

El Mar Como Fundamento de Nuestro Desarrollo

Por
CAPEROL

Los Estados poseen ciertas características que los asemejan a los hombres; ambos requieren, necesariamente, desarrollarse en forma armónica para dar satisfacción a los intereses y aspiraciones de quienes de ellos dependen.

Este desarrollo debe buscar, en el caso de un Estado, en su propia realidad política, social, cultural y material.

Nuestro país, "Tierra de Océano" como tan bien dijera Benjamín Subercaseaux, es una prolongada faja de tierra que desde los macizos andinos mira hacia el Pacífico.

Durante más de 160 años buscó su prosperidad en esquemas de corte agropecuario, en circunstancias que su realidad morfográfica le indicaba que era un país apto para mineros y marinos. Sucesivas generaciones han olvidado las palabras de los pocos estadistas que esta tierra ha producido: O'Higgins, Portales y Balmaceda, los cuales han coincidido en que "el porvenir de Chile está en el mar".

Si nos detenemos a meditar sobre nuestra ubicación geográfica, nos daremos cuenta que ocupamos una posición geográfica de segundo orden. La mayor parte de las líneas de comunicaciones marítimas, terrestres o aéreas tienen sus estaciones terminales en nuestro país. Estamos en un confín de la Tierra; ésta no es una aseveración derrotista, es una realidad. Los centros culturales por generaciones se han ubicado en el Hemisferio Norte, en zonas templadas, lo cual ha impedido a nuestro país tener ese contacto indispensable para impulsar nuestro desarrollo.

El mar fue el vehículo tradicional que nos vinculó con los centros de poder, comerciales e intelectuales, antes del advenimiento del progreso vertiginoso experimentado por la aviación militar y comercial.

Esta posición insular, si se quiere, que nos ha brindado la naturaleza, nos permite controlar dos de las vías naturales de comunicaciones entre los Océanos Atlántico y Pacífico, abiertas ambas al tráfico marítimo en toda época del año. Situación que de ser utilizada inteligentemente, confiere un gran valor estratégico y político, desde el punto de vista nacional y mundial.

Otro aspecto interesante de destacar, aunque evidente, dice relación con los grandes accidentes geográficos que conforman nuestra geografía. Un desierto por el Norte, una gran cordillera por el Este y una gran cantidad de islas y archipiélagos al Sur. Estos dificultan e imposibilitan, en algunos casos, las expeditas comunicaciones terrestres y aéreas. Resta solamente el camino unívoco: el mar. La ruta marítima para nuestro país es la más DIRECTA, ECONOMICA y EXPEDITA para crear una efectiva unidad e integración nacional.

Chile es un país minero, sus riquezas básicas en este rubro: cobre, fierro, carbón, gas y otros, no le confieren de por sí una preponderancia importante en el ámbito mundial, porque no basta contar con las riquezas, sino que tiene mayor relevancia la conciencia que el pueblo tenga de dichas riquezas y su voluntad orientada hacia su aprovechamiento. Francisco Encina en su libro "Nuestra inferioridad económica" dijo: "El valor sociológico de una comarca, sólo puede ser estimado con relación a la raza que lo ocupa" y más adelante expresa: "Las tres cuartas partes de la superficie de Chile carecen, pues, en absoluto de valor agrícola".

Volviendo a las líneas de comunicación, diremos que en la vía terrestre contamos con caminos y ferrocarril —que corren paralelos— desde Tarapacá a Puerto Montt. Solamente las vías aéreas y marítimas enlazan al país en su totalidad. Si por un instante hacemos abstracción del factor económico para analizar la conveniencia de las vías de transporte y consideramos el esfuerzo de tracción necesario para mover una tonelada, a las velocidades medias de cada uno de ellos, encontramos:

Marítimo: 0,5 a 0,8 Kg.

Ferrovionario: 5 a 7 Kg.

Caminero: 18 a 30 Kg.

Aéreo: 120 a 200 Kg.

La elección es evidente, pero si en cambio deseamos considerar los diferentes volúmenes de carga a transportar, veremos que no es tan fácil encontrar una carga de tonelaje importante que pueda ser transportada indistintamente por los cuatro medios antes indicados. Por otra parte, los costos de explotación aumentan en el mismo orden que hemos indicado para la comparación anterior. Los repuestos de reposición son tan elevados que consumen ingentes gastos de divisas, las cuales encarecen los fletes y por tanto los productos o insumos transportados. Como en el caso de la bola de nieve, su efecto se ve incrementado desmesuradamente, afectando seriamente al proceso socio-económico del país.

Casi la totalidad de nuestro comercio exterior depende del transporte marítimo. Si el país contara con una Marina Mercante como la que tuvimos en el siglo pasado, habríamos economizado divisas por concepto de fletes que se iguala a la gastada en importación de alimentos que somos incapaces de producir. Se podría decir que nos habríamos alimentado "gratis" y contaríamos con estos recursos para destinarlos a otras necesidades más urgentes.

Pero, ¿qué se entiende por una Marina Mercante? Una Marina Mercante es un conjunto armónico de organismos y medios —humanos y materiales— que concurren al quehacer naviero. El objetivo de este quehacer naviero es posibilitar el intercambio comercial dentro de un país y del país con otros Estados.

Pareciera que es muy sencillo contar con una Marina Mercante adecuada a las necesidades de un país, pero como veremos, es todo lo contrario:

- a.—La política naviera es una de las responsabilidades del Estado. Los grandes capitales necesarios para formar una empresa de esta naturaleza envuelven necesidades de avales estatales, política de remuneraciones de los fletes, leyes sociales, administración eficiente de puertos y aduanas, estímulos económicos, formación de profesionales, etc.
- b.—Las unidades que se utilizan en los tráficos de ultramar y cabotaje, deben ser diferentes por razones económicas y de operación.
- c.—Se necesitan instalaciones portuarias adecuadas, tanto en el aspecto hidrográfico como flexibles en su operación.
 Esto implica una compleja infraestructura de medios humanos y materiales.
- d.—Una legislación actualizada y acorde con los tiempos que se viven tanto en el aspecto laboral como comercial.
- e.—Una eficiente señalización marítima que preste ayuda y brinde seguridad al navegante y a su carga.
- f.—Institutos de formación profesional para Oficiales, personal subalterno y funcionarios portuarios. No se deben olvidar los Centro de Adiestramiento y Perfeccionamiento que mantengan actualizados los conocimientos de estos profesionales.
- g.—Creación de industrias, estatales o particulares, de construcción naval y empresas de reparación de las unidades a flote.
- h.—Modernización de las vías de acceso a los puertos, que permitan un eficiente flujo de los productos que entran o salen del recinto portuario.
- i.—Estabilidad, idoneidad, honradez y disciplina laboral en los terminales portuarios.

Luego, para que cualquier plan de fomento naviero tenga éxito, es indispensable e imperativo que exista una estrecha coordinación entre numerosos servicios y organismos del Estado y

particulares. Las soluciones de parche, en este caso, sólo vienen a entorpecer el funcionamiento marítimo; se necesita una planificación integral que vele por el interés nacional con un criterio técnico y no político que proteja mezquinos intereses.

El mar nos puede dar otros recursos de su hidrósfera, suelo y subsuelo marino que es de interés destacar:

- 1.—**Recursos Vegetales.** Entre los más importantes podemos destacar al plancton marino y las algas. El plancton sirve como alimento durante toda la vida o parte de ella, a la mayoría de los animales del mar. Se le podría comparar con una pradera continental. Está compuesta por algas microscópicas.

Las algas se utilizan de preferencia como alimento o como abono de tierras en especial en aquellos lugares donde la alimentación básica es uniforme y poco variada. Son de gran valor por contener apreciables cantidades de aminoácidos, vitaminas y sales minerales. También poseen aplicación en la industria, la más conocida es la del Agar-Agar.

- 2.—**Recursos Animales.** Es el grupo más conocido porque es el que más se adapta para su utilización en forma inmediata. Para una mejor clasificación utilizaremos la que de ellos hace Parmenio Yáñez (ex Director de la Estación de Biología Marina de la Universidad de Chile) en la Geografía Económica de Chile - (CORFO).

a.—**Las esponjas y corales.**

- b.—**Los moluscos.** A este grupo pertenecen la jibia, el calamar y los pulpos que se agrupan bajo el nombre de cefalópodos. Entre los gastrópodos se destacan: el Loco, las Chapas, Chapes, Chapelinas, Lapas, Señoritas, Caracoles, etc.

Los mitílidos compuestos por el: Choro, Chorito, Cholga, Ostras, Ostiones, Tacas, Machas, Navajuelas y el Comes.

c.—**Los equidermos.** A este grupo pertenecen los erizos.

- d.—**Los crustáceos.** Estos se dividen en dos grupos, los entomostracos y los malacostracos. Los más conocidos son: el Picoroco, Langostas, Camarones de Mar, Centolla, Langostinos, Jaivas y Piures.

e.—**Los vertebrados.** Se dividen en los ciclóstomos y los peces. Entre estos últimos no entraremos en detalle sobre las diferentes clases en que los dividen los zoólogos.

Mencionaremos los siguientes: los Tiburones, Tollos, Azulejos, Peje-Zorro, Rayas, Peje-Gallo, Atún, Pez-Espada, Pez-Aguja, Dorado, Albacora, Bonito, Sardinias, Anchoas, Jureles, Caballa, Machuelo, Sierra, Pejerrey, Róbalo, Lisa, Arenques, Cojinova, Merluza, Lengüado, Congrio (negro, colorado y dorado), Blanquillo, Bacalao, Breca, Vieja, Peje-Perro, Cabrilla, Peje-Sapo, Anguilas, etc.

f.—**Los mamíferos.**—En este grupo se incluyen los organismos de mayor tamaño que habitan el mar. Por ejemplo: Ballenas, Lobos de dos pelos, Churungo o Gato de Mar, Focas, Lobos de Mar, Delfines, Toninas, Cachalote, Elefante Marino y finalmente las Tortugas.

3.—**Recursos Minerales.** Su exploración y explotación es en la actualidad, uno de los puntos más controvertidos de la Política Internacional y que ha permitido que los países en vías de desarrollo aúnen sus criterios en orden a defender este patrimonio.

De los minerales depositados en el fondo y subsuelo marino es factible extraer y de hecho se está extrayendo:

a.—Petróleo.

b.—Gas natural.

c.—Sedimentos Carbonosos.

d.—Nódulos de Manganeso.

e.—Nódulos de Fosforita.

f.—Azufre.

g.—Metales preciosos: oro y platino.

h.—Oxido de Cobre.

i.—Bromo, Níquel, Cobalto, Magnesio, Potasio, Sulfato de Bario, etc.

j.—Minerales ferrosos.

k.—Metales radiactivos.

El mar puede aportar otras ayudas para nuestro desarrollo. Por ejemplo, mediante la desalinización del agua de mar, es posible regar nuestro desierto nortino, convirtiéndolo en un vergel, haciendo la salvedad que hay países que como Israel se encuentran experimentando la utilización directa del agua de mar para regadío.

La energía mareomotriz es una de las fuentes disponibles para producir energía eléctrica, que a pesar de las grandes disponibilidades hidráulicas no se debe descartar en la Zona de los Canales.

El turismo marítimo en la región de los canales, los deportes náuticos y las hermosas playas de nuestro litoral constituyen campos prácticamente vírgenes para su explotación como fuente de entrada de divisas.

A través de esta apretada síntesis intentamos demostrar que Chile es un país preponderantemente marítimo, que se comunica, expande, se nutre o puede nutrirse a través del mar. Sufrimos escasez de alimentos y gastamos ingentes cantidades de divisas—indispensables para nuestro desarrollo— porque queremos o por falta de visión y voluntad marítima. La histórica frase de Simón Bolívar, que utilizó con sentido peyorativo "Hemos arado

en el mar", adquiere gran significación en la actualidad, ya que se aproxima la cosecha de estas riquezas con que nos favoreció el Creador.

El mar está al igual que siempre esperando que se exploren sus inmensas posibilidades. El solo hecho de incrementar la pesca significa mejorar nuestra alimentación, por tanto la salud física e intelectual del pueblo, y abaratar costos que en último término significa crear riqueza colectiva.

Un mejor aprovechamiento de los recursos naturales sólo es posible cuando se dispone de la capacidad para transportarlos a través del océano. Por tanto, las líneas de comunicación marítima son un valioso capital para la nación. El mar no es ni será un límite natural en nuestra expansión y desarrollo. Es un camino que nos une, como antaño, a otros pueblos. Insistamos, nuestros intereses marítimos no se circunscriben o limitan a nuestras costas, sino que se extienden y prolongan a través del mar.

"Ese mar que tranquilo te baña te promete un futuro esplendor" como reza nuestra Canción Nacional, debemos consolidarlo. Es un desafío que nos ha impuesto la naturaleza que es imposible de continuar soslayándolo. A las actuales generaciones les corresponde desarrollar la tarea histórica de utilizar al mar como la palanca lógica para impulsar nuestro desarrollo.

Proa

El castillo de proa conserva su nombre aunque nada tiene que lo pueda asemejar a un castillo, en recuerdo de esa improvisación medieval.