

TRANSPORTE MARITIMO DE LA REGION AUSTRAL DE CHILE

Por

Oscar J. THEODOR Pezoa

Capitán de corbeta, Armada de Chile

I.—GENERALIDADES



EN SEMINARIOS, foros, conferencias, exposiciones de prensa y televisión realizados en los últimos tiempos, se ha dado a conocer la gran importancia que reviste en el país la actividad marítima de la región austral de Chile.

¿Cuál es el motivo de este interés?

En primer término es necesario señalar que se interpreta como zona austral las diversas regiones y provincias comprendidas entre la región de los lagos, la región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y la región Magallanes y Antártica Chilena, es decir, abarca 11 provincias, a saber: Valdivia, Osorno, Llanquihue, Chiloé, Aysén, General Carrera, Capitán Prat, Última Esperanza, Magallanes, Tierra del Fuego y Antártica Chilena.

Dentro de la zona austral antes definida, se analizará la situación del transporte marítimo entre Puerto Montt y Punta Arenas.

No podemos desconocer que esa parte del territorio no ha seguido el proceso natural del desarrollo histórico que corresponde a una zona en la cual el transporte representa el vínculo fundamental que conlleva hacia la civilización.

Preciso es recordar, por ejemplo, que después del descubrimiento de América, a través del transporte marítimo se fueron creando y formando poblaciones mantenidas mediante el erario nacional español hasta que económicamente fueron capaces de autoabastecerse, creando fuentes de riqueza y generando cargas que atraieron las miradas del resto del mundo. Con ello llegó el transporte, cumpliéndose con plenitud su concepción básica de que "existe transporte cuando hay carga". Precisamente es lo que no ha ocurrido en esa vasta zona austral que se encuentra aún en plena etapa de colonización.

Ninguna comunidad humana podría subsistir por sí sola si el transporte no pone a su alcance todo aquello que necesita. Es una característica de esta zona, en especial de Chiloé a Aysén, que sus centros poblados se encuentren distribuidos en localidades primitivas y distantes que no cuentan con los medios de alimentación ni de transporte adecuados para poder incorporarse al resto del territorio nacional y que además se hallan desvinculadas entre sí, lo que provoca el éxodo de un gran porcentaje de su población.

Las necesidades de los pobladores son las mínimas de subsistencia, para lo cual

requieren de los sistemas de transporte indispensables para llegar a aquellos centros de consumo que les permitan sacar los productos transportados para negocio y regresar con sus alimentos y demás enseres necesarios e indispensables para su abastecimiento.

Aunque los medios de que se vale el hombre son múltiples, es evidente que el más útil de ellos continúa siendo el mar y muy especialmente en esta zona austral en que la configuración geográfica y las características climáticas de ella, hacen que la comunicación social y económica de esta parte del territorio con el resto del país sea prácticamente muy complicada, engorrosa y llena de obstáculos en diversas épocas del año, a consecuencia de la dificultad de construir redes camineras o de mantener las existentes en buenas condiciones de funcionamiento .

Las vías de transporte aéreo y terrestre presentan asimismo dificultades que no les permiten dar un servicio permanente a la zona, especialmente en la parte cordillerana, donde el aislamiento ha impedido el desarrollo normal de vastas regiones.

De allí que el camino natural de integración de dichas regiones con el resto del país para su aprovisionamiento, transporte de pasajeros y salida de su producción, sea el marítimo.

Pese a los adelantos tecnológicos en otros medios de transportes, la nave constituye el principal sistema de transporte, ya que es capaz de transportar un crecido volumen de carga, cualesquiera sea la distancia y a precios más equitativos por unidad de mercadería. Esta característica tiene validez universal, y en Chile es tan manifiesto este hecho que no requiere ser comentado para señalarlo como imperativo de nuestra realidad, y con mayor plenitud en la zona austral.

Se puede establecer, entonces, que la vía marítima, a pesar de tener también limitaciones en esta zona, derivadas de la configuración geográfica y de las condiciones climáticas, es la única que puede entregar un servicio permanente, siempre que se cuente con los tipos de naves adecuados, según sea el servicio de que se trate.

II.- TRANSPORTE MARITIMO EN LA ACTIVIDAD ECONOMICA DE LA ZONA AUSTRAL

Nunca como en estos últimos años ha

sido más evidente la preocupación en el ámbito nacional por la situación y progreso de nuestra Marina Mercante, la que a la vez pueda asegurar su coherencia con los objetivos de desarrollo de los demás sectores de la actividad económica de la nación, ocupando lugar preferente en esta preocupación la zona austral por su evidente carácter prioritario y subsidiario, dadas las condiciones socio-económicas de las zonas que atiende.

Esta zona, como se ha expresado, se caracteriza por ser una región inexplorada, encontrándose en esa etapa de colonización que es la precedente a la del desarrollo y evolución, a cual el país no puede descuidar si desea mantener el equilibrio del progreso integral de su territorio.

A través de muchos años ha existido en general, una preocupación especial en el surgimiento, explotación y colonización de esta zona, pero lamentablemente todas las iniciativas han estado centradas en la provisión de los medios de transporte que en definitiva sólo han conseguido crear pequeños núcleos poblacionales sin mayores perspectivas, que solamente se limitan a subsistir. No han existido planes definidos de explotación de las grandes riquezas mineras, agropecuarias, forestales, extractivas de la fauna y flora marinas, ganaderas e industriales, quedando así el transporte convertido en la mera vía de traslado de las necesidades mínimas esenciales de la escasa ocupación humana territorial, por cuanto las pocas en existencia están en una etapa rudimentaria de desarrollo que puede ocasionar a largo plazo un perjuicio, al no existir una planificación coordinada que señale una adecuación del sistema.

III.—EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA REGION AUSTRAL

El transporte marítimo en la región austral ha sido efectuado preferentemente por el Estado, pero también ha tenido participación durante el último tiempo, la empresa privada. Actualmente la Marina de Guerra apoya también con sus naves regionales en forma directa el transporte marítimo comercial, cuando existen insuficiencias de naves.

Existen en la actualidad las siguientes empresas marítimas:

- a) Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR)

- b) Empresa de Transporte Marítimo Chiloé-Aisén Ltda. (Transmarchilay).
 - c) Empresa Naviera y Pesquera "Constantino Kochifas Cárcamo".
 - d) Empresa Martínez, Pereira y Cía. S.A.N.
 - e) Empresa Naviera del Estrecho, Hernández y Cía. Ltda.
 - f) Empresa Transbordadora Austral Broom Ltda.
- a) Empresa Marítima del Estado (Empremar)

Es una empresa estatal, como su nombre lo indica, cuya finalidad se encuentra definida por el Decreto con Fuerza de Ley N° 327, de 1960, correspondiéndole la atención preferente del transporte marítimo de pasajeros y carga entre las regiones de los lagos y Magallanes.

Consta de una Oficina Regional con sede en Puerto Montt y Agencias locales con atribuciones ejecutivas en Castro, Chacabuco y Punta Arenas, todas dependientes de la Dirección General, en Valparaíso.

Esta empresa mantuvo por muchos años un servicio regional de transporte aplicando tarifas de carácter social fijadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y atendiendo puertos donde el armador particular no recalaba por razones económicas.

En toda su operación del cabotaje regional emplea personal marítimo matriculado y sindicalizado en los organismos laborales legalmente constituidos, comprendiendo tanto el personal embarcado como el personal de tierra, cumpliendo con los convenios y tarifados vigentes existentes para el personal marítimo.

Cuenta con una infraestructura instalada, con una maestranza dotada de recursos materiales para el mantenimiento y reparación de sus naves, como también presta servicios en este rubro a naves de empresas particulares.

Por las características del servicio, la empresa debe ocupar parte de su dotación en la realización de faenas de carga y descarga en aquellos puertos que no cuentan con personal calificado, y que son mayoritarios, lo que indudablemente gravita en sus costos operacionales.

Esta empresa lleva más de 38 años sirviendo en la región y fue creada como subsidiaria de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (FERRONAVE), sin haber podido

evolucionar mayormente como empresa comercial en la zona en razón de su carácter eminentemente social subvencionada por el Estado. En la actualidad se encuentra sujeta al régimen de libertad de tarifas que se aplica a la totalidad de las empresas navieras que efectúan cabotaje.

a.1.—Servicios que realiza EMPREMAR en las regiones de los lagos y Aysén

i) Tráfico

EMPREMAR realiza un servicio entre ambas regiones desde Puerto Montt a Puerto Chacabuco con dos líneas regulares con naves clase "Quellón", denominadas Línea Cordillera y Línea Insular y un servicio eventual y discontinuo con una nave tipo barcaza, de acuerdo al siguiente detalle (figura):

Línea "Vía Cordillera":

Esta línea atiende los principales puertos y caletas de Chiloé Continental y Aysén, con un viaje semanal con itinerario fijo zarpando los días sábados y demorando 5 días en el viaje completo.

Cubre los siguientes puertos:

Puerto Montt, Hualaihue, Ayacara, Chaitén, R. Marín Balmaceda, Puyuhuapi, Puerto Cisnes, Puerto Aguirre y Chacabuco.

Línea "Vía Insular":

Esta línea atiende los principales puertos y caletas del Chiloé Insular y canales de Aisén, con un viaje semanal redondo de 5 días de duración, zarpando los días miércoles.

Cubre los siguientes puertos y caletas:

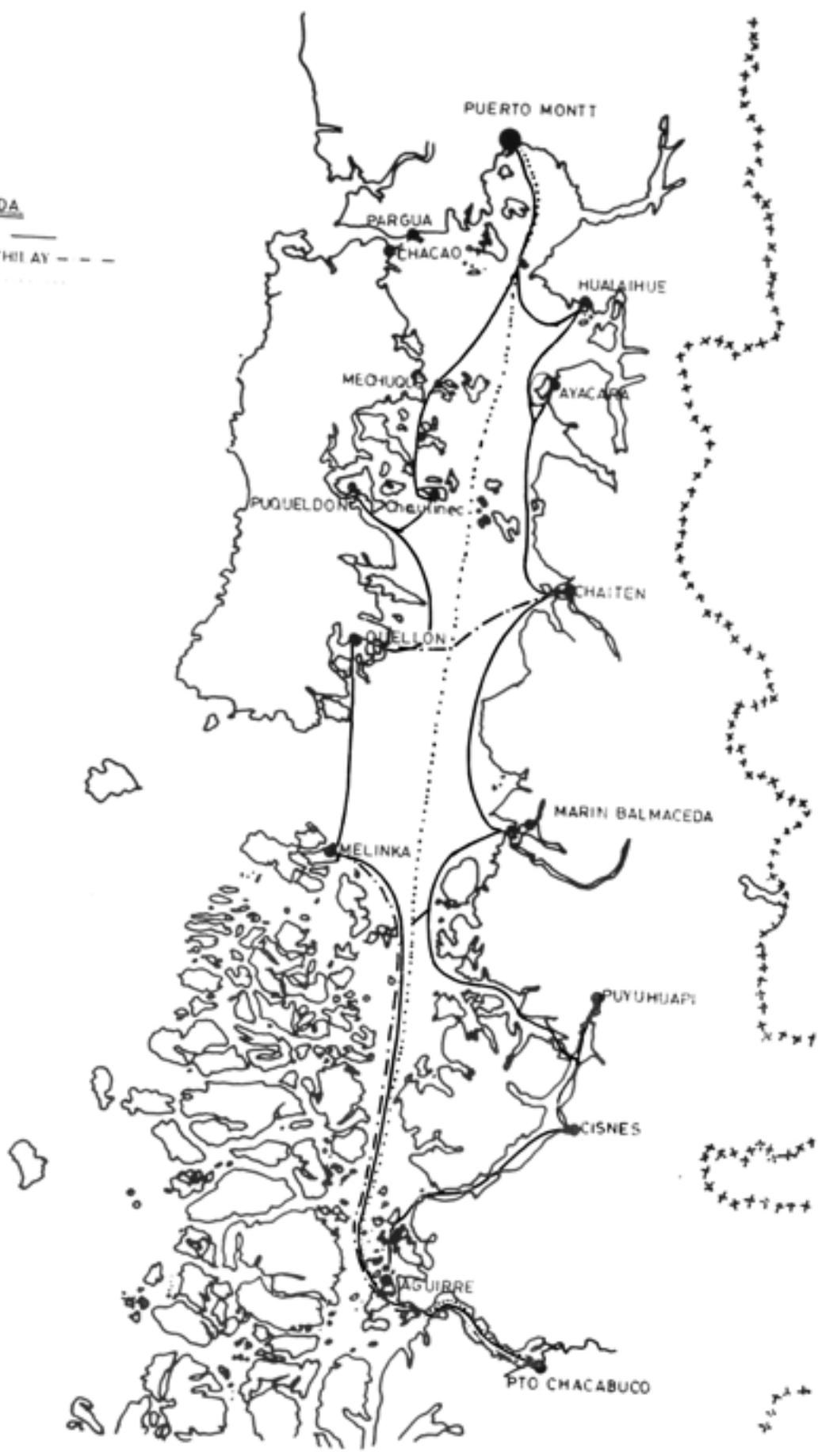
Puerto Montt, Mechuque, Quenac, Chau-linec, Puqueldón, Quellón, Melinka, Puerto Aguirre y Puerto Chacabuco.

Línea Eventual:

Esta línea cubre el servicio entre Puerto Montt y Puerto Chacabuco en vía directa, cuando existe carga que haga rentable el viaje.

Estos tráficó se están cumpliendo en esta forma, sólo desde el año 1976, siendo su objetivo principal prestar un mejor servicio con frecuencia e itinerarios fijos, como forma de dar solución al grave problema que involucraba la inseguridad de contar con un servicio regular y permanente, pues

LEYENDA
EMPREMAR ———
TRANSMARCHILAY - - -
KOCHIFAS ·····



las naves zarpaban una vez que estuvieran con sus cargamentos completos, cumpliendo itinerarios que abarcaban más de 30 puertos o caletas intermedias, lo que implicaba que los pobladores permanecieran alejados de sus lugares de origen y/o aislados con escasas posibilidades de retorno en tiempo prudente, que a la postre creaba un problema social de magnitud que ¡nci-

día en las autoridades de Gobierno y en la propia Armada que debía absorber dicha insuficiencia con sus naves regionales.

ii) Clases y características de las naves de EMPREMAR

Las naves que cubren el servicio son las siguientes:

(Tráfico Puerto Montt - Chacabuco)

Naves	Edad	TDW	TRG	Clase	Frecuencia
M/N "Quellon"	19	353	348	Carga y pasajeros	1 viaje semanal
M/N "Cap. Alcazar"	15	353	348	"	"
B. "R o Cisnes"	14	400	371	Barcaza	Eventual

a.2 Servicios que realiza EMPREMAR entre las regiones de los lagos y Magallanes

EMPREMAR efectúa servicio de carga y pasajeros entre Puerto Montt y Punta Are-

ñas con una M/N clase "Quellón" ("Río Baker") cuyas características son:

Nave	Edad	TDW	TRG	Clase	Frecuencia
M/N "R o Baker"	14	357	336	Carga y pasajeros	1 o 2 viajes mensuales

b) Empresa de Transporte Marítimo Chiloé-Aisén Ltda. (Transmarchilay)

La función de esta empresa es prestar servicios de cabotaje regional y en especial el transporte de pasajeros y carga en el Canal de Chacao y servir también al cabotaje inter-regional de carga y pasajeros entre las regiones de Los Lagos y Aisén.

Dentro de su esquema organizativo, la administración de la empresa es ejercida por un directorio, integrado por funcionarios de la CORFO y de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes de las citadas Regiones y un gerente general de la empresa al igual que cualquier sociedad anónima. Se trata de una empresa naviera comercial con aportes de capitales del Estado, y dirigida regionalmente.

Esta empresa, mantuvo desde el año 1971 al año 1975, servicio entre Pargua y Chacao para el cruce del Canal transportando carga, pasajeros y vehículos con dos naves, aplicando tarifas controladas y fijadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por tener características monopólicas, pues era el único servicio de ese sector.

En 1975 se solicitó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la autorización

para dividir el servicio, cubriendo con una nave el cruce del Canal Chacao y con otra el tramo Quellon-Puerto Chacabuco.

El transporte de vehículos por esta vía ha ido incrementándose día a día, habiendo absorbido en gran medida el tráfico de camiones y automóviles que se realizaba por la vía terrestre usando la carretera argentina.

Las condiciones de las naves no son las ideales para este tráfico, que se ve frecuentemente interrumpido por mal tiempo, y no tiene acomodaciones para pasajeros. Goza también de libertad tarifaria.

b.I. Servicios que realiza Transmarchilay en las Regiones de Los Lagos y Aisén

La empresa Transmarchilay cubre los servicios del cruce del Canal Chacao, el de Castro a Chaitén, Quellón-Chacabuco y el lacustre en el Lago Yelcho. A futuro, también cubrirá el servicio lacustre en el lago General Carrera,

i) Tráficos

Cruce Canal Chacao:

El cruce del Canal Chacao lo efectúa con la barcaza "El Trauco", diariamente desde la localidad de Pargua en el continente a

Chacao en la Isla Grande de Chiloé, con itinerario fijo desde las 06.30 horas hasta las 23.30 horas con aproximadamente 15 pasadas. •

Castro a Chaitén:

Efectúa el tráfico de Castro en la Isla Chiloé a Chaitén en Chiloé Continental con dos viajes redondos al mes, o cuando existe carga con un itinerario pre-establecido, con el transbordador "Pincoya".

Ojeüón-Chacabuco:

La empresa efectúa servicio desde Quellón en la Isla de Chiloé al Puerto de Chacabuco en Aisén, con el transbordador "Pincoya", con una frecuencia de 2 viajes redondos a la semana de acuerdo a un itinerario preestablecido mensualmente.

Tráficos lacustres:

La empresa Transmarchilay cubre el cruce del Lago Yelcho, desde Puerto Cárdenas a Puerto Ramírez con el transbordador "Yelcho".

Esta empresa, que efectúa servicio público de cabotaje en el lago General Carrera, ha adquirido recientemente la barcaza "El Pilchero", unidad que era administrada y operada por una empresa armadora particular (GONZALAGOS) y que actualmente está en reparaciones.

ii) Clase y características de las naves

Las naves que cubren el servicio de transporte de Transmarchilay son las siguientes:

PARGUA - CHACAO

Naves	Edad	TDW	TRG	Clase	Frecuencia
Barcaza "Trauco"	5	120	—	Vehículos, pasajeros y carga	8 viajes diarios

QUELLON - CHACABUCO

Barcaza "Pincoya"	5	200	—	Vehículos y carga	4 viajes semanales
-------------------	---	-----	---	-------------------	--------------------

C.—Empresa Naviera y Pesquera "Constantino Kochifas"

Servicios que realiza entre las Regiones de Los Lagos y Aisén

Es una empresa de transporte marítimo comercial privada, cuya función principal es el transporte de cabotaje entre las mencionadas regiones complementada con la explotación de viveros y productos extractivos del mar de su propiedad, y el turismo.

Opera en las regiones desde 1958 con 3 naves, teniendo la Gerencia General en

Puerto Montt y una Agencia en Puerto Chacabuco.

i) Tráficos

La empresa KOCHIFAS cubre con sus naves el tráfico de Puerto Montt a Chacabuco de acuerdo a la carga disponible.

ii) Clase y características de las naves

La empresa cuenta con las siguientes naves y sus características:

(Tráfico Puerto Montt - Chacabuco)

Naves	Edad	TDW	TRG	Clase	Frecuencia
M/N "Mimi"	—	180	—	C. y Pjs.	Viaje directo
M/N "Mariana"	—	240	—	"	" "
M/N "Don Amestis"	—	200	—	"	" "
M/N "Skorpio"	Nueva		—	"	" "

d) Empresa "Martínez, Pereira y Cía. S.A.N"

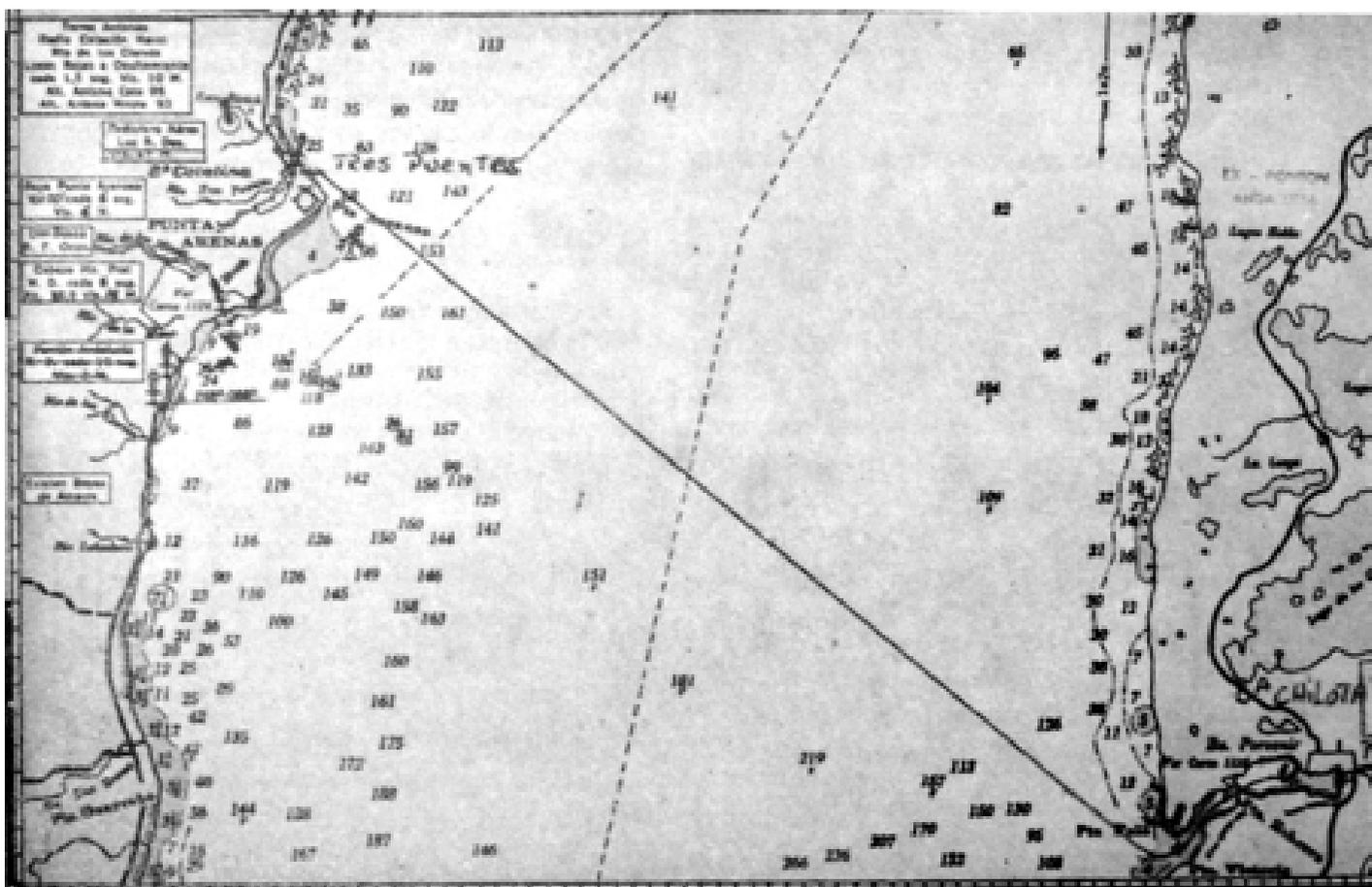
Esta empresa naviera nacional, a contar del mes de mayo de 1978, estableció un servicio subsidiado por el Estado en forma directa, que cubre el tráfico de carga entre Puerto Montt y Punta Arenas, con un viaje redondo mensual, destinado a absor-

ber las necesidades de transporte entre ambas localidades, que atendía la M/N "Navarino" de propiedad de la Empresa Marítima del Estado que no fue reemplazada.

El servicio lo efectúa la M/N "Isabella" cuyas características principales son las siguientes:

(Tráfico Puerto Montt - Punta Arenas)

Nave	Edad	TDW	TRG	Clase	Frecuencia
M/N "Isabella"	21	1.750	1.322	Carga general	viaje mensual



e) Empresa Naviera del Estrecho "Hernández y Cía. Ltda."

La empresa de transporte marítimo del Estrecho "Hernández" es una empresa privada, cuya función principal es el transporte de carga y pasajeros entre Punta Arenas y Puerto Porvenir en Tierra del Fuego dentro de la Región de Magallanes.

En toda su operación de cabotaje regional, emplea personal marítimo matriculado y sindicalizado en los organismos laborales legalmente constituidos, tanto el personal que labora en tierra como a bordo de sus naves, cumpliendo con los convenios y tarifados vigentes existentes para el personal marítimo.

i) Tráfico

La Empresa Naviera del Estrecho "Hernández y Cía. Ltda." cubre el tráfico del Estrecho entre las localidades de Tres Puentes (Punta Arenas) y Bahía Chilota en Porvenir (Tierra del Fuego), con la barcaza "Melinka", que efectúa dos cruces durante el día normalmente y hasta cuatro veces en casos de necesidad.

ii) Clase y características de la barcaza

Este tráfico es cubierto con la barcaza "Melinka", cuyas características son las siguientes:

Nave	Edad	TDW	TRG	Clase	Frecuencia
B. "Melinka"	14	480	471	Veh culos y carga	2 viajes al da

f) Empresa Transbordadora "Austral Broom Ltda".

Es una empresa privada, cuya función principal es el transporte de camiones, microbuses, automóviles y maquinarias, principalmente de carga general y pasajeros en la Primera Angostura en el Estrecho de Magallanes, entre el continente y la isla Tierra del Fuego.

Los usuarios de este servicio son tanto chilenos como argentinos, que transbordan sus vehículos para ambos territorios.

Actualmente los gobiernos de Chile y Argentina mantienen dos acuerdos vigentes, el de Morón y de Concepción, cuyas cláusulas se refieren al mantenimiento por parte de Chile del transporte en ese tráfico en forma regular y permanente, y Argentina al mantenimiento de los accesos viales en buenas condiciones de uso.

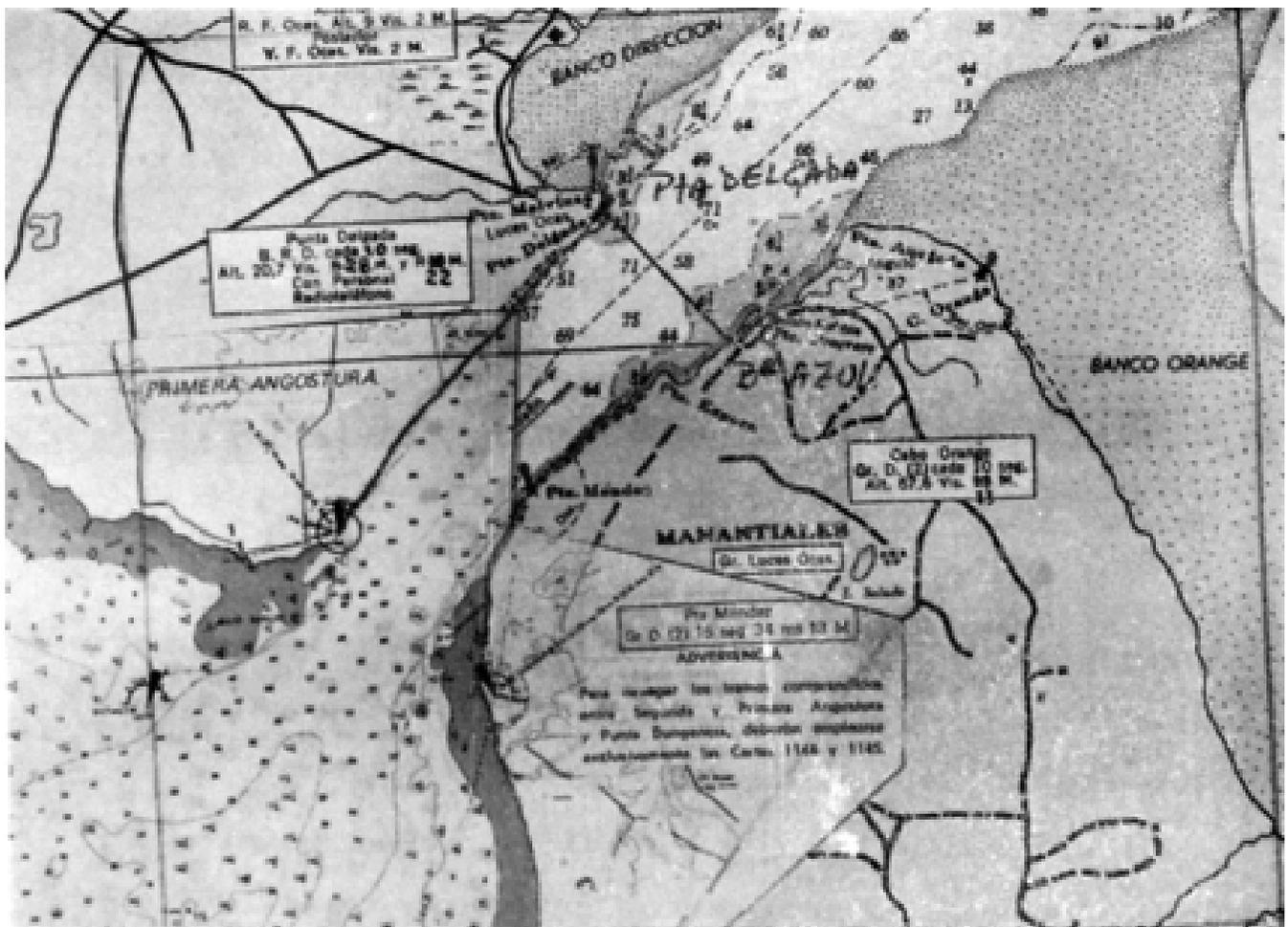
f.I. Servicios que realiza en la Región de Magallanes

i) Tráfico

Esta empresa naviera atiende el tráfico en la Primera Angostura entre las localidades de Punta Delgada en el continente y Bahía Azul en Tierra del Fuego, con los transbordadores "Patagonia" y "CruX Australis", realizando hasta 14 cruces diarios, desde las 08.00 horas a las 21.00 horas, dependiendo de las condiciones de corrientes y mareas del Estrecho.

ii) Clase y Características de las naves

Las características de la barcaza "Patagonia" y barcaza "CruX Australis" son las siguientes:



Punta Delgada y Bahía Azul

Naves	Edad	TDff	TKG	Clase	Frecuencia
"Patagonia"	2	285	178	Veh culos y carga	1 viaje ca- da 30 min.
"Crux Australis"	9	140	125	„	Relevo

IV.—CLASIFICACION DE LOS TRAFICOS MARITIMOS REGIONALES

Lo anterior permite clasificar el transporte marítimo existente en tres categorías bien definidas:

- a) Tráficos comerciales
- b) Tráficos sociales, y
- c) Tráficos de colonización e integración.

a) Tráficos comerciales

Son aquellas líneas en las cuales cualquier empresa eficiente puede obtener rentabilidades positivas.

En la zona austral analizada se conocen principalmente los siguientes:

Puerto Montt a Puerto Chacabuco por línea directa (Regiones de Los Lagos y Aisén).

Quellón a Puerto Chacabuco (Regiones de Los Lagos y Aisén).

Pargua a Chacao (Región de Los Lagos).

Tres Puentes - Bahía Chilota (Región de Magallanes).

Punta Delgada - Bahía Azul (Región de Magallanes).

b) Tráficos Sociales

Son aquellas líneas que no resultan rentables y que atienden sectores aislados y sus proyecciones económicas futuras son inciertas, pero en las cuales existe población que tiene necesidades mínimas de subsistencia y de integración con el resto del país. Entre los sectores comprendidos en estos tráfico tenemos:

Sector Melinka a Puerto Aguirre (Región de Aisén).

Sector Chiloé Insular: que comprende las islas Chaulinec, Mechuque, Tenaún, Butachauques, Quicav; e isla Desertores en la Región de Los Lagos.

Sector Chiloé Continental: comprendidas las localidades de Rolecha, Ayacara, Buil, Chumeldén, Chana, Llancahue, Río Negro, Cholgo y otros, en la Región de Los Lagos.

Sector Lago Yelcho: Región de Los Lagos.

Sector Lago General Carrera: Región de Aisén.

Línea Puerto Montt - Punta Arenas: Regiones de Los Lagos y Magallanes.

Puyuhuapi y Puerto Cisnes: Región de Aisén.

c) Tráficos de Colonización e Integración

Son aquellas líneas que cubren sectores con importantes potenciales productivos y donde no existe un transporte marítimo establecido en forma permanente o regular, donde se están abriendo nuevas rutas camineras transversales destinadas a desarrollar planes agrícolas, mineros u otros.

Actualmente se puede considerar como tráfico de colonización a los siguientes:

Chaifén y Marín Balmaceda, Región de Los Lagos.

Sector Navarino, Región de Magallanes.

Sector Punta Arenas - Navarino, Región de Magallanes.

V.—Comportamiento de las cargas

La zona austral, tal como se aprecia en la actualidad, es fundamentalmente de consumo y la tendencia del flujo de la carga general destinado a este rubro presenta un movimiento de mercaderías en el sentido norte-sur con escasa carga de retorno.

Se ha podido advertir en líneas generales que el comportamiento de las cargas se efectúa por tres canales bien definidos hacia la zona austral.

a) Transporte terrestre vía Puyehue hacia Chacabuco y o Punta Arenas, por territorio argentino.

b) Transporte terrestre destino Puerto Montt, vía marítima hasta Chacabuco y Punta Arenas, y

c) Transporte terrestre vía Canal Chacao, Isla Chiloé, Quellón, Chacabuco.

De la escasa información estadística existente en los organismos competentes se aprecia que las cargas con destino a la zona austral son sólo mercaderías de consumo para las necesidades de subsistencia de la población y las que genera la región consisten en su mayor parte en el transporte de ganado y sus subproductos, tales como cueros, lanas, etc., en baja proporción.

Ultimamente se ha apreciado un notable incremento en el transbordo de vehículos con carga, que provienen de Punta Arenas por la vía terrestre con destino al norte del país y que aprovechan el servicio marítimo de Chacabuco a Quellón, por razones del menor costo y algunas ventajas comparativas involucradas en el servicio.

