

# REFLEXIONES SOBRE LA EVOLUCION ACTUAL DE LOS TRANSPORTES MARITIMOS



El transporte por mar sigue siendo el instrumento esencial de la distribución de los recursos mundiales; palia los caprichos de la naturaleza y contribuye a la unificación de los mercados de precios.



Por Edmond LANIER

**P**or su volumen y poderío, el transporte marítimo ha transformado la vida y hasta el aspecto físico del globo. Instrumento obligatorio de los intercambios entre los continentes, sobre un planeta cubierto por mares en sus dos terceras partes, ha sido la primera condición para un buen número de descubrimientos, poblamientos y explotaciones. Hoy día, en que el avión comparte con él este monopolio indiscutido durante siglos, siempre tiene el mérito de transportar grandes cantidades de productos a bajo precio. También sigue siendo el instrumento esencial de la distribución de los recursos mundiales, que palia, en gran medida, los caprichos de la naturaleza y que contribuye a la unificación de los mercados y precios.

Durante largo tiempo la industria naviera fue un medio estable, de evolución lenta, que prudentemente sacaba partido de los progresos de la técnica. Heredera de tradiciones seculares, de un derecho particular y de costumbres comerciales un tanto esotéricas, tenía su folklore, su literatura, sus canciones, su clima hecho de rudeza y poesía. Por un largo tiempo, y sin duda con todo derecho, ha podido considerarse como adaptada a las necesidades de la época, y por tanto, dispensada de una evolución estructural cuya necesidad no aparecía evidente. Es así como ha acumulado ciertos retardos para adaptarse al movimiento acelerado que implica toda nuestra civilización industrial.

Es por eso que, en el sentido clínico del término, la industria marítima pasa actualmente por una crisis. Intuitivamente convencida de la necesidad de su mutación, mide las dificultades que esto significa: dificultad porque es una industria libre —la única libre en el mundo— y, por lo tanto, sometida casi sin restricciones a la competencia internacional más total y más dura; dificultad porque es una industria pesada, para la cual las inversiones son onerosas y de una duración de amortización contrapuesta con la necesaria adaptación a todo nuevo progreso técnico; dificultad porque es también una industria de servicios con una cantidad relativamente elevada de personas empleadas en relación con la cifra de negocios; dificultad, finalmente,

porque existe el interrogante de qué debe conservar o rechazar de lo que fuera su fuerza de cohesión al servicio de la expansión económica del mundo.

★

Durante cerca de un siglo, o sea aproximadamente desde el advenimiento de la propulsión mecánica hasta la segunda guerra mundial, la fisonomía de la construcción naval internacional sólo evolucionó en forma muy lenta, con el desarrollo de los intercambios y los progresos de la técnica naval, dentro de una estructura general que conservaba las mismas características esenciales.

Industria de servicios, dependiente de factores políticos, económicos, técnicos, demográficos, climáticos, sobre los cuales no tiene influjo alguno, la industria marítima refleja con toda propiedad las grandes tendencias de la coyuntura mundial. Ahora bien, este período de aproximadamente un siglo, más allá de los conflictos armados y de las crisis que conmovieron episódicamente el aparato político y económico mundial, se mantuvo, a pesar de todo, bajo el signo de una cierta constancia de los intercambios internacionales.

Este fue, en efecto, el de la preponderancia económica aplastante del Occidente, particularmente de Europa Occidental, con Inglaterra a la cabeza, por lo menos hasta comienzos del siglo XX. Es la economía de las potencias occidentales la que se impone de hecho, en la mayor parte de las grandes corrientes comerciales en el mundo; tanto más que la supremacía política, económica, técnica y financiera de estas potencias va acompañada de una expansión colonial que abre a su comercio grandes mercados privilegiados.

Además, esta posición de fuerza, consolidada por lo menos hasta 1914 por la paz política y la estabilidad monetaria, favorece concepciones económicas comunes. El capitalismo y el libre cambio impregnan la industria marítima, que es por esencia su terreno de elección. Ella se verá marcada por esto en forma perdurable, incluso después que el desarrollo de la competencia extra-europea

y las consecuencias de las crisis económicas habían alterado el pleno ejercicio de las leyes liberales en materia de comercio internacional y provocado el retorno de medidas proteccionistas más o menos amplias.

Este período se caracteriza, además, por una relativa estabilidad, o por lo menos, por una evolución lenta y continua de la técnica naval. Así es como pueden describirse los caracteres esenciales y tradicionales de esta industria marítima, ubicada bajo el signo de una cierta unidad.

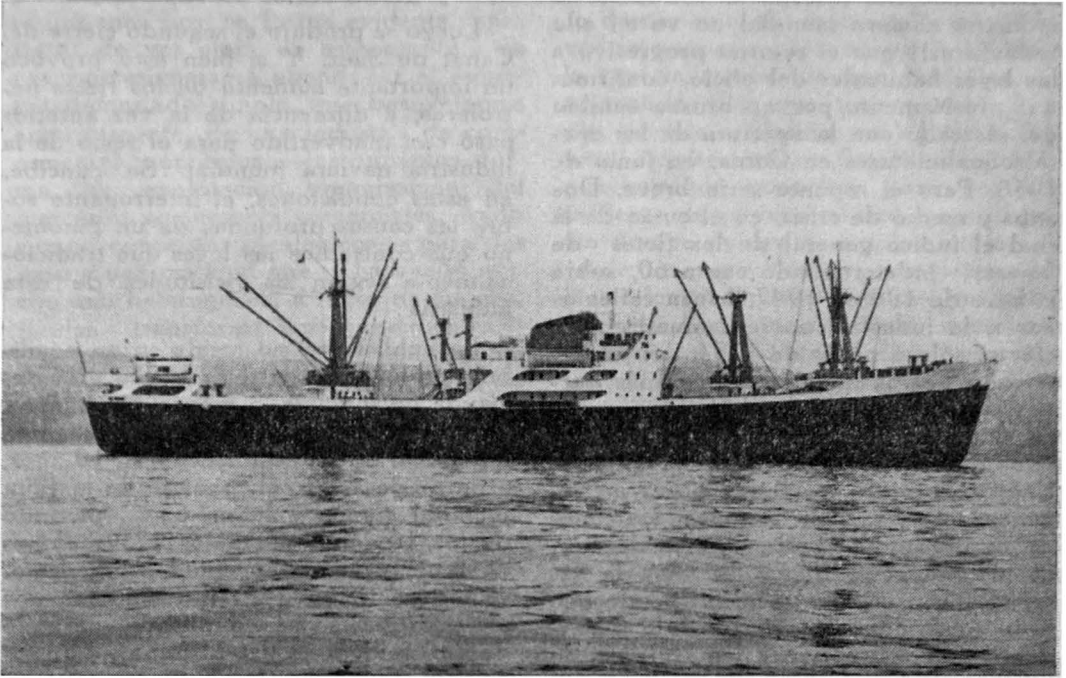
Unidad, en primer lugar, en la construcción del buque. Sin duda, con el correr de los años, las dimensiones, velocidad y tonelaje de los buques en servicio aumentaron en la medida de los progresos realizados en la técnica naval y aunque no hay comparación entre un "Washington" de 1864, y un "Normandie" de 1935, esto constituye una excepción; para los buques de carga la transformación es infinitamente más lenta y sobre todo la concepción de este medio de transporte, sus bodegas, escotillas, aparejos de mantención y, por lo tanto, su rendimiento económico sólo evolucionan muy poco. Es la era del clásico buque de carga sin itinerario regular, verdaderamente "bueno para hacer de todo", apto para cualquier tráfico, que uno encuentra en la mayoría de las rutas marítimas del mundo; ayer cargado con las lanas de Australia, hoy con los trigos de Argentina, mañana con los carbones de Cardiff. Y la especialización de los buques sigue siendo tímida y limitada a determinados tráficos, tales como los fruteros, vineros, etc., que sólo vienen a aparecer hacia la década de 1930, si se exceptúa, sin embargo, el transporte de hidrocarburos que, desde los comienzos del siglo, empezó a exigir una flota especializada cuya importancia no dejaría de aumentar.

Encontramos también el sello de esta unidad en la organización general del mercado donde, fuera de los tráficos de las líneas regulares, regidas por acuerdos de conferencias, toda la oferta y demanda de tonelaje converge hacia la amplia bolsa de los fletes por viaje o por tiempo. Con sus variaciones cíclicas que son el rescate del libre ejercicio de las leyes

liberales de la economía del mercado, acentuadas por el carácter especulativo de las transacciones realizadas entre los armadores y los fletadores, en función de una tendencia a la alta o a la baja que rige la relación de permanente cambio del tonelaje disponible y de la demanda de transporte. Estas variaciones periódicas y difícilmente previsibles más allá de un corto plazo constituyen una de las subordinaciones fundamentales del oficio y acostumbra al armador a equilibrar los costos sensiblemente variables, debido a la fluctuación entre los altos beneficios y las grandes pérdidas.

Unidad, también, en la aceptación indiscutida, al menos en sus principios, de las leyes de la economía liberal. Confianza en su potencia industrial y marítima, Inglaterra, al abolir la ley de Cromwell, se convierte en 1850 en campeona de la libertad de los mares. Y el conjunto de las naciones marítimas europeas que arman en 1914 los dos tercios del tonelaje mundial y en 1939 la mitad, llegan también a su turno, a la afirmación y defensa de esta libertad. Es en este sentido como debe interpretarse la afirmación de que la industria marítima es la única realmente libre. En efecto, cualquier buque, de cualquier pabellón, puede recibir pasajeros y carga en todos los puertos del mundo, sin otra formalidad que la observación de las reglas de policía portuaria y sin necesidad de recurrir a acuerdos bilaterales. Indudablemente, esta libertad servía en su época a los intereses de los pabellones occidentales en lugar de favorecer una competencia extra-europea impotente para hacerles contrapeso, con la excepción del Japón. Es evidente, asimismo, que esta libertad se haya visto un poco limitada en su pleno ejercicio, según las zonas y las épocas, por algunas reglamentaciones de orden gubernamental, relacionadas con privilegios de pabellón y navegaciones reservadas. Finalmente, es debido a esta libertad de acción sobre todos los mares y en todos los puertos del mundo, que la industria marítima contó con el dinamismo y espíritu de empresa que le permitieron seguir, respaldada, o tal vez exaltada, por la sola presencia del pabellón, el formidable desarrollo del intercambio internacional durante los años en curso, en los cuales la eco-

M./N. "Lircay" (Chile)



**"Toda Marina Mercante se ve inducida a buscar en su propio país compensaciones y protecciones capaces de garantizarle las ventajas y seguridad que estaría en su derecho esperar de un mercado funcionando normalmente".**

nomía mundial pasó del estado de artesano local, al de la era industrial.

Y desde el momento que se explota prácticamente un igual tipo de buques, sobre el mismo mercado abierto a todos, en el respeto de las mismas reglas, y lo que es más, principalmente entre naciones vecinas por la geografía como también por sus conceptos ideológicos, uno no puede extrañarse de encontrar la marca de esta unidad en las tradiciones, en las costumbres y en los reflejos de una industria para la cual el sentimiento de una solidaridad y la necesidad de una probidad profesional son la consecuencia necesaria de la confrontación permanente con los mismos problemas, en un dominio por esencia internacional y competitivo.

★

Ningún armador se atrevería a afirmar que este esquema, sin duda algo sumario, resume hoy aún la fisonomía de la industria marítima mundial.

Indudablemente, la toma de conciencia, por parte de la industria, de las profundas transformaciones que ya se han producido y se producen actualmente en la economía de los transportes marítimos surge de un pasado relativamente reciente.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, el mundo marítimo reemprendió su actividad sobre las mismas bases tradicionales, siendo excusable que no filosofara sobre los destinos de la profesión, en un mundo devastado por las hostilidades y en el cual las necesidades de transporte eran inmensas. Todo el tonelaje disponible es empleado para satisfacerlas, empezando por los 54 millones de toneladas construidas en tres años por la gigantesca máquina de guerra americana, a las que pronto se unirían los buques salidos a ritmo creciente de los diversos astilleros mundiales.

En 1939 había 69 millones de toneladas de capacidad en servicio en el mundo; en 1948, 80 y en 1957, 110.

Y si, después de cierta euforia hasta 1949, los fletes marcan un retroceso, la industria naviera mundial no ve en ello todavía más que el retorno progresivo a las leyes habituales del oficio, confirmadas precisamente por un brusco cambio del mercado con la apertura de las operaciones militares en Corea, en junio de 1950. Pero el repunte sería breve. Dos años y medio de crisis, en el curso de la cual el índice general de los fletes de itinerario indeterminado cae a 60, sobre la base de 100 en 1947, hacen reflexionar a la industria naviera mundial. En efecto, sólo a partir de 1954, con el desarrollo de los intercambios y más particularmente de las necesidades energéticas, que ocasionaron los transportes masivos de carbón provenientes de Estados Unidos, se vio a los fletes iniciar un repunte lento y regular. Entonces fue cuando se produjo el primer cierre del Canal de Suez, con lo cual las tasas de fletes alcanzan un nivel aún inigualado que trajo como consecuencia un flujo de órdenes de construcción a los astilleros de tal magnitud que, a poco de reabrirse el canal a la navegación, las tasas de los fletes cayeron desde el índice de 240 en enero de 1957, a 85 en enero de 1958.

Y desde entonces ya no puede hablarse verdaderamente de repunte. Sin duda, después de seis largos años de estagnación se ha observado en los fletes irregulares, hacia mediados de 1964, una cierta alza prometedora de esperanzas, que en 1965 se confirma, pero que en 1966 nuevamente decepciona. La amplitud de esta última alza no tiene comparación alguna con la de las variaciones cíclicas a las cuales la industria naviera estaba acostumbrada y que permitían, con el tiempo, un cierto reparto equitativo de los ingresos en relación con los gastos de explotación. Sobre la base 100 en 1947, el índice medio de los fletes irregulares temporales se estableció en 88 para 1966, lo que significa que por un mismo servicio rendido, un armador percibe actualmente una remuneración inferior en un 12% a la que recibía en 1947. Ahora bien, en 20 años sus gastos, por lo menos para el mismo tipo de buque explotado, han aumentado en proporciones variables según la bandera; pero en general han sido importantes en

función de la elevación de los niveles de vida y de los costos de explotación.

Luego se produjo el segundo cierre del Canal de Suez. Y si bien esto provocó un importante aumento de los fletes petroleros, a diferencia de la vez anterior pasó casi inadvertido para el resto de la industria naviera mundial. Se concibe, en estas condiciones, el interrogante sobre las causas profundas de un fenómeno que contradice las leyes que tradicionalmente regían las vicisitudes de esta industria.

La explicación no reside en un equilibrio prolongado entre la oferta y la demanda de tonelaje, a menos que pudiera ser puesto en evidencia por un examen superficial de las estadísticas: en 10 años, a partir de 1956, el tonelaje de la flota mundial aumentó en un 63%, pasando de los 105 millones a los 171 millones de toneladas de capacidad bruta. Pero, al mismo tiempo, los intercambios por vía marítima se han duplicado, pasando de 820 millones a 1.640 millones de toneladas. Sin duda, la parte creciente de los transportes de hidrocarburos en este total, requiere que se diversifique esta comparación sin que el resultado se encuentre afectado. El tonelaje petrolero ha aumentado, en efecto, en un 113%, pero los transportes de hidrocarburos, en 114%, en circunstancias que las otras categorías de buques han aumentado su tonelaje en un 51% para una progresión carguera de 61% de mercaderías secas.

En general, el grueso de las mercaderías transportadas por vía marítima ha aumentado más rápidamente que el tonelaje de la flota mundial, pero el mercado de los fletes sigue acusando una prolongada depresión. Por lo tanto, las leyes tradicionales de la economía del mercado a las cuales tenía costumbre de referirse la industria naviera mundial y que en conjunto eran válidas en cierta concepción unitaria del mercado, son insuficientes hoy para explicar un fenómeno que se ha vuelto cada vez más complejo.

Lo que a primera vista podía considerarse como una crisis circunstancial sin importancia, es de hecho, una verdadera crisis estructural, por la que atraviesa la industria marítima desde hace 10 años y cuyos signos no era fácil distinguir, en

un principio, a causa de las dimensiones y complejidad del fenómeno, pero que se imponen hoy en forma evidente. Para tratar de ver claro en este asunto, es preciso resignarse a abandonar el esquema demasiado simple, que bosquejamos anteriormente, de una industria de componentes monotipos —instrumentos, forma de explotación, organización del mercado, costumbres comerciales, tradiciones, conceptos ideológicos— para dar paso a una realidad que se ha vuelto mucho más heterogénea, a favor de las profundas transformaciones estructurales que conoce actualmente la industria naviera en su proceso de adaptación a las mutaciones técnicas, económicas y políticas del mundo de hoy.



El primero y el más evidente de los signos de esta evolución concierne al instrumento mismo del transporte marítimo, el buque.

En una época que se caracteriza, en todas las ramas de la industria, por la búsqueda sistemática de una productividad máxima de los capitales invertidos, el clásico buque de carga polivalente, que ayer constituía la base de la flota mundial, necesariamente debía ceder el paso a medios más evolucionados y mejor adaptados a la amplitud y diversidad de las necesidades de transporte que hay que satisfacer en el mundo. Mientras la técnica naval no había evolucionado sino muy lentamente en el transcurso de un siglo, es una verdadera metamorfosis la que presenciamos actualmente, conforme a un proceso iniciado desde hace 10 o 15 años, pero que experimenta actualmente una singular aceleración, tal como todas las técnicas de nuestra época.

En primer lugar, hay una redistribución de las diversas categorías de buques en servicio. La más manifiesta es la progresiva disminución de los paquebotes, reemplazados por el avión en el transporte de pasajeros en viajes largos. Ella se opera también en el campo de los buques de carga no especializados, de línea o de itinerario irregular, en provecho de un crecimiento continuado y al parecer irreversible de los transportes a granel de sólidos o líquidos que repre-

sentan actualmente más de la mitad de la flota mundial. Este fenómeno no es por lo demás sino el aspecto más significativo de una evolución más general hacia la especialización de las unidades que, asignando al buque una vocación simple, permite redefinir sus características y su arquitectura en función del tráfico que hay que garantizar para beneficio evidente de su rendimiento, pero al precio de una rigidez de empleo que no deja de tener sus riesgos para el armador. Entre los transportes a granel, los petroleros, carboneros, metaleros, metaneros, transportes de azufre líquido, son otros tanto ejemplos de esta evolución general que se extiende también a las otras categorías de tráfico, como los paquebotes del tipo "car-ferry", los buques refrigerados, los buques de carga a mantención horizontal y muy últimamente, los buques porta "containers", llamados a revolucionar el transporte de mercaderías diversas.

Paralelamente, la investigación del rendimiento máximo de las inversiones conduce a aumentar progresivamente la dimensión unitaria de los buques, creciendo así el ingreso más rápidamente que los costos de amortización y de explotación. Los límites previsibles en este dominio surgen, no tanto de las posibilidades de la técnica naval actual como de los problemas económicos y portuarios. También es muy natural en materia de transportes petroleros, donde los problemas de distribución y de recolección pueden ser más fácilmente resueltos por instalaciones portuarias relativamente simples en agua profunda, presenciar las realizaciones o los proyectos más espectaculares. Era así como a fines de 1966 más de 40 petroleros de 150.000 tns. d.w. estaban en construcción, refiriéndose varias órdenes a unidades de más de 200.000 tns. Actualmente están efectuándose estudios para la construcción de buques de 300.000 y 400.000 tns. y varios astilleros han declarado con toda seriedad que están dispuestos a estudiar la construcción de buques hasta de un millón de toneladas, o sea unas cuarenta a cincuenta veces el tonelaje de las más grandes unidades en servicio en la víspera de la Segunda Guerra Mundial, consideradas en esa época como gigantescas...

La misma preocupación por el rendimiento, llevó simultáneamente a aumentar la velocidad media de las unidades. Los 18 a 20 nudos se han convertido en una velocidad corriente para los buques de carga modernos y se asiste desde ya al nacimiento de la próxima generación, que es la de buques a 23 ó 25 nudos, de los cuales existe ya un cierto número de unidades. Destacamos, al paso, que la capacidad de transporte de la flota mundial aumenta en proporción a la elevación de la velocidad media, con lo que nos vemos obligados a hacer una primera corrección a la comparación efectuada anteriormente, entre el tonelaje de la flota mundial y el volumen de mercaderías transportadas por vía marítima.

Finalmente, a estas tres tendencias principales —especialización, aumento de las dimensiones, mayor rendimiento— se ha agregado últimamente una cuarta, la automatización y el telecomando de los aparatos propulsores y auxiliares. En este dominio, el transporte marítimo debe recuperarse de un indiscutible retraso si quiere entrar a pie firme, a su vez, en los sectores progresistas de nuestra civilización tecnológica. Se espera que la racionalización en la conducción de los buques permita aliviar los trabajos del hombre y al mismo tiempo utilizar de manera más eficaz efectivos menos numerosos y de condición superior. También debe dar por resultado una disminución de los gastos de explotación, después de una repartición equitativa de las ganancias de productividad. Pero la transición por la cual es necesario pasar, para franquear estas diversas etapas, no deja de provocar problemas humanos que todavía no han sido resueltos del todo, hasta tal punto es cierto que la mayoría de las veces el progreso es retardado más por la rutina de los espíritus que por los traspies de la técnica. No obstante, todos estos problemas deberán encontrar su solución racional y equitativa, pues el porvenir del transporte marítimo pasa obligatoriamente por la vía de un progreso tecnológico que es ya irreversible.

Se trate de un "France", que realiza sobre el atlántico norte un tráfico equivalente al de seis paquebotes de antes de 1939; o de un "car-ferry" de Córcega, que desembarca en 15 minutos tres o cuatro veces más coches de los que des-

cargaba de sus bodegas un paquebote clásico en seis horas; o de un carbonero de 80.000 tns. cuyas siete bodegas representan cada una la capacidad de un "Liberty"; o de los próximos cargueros porta "containers", los cuales, explotados por un organismo internacional común, cumplirán, a partir de 1969, un tráfico superior al que movilizan actualmente 30 buques de carga de seis compañías europeas. Todos los esfuerzos de las industrias navieras tienden a obtener de los buques actuales un rendimiento económico que no tiene relación alguna con el que había contentado a la industria marítima de un pasado relativamente reciente, pero con el cual está obligada a conformarse a causa de la gran cantidad de tonelaje de concepción clásica anterior a la evolución presente. Una metamorfosis como ésta a la cual se asiste actualmente y que implica inversiones financieras enormes, no se realiza en unos pocos años, ni uniformemente en el tiempo y el espacio, a causa de la desigualdad de recursos del conglomerado de naciones marítimas.

La coexistencia en el mercado internacional, y a veces en los mismos tráficos, de buques cuyo tonelaje, rendimiento y productividad ya no guardan entre sí la común medida que entre las dos guerras mantuvo a los armadores del mundo en un pie de relativa equidad, tiende a romper la unidad armoniosa de otrora.



Esta evolución estructural de la flota mundial no tiene nada que pueda extrañar o alarmar al armador, actor y espectador a la vez de esta transformación. Es el signo de una adaptación continua a una demanda que evoluciona y se caracteriza, en particular, por las necesidades crecientes de la economía mundial en productos energéticos y en materias primas. Ella traduce la voluntad de la industria marítima de recuperarse de su retraso tecnológico y de lograr una mejor productividad. Con esto, la industria naviera se afirma y se adapta a nuestra época, lista, hoy como ayer, para desempeñar un papel de servidor y de reflejo fiel de las grandes tendencias mundiales.

Sin embargo, es preciso considerar que esta mutación estructural de la flota

va acompañada de una transformación bastante apreciable de los mecanismos tradicionales del mercado.

Desde hace mucho tiempo, la mayor parte de la flota petrolera, integrada en el ciclo de distribución de las grandes sociedades petroleras, cuya rama de transportes marítimos no es más que uno de los eslabones de la cadena que va desde la extracción a la distribución, escapaba, por este hecho, a las vicisitudes de la economía del mercado.

A su vez, los transportes a granel experimentan, al menos parcialmente, una evolución comparable, cuya incidencia sobre el mecanismo del mercado no debe ser subestimada, si se considera que las mercaderías sólidas a granel, carbones, minerales, cereales, abonos, etc., representan en la hora actual, cerca de la mitad del tonelaje de las mercaderías secas transportadas en el mundo. Esto significa también que el transporte a granel, comprendido el petróleo, constituye hoy las tres cuartas partes del intercambio mundial. Sin duda, las dimensiones de la mayoría de las sociedades consumidoras de productos ponderados a granel y el volumen correlativo de sus importaciones no son actualmente de una naturaleza como para llevarlas a desarrollar, a semejanza de los grupos petroleros, una integración pura y simple del transporte marítimo requerido. Pero la permanencia de estas necesidades y sus preocupaciones para librarse de las variaciones erráticas del mercado de fletes conducen actualmente a los grandes cargueros a preferir los contratos de mediana o larga duración en lugar de los fletes de práctica corriente, por viaje o por tiempo limitado.

Las tasas aceptadas para estas transacciones ya no se basan en una relación ocasional entre niveles de oferta y demanda de tonelaje, sino que son establecidas sobre el precio de retorno del transporte aceptado a priori o eventualmente revisable en función de parámetros contractuales discutidos. Es así como ciertos contratos han podido celebrarse por períodos muy largos y no es raro ver incluso al armador que espera tener el contrato de flete en su mano, para encargar el buque apropiado.

Estamos muy lejos, en este dominio, del aspecto especulativo tradicional del mercado de fletes. Esta evolución no es contraria a los intereses de la industria naviera, pues introduce un elemento deseable de estabilidad. Pero implica una transformación bastante notable de las costumbres e, incluso, de la mentalidad de la profesión, haciendo que el carácter especulativo del mercado de fletes se vuelva menos emprendedor, menos activo y más dependiente de los problemas propios de su clientela, a la cual se integra desde ya a título de auxiliar industrial especializado. El transporte de mercaderías diversas anuncia a su vez una evolución semejante, con el desarrollo rápido de la técnica de los "containers", cuyo transporte racional exige la instalación de una cadena de extremo a extremo, en la cual el transporte marítimo y su instrumento, el buque de carga porta "containers", no serán más que elementos integrados de una actividad solidaria de grandes dimensiones.

Sin duda, subsiste paralelamente un mercado de itinerario irregular, en la forma tradicional en que nosotros lo conocemos y que responde, por lo demás, a una necesidad siempre actual. Pero tiende a reducirse en importancia a medida que disminuye la oferta y la demanda.

Esto explica que puedan coexistir, en un momento dado y para los mismos tráfico, tasas de fletes notablemente diferentes, según que se trate de tasas contractuales discutidas con anticipación en un contrato de cierta duración, o de una tasa de mercado que se debe a la aproximación de la oferta y la demanda.

Tanto en tipos de buques como en modalidades de explotación, el mercado del transporte marítimo va perdiendo su unidad.

★

Una evolución tal, que probablemente se acentuará en el futuro, lleva a la industria naviera a revisar ciertos conceptos tradicionales. Sin embargo, debemos entender que en definitiva es favorable a los destinos de dicha industria. Pero mientras se lleva a cabo, han aparecido igualmente y se acentúan en la actuali-



dad los signos de otra forma de diversificación del mercado, esta vez, en los aspectos político e ideológico y que nos parece, hace correr serios peligros al futuro de la profesión.

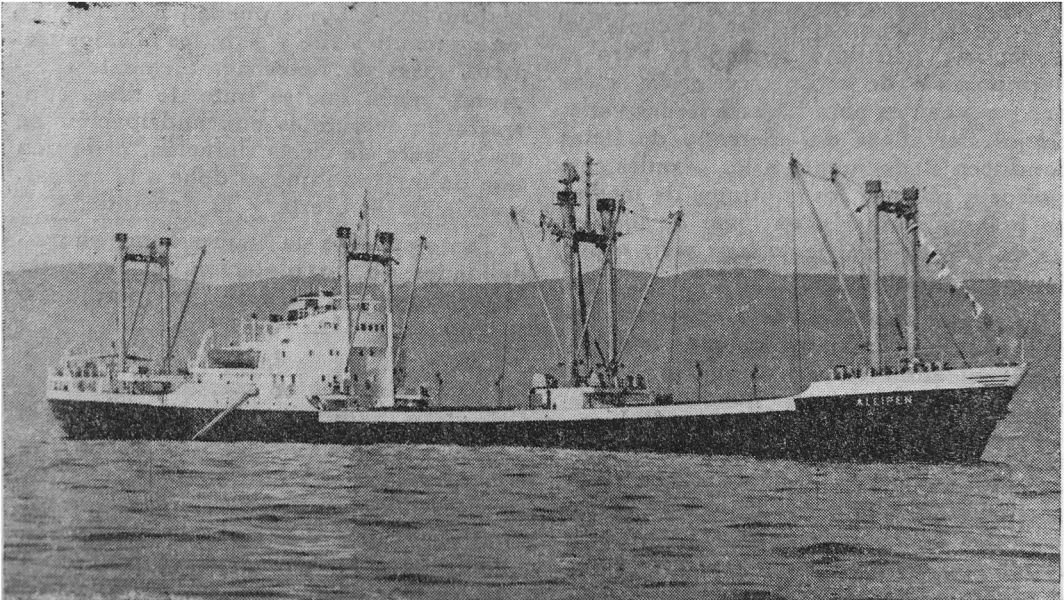
Era inevitable, normal y legítimo, a la vez, que las profundas revoluciones que el mundo ha conocido después de la guerra en el orden político, se manifestaran sobre el plano marítimo mediante una redistribución del tonelaje mundial entre una cantidad mucho mayor de pabellones. La emancipación de amplios territorios anteriormente bajo tutela, y la inclinación general hacia la independencia económica de los países del tercer mundo impulsan a un buen número de países, con el despertar de su nacionalismo, a dotarse con los atributos de la independencia y, por consiguiente, con su propio pabellón. Paralelamente, la consolidación del régimen económico de la URSS, favorecido actualmente con la tácita búsqueda bilateral de un clima de coexistencia pacífica con las naciones llamadas capitalistas, le han permitido llevar a cabo un considerable esfuerzo para el desarrollo de su flota mercante, siguiendo un plan que debe lle-

varla, en un futuro próximo, al rango de las más grandes potencias marítimas. Por su parte, Estados Unidos toma más que nunca conciencia de la importancia política, económica y estratégica de una flota mercante a la medida de las dimensiones y los intereses de su comercio exterior. Y la iniciación de una vasta expansión marítima, servida por un apoyo gubernativo muy grande, no deja de hacer sentir su poder en la competencia internacional.

Además, el círculo de las naciones marítimas se ha agrandado por el ingreso de cierto número de nuevos países o por el desarrollo de la importancia relativa de algunos de representación antes más modesta, pero cuyo derecho a figurar en forma cabal en el concierto de las naciones nadie podría legítimamente discutir.

Pero hay que lamentar, en primer lugar, que a raíz de esta expansión se haya deslizado en el círculo la familia de los pabellones llamados "de complacencia", cuya nacionalidad, todos lo saben, no es sino una ficción. La superioridad técnica o experiencia de los pabellones tradicionales sobre los recién llegados no constituye seguro alguno desde el momento

M./N. "Allipen" (Chile)



Hoy como ayer, el mar sigue siendo la "res nullius" libremente accesible a todas las iniciativas, a todas las ambiciones, a todos los talentos. Al transporte marítimo le espera una tarea cuya amplitud probablemente no tiene precedente en la historia.

que más es el estorbo que el beneficio que les significa el costo superior del aparato económico, jurídico y social, de las naciones a las cuales pertenecen: afirmación traducida a veces por la reflexión de que "la Marina Mercante es una industria de país pobre", lo que explica su fuga ante una legislación nacional costosa, recurriendo a los pabellones de complacencia. Estos, con Liberia a la cabeza, convertida en 1966 en primera potencia mundial antes que el Reino Unido, representan actualmente el 15% del tonelaje mundial y constituyen una competencia mucho más dinámica y peligrosa para los pabellones nacionales, ya que se encuentra casi totalmente libre de las servidumbres que pesan sobre estos últimos. Lo anterior da por resultado, en primer lugar, una disminución de la importancia relativa de los pabellones llamados tradicionales en el total de la flota mundial, y, especialmente, de los de las naciones que rodean el Mar del Norte, que en 1914 controlaban los dos tercios del tonelaje mundial y actualmente sólo poseen menos del tercio. Es un hecho que la pérdida de esta preponderancia hace menos confortable su situación y menos seguras sus posiciones comerciales, lo que es una de las consecuencias de la evolución política del planeta, a cuyo favor la supremacía secular de Europa Occidental ha sido el blanco de muchos otros atentados desde la última guerra, en beneficio de un nuevo equilibrio de las potencias actuales.

Por cierto, la actividad de la flota mundial se ejerce en el mar, que es internacional por esencia y que no está regido por autoridad superior indiscutida alguna. Esta actividad está condenada por lo tanto a la anarquía, en el sentido propio del término, desde el momento en que las partes adherentes dejan de hablar el mismo lenguaje y de aceptar el imperio de una regla de juego común. Ahora bien, los móviles económicos o políticos que presiden la expansión de estas nuevas flotas, muchas veces inspirados por ideologías antagónicas, llevan a refutar los principios de la libertad sobre los cuales se habían edificado el progreso y la prosperidad de la industria marítima durante cien años. Es preciso admitir que la economía liberal, bajo cuyos auspicios había podido instituirse un

modus vivendi aceptable en un dominio por naturaleza internacional y concurrencial, ha dejado de ser hoy un principio universalmente admitido. Y la presencia sobre los mares de países que se niegan, por doctrina o por interés, a reconocer y aceptar una regla de juego establecida sin ellos, incluso contra ellos, representa un peligro cuya importancia no debe ser subestimada.

Esta actitud es necesariamente contagiosa. Desde que la libre concurrencia no juega en los dos sentidos, se convierte en una amenaza progresiva para las naciones que siguen dispuestas a aceptar sus inconvenientes, sin poder sacar ventajas de ella. Es así como se asiste actualmente a la eclosión de diversas medidas discriminatorias, cuyos límites parecen dictados no tanto por escrúpulos de conciencia frente a principios liberales ignorados, sino por la consideración de las fuerzas presentes y el temor a las represalias. La consecuencia más visible y más inmediata es el incremento de la anarquía.

Recurrir al proteccionismo es una tentación constante. Toda marina mercante se ve inducida a buscar en su propio país compensaciones y protecciones capaces de garantizarle las ventajas y seguridad que estaría en su derecho esperar de un mercado funcionando normalmente. Aquí, son las subvenciones directas o indirectas, las unas cubriendo una parte de los gastos de explotación de los buques, las otras atribuidas a los astilleros o a los armadores para aliviar el precio de los buques, facilitar las inversiones y reducir las tasas de créditos. En otras partes son leyes que reservan resueltamente una parte del tráfico al pabellón nacional, o bien, como en el caso de los países socialistas, los que se arrojan definitivamente el derecho de distribuir la mercadería, tanto en la importación como en la exportación, fijando las tasas de fletes a los buques de su elección.

Estados Unidos no es el último en dar el ejemplo. Sus subvenciones de explotación han sobrepasado en 1965 los 210 millones de dólares y han representado para los buques subvencionados cerca de la cuarta parte de sus retornos totales. Asimismo, las subvenciones a las cons-

trucciones, debían exceder en 1968 los 126 millones de dólares, o sea cerca del 55 % del precio de los buques consultados en el programa de renovación de la flota. Finalmente, estas medidas son complementadas por la preferencia dada a sus buques para el 50 % de las cargas transportadas a título de ayuda al extranjero, para determinados tráficos reservados y además por una legislación verdaderamente hostil hacia las posiciones comerciales de los armadores extranjeros, regidas por acuerdos de conferencia, bajo el pretexto de defender los intereses de los exportadores americanos.

El material naval, las modalidades de organización del mercado y, por consecuencia, la actitud y reflejos de los armadores ante problemas que han variado fundamentalmente, contribuyen a hacer perder a la industria de los transportes marítimos su unidad y su cohesión de antes.



Y es en esta nueva diversidad donde reside la explicación de las contradicciones que ofrece hoy la industria de los transportes marítimos.

Porque un paquebote que se ha vuelto inexplorable bajo ciertos pabellones perfectamente aún puede procurar beneficios apreciables a un adquirente extranjero, cuando no hay medida común en el plano de los salarios pagados y de los gastos sociales y fiscales contraídos... Porque una flota mercante poderosa y nueva puede crecer, como en el caso de la Unión Soviética, incluso ante la ausencia actual de un comercio exterior suficiente para alimentarla, cuando los criterios de rentabilidad económica tienen prioridad sobre los objetivos económicos o políticos... Porque pueden explotarse buques más costosos que los de la competencia, cuando se ha tomado la precaución de eliminar esta competencia mediante una preferencia de pabellón y de tráficos reservados... Finalmente, porque puede verse a un país partir al asalto de las posiciones comerciales adquiridas desde largo tiempo por otros, incluso con un costo de explotación notoriamente superior, si cuenta con la seguridad de un apoyo gubernativo del orden de millones de dólares.

En breve, podemos ver que coexisten regímenes y situaciones en apariencia inconciliables en una economía de mercado, desde que sus leyes, que normalmente deberían implicar la equidad de las tarifas y la eliminación natural de los menos favorecidos, se encuentran entorpecidas en su juego por los múltiples inconvenientes que acabamos de mencionar. Ya no hay, propiamente hablando, unidad de mercado; ya no hay una regla de juego que se imponga a todos; ni igualdad relativa en el valor económico del material empleado. Hay coexistencia de regímenes de explotación diferentes, material de productividad desigual y precios de retorno dispares. Esto explica que, a pesar de la estagnación de las tasas de fletes que normalmente deberían reducir las órdenes de construcción en los astilleros y acelerar la demolición del tonelaje anti-cuado, se asista a un aumento sin precedentes de órdenes de construcción de buques nuevos de alto rendimiento, condición "sine qua non" para la supervivencia de los armadores menos favorecidos en lo que respecta a los costos de explotación; mientras las industrias mejor ubicadas por sus precios de retorno o protegidas por restricciones nacionales planteadas al libre ejercicio del comercio en el mar, reparan buques que han sido dados de baja por los primeros.



Vemos así que la transformación que se opera actualmente en la industria de los transportes marítimos, bastante radical y rápida por lo que puede hablarse de mutación, no presenta aspectos muy convenientes ni tranquilizadores. El desorden, en efecto, se instala en ella, y si no se toman medidas mientras aún es oportuno, podría llegar a una anarquía contra la cual el último recurso sería la adopción de una política generalizada de bilateralismo marítimo que entorpecería hasta el absurdo al mercado de fletes y sería la negación de todo progreso.

Sin embargo, motivos poderosos invitan a las industrias navieras del mundo al orden, al entendimiento y a la razón.

En primer lugar, porque las perspectivas que se ofrecen a su actividad son actualmente inmensas. En efecto, no puede

perderse de vista que la población de nuestro globo va a duplicarse sobradamente al ritmo actual y, dada la desigual repartición de las riquezas entre las naciones, esto significa una amplificación masiva y obligatoria de las corrientes de intercambio. Si se considera que el tonelaje de las mercaderías transportadas por mar se ha duplicado desde hace 10 años, puede pensarse que esta explosión demográfica y la correspondiente expansión de las economías, cada vez más complementarias e interdependientes, ofrecen a los intercambios intercontinentales perspectivas de desarrollo bastante amplias para dar cabida a todos los pabellones, de acuerdo con sus ambiciones y posibilidades, sin que cada uno de ellos necesite una protección artificial probablemente inútil y ciertamente malthusiana.

Luego, porque por primera vez en la historia milenaria del transporte marítimo, el buque se enfrenta actualmente con un competidor mucho más temible, el avión, que agrega a su velocidad, su movilidad y sus inmensas ventajas intrínsecas, el beneficio de una tecnología fundada en investigaciones de carácter militar, financiada por los estados, y en programas de fabricación tomados a cargo por la colectividad.

El mundo marítimo ya ha tomado conciencia de que esta realidad disminuye desde luego las esperanzas, no solamente de progreso, sino aún de mantenimiento de los transportes regulares de pasajeros a larga distancia, sin perder su convicción de que el turismo y los placeres de la navegación abrían aún para los paquebotes bellas perspectivas. Hoy se comprueba que con la colocación en servicio de grandes aparatos supersónicos, el campo de acción de la competencia aérea se orienta cada vez más hacia el terreno de transporte de mercaderías, empezando por las más ricas, por lo tanto las más remunerativas para el transportador.

Es evidente que la mejor arma que el transportador marítimo puede oponer a esta amenaza es llevar adelante y acelerar una racionalización que ya se inicia en lo que respecta al material, pero que hay que completar todavía en cuanto a las costumbres comerciales y portuarias,

y a las tasas, y que tiende, en general, a rebajar más el precio de retorno del transporte, que es prácticamente la única superioridad en relación con el transporte aéreo de carga. Es igualmente evidente que tal esfuerzo no puede llegar a buen fin en medio del desorden, ya que la entrada en servicio de los buques especializados de alta productividad, en los cuales hay que hacer inversiones cada vez más onerosas, exige, por el contrario, una actividad normalizada y regular.

Finalmente, porque el armador ya no puede mantenerse aislado en la evolución actual del transporte marítimo. Ya se trate de inversiones en las que hay que comprometerse para la construcción de buques cuyas dimensiones y complejidades técnicas los hacen cada vez más costosos; o de la racionalización de los tráficos y de los servicios indispensables para el rendimiento óptimo de estos buques; o de la concepción y explotación en común de la infraestructura portuaria, terrestre y comercial; o, finalmente, de la simple preocupación de mejorar la productividad de la organización general de las empresas, todo concurre para comprometer actualmente a los armadores en un proceso benéfico de acercamiento mutuo.

Los ejemplos a este respecto se multiplican, ya sea en el plano nacional, por medidas de concentración en diversas formas que tienen el mismo sentido general de las medidas ya tomadas por muchas otras ramas de la industria; ya sea en el plano internacional, donde se asiste a numerosos acuerdos prácticamente sin precedentes por sus modalidades y dimensiones en la historia del transporte marítimo. A este respecto nos basta con citar, junto con numerosos acuerdos internacionales de los últimos años para la explotación ordenada de diversos tráficos, la reciente creación de la Atlantic Container Line, que reúne a seis importantes industrias navieras europeas para la explotación de una flota homogénea de grandes buques porta "containers" entre Europa del Norte y Estados Unidos; o más aún, el hecho de que viejas sociedades largo tiempo rivales, como la Cunard y la Transatlántica hayan adoptado medios de explotación comunes para sus grandes paquebotes.

De las múltiples tendencias cuyas consecuencias son las contradicciones muy reales de las dimensiones y las complejidades del fenómeno, se desprende una enseñanza que indica a los armadores la vía de la razón, del orden y del progreso. Esta vía, es necesariamente la de la renovación de la estructura liberal. En el dominio marítimo ya no puede ejercerse la libre competencia al nivel de las industrias aisladas, cuyas dimensiones y medios se han vuelto insuficientes para resolver los problemas planteados, ahora que se ha vuelto aplastante el peso de las inversiones que hay que hacer para seguir a una evolución tecnológica que progresa a pasos agigantados.

Por el contrario, la reunión de estos armadores en el seno de grandes acuerdos internacionales ofrece la ocasión de volver a crear sobre una escala nueva y más amplia, las condiciones de un nuevo liberalismo.

Lo que es más, esta vía, a pesar de todos los argumentos, es la única que puede conducir al progreso de la industria marítima y a la expansión de los intercambios y por lo tanto a un mejor bienestar de las poblaciones del mundo.

Hoy como ayer el mar sigue siendo la "res nullius" libremente accesible a todas las iniciativas, a todas las ambiciones, a todos los talentos. Negar a los pabellones, mediante un proteccionismo que con toda razón había sido descartado en el siglo pasado, esta libertad, en la cual se basaba el dinamismo del transporte marítimo, es ponerlo en un callejón sin salida en el momento mismo en que le espera una tarea, cuya amplitud probablemente no tiene precedente en la historia.

Restaurarla y reafirmarla, por el contrario, no solamente es dar al transporte

marítimo el deseo y la posibilidad de dedicarse a esta tarea, sino que es, al mismo tiempo, premunirlo contra un exceso de desorden. Pues, a diferencia del liberalismo total del siglo XIX, que dejaba el campo libre a todos los egoísmos, esta forma de libertad implica necesariamente una disciplina voluntaria, cuyo respeto se encuentra garantizado por las ventajas que sacan las partes contratantes de los acuerdos que preservan la seguridad de todos los intereses de cada uno. Mientras que, por el contrario, la disciplina unilateralmente impuesta por la fuerza, mediante interdicciones proteccionistas, tomadas en detrimento de la mayoría, lleva en sí misma, por las insatisfacciones que ella implica, los rencores que alimenta y las represalias que engendra, los gérmenes de su propia inestabilidad.

En definitiva, sólo en forma condicional y por consecuencia basándose en un buen deseo, es posible concluir con optimismo estas reflexiones sobre el futuro de los destinos de la industria marítima.

En nuestra época fértil en metamorfosis, el transporte marítimo, por su profunda y rápida evolución actual, proporciona la prueba de que pertenece a su siglo, como en todas las épocas de la civilización. Aún es preciso lograr su transformación en todos los planos a la vez. Los medios existen y se imponen al análisis de buena fe. Sólo basta que el mundo marítimo tome conciencia de ello, aproveche sus lecciones y se someta a la razón. La expansión que le espera y los beneficios que de ella obtendrá dependerán de la sabiduría que demuestre, hoy como en el pasado, en el umbral recién franqueado de esta nueva era, en el transcurso de su larga Historia.

