social, política y económica que ejerce sobre el resto del país.

Jorge “Tai Fung” Schaerer

