

LA MARINA MERCANTE NACIONAL



A HISTORIA de nuestra Marina Mercante Nacional se inicia prácticamente en los 4 años de la Patria Vieja donde el Gobierno ya tuvo la inquietud de desarrollar esta vital actividad para el país.

Conferencia del Sr. Francisco Palet O., Gerente Administrativo y de Finanzas de Interoceánica, en Reunión Plenaria celebrada en junio de 1975 en el Club de Leones de Viña del Mar.

El desarrollo de la Marina Mercante de Chile se ha visto permanentemente entrabado por los intereses contrapuestos entre los Armadores, especialmente en las exportaciones de los rubros mineros, los que desde el siglo pasado han presionado a los distintos gobiernos para aplicar políticas que redunden en el pago de fletes bajos aunque ellos significasen postergar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Económicamente la Marina Mercante de un país está basada en el movimiento comercial que el país genere y su desarrollo está afectado por los vaivenes del comercio internacional. Es por ello que esta actividad sufre períodos depresivos que no es dable prevenir, por lo cual, todos los países que cuentan con Marinas Mercantes fuertes, han tenido leyes de protección o subsidios para esta actividad.

La inversión de capitales en las actividades navieras constituye desde ya un riesgo y para ser armador es necesario tener un espíritu que podríamos llamarlo romántico, pues no puede catalogarse el negocio naviero como una actividad comercial cualquiera, porque necesita de grandes inversiones, las que a

menudo no rinden un interés adecuado y los riesgos como ya señaláramos son muy grandes como ser: disminución del comercio internacional y en el caso de Chile, políticas poco realistas en la fijación del tipo de cambio para el retorno de los fletes de exportación e inadecuada tarifa de fletes de cabotaje, lo que afortunadamente ha sido superado a contar del año 1974.

Históricamente podemos señalar las siguientes etapas, que desde el siglo pasado se han presentado en Chile en materia de fomento de la Marina Mercante Nacional.

a) La primera etapa comprende desde el año 1810 a 1848, caracterizado por un proteccionismo establecido a la luz de las políticas neomercantilistas que predominaban en aquella época.

Entre las medidas que se aplicaron podemos mencionar el establecimiento de la reserva del cabotaje para las naves mercantes de bandera chilena.

Para traer capitales a la industria naviera se permitió que la nacionalidad chilena de una nave se adquiriera por el solo hecho de haber sido comprada por un ciudadano chileno o por un ciudadano extranjero naturalizado o avecindado en Chile por más de 4 años. Se permitió por el término de 3 años, la adquisición de cascos extranjeros libres de impuestos.

Paralelamente, con el fin de fomentar la industria nacional de astilleros se eximió del pago de derechos de importación a todos los artículos usados en la construcción de las naves y a los barcos construidos en el país se les concedió una rebaja universal de 25% en los derechos de exportación sobre la carga que llevarán en su primer viaje al extranjero.

Estas medidas fueron establecidas mediante un Reglamento promulgado en el año 1813.

Sin embargo los resultados efectivos de este Reglamento se vieron entorpecidos por el estado bélico entre Chile y España.

En el año 1820 se puso fin a la reserva de cabotaje para las naves chilenas.

En el año 1822 se publicó el Reglamento de Comercio en el cual se estableció la clasificación de los puertos chilenos: Valparaíso pasó a ser el puerto principal, Coquimbo, Talcahuano y San Carlos de Chiloé puertos mayores y todos los demás menores.

En los puertos menores sólo se permitió la entrada de naves chilenas, abriéndose por lo tanto el cabotaje de los demás puertos a los barcos extranjeros.

b) Período comprendido entre los años 1848 y 1866, caracterizado por el abandono al proteccionismo de acuerdo a las ideas liberales o librecambistas que prevalecieron en aquellos años. Esta política influyó en un rápido aumento del tonelaje de las naves mercantes nacionales especialmente entre los años 1850 y 1856. Entre 1862 y 1863 disminuyó el tonelaje debido a que el Gobierno de Chile se opuso al tráfico de esclavos en naves de bandera chilena, por lo cual gran número de naves cambiaron de bandera.

El descubrimiento del oro en California determinó el éxodo de las naves chilenas para U.S.A. siendo necesario en 1864 dictar una ordenanza de Aduana que abrió el cabotaje para las naves de todas las banderas, en vista de la escasez de naves nacionales.

La guerra con España en 1866 prácticamente determinó la desaparición de la Marina Mercante Nacional.

La flota chilena el año 1848 se componía de 105 naves con un tonelaje total de 18.628 tons. y un tonelaje promedio de 177,4.

En el año 1865 nuestra Marina Mercante se componía de 259 naves con un total de 67.091 tons. y un tonelaje promedio de 259,1.

Este período marca también la introducción de los buques a vapor en el cabotaje por la Pacific Steam Navigation Company.

La apertura de los mercados de California y Australia tuvo como resultado la intensificación de los tráficos marítimos por los puertos de acceso a esa zona y desde luego a los principales puertos chilenos exportadores de trigo que eran Talcahuano y Constitución.

En el año 1864 se creó la primera empresa armadora chilena que se denominó "Compañía Nacional de Vapores". El 10 de octubre del mismo año se creó la "Sociedad del Vapor Paquete del Maule" que traficaba entre Valparaíso y Constitución.

En 1865 se creó la "Sociedad del Vapor Paquete de los Vilos" que servía el tráfico entre Valparaíso y los Vilos, con un capital de \$ 64.000. Resumiendo, el crecimiento que experimentó la Marina Mercante Nacional en este período, se debió fundamentalmente a las condiciones de mercado del Pacífico que resultaron del descubrimiento del oro en California y no a una política de fomento de esta actividad que pudo haber desarrollado el gobierno.

En la segunda mitad del siglo XIX la historia de nuestra Marina Mercante está dominada por 2 guerras: La primera contra España y la segunda contra Perú y Bolivia, las que influyen adversamente en su desarrollo.

En este mismo período Alemania, Estados Unidos, Japón, Francia, Gran Bretaña invertían grandes sumas en subvenciones directas e indirectas para desarrollar su flota, transformar la navegación de vela a vapor y desarrollar astilleros e industrias de motores marinos.

Al finalizar la guerra con España, el tonelaje bajo bandera chilena alcanzaba apenas a 39.756 tons.

A nivel mundial la apertura del Canal de Suez en 1869 y la legislación mundial sobre las Sociedades Anónimas influyeron en un gran auge de las inversiones navieras.

La crisis de los años 1873 y 1874 determinó una baja en el precio de los buques a nivel mundial, experi-

mentando paralelamente un fuerte incremento la importación de carbón de Gran Bretaña por Chile, el que a su vez exportaba cobre en barras. La baja de los fletes determinó que muchos Armadores ingleses vendiesen sus naves a Armadores chilenos, experimentando un notable aumento el tonelaje de naves de bandera chilena, de origen británico.

El año 1900 la flota chilena se componía de 136 naves con un tonelaje total de 68.102 tons. y un tonelaje promedio de 500.8 tons.

En el presente siglo, cabe señalar el proyecto aprobado en el año 1910 que básicamente era igual al de 1864. En 1923 se dictó la Ley de Cabotaje, que en definitiva estableció que el cabotaje quedaba reservado para naves chilenas.

Un paso importante fue la dictación de la Ley N° 12.041 de Fomento de la Marina Mercante Nacional, publicado en el Diario Oficial el 26 de junio de 1956, la que fue reformada por Decreto Ley N° 466 del 21 de mayo de 1974, publicado en el Diario Oficial el 11 de junio del mismo año y el Decreto Supremo N° 78 del 11 de febrero de 1975, que aprueba el Reglamento de la Ley N° 12.041 y el Decreto ley N° 466.

De la legislación vigente ya señalada de Fomento de la Marina Mercante cabe señalar:

- 1.—El cabotaje queda reservado para naves chilenas.
- 2.—Las naves deben ser tripuladas por chilenos y su dotación fijada por la Dirección del Litoral y Marina Mercante.
- 3.—El capital extranjero puede participar en Cías. Navieras Nacionales hasta un 49% de su capital.
- 4.—Las empresas navieras deberán destinar una cantidad no inferior al 35% de sus utilidades a la formación de un fondo especial de adquisiciones, el que sólo podrá emplearse en la adquisición de buques, remolcadores, lanchas, equipos, maquinarias y demás elementos destinados al giro del negocio marítimo, según calificación que de estos

últimos hará la Subsecretaría de Transporte.

El total de las sumas que se destinen al fondo especial de adquisiciones estará libre de todo impuesto, incluso del Global Complementario o Adicional que pudiera gravar a los socios o empresarios.

- 5.—La mitad de las sumas que se inviertan en empresas navieras, comprendidas las de remolcadores y las de muellaje nacionales, que signifiquen un efectivo aumento del capital de las mismas, podrá deducirse desde la época del desembolso efectivo, de la renta imponible para el cálculo de los Impuestos de Categoría, Global Complementario o adicional del aportante.

Esta exención cesará si los capitales aportados fueran retirados o los derechos sociales o las acciones transferidas, antes de transcurridos 6 años desde el respectivo aporte o adquisición.

Con todo, los menores impuestos a pagar, no podrán exceder del 20% de estas inversiones. (Art. 35 D.L. 466).

- 6.—Hasta el 31 de diciembre de 1978, las empresas navieras, comprendidas las de remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales, gozarán o continuarán gozando, según sea el caso, de las siguientes exenciones y franquicias tributarias:

- a) Todo acto o convención en que sea parte una empresa naviera, comprendidas las de remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales, que tengan por objeto la adquisición, transferencia, fabricación, modificación o reparación de buques, equipos, materiales, y en general, de toda clase de elementos destinados a su equipamiento, estará exento de todos los impuestos, contribuciones o gravámenes que afecten a los actos o convenciones y a los documentos que las contengan y a las prestaciones y pagos que

deban efectuarse en cumplimiento de ellos.

- b) Las importaciones de buques, maquinarias, repuestos y accesorios para los mismos, equipos, materiales, abastecimiento, incluyendo combustibles y lubricantes de uso a bordo, que efectúen las empresas navieras, comprendidas las de remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales, destinadas al cumplimiento de sus fines, estarán liberadas de todos los derechos de internación, aduana y de todo impuesto o derecho, contribución, depósito o garantía que grave la importación en cualquiera de esos trámites. Estas exenciones no regirán respecto de aquellos bienes que la industria nacional esté en situación de proveer oportunamente y en condiciones razonables de calidad, eficiencia y precio, según lo determine el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.
- c) Los contratos de fletamento de cualquiera naturaleza, los de arrendamiento de buques, y los de hipoteca de los mismos, siempre que estos últimos estén en relación directa con las actividades navieras, los de lanchaje, remolque, auxilio y salvamento y los de seguros que cubran los riesgos del naviero, operador de muelles, empresas de lanchaje y remolcadores en sus actividades propias, con la sola exclusión de los seguros de la carga, estarán exentos de toda clase de impuestos que afectan a los actos o documentos que los contengan y a las prestaciones y pagos que deban efectuarse en cumplimiento de ellos.
- Estas exenciones no afectarán al 3% sobre los fletes en beneficio de la Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional.
- d) Las escrituras de constitución, modificación, aumento de capital y prórroga de las socie-

dades cuyo objeto principal sea ejercer actividades navieras, comprendidas las de remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales, estarán exentas del impuesto de Timbres y Estampillas y de cualquier otro que pudiera gravarlas;

- e) Asimismo estarán exentos del impuesto Adicional establecido en la Ley de la Renta, previa autorización del Ministerio de Hacienda, los pagos y abonos en cuenta efectuados a personas no domiciliadas ni residentes en el país que las empresas navieras, incluidas las de remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales, hagan en virtud de asesorías técnicas, servicios prestados en el exterior, intereses, o por cualquier otro concepto o motivo que diga relación con las actividades comprendidas dentro de su giro principal. (Art. 6º Ley 12041).

Como puede observarse el D.L. 466 y su Reglamento, fuera de ordenar las disposiciones vigentes de todo orden de la Marina Mercante, que no cabe señalar en esta exposición, ha establecido verdaderas disposiciones de fomento de esta actividad a través de las exenciones tributarias que se señalaron anteriormente.

POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO

La Junta de Gobierno hizo pública una formulación de su "Política Nacional de Transporte Marítimo", que es un anticipo y forma parte de una política nacional de transporte, con el propósito de establecer concretamente las normas generales en que se fundamentan la operación y el desarrollo del conjunto Marítimo-Portuario Nacional.

Podemos señalar que el pensamiento político de la Junta de Gobierno para este transporte se fundamenta básicamente en dos principios:

- 1.—"Chile es un país en que por las características de su territorio y su posición en el mundo, el transporte marítimo es vital para su existencia y desarrollo. Por esta razón sus servicios deben ser orientados en beneficio de la nación, de su economía y de su seguridad".
- 2.—Nuestro mar constituye un gran acervo de riquezas que esperan ser explotadas y nos ofrece una vía natural sin obstrucciones a lo largo de todo nuestro extenso territorio. Es política de la Junta de Gobierno aprovechar en todo su potencial esta vía de comunicación como un medio de facilitar la unión y descentralización del país, el desarrollo de nuestra Economía y del bienestar general de la comunidad.

Estos objetivos fundamentales se lograrán mediante la consecución de los siguientes objetivos parciales:

- 1.—La Marina Mercante Nacional deberá ser capaz de unir eficientemente todo el territorio nacional tomando a su cargo el transporte total de las cargas de cabotaje con especial énfasis en las zonas norte, insular y austral de la nación.
- 2.—El país deberá estar permanentemente conectado por la vía marítima con el resto de las naciones del continente y del mundo, para cuyos efectos se dará toda clase de facilidades al establecimiento de servicios o conexiones marítimas destinados a tal fin.
- 3.—Dentro del contexto señalado, la Marina Mercante Nacional deberá desarrollarse en forma de lograr una participación mínima en los tráficos regulares de servicio exterior del 50% de nuestra carga de importación y exportación; un porcentaje similar en la importación de graneles o cargas masivas y un 75% de los combustibles adquiridos en el exterior.
- 4.—Logradas estas metas, es Política de la Junta de Gobierno proseguir el desarrollo de la Marina Mercante Nacional como fuente adicional de entrada de divisas en beneficio de la economía nacional.

5.—Los puertos chilenos deben transformarse en puntos de tránsito o interconexión entre el transporte marítimo y terrestre, terminándose con su arcaico uso como depósito de mercaderías, con lo que se logrará una importante reducción en los costos globales del transporte, y se agilizarán la producción y la economía nacionales.

DECLARACIONES ESPECIFICAS DE LA POLITICA

1.—Dentro del esquema de economía social de mercado, las normas generales en que esta política se deberá encuadrar serán, fundamentalmente, las siguientes:

- a) La acción del Estado será normalmente indirecta, pero actuará directamente cuando las necesidades superiores y vitales de la nación así lo requieran.
- b) En el sector no se permitirán monopolios estatales ni privados.
- c) Las empresas estatales del área deberán administrarse en forma descentralizada, con el máximo de agilidad, eficiencia y productividad, eliminando sus déficit de operación.
- d) Se mantendrá una disciplina responsable, eliminándose las causas que la socaven.
- e) Se incentivará la inversión nacional y extranjera en el área.
- f) Se dictarán reglas de juego y participación sin discriminación entre las Empresas del sector.

2.—El desarrollo de la Marina Mercante Nacional se logrará a través de las siguientes medidas:

- a) En los servicios de cabotaje las tarifas, y en su caso los subsidios que sea imperativo otorgar, se fijarán dando debida consideración a los costos reales de operación razonablemente eficientes, a las necesidades de reequipamiento de las empresas considerando una legítima utilidad.

- b) Se establecerán condiciones estables e incentivos adecuados para atraer inversiones, tanto nacionales como extranjeras, en la actividad y un tratamiento tributario que permita a las naves de nuestro pabellón competir con las extranjeras en igualdad de condiciones.

- c) Se ampliarán las actuales reservas de carga de servicio exterior en favor de la Marina Mercante Nacional, condicionándose las mismas a la prestación de servicios razonablemente competitivos.

- d) El Estado participará desde un 1% al 49%, preferentemente a través de sus empresas u organismos usuarios de los respectivos servicios, en el capital de las empresas privadas de navegación exterior.

- e) Se perfeccionarán las disposiciones vigentes sobre fletamento de naves extranjeras por empresas nacionales, a fin de usar estos fletamentos como herramientas de desarrollo, al más corto plazo, de la Marina Mercante Nacional.

- f) Se incentivarán las inversiones y actividades en Astilleros y Maestranzas navales nacionales, con el fin de proporcionar una adecuada infraestructura de estos servicios para la Marina Mercante Nacional.

3.—En el aspecto laboral se contemplan específicamente los siguientes puntos:

- a) Se dictará un "Estatuto Especial" para los trabajadores marítimos y portuarios, a fin de racionalizar las labores, tanto a bordo como en tierra y obtener una mayor eficiencia y productividad en el sector.

- b) Será atención prioritaria del Estado la formación idónea, en cantidad suficiente y bajo la tuición de la Armada Nacional, de personal para laborar en la Marina Mercante Nacional y en los puertos.

4.—En el aspecto puertos, la política contempla lo siguiente:

- a) Se determinarán los requerimientos de infraestructura portuaria en los próximos años, habida consideración al desarrollo del país y expectativas de inversiones nacionales, fijándose la pauta de prioridades a las inversiones públicas del sistema.
- b) En cada puerto se establecerá una Autoridad Portuaria, que centralizará el mando y coordinará el total de las actividades portuarias, dependiente de una Autoridad Portuaria Nacional.
- c) Se eliminarán los trámites burocráticos que dificultan o entor-

pecen el rápido tránsito de las mercancías en nuestros puertos, con particular énfasis en los servicios de cabotaje. Los puertos chilenos se transformarán en puntos de transferencia intermodal de transporte.

ASPECTOS ECONOMICOS

La importancia de la formulación de una política para el sector naviero y el fomento de estas actividades la podemos observar a través del movimiento de las exportaciones chilenas en el año 1973. (Antecedentes del Ministerio de Transporte).

	Tons. Movilizadas	US\$
Carga general	903.426 Tons.	31.758.933.—
Naves chilenas	280.013 Tons.	11.125.119.—
Carga granel	9.365.034 Tons.	60.865.689.—
Naves chilenas	255.369 Tons.	2.445.028.—
Carga frigorizada	48.670 Tons.	5.804.709.—
Naves chilenas	10.065 Tons.	1.413.828.—

o sea, resumiendo, de un total de 10.317.130 Tons. las naves chilenas transportaron solamente 545.452 Tons. o sea del orden de un 5% y de un monto de fletes totales de US\$ 98.429.331 los Armadores Chilenos recibieron US\$ 14.983.975 o sea un 15%.

Situación similar se presenta en términos generales con las importaciones de Chile.

Indudablemente que esta dependencia del transporte de nuestro comercio con naves de bandera extranjera afecta la seguridad del normal abastecimiento del país y es una fuente de salida de divisas en circunstancias que las naves del servicio exterior producen divisas al país, además de la economía del pago que debe hacerse a naves de otros países.

Por ello, debemos considerar la actividad marítima de servicio exterior como

una actividad de exportación y ello justifica plenamente la dictación de normas de fomento que signifiquen un real estímulo para el desarrollo de nuestra Marina Mercante.

ACTUAL COMPOSICION DE LA FLOTA CHILENA

Los tráficos que efectúan las naves chilenas son de cabotaje y servicio exterior, y los productos que transportan los podemos clasificar en carga general, graneles, combustibles y gas.

Las principales Compañías Navieras que operan en el país son:

COMPANIA CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA

Que posee 5 naves con un tonelaje de 52.700 T.D.W. Esta Cía. tiene en

construcción dos naves en Argentina de 15.000 Tons. cada una, para ser entregadas una en el presente año y la otra en el año 1976.

En Astilleros brasileños tiene en construcción dos naves de 15.000 tons. para ser entregadas en el año 1977 y dos naves de 26.000 tons. para ser recibidas en el año 1978.

El Capital social pertenece actualmente en un 94% a la Corporación de Fomento de la Producción.

Esta Cía. atiende el tráfico Chile-Argentina - Brasil y tráfico al Oriente - Chile - Japón - Filipinas - Corea del Sur - Taiwán y la costa del Pacífico de Estados Unidos.

También atiende tráficos Tramps a todos los países del mundo.

COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES

Posee 12 naves con un tonelaje de 176.755 T.D.W. Esta Cía. en el curso del presente año adquirió el B.M. "Teno" de 28.131 T.D.W.

Atiende tráfico a Europa - Estados Unidos - Golfo y costa Atlántica, y además cabotaje de caliza.

Participa en los tráficos Tramps.

Esta empresa es Sociedad Anónima privada.

EMPRESA MARITIMA DEL ESTADO

Posee 25 naves con un tonelaje de 252.510 T.D.W. Atiende especialmente el tráfico de cabotaje, la línea de Chile al Mediterráneo y servicio Tramps.

A contar del presente año participa en el transporte de petróleo crudo desde el Golfo Pérsico a Chile.

Pertenece al Estado de Chile.

S.A. DE NAVEGACION PETROLERA

Posee 5 naves con un tonelaje de 29.232 T.D.W., se dedica al transporte de petróleo crudo desde Magallanes al centro del país y efectúa el transporte de importación de petróleo crudo.

El Capital de esta Cía. pertenece en un 50% a C.S.A.V., 25% a C.C.N.I. y 25% a NISA.

Cabe señalar que los B.T. "Cabo Pilar" y "Cabo Tamar" pertenecen a una Comunidad formada por CCNI con 35% - CSAV con 35% y SONAP con 30%.

NAVIERA INTEROCEANGAS S.A.

Posee dos naves con un total de 13.259 T.D.W. y se dedica al transporte de gas desde Magallanes al centro del país. En el curso del presente año adquirió el gasero frigorizado "Galileo" de 11.085 T.D.W.

Cabe mencionar la firma Martínez Pereira y Cía. con 5 naves y 14.250 T.D.W.

Naviera Chilena del Pacífico con 2 naves y 18.680 T.D.W.

Transmares Naviera Chilena Ltda. con una nave con 4.650 T.D.W.

La Sociedad Naviera Ultragas Ltda. que se dedica al transporte de gas.

En resumen nuestra Marina Mercante Nacional posee 65 naves con un tonelaje total de 748.900 T.D.W.

DIRECCION DEL LITORAL Y MARINA MERCANTE

Para velar por la correcta aplicación de las leyes de Navegación, de Cabotaje, del Trabajo, de Sanidad Marítima y el cumplimiento de Leyes y Convenios de carácter internacional de los cuales el Gobierno de Chile es signatario, entre los cuales podemos mencionar Convención Internacional para guardar la vida humana en el mar, está la Dirección del Litoral y Marina Mercante.

Es una repartición de la Armada Nacional (Servicios Marítimos de la Armada), su mando superior es el Director del Litoral y Marina Mercante, Oficial superior de la Armada con el grado de contraalmirante.

En el orden jerárquico le sigue el Subdirector del Litoral y M.M., Oficial superior de la Armada con grado de Capitán de Navío.

ORGANIZACION DE LA DIRECCION DEL LITORAL Y M.M.

Para cumplir con los objetivos señalados la D.L.M.M. cuenta con los Departamentos especializados respectivos y el Territorio nacional para estos efectos se encuentra dividido principalmente en Zonas o Gobernaciones Marítimas:

- 1.—Arica
- 2.—Iquique
- 3.—Antofagasta
- 4.—Coquimbo
- 5.—Valparaíso
- 6.—San Antonio
- 7.—Talcahuano
- 8.—Valdivia
- 9.—Puerto Montt
- 10.—Castro
- 11.—Aysén
- 12.—Punta Arenas

El mando de cada una de estas zonas está en manos de un Gobernador Marítimo. Cada Gobernación Marítima está subdividida en zonas o puntos menores llamadas Subdelegaciones Marítimas y Alcaldías de Mar respectivamente, cuyos mandos son el Capitán de Puerto y el Alcalde de Mar.

Es fácil suponer entonces la importancia y la responsabilidad que pesa sobre la D.L.M.M. en la cual encontramos mandos eficientes, oficiales y personal especializado, para atender asuntos de orden técnico, legal y administrativo.

PERSONAL

Nuestros Oficiales mercantes reciben su formación en la Escuela Naval "Arturo Prat", y la Universidad Católica de Valparaíso, consciente de la importancia de la actividad Marítima, creó la Escuela de Transporte que empezó a funcionar en el primer semestre de 1972, con cursos de 4 años de duración, recibiendo el alumno al término de los dos primeros años el Título de Técnico en Transporte y a los 4 años Administrador en Transporte.

Igualmente fundó la Escuela de Tripulantes, que es una escuela de enseñan-

za media técnico-profesional, uno de cuyos objetivos es la formación profesional a nivel técnico marítimo, en la especialidad de tripulante de Cubierta y Máquinas.

No puedo dejar pasar la oportunidad para recalcar los esfuerzos y sacrificios de nuestros Marineros Mercantes tanto Oficiales como Tripulantes que dejan sus hogares por largo tiempo, navegando por los mares de todo el mundo a riesgo de su propia vida, pasando a constituirse de hecho en verdaderos embajadores de nuestro país.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Por Decreto Ley N° 557 de 8 de Julio de 1974 fue creado el Ministerio de Transporte para ejercer y ampliar las atribuciones que correspondían a la Subsecretaría de Transporte del Ministerio de Obras Públicas.

La principal labor que cumple en el aspecto marítimo es la aprobación de fletes marítimos, la asignación de líneas y otras establecidas específicamente en el Decreto Ley 466.

CONSIDERACIONES GENERALES

Hemos visto a través del tiempo cómo han evolucionado los medios de transporte y las repercusiones que ello ha traído para la Marina Mercante Nacional y aún a nivel mundial. La construcción del camino Longitudinal Sur de Arica a Puerto Montt trajo como consecuencia una fuerte decadencia en el transporte de cabotaje.

La construcción de carreteras a través del continente ha significado que gran parte del transporte de mercaderías que se efectuaba por vía marítima hacia Argentina y Brasil sea efectuado por tierra.

El transporte por aire ha perfeccionado sus técnicas y el incremento de las mercaderías transportadas por esta vía ha experimentado una fuerte alza.

Para poder competir, las Marinas Mercantes mundiales han ido diversificando sus técnicas de transporte, y es así como actualmente gran parte del transporte marítimo de carga general se desarrolla con containers.

Para nuestra Marina Mercante el desafío planteado es muy grande y una gran responsabilidad para las empresas armadoras.

Hemos visto a nuestra Marina Mercante, pero esto no es suficiente, ya que a corto plazo el intercambio comercial de nuestro país con los países industrializados deberá efectuarse con containers, lo cual requerirá de fuertes inversiones en buques adecuados, incluso en los containers mismos.

La exportación de nuestros minerales deberemos efectuarla con naves de bandera chilena, lo cual también requerirá una fuerte inversión en barcos.

Paralelamente al desarrollo de la Marina Mercante deben adaptarse nuestros puertos y nuestras disposiciones legales a las nuevas características del comercio naviero.

El país debe contar con una política adecuada de Astilleros para construcción de naves y, en una primera etapa, es imprescindible contar con Astilleros por lo menos para reparar las naves de nuestra flota, reparaciones que deben efec-

tuarse en el extranjero con el consiguiente gasto de divisas.

Debería adoptarse una política aún más agresiva para fomentar la Marina Mercante, si se considerase que los impuestos que tienen todos los fletes (3% CAPREMER) fuesen a un fondo que se emplease únicamente en fomentar las actividades navieras. Ejemplo de ello nos ha dado Brasil, que en un plazo inferior a 15 años ha pasado a ser una de las potencias marítimas más grandes del mundo, tanto por el volumen de su flota como por el número de naves construidas en astilleros brasileños para todos los países del mundo.

La actividad naviera es una actividad de permanentes transformaciones, siendo necesario que las disposiciones de fomento, de ayuda técnica, etc. sean permanentemente actualizadas.

Hoy nos han entregado un desafío y estoy seguro que los Armadores chilenos responderán plenamente a ello, recobrando el país el prestigio marítimo mundial que se merece.

De Revista "Interoceánica".

