## EL MAR COMO FUENTE DE RECREACION Y DEPORTE

Roberto Kelly Vásquez\*\*
Capitán de Navío



os fundamentos del poder naval de un país se afianzan en lo que los estrategas llaman: fuerza y posición.

En relación a este último parámetro es que deseo exponer, en breves palabras, cómo al buscar el esparcimiento en el mar muchas personas contribuyen impensadamente a afianzar la plena posesión de nuestro territorio marítimo.

No cabe duda alguna de que el chileno corriente mira, normalmente, el mar con temor. Desde niños se les inculca este temor, pues las noticias que trascienden en el ámbito nacional son aquellas espectacularmente catastróficas, que nos hacen saber de muertes, naufragios, temporales; en fin, todo lo concerniente a situaciones de excepción que van conformando intuitivamente una conciencia de que el océano es sólo para aquellos audaces que no tienen mayor apego a la vida y que prefieren la anormalidad de una pasar a flote, en vez del confort de una plataforma estable bajo sus pies.

Es evidente que esto nace de la ausencia de noticias de la contraparte positiva, que es

inmensamente superior. Nadie habla de los miles y miles de embarcaciones de varios tipos y objetivos que se desplazan por los mares del mundo sin dificultades, llevando a seguros destinos a un número cada vez mayor de personas.

La belleza de un crucero en el mar llega tan solo en románticos versos de poetas que se inspiraron en el encanto de una aventura.

Los países marítimos, especialmente los insulares, se vieron forzados a enfrentar al mar como el único medio de asegurar su subsistencia, y ello los llevó —con el correr del tiempo— a alternar las sacrificadas acciones de obtener el pan de cada día con actividades en el medio que rompieran la rutina de su diario vivir.

Por otra parte, también en países más primitivos, la destreza marinera fue aplicada con finalidades políticas o religiosas, que de una u otra forma les servían para seleccionar a sus líderes.

Todo lo anterior, sumado al progreso de la Humanidad, se fue transformando en un pasatiempo que ha hecho de las diversas

<sup>\*</sup> Conferencia dictada el 11 de mayo de 1982.

<sup>\*\*</sup> Ex ministro de Economía.

actividades náuticas fuente inagotable de esparcimiento, como son la pesca, el buceo autónomo, la boga, el *yachting*, el *surf*, el esquí acuático, la motonáutica, etc.

Paralelamente a lo anterior, hay aficiones marítimas que vale la pena mencionar, como el modelismo náutico, las colecciones de diferentes seres marinos, acuarios y afanes científicos no profesionales.

De lo enumerado anteriormente, en nuestro país la gran masa ciudadana está marginada, básicamente por la ignorancia y en buena parte, además, por la falta de recursos económicos. Dado que sería lato enumerar las características de cada una de las actividades de recreación y esparcimiento en el mar, he escogido –entre todas— aquélla que por la forma en que se practica es la que contribuye al uso intensivo de los espacios marítimos, fundamento básico de este ciclo de conferencias. Me refiero a la navegación deportiva. Esta actividad es, junto al remo y la pesca deportiva, la de más larga tradición en nuestro país.

La navegación deportiva podríamos dividirla en dos grandes categorías, que son la navegación a vela y la navegación a motor. Desde luego, la primera es la que por el momento más nos interesa. La navegación deportiva a vela, podríamos decir sin temor a equivocarnos, nace en nuestro país a comienzos de siglo y tiene asiento en la ribereña ciudad de Valdivia

Como recordara el Sr. Almirante Merino en su conferencia del pasado 4 de mayo, es el mandato geográfico del área, sumado a su gran belleza y a la cultura marítima de su gente, lo que contribuye al nacimiento de esta actividad.

Como siempre, son una o dos personas las que se aventuran y abren la ruta; luego vienen los seguidores, que terminan por crear un nucleo positivo. Es así que en Valdivia nace el primer Club de Yates de Chile, el día 13 de julio de 1912.

Es de suponer que los primeros yates son embarcaciones pequeñas, tipo yola, que combinan la vela con el remo. Diseñadas por sus propios dueños, aprovechan la buena calidad de las maderas de la zona y los excelentes carpinteros de ribera de la localidad.

En la década de los años veinte hay en Valparaíso manifestaciones aisladas de esta afición, destacándose don Scipión Cortés Brown con el yate *Quivolgo*. A su vez, en Valdivia aparece el yate *Afrodita*, de don Otto Stolzenbach.

Cabe destacar que el primero de los nombrados es el primer yatista chileno que gana una regata, en el año 1911 en la Bahía de Chesapeake, en su yate Sillacoe, diseñado y construido por él.

El Sr. Cortés cumple otra notable hazaña. En el año 1929 construye, con ayuda de un carpintero de ribera, en el Balneario de las Torpederas de Valparaíso, un sloop diseñado por el arquitecto naval inglés William Hand, al que llamó Quivolgo. Ocho años después, en el verano de 1937, en compañía del capitán de la Armada – en retiro – Arístides del Solar, y ante la negativa de la autoridad marítima de darles zarpe para navegar a Buenos Aires, se fugan del puerto de Valparaíso a bordo de dicho vate, en busca de su recalada final. La Gobernación Marítima de Valparaíso ordena la rebusca y detención de la embarcación. Esta es localizada en su recalada a Ancud, donde queda detenida perdiendo el Sr. Cortés la compañía del capitán Del Solar, que abandona la aventura. No contento con ello, don Scipión Cortés - en compañía de un chilotese vuelve a fugar y continúa su increíble navegación, llegando a Buenos Aires después de superar grandes dificultades.

Es en la década de los años cuarenta cuando en Valparaíso comienzan a vislumbrarse las primeras manifestaciones de competencias y otras actividades, que aparecen los primeros capitanes de yates de altamar y los primeros yates oceánicos, casi todos construidos en Valdivia y Valparaíso.

El 26 de septiembre de 1941 se crea en Valparaíso el Yachting Club de Chile, que funciona como un apéndice en la Casa de Botes y en la Liga Marítima, gran impulsora de la navegación en el mar.

La Armada, a todo esto, se plantea el problema de reglamentar la actividad y prohibir a sus miembros la navegación a vela en embarcaciones de buques, en la Bahía de Valparaíso; sólo el remo es el Rey. En cambio, en Talcahuano, las regatas a vela entre las numerosas reparticiones de la Base Naval son frecuentes, y en las embarcaciones de la Marina se introducen los aparejos tipo sloop pero con gafo, reemplazando los aparejos al tercio típico de los botes salvavidas. De esta manera mejora la seguridad y maniobrabilidad de las embarcaciones navales y con ello las regatas a vela son parte importante del entrenamiento marinero en la Escuadra.

Hacia fines de la década de los años cuarenta se crea la primera flotilla de yates Star, en Valparaíso, y se efectúan las primeras competencias internacionales con nuestros vecinos argentinos, las que muestran la enorme diferencia de habilidades náuticas que nos separan.

Dos eventos de gran transcendencia ocurren en los años 1949 y 1950.

La Escuela Naval ingresa a la actividad de la vela, creándose el Club Naval de Deportes Náuticos con una flotilla de cinco yates Star hechos en Chile; se funda la Federación de Yates de Chile; comienzan los campeonatos nacionales de la clase Star, con participación de los clubes de Valparaíso, Valdivia, Naval de

Talcahuano y de cruceros costeros, en los que participan, entre otras embarcaciones, las chalupas y botes de doble bancada de la Armada.

La década de los años cincuenta es pródiga en progreso. La Federación acepta la introducción de nuevos tipos de embarcaciones, apareciendo en el siguiente orden: los yates Wal como cruceros, los Pirata como monotipos de competencia y los Sabot para los recién iniciados; con distinta suerte se crean los Clubes de Yates de Talcahuano, Tomé, Pichidangui, Quintero y de la Herradura de Guayacán, club este último que nos dejó una lección que ojalá ningún dirigente náutico olvide.

Don Gabriel González Videla, como Presidente de la República, en su Plan de Desarrollo de la Provincia de Coquimbo no olvidó disponer la creación de un centro de actividades náutico-deportivas en la zona. Para ello se eligió esa hermosa rada que es la Herradura de Guayacán. A este centro se le dotó gratuitamente de todo lo necesario para desarrollar una actividad plena. Yolas de mar para la práctica de remo, tres Pirata y dos Star totalmente equipados, muelles con pescante, concesión de playas y fondos de mar, personalidad jurídica. Pese a tener excelentes directores, antes de tres años todo el material náutico entregado estaba prácticamente en estado de exclusión.

Esta dolorosa lección, repetida varias veces a través del tiempo, nos indica que no es conveniente la entrega de embarcaciones financiadas con recursos del Estado, sin una garantía cierta de su mantención, cuidado y uso racional.

Las décadas de los años cincuenta y sesenta marcan un constante progreso: desaparecen los Star, que son reemplazados por los yates Lighting construidos en Chile; luego los Finn, Korsar, Snipe, Flying, Dutchman. Estamos en la transición de la madera a la fibra de vidrio. En los yates oceánicos la suerte es distinta; sólo esfuerzos esporádicos, prácticamente uno en cada lustro, posibilitan un avance en el diseño. Avance que sólo sirve para hacer más patética la postración en que esta actividad se debate, pese a los enormes esfuerzos por avanzar que hacen todos aquellos que aman la navegación en mar abierto.

Entre los esfuerzos más notables está la construcción de doce yates tipo Pilot 35, diseñados por los mejores arquitectos navales del mundo: Sparkman y Stephen. Cinco largos años se demora el completar este proyecto, en el cual la Armada, a través de la Escuela Naval y ASMAR, participa activamente junto al Club Náutico Oceánico, de reciente formación en la época. Otro gran esfuerzo fue la construcción de la flotilla de los Platero en Valdivia, que vinieron a reforzar la navegación oceánica.

Cómo no recordar la importación del yate *Typhoon*, único ganador chileno de la regata Buenos Aires-Río.

Pese al empeño desplegado, a fines de los años 60 el yachting en Chile está definitivamente detenido. La razón es simple; en este Chile marítimo la actividad náutica es calificada como suntuaria. La política económica de la época, especialmente la cambiaria y arancelaria, hace imposible para quien no sea un Creso el contar con un yate importado de competencia. No hay otro camino que el de implorar por las cuotas dólares, que en migajas quedan para el deporte chileno, en general, y para el yachting, en particular.

Las condiciones agrestes de nuestro litoral son un factor negativo para las prácticas deportivas en el mar. La ausencia de surgideros protegidos de los vientos reinantes en la zona norte y central, las bajas temperaturas de las aguas del mar, debido a la corriente de Humboldt, y los frecuentes frentes de mal tiempo en la zona austral, hacen extremadamente duro —especialmente para los recién inicia-

dos – sobreponerse a estas condiciones para cumplir los dictados de su vocación marinera.

Al mar, más que temerlo hay que conocerlo. La inmensa satisfacción que se experimenta cuando se aprende a vencer y aprovechar las fuerzas indomables de la naturaleza, es difícil de describir. Las prácticas de los deportes náuticos requieren de un notable esfuerzo educativo. Esto lleva a la formación de una recia personalidad, que nace del cultivar la voluntad, la tenacidad y la previsión.

Estas condiciones excepcionales que el mar impone a los cultores del deporte marítimo son, por lo general, comunes a la gran mayoría de los chilenos.

¿Por qué entonces no son los deportes náuticos actividades masivas? Creo sinceramente que, pese a todo lo dicho, los deportes son masivos más allá de lo que la gente se imagina. Nos basta mirar las playas del litoral marítimo y lacustre para saber de los miles de chilenos que están en el umbral del gran destino.

Lo que falta es el empujón para traspasar la barrera de la rompiente; más allá está el mar desierto, tan vacío que causa expectación el ver un modesto bongo pesquero en el horizonte.

Lo básico está en saber moverse en el agua, y por favor no confundamos con el saber correr en ella; se requiere saber aprovechar el medio para mantenerse vivo y en formación; lo que viene después es fácil de aprender.

Se dice que los deportes náuticos sólo pueden ser practicados por un selecto grupo económico. En mi concepto, es otra falla de educación; creo que un traje de baño es bastante más barato que cualquier equipo para la práctica de un deporte terrestre.

Otra cosa es cuando queremos llegar a embarcaciones complejas. Ellas son, por

supuesto, tan caras como un caballo de salto, como un fórmula 4 ó un complicado equipo de esquí, con la diferencia que una embarcación a vela normalmente necesita de dos o más tripulantes, de los cuales sólo uno hace la inversión mientras que los otros necesitan sólo la ropa más vieja para acompañarlo.

Lo que es realmente oneroso es la infraestructura de apoyo; ella está, en gran medida, dada por los treinta clubes de yates que hoy laboran a lo largo de nuestro litoral.

La configuración de nuestros puertos impide mantener con seguridad las embarcaciones en el agua, y hay que conformarse con navegar cuatro meses al año, transformándose los clubes de yates en grandes varaderos de embarcaciones, muchas de las cuales sólo navegaron la temprada de su terminación para luego quedar entregadas a su suerte, debido a que sus dueños las abandonaron al ver fracasadas sus expectativas, volviéndose de espalda al mar y para siempre.

Deporte discriminado ante otros, tiende a extinguir lo que era más valioso, el uso pleno del mar.

El Gobierno de las Fuerzas Armadas, al implantar su política económica hace que sus bondades no sólo se reflejen en el quehacer económico y social del país. La sola apertura de la economía ha determinado que los hombres de mar por afición se lancen en nuevas aventuras, pero ahora son libres para definir dónde, cuándo y en qué forma.

La infraestructura marítima para los deportes náuticos es básica para el desarrollo alto y sostenido de ellos, y así lo entendieron dos grupos de deportistas notables por su determinación y fe, que construyeron la marina de Algarrobo para dar cabida a yates oceánicos; otro tanto ha hecho el Club de Yates de Viña del Mar en su sede de Caleta Higuerillas, que permite albergar, durante todo el año, a los yates en el agua sin temor a los malos tiempos.

Otro ingrediente ha venido en ayuda de los aficionados: el windsurf. Este pequeño casquito con su vela ha iniciado una invasión sin límites de todas las aguas de este país, sumando hoy en día más de dos mil los controlados en alguna organización, a los que hay que agregar otros tantos no controlados deportivamente.

Es importante destacar que en los últimos ocho años el progreso ha sido explosivo, tanto para el desarrollo de actividades de esparcimiento como para el de competencia. Conscientes de que las actividades náuticas sólo progresan bajo el manto protector de la Armada, que a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante asume la responsabilidad de la preservación de la vida humana en el mar y aguas interiores, el sector privado quiso que la institución naval no estuviera ausente de los eventos deportivos nacionales e internacionales; es así que empresas navieras y pesqueras donaron a la Armada esa hermosa embarcación conocida ya en todos los mares del mundo, que llevando el hermoso nombre marinero de la hija del héroe de Iquique - Blanca Estela - ha dejado muy en alto el nombre de Chile y de su Armada.

Chile ha sido capaz de participar y ganar varias competencias internacionales en distintas disciplinas de los deportes náuticos. Ha sido capaz, incluso, de organizar torneos continentales y mundiales.

La formación de una conciencia marítima requiere de grandes e ingentes esfuerzos humanos y materiales. El Supremo Gobierno ya ha dado dos pasos fundamentales al respecto. En efecto, como lo recordara el Sr. Almirante Merino en su conferencia ya citada, S.E. el Presidente de la República dispuso –por D.S. Nº 321 del Ministerio del Interior, de fecha 29 de marzo de 1976 – concretar una

Política Oceánica para Chile, la que quedó inserta en las Políticas de Largo Plazo. Fijados los lineamientos gruesos, ha entregado los medios necesarios para su implementación con los fondos que provienen de la Polla Gol. El uso que se haga de estos dos pilares compete a la autoridad deportiva y a los cultores de los deportes náuticos.

Demás estaría recalcar que la organización que se den las partes involucradas debe ser adecuada al medio en que se van a desenvolver, que necesariamente es diferente del de aquellas otras actividades recreativas o deportivas que son practicadas en tierra. Es necesario entender que cualquier persona puede correr o saltar con mayor o menor facilidad en tierra, porque es propio de su condición y de su medio, y que no es lo mismo que bucear o navegar, por ejemplo.

La correcta asignación de los recursos económicos, humanos y geográficos, es en esta actividad náutica más importante que en cualquier otra. Su complejidad hace que las variables que deben conjugarse dificulten el encontrar su punto de equilibrio.

No es mi deseo saturarlos con cifras, pero vale la pena conocerlas para evitar que se siga pensando que en nuestro país —básicamente— el mar tiene sólo cultores de orilla, como los paleteros y los tostadores de piel.

Del catastro hecho por la federación de yates el año pasado, obtenemos algunas cifras. Existen 30 clubes de yates en Chile, que tienen 3.142 socios, 577 embarcaciones de bahía y 243 embarcaciones oceánicas, a lo que hay que sumar los windsurf—que sobrepasan los 2.000 controlados— y los yates Laser, cuyo número sobrepasa los 200. Si, además, hacemos notar que los yates oceánicos requieren de a lo menos cinco tripulantes, podremos darnos cuenta de la magnitud del capital humano involucrado.

Nótese que sólo me he referido a la navegación deportiva a vela. ¿Cuántos pesca-

dores de altamar y orilla existen? ¿Cuántos buzos autónomos? ¿Cuántos bogas?

Como dato ilustrativo, en 1975 la población de Chile alcanzó a un total de 10 millones de habitantes, cuya participación en prácticas deportivas no sobrepasa un 10%. De ellas, 300 mil realizaban prácticas dentro de estandartes adecuados y 700 mil de un modo discontinuo, siendo el promedio de práctica al año no superior a 100 horas.

La situación al día de hoy debe haber mejorado enormemente en el ámbito nacional, como lo ha hecho en el medio náutico. Pero ello no es suficiente. Se impone con urgencia un plan coordinado entre las autoridades de Gobierno que de una u otra forma tienen ingerencia en el territorio marítimo y las autoridades de las organizaciones que agrupan a los cultores de los deportes náuticos, con el propósito de extender el uso de nuestro territorio marítimo.

Estos cultores son un recurso humano insustituible, pues tras cada uno de ellos está el grupo familiar, que liderado por uno de sus integrantes va expandiendo la cultura marítima que requiere el país, tras el logro de los objetivos señalados por el Supremo Gobierno.

Los que hemos sido profesionales del mar y recibimos la ayuda del Estado para desarrollar nuestra vocación, sólo cumplimos como buenos ciudadanos al enfrentarnos a nuestro océano en una u otra actividad. Por ello, hoy los deportistas del mar -sin más conocimientos que su íntima vocación náutica- cada día se aventuran en las procelosas aguas de nuestro mar, que sólo respeta a los que no le temen. Ellos contribuyen generosamente, con su abnegación y entusiasmo, a la formación de una gran reserva, que en muchos países marítimos enfrentados a catástrofes naturales u otras emérgencias creadas por el hombre, han sabido responder -con sus pequeñas embarcaciones - a los requerimientos que la patria les ha impuesto.