

MISCELANEA

INSTITUTO CHILENO DEL MAR^{*}

Francisco Ghisolfo Araya
Contraalmirante

Chile, como pocos países en el mundo puede disfrutar ampliamente de su condición geográfica esencialmente marítima.

Nuestro menguado territorio no es más que una costa. Una costa que comienza en aguas cálidas al norte del trópico de Capricornio, en latitud 18° Sur, y que se extiende hasta las frías aguas de la Antártica. Una costa que enfrenta, en toda su extensión, al Pacífico, el más grande de los océanos y futuro centro de poder del mundo. Una costa que se desmembra al sur del canal de Chacao, dando origen a una multitud de islas y archipiélagos, los cuales conforman un complejo sistema de canales y fiordos. Costa que, sin embargo, proyecta dominios marítimos que superan ampliamente los espacios terrestres de nuestro país en los cuales existe una rica vida marina y recursos mineros, metálicos e hidrocarburos, insuficientemente prospectados a la fecha.

Por otra parte, Chile es un país virtualmente insular y doblemente excéntrico, por su ubicación y conformación del territorio.

Insular, porque el desierto, la cordillera y los hielos eternos completan el cerco de agua del territorio, y porque el Chile continental sudamericano presenta tres núcleos morfológicamente distintos al norte, centro y sur del país, los cuales en conjunto con el sector chileno antártico y las islas que se adentran en el océano, configuran un verdadero archipiélago que acentúa la condición marítima del país.

Es doblemente excéntrico por su ubicación con respecto al Viejo Mundo y su posición con respecto a las mayores concentraciones poblacionales de la Cuenca del pacífico.

De lo antes expuesto fluye, como una consecuencia lógica, que el mar sea la vinculación natural entre los diferentes núcleos que conforman el país y, con mayor razón, con respecto a los otros Estados que dan vida a nuestro comercio exterior. De tal modo que el transporte marítimo se hace vital para el normal desenvolvimiento de las actividades del país.

Especial mención debemos hacer del tráfico de combustibles líquidos, en razón a que son indispensables para movilizar al país y su industria. Tanto la producción nacional como las importaciones, necesarias para satisfacer plenamente nuestras necesidades, arriban por mar a los centros de consumo. El primero proviene de yacimientos ubicados en Magallanes, en la parte insular austral de Chile; por mar van los crudos a los lugares de refinación en la zona central del país y por el mar fluyen mayoritariamente, los productos limpios hacia los centros de consumo. Asimismo, el crudo proveniente de ultramar es transportado por mar desde su lugar de origen hasta nuestras refinerías. El tráfico del petróleo es tan importante para Chile como lo es el sistema sanguíneo para el cuerpo humano; al igual que este, tiene

^{*} Presentación del instituto hecha por su presidente, el 30 de mayo de 1986.

puntos débiles que debemos cuidar con esmero, como es la flota petrolera nacional y los terminales marítimos.

Asimismo, el mar, que desde la Antigüedad ha sido fuente alimenticia del hombre, aparece, en nuestro caso, como el medio más fácil y económico para procurar las proteínas que los chilenos requerimos para nuestra subsistencia. Nuestro mar es parte del complejo sistema ecológico conformado en el Pacífico suroriental, que posee una amplia masa de recursos renovables. Las aguas frías provenientes de la Antártica y que bañan nuestro litoral son ricas en oxígeno, de modo que permiten la mejor reproducción del plancton, base de la cadena alimentaria de los peces, que llega hasta los grandes cetáceos y aves marinas. Forman, en su conjunto, una de las mayores concentraciones geográficas de reservas proteínicas del mundo y representan, básicamente, la fuente de alimentación de nuestro pueblo.

La existencia de esta inmensa masa de recursos pesqueros está confirmada por la presencia constante, frente a nuestro litoral, de grandes flotas pesqueras, bien equipadas y con las técnicas más avanzadas, de países desarrollados que viene a disputar la pesca con la flota menor nuestra, en gran medida artesanal y primitiva, que efectúan sus faenas en las aguas más próximas al litoral.

Al respecto, es oportuno recordar que nuestras aguas, con excepción de ciertos sectores próximos a los centros de mayor concentración poblacional, se mantienen incontaminadas, situación que es preciso defender a cualquier precio.

Por otra parte, la riqueza del lecho y subsuelo de nuestro mar es también cuantiosa. A la fecha han sido prospectadas en forma muy incipiente y sus proyecciones resultan difíciles de imaginar. Los recursos de hidrocarburos recién están siendo explotados en el mar, con resultados muy satisfactorios, y hoy en día la parte mayoritaria de nuestra producción proviene del Proyecto Costa Afuera. La minería submarina sólo existe en el pensamiento de algunos chilenos, mientras las naciones industrializadas se aprestan a iniciar su explotación en forma masiva.

La recreación en el mar merece también nuestra especial atención. Los deportes náuticos, en todas sus expresiones —vela, remo, natación, buceo, caza submarina y otros— cumplen funciones importantes en un país marítimo; por una parte, se logra un alto estándar de desarrollo físico y, por otra, se crea conciencia en la juventud en cuanto a lo que el mar es y a lo que representa para un país esencialmente marítimo. No obstante, los hábitos ancestrales del chileno llevan sólo a una minoría a buscar el deporte y la recreación en el mar; por otro lado, la escasez de facilidades existentes en el litoral y una contaminación creciente de las aguas costeras atentan contra la sana práctica de estas actividades en el océano.

Sin embargo, la magnitud de las actividades que en este momento se desarrollan en el mar no es consecuente con la potencialidad del medio marino y la situación expuesta. Pareciera que se reconoce la condición geográfica netamente marítima de Chile, pero no se aplica en las concepciones que se tienen del desarrollo económico y social del país, como tampoco en las resoluciones que se adoptan en las actividades del diario vivir.

Nuestra actitud contradice, sin duda, lo que la naturaleza está señalando, dando la impresión que, en forma por demás inconveniente, quisiéramos quebrar ese destino marítimo y buscar el desarrollo necesario desconociendo tal condición.

De otra manera no es posible explicarse que solamente menos del 4% de la población desarrolle actividades relacionadas con el mar.

Que existiendo frente a nuestras costas las reservas proteínicas más grandes del mundo, el consumo de productos del mar de la población chilena no alcance a 15 kilogramos anuales *per capita*, cuando en otros países insulares se supera largamente la centena.

Que mientras hay tantos hombres subalimentados en el mundo, el 75% de las capturas de las empresas pesqueras chilenas sea reducida a harina y aceite de pescado para consumo animal, productos que son exportados con un muy bajo valor agregado.

Respecto a esto último, vale la pena hacer presente que ante una baja del precio internacional de la harina de pescado se pretende aumentar el volumen de las capturas anuales. Mas, ello ya no es posible. Pende sobre nosotros el peligro de la sobreexplotación del recurso y la extinción de ciertas especies.

Si se hubiese tornado conciencia de la situación antes dicha, ya se habría reorientado el destino del producto de la pesca, se habría acentuado la investigación oceanográfica y se estaría desarrollando mucho más intensamente la piscicultura y los acuicultivos, para los cuales nuestro mar presenta tan buenas condiciones.

Asimismo, resulta incomprensible que una actividad de tanta importancia para el país, como es el transporte marítimo, no tenga una atención preferente. En la actualidad su normativa y conducción se realiza desde un ministerio ubicado en pleno centro de Santiago; el cual, por razones más orgánicas que operacionales, centraliza todos los sistemas de transporte y telecomunicaciones del país.

Tal ministerio podrá estar imbuido del mejor espíritu hacia el transporte marítimo y contar con la gente más ilustrada en la materia, pero en su manejo no lograrán vibrar ni percibir adecuadamente sus problemas, a menos que estén en contacto directo y permanente con la actividad, lo que no es posible lograr desde la capital. En su actual ubicación, los problemas múltiples y acuciantes del diario vivir, especialmente en el sector terrestre, obligan a concentrar la atención prioritaria en ellos, debiendo posponer los del sector marítimo que requiere, a su vez, estudios sistemáticos y profundos, por la complejidad del mismo.

Contrasentidos como los antes señalados son sólo algunos ejemplos de los que se percibe en las distintas áreas de la actividad marítima. De ello surge la impresión que tales materias no son lo suficientemente analizadas, en forma multidisciplinaria y en conjunto; por el contrario, han sido observadas con criterio técnico muy puntual, omitiéndose consideraciones que, aunque tangenciales, habrían aportado otros antecedentes sobre la materia en discusión, permitiendo adoptar una resolución más adecuada.

Por otra parte, hemos observado que en la orgánica nacional no existe un organismo de estudio de los problemas marítimos, independiente tanto del Estado como de los empresarios privados, del consumidor y del productor, del usuario y del prestatario de servicios, en forma tal que pudiese analizar los problemas con la más absoluta independencia, sin ideas preconcebidas ni apasionamientos, al mismo tiempo que enfocase cada situación dentro del amplio espectro de todas las disciplinas.

En eso se pensó, precisamente, al fundar el Instituto Chileno del Mar, que presentamos.

Este Instituto, constituido en la capital marítima de Chile el 20 de marzo del presente año, es una corporación de derecho privado multidisciplinaria y sin fines de lucro. El acto de constitución fue su primera actividad pública, programada como adhesión al Mes del Mar y a los 450 años de la ciudad de Valparaíso.

Así también, nos parece oportuno señalar que el Instituto Chileno del Mar tiene como único fin coadyuvar al desarrollo de los intereses marítimos del país, y con este propósito pretende ser un punto de encuentro permanente para todas las personas, nacionales y extranjeras, que se interesen y preocupen por la evolución de las actividades que se desarrollan en el mar.

Le interesa todo tipo de estudios e investigaciones sobre el mar y todas las faenas que se desarrollen en sus aguas, suelo y subsuelo, en forma independiente o en conjunto con otros organismos de estudio e investigación dependientes de universidades o de otras organizaciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras.

Los trabajos que realice el Instituto serán puestos a disposición de los organismos públicos y privados que ejercen responsabilidades en el mar, para complementar su ilustración en los temas de su competencia, los cuales serán difundidos adecuadamente cuando sean de interés público.

El Instituto Chileno del Mar contará con cien socios, personas naturales, aceptándose también el ingreso de personas jurídicas sin limitación de número. Los estatutos tienden a que sus miembros representen la más variada y completa gama de los intereses marítimos, de modo que en su seno se traten aspectos de política marítima, geopolítica y estrategia; de comercio marítimo, científicos, biológicos, tecnológicos, artísticos, culturales y deportivos, de manera que la interacción de los distintos expertos produzca pautas o esquemas donde cada aspecto marítimo haya sido analizado no sólo en profundidad sino también en relación a los otros que pueden serle afines o contradictorios, de modo que el planteamiento sea completo y corrija los errores o desviaciones en que podría incurrirse si se hiciera primar solamente un aspecto.

Convencidos de que el destino de Chile se encuentra en el mar, esperamos contribuir, con la aplicación de todas las ramas del saber perfectamente vertebradas, hacia un fin común, a transformar nuestro país en una potencia marítima, conforme lo señala su condición geográfica; para ello esperamos contar con la comprensión y apoyo de todos los chilenos.

