

# REVISTA DE MARINA

Santiago (CHILE), Enero y Febrero 1977

Volumen 94

Número 1

## EDITORIAL



## LA SIGNIFICACION DEL MAR PARA CHILE



**P**ARA NINGUNO de nuestros lectores es una novedad que sin el dominio del mar, nuestra independencia habría costado mucha sangre y mucho tiempo. No consideraremos necesario remontarnos a sus aspectos históricos que, no obstante ser de importancia primordial, ya los conocemos, tanto en las circunstancias bélicas en que nuestro país se ha visto envuelto, como en aquellas relacionadas con los descubrimientos geográficos y la labor incesante que se ha hecho y actualmente se hace, para vaciar en cartas y mapas la configuración de nuestro desarticulado litoral o para mantener expeditas y seguras las vías marítimas mediante una adecuada señalización.

Desde el punto de vista geográfico, Chile es un país muy singular. Se mide a lo largo, por paralelos y no por meridianos y tiene, para sí solo, casi los dos tercios de la costa del Pacífico de la América del Sur, pero cubriendo territorios muy disímiles entre sí: al norte un desierto, al centro un gran valle encerrado por dos cordilleras y al sur un laberinto de islas, penínsulas, fiordos, canales, bahías, etc., con muy poco territorio continental. Esta situación geográfica tan especial es la que no nos ha permitido tener los suficientes puertos apropiados para atender todas las nece-

sidades de tan extenso territorio. Podrían hacerse muchos de ellos, pero no tenemos las vías de acceso terrestres necesarias. El problema caminero está marchando, pero aún se da el caso que no haya puertos verdaderamente apropiados entre Puerto Montt y Punta Arenas, salvo algunos en Chiloé que no admiten un comercio exterior sin restricciones. Puerto Chacabuco es el único apropiado para la extensa región de Aysén. Toda esta situación "sui generis" ha hecho que Chile tenga problemas naturales para las comunicaciones marítimas entre las regiones extremas y el centro, como sería la solución más lógica. La realidad cruda es que puertos propiamente tales hay muy pocos para tan largo litoral, no obstante cuanto se diga en comparación con otros países sudamericanos, con los cuales, sólo en el aspecto relativo, tenemos quizás mejores facilidades portuarias.

Es verdaderamente impactante que nuestra tan particular geografía nos impone que un tercio o más del litoral chileno esté formado por una infinidad de islas y canales, una gloria para la vista y un prodigio de hermosura, pero sin puertos en el verdadero sentido de la palabra —en los lugares donde éstos son necesarios, como por ejemplo en Chiloé continental y en Aysén— con muelles apropiados, rompeolas, utilería, almacenes, etc. para que por ellos se vinculen las partes insular y continental y tengamos así un atractivo mayor para colonizar vastos terrenos hoy virtualmente deshabitados y fomentar asimismo el turismo en esas zonas, una de las fuentes de entradas de divisas de las cuales viven muchos países en el mundo. Pero para esta creación de puertos en lugares de geografía dura y difícil y cuyas zonas requieren contacto con los centros vitales de consumo, son necesarios los caminos y las vías marítimas regionales, ambas necesidades de las cuales hoy carecemos o las tenemos en estado incipiente o embrionario.

Si vemos ahora el Mar de Chile en su importancia económica, parece inoficioso extenderse en un tema del que tanto se ha hablado. Del mar se espera mucho. Su fauna es inmensa y no es un misterio que el subsuelo marítimo guarda grandes reservas de variados minerales o hidrocarburos aún no explotados en forma racional. Nuestra meta debe llegar a un nivel de verdadera competencia internacional y entregar a la economía nacional beneficios directos mediante el desarrollo del sector pesquero. La pesca es una actividad marítima especialmente productiva, por cuanto propende a la alimentación del pueblo y permite cumplir una enorme cantidad de objetivos económicos, sociales y de soberanía nacional. En Chile hay innumerables especies marinas que son explotables por el hombre, desde los peces grandes hasta los pequeños, desde los estables en una zona determinada hasta los migratorios, desde los de superficie hasta los de profundidad; mariscos en abundancia y gran parte de esta fauna marítima es susceptible de ser industrializada para el consumo interno o la exportación.

Chile puede, pues, autoabastecerse si se empeña en ello: hay agricultura suficiente para la población; la ganadería está en avance; la minería nos deja la mayor parte de las divisas; alimentación no nos falta, salvo en rubros de no difícil solución; lo que sí falta es un cabotaje intenso, una interrelación de las re-

giones desde el extremo norte al extremo austral y para ello debemos equipar mejor nuestros puertos, crear vías de acceso a ellos, dar mayor auge a la Marina Mercante Nacional y a la pesca de alta mar. Muchos pasos se han dado en muy corto tiempo. De la abulia ancestral de siglos pasados en estos aspectos marítimos, hemos llegado a un período en el cual el país exige dinamismo creador: ya se ha hecho realidad la Subsecretaría de Pesca y hemos hecho mucho por llegar a la meta inicialmente fijada de un millón de toneladas de buques mercantes, pero ¿hemos orientado nuestra política a un todo relacionado, que cree nuevos puertos, los vincule con el interior mediante buenos caminos, para que puedan poblarse las regiones que han perdido su importancia comercial, o que no se han hecho presentes en la economía nacional en forma destacada precisamente por esta falta portuaria? ¿Nos estamos proyectando hacia el exterior debidamente?.

¿Podemos lamentarnos que Chile haya postergado la ocasión de transformarse en potencia marítima de primera magnitud y haber así entonado nuestra economía en concordancia con su producción y desarrollo agrícola, minero, industrial o turístico? ¿Ha jugado hasta ahora el mar su papel influyente en el incremento general de nuestra economía interna y externa?

Pensemos en estos interrogantes y veamos la forma de solucionar las deficiencias que ellos revelan.

