Chile dispone frente al Pacífico sur de más de 2.500 millas náuticas de costa, sin embargo carece de suficiente infraestructura portuaria para recibir embarcaciones deportivas. El norte presenta clima adecuado todo el año, con mares poco agresivos, pero el Centro cuenta con el mayor desarrollo urbano. Al N del paralelo 41°S se navega en aguas abiertas del Pacífico, afectada por los predominantes vientos del SW que, aunque muy seguras para navegar, pueden ser cansadoras si no se cuenta con una red portuaria adecuada. Al sur del paralelo 41°46, si bien es más frío, hay una geografía de archipiélagos de más de 1.000 millas de largo, conformada por miles de islas, fiordos, ventisqueros y canales desparramados hasta el mítico Cabo de Hornos. Estos canales han sido calificados en guías náuticas extranjeras como un verdadero paraíso para la navegación en aguas cerradas. Los más osados tienen, además, 430 millas desde el extremo austral, hasta la Antártica.



Club Micalvi. Puerto Williams 54°56´S 67°37´W.

En el Weste, la Isla de Pascua, el vértice más occidental del triángulo de la Polinesia y el territorio más aislado del planeta, ubicada a 2000 millas de la costa chilena y a 2.450 millas de Tahití, en una posición invaluable para los navegantes que cruzan el Pacífico. Pese a tan estratégica ubicación, esta isla sólo posee una pequeña dársena para embarcaciones menores a 38 pies, de difícil acceso y mínimos servicios.



Eastern Island, pequeña dársena.

La costa está bien cubierta mediante cartografía adecuada y segura. Existe una buena señalización y la Armada chilena, ofrece una excelente ayuda a los navegantes. Chile está libre de tifones, huracanes y piratería, pero las diferentes condiciones de navegación en este extenso litoral, requieren proporcionar a la navegación deportiva condiciones de seguridad y confort en refugios cercanos entre sí, es decir marinas que ofrezcan servicios náuticos, amarras para hacer turismo en tierra, varado, abastecimiento o efectuar reparaciones. Chile puede ser el spot más importante de la región para largas estadías de yates extranjeros, pues ningún país sudamericano, ofrece facilidades aduaneras para ello. Por tal razón, nuestro país debería modificar sus normas aduaneras para potenciar el turismo receptivo de yates.

Diagnóstico de la situación actual

Chile está en un círculo virtuoso de institucionalidad política sólida, crecimiento económico e inflación acotada, que muy pocos países en el mundo pueden exhibir, con un ingreso cercano a los US$20.000 per cápita PPP.

Si bien el país cuenta con cierto desarrollo portuario industrial, la oferta de marinas es muy deficiente, lo que limita el desarrollo de la náutica tanto por la falta de fondeaderos y varaderos, como de lugares donde amarrar las embarcaciones por largos períodos en forma segura.

La náutica en Chile tiene un gran potencial por el desarrollo económico y porque la industria del turismo presenta altas expectativas de crecimiento y, sabemos, que las zonas costeras son de especial interés turístico. A pesar de ello, el país no tiene conciencia de sus fortalezas náuticas y, quizás por esa razón, no ha elaborado una estrategia de políticas públicas para su desarrollo. En la práctica, aparte de los pocos clubes de yates que poseen instalaciones básicas, y un par de marinas públicas en Puerto Montt, se puede decir con propiedad que en Chile hay un déficit portuario deportivo, de la industria del charter y del turismo náutico. Las autoridades y los políticos no han tomado conciencia que el desarrollo de la náutica constituiría una fuente de trabajo, inversiones y desarrollo y una oportunidad de reconversión de pescadores en las localidades beneficiadas con esta infraestructura.

Según el único catastro conocido [1], en Chile hay 796 sitios de amarra marítimos (slips), en muelles o pontones flotantes para embarcaciones deportivas y, hoy, solo hay un proyecto en construcción para ampliar 20 sitios en el Club de Yates de Higuerillas.



Club de Yates Higuerillas.

Pero, cada día aumenta la flota con embarcaciones de mayor eslora, lo que ha presionado al alza los precios de los atracaderos existentes. Los sitios son ofrecidos por clubes de yates, que además solicitan una importante cuota de incorporación. Este factor, sin duda limita y hace elitista el desarrollo de la náutica. El problema para los navegantes chilenos no es tener una embarcación, sino encontrar un estacionamiento de compra o alquiler en algún club. La deficiencia de sitios de atraque, queda en evidencia cuando comparamos las tasas de sitios de atraque por habitantes. Siendo Chile un país eminentemente marítimo, presenta una tasa de 23.390 habitantes por sitio de atraque, en circunstancias que países como España tienen 411 por amarra.

PAIS	HABITANTES POR AMARRE
Dinamarca	58
Holanda	70
UK	263
Francia	363
España	411
Italia	955
Grecia	1.387
Portugal	2.106
Belgica	2.517
CHILE	**23.390**

Pais and Habitantes por amarre. (Fuente: ADIN España y elaboración propria)

El catastro de embarcaciones deportivas registradas en Chile del año 2013, muestra 2540 embarcaciones deportivas y 1596 botes con motor fuera de borda. De estos, 1734 son lanchas que se utilizan principalmente en los grandes lagos ubicados al Sur del país. En promedio, se importan 650 embarcaciones y veleros al año con motor dentro de borda. También existe una flota importante de veleros monotipos como laser, lightning, optimist y similares. Chile ha logrado deportistas muy competitivos en regatas internacionales y oceánicas.

Informe de Embarcaciones deportivas y fondeos, por tipo en Chile				
Consolidado con Info.de Deportes Náuticos de DGTM. al 30.OCT.2013.	Cantidad embarcaciones	FONDEO EN BOYA	FONDEO MUELLE	TOTAL FONDEO
Embarcaciones 20/30 ps.	1884	650	425	1075
Embarcaciones 31/40 ps.	397	108	233	341
Embarcaciones 41/50 ps.	187	22	90	112
Embarcaciones 51/60 ps.	51	3	36	39
Embarcaciones + 61 ps.	21	2	12	14
TOTAL	2.540	785	796	1.581

Catastro de amarras en muelle en Chile 2013. (Fuente: Fundación Mar de Chile)

Perspectivas

La Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas, elaboró el año 2009 con participación de la arquitecto Carola Marín, un programa de inversiones en puertos e instalaciones de marinas deportivas públicas para el año 2010-2020 [2], que luego se deshechó, sin explicaciones. Se destacó la necesidad de efectuar "la inversión necesaria destinada a configurar una Red Portuaria Turística y de Deportes Náuticos. Las obras relacionadas son marítimas (dragados, rompe olas, sitios de atraque, muelles flotantes, ampliación y mejoramientos de sitios de atraque) y terrestres". Las localizaciones propuestas son bastante coincidentes en un trabajo expuesto en congresos portuarios realizados en Valdivia y Valparaíso [1]. Eso refleja que, por las propias características hidrográficas de nuestra costa y los desarrollos urbanos, son más o menos evidentes los puntos que requieren de un puerto turístico o deportivo.

Plan nacional de desarrollo de puertos deportivos para chile

“Facilitar el turismo y la náutica nacional e internacional, a través de la provisión de infraestructura portuaria deportiva adecuada a los estándares internacionales de esta industria, con criterios de sostenibilidad y planificación ordenada” debería ser la premisa de un Plan de Puertos Deportivos para Chile. Para ello, dicho plan debería potenciar las instalaciones náuticas existentes y promover las inversiones públicas, privadas y regionales, para el desarrollo de una red de puertos deportivos. Sería necesario efectuar estudios previos sobre las características físicas, ecológicas y socioeconómicas del litoral, las proyecciones del sector náutico con demanda futura de embarcaciones, el número de amarres y los criterios de conservación y protección de la costa, y desarrollar estrategias para convencer a la comunidad de la importancia de este plan.

Objetivos de un Plan de Desarrollo de Puertos Deportivos para Chile

- Contribuir al desarrollo del sector náutico deportivo, turístico y de pesca artesanal y deportiva.
- Buscar el equilibro territorial en la ubicación de nuevos puertos, para constituir una escalera náutica nacional sustentable y que contribuya al medio ambiente marino e integre los puertos con su entorno urbano.
- Integrar a los pescadores artesanales, buzos y deportistas en este proceso.
- Impulsar los puertos de Iquique, Valparaíso, Valdivia, Puerto Montt, Punta Arenas e Isla de Pascua como puertos base de la náutica turística y deportiva.
- Considerar en el desarrollo futuro de puertos comerciales, a modo de mitigación, áreas destinadas a turismo, marinas y deportes.

- Priorizar la ampliación de marinas existentes.

- Potenciar el desarrollo de la industria de turismo, recepción de embarcaciones deportivas extranjeras y charter náutico.

- Aumentar en un plazo de 10 años a 1000 plazas la oferta de amarres para la náutica deportiva.

- Modificar la legislación aduanera para permitir largas estadías de yates de bandera extranjera en Chile.

Propuesta de una red portuaria deportiva y turística para chile

Un programa para esta “escalera náutica” debería desarrollarse en los próximos veinte años y considerar las siguientes localizaciones:

I Zona Norte

Arica, Iquique, Antofagasta, Bahía Inglesa, Chañaral, Caldera, Huasco, Coquimbo La Herradura. Marinas públicas.

Isla Damas. Fondeadero y Embarcadero Punta Choros – Isla Damas

Isla de Pascua. Marina y mejoramiento acceso de caleta Hanga Piko, para embarcaciones deportivas hasta 50 TRG y patio varado.

II Zona Centro

San Antonio, Valparaíso Muelle Barón, Viña del Mar Marga Marga. Con Cón, Maitencillo u Horcón. Marinas.

Isla Juan Fernández. Marina o moorings.

Lagos de la VII Región. Marinas y moorings

Hualpén. Marina

Talcahuano. Marina

Dichato. Moorings

Zona Sur y Austral Patagónica

Lagos Villarrica, Caburga, Calafquen, Panguipulli, Llanquihue, Puyehue. Marinas Pública o moorings.

Valdivia. Marina y puerto seco.

Castro Quimched. Marina.

Isla Yechica, Puyuhuapi y Puerto Cisnes. Marinas

Puerto Chacabuco. Laguna San Rafael. Potenciar muelles atraque protegido para embarcaciones deportivas.

Punta Arenas, Puerto Natales y Puerto Williams. Marinas públicas.



Laguna San Rafael 46°40´S 73°57´W.

Notes

[1] https://www.slideshare.net/RafaelCaviedes/marinas-in-chile

[2] Infraestructura Portuaria y Costera Chile 2020. Ministerio de Obras Públicas, Chile 2009.

References

Andrew O´Grady, *Chile.Arica Desert to Tierra del Fuego*, Ed. Royal Cruising Pilotage Foundation, 2004.

Alberto Mantellero (editor), *Navigator Guide to the Chilean Channels*, 2006.

Rafael Caviedes y Humberto Vaccaro (editors), *Historias de Mar y Viento*, 2005.

Head Image: Club de Yates Higuerillas.