

REVISTA DE MARINA

EDITORIAL

Valparaíso (Chile) Mayo y Junio 1980
Volumen 97 Número 3



EL TRANSPORTE MARITIMO



El transporte en general siempre ha sido considerado como una necesidad derivada; no es algo primigenio, como la obtención de alimento o la disposición de abrigo y de refugio, que eran las demandas básicas del hombre primitivo. La evolución social, sin embargo, y la división del trabajo crearon la necesidad de trasladar los bienes desde el lugar de recolección, producción o fabricación hasta el de consumo. Con el transcurso de los siglos, el ininterrumpido proceso de civilización ha colocado al transporte como un servicio imprescindible para la vida humana, de tal modo que constituye, hoy por hoy, una necesidad tan primordial como las originarias.

La historia de la civilización señala que los cursos de agua fueron constituyendo los núcleos de desarrollo de las diferentes culturas, pues proveían directamente el alimento esencial como es el agua e, indirectamente, el alimento complejo constituido por la producción agrícola de regadío, más diversificada y de más alto rendimiento que la de secano. Secundariamente, esos mismos cursos de agua permitieron un transporte a mayor distancia, más rápido y mucho menos penoso y oneroso que el de carga o arrastre animal. Así las cosas, surgieron los emporios o graneros del mundo que, a través de los ríos, podían alimentar con facilidad a sus poblaciones y aun disponían de excedentes para trocarlos por bienes que su propia naturaleza no les permitía obtener.

De todas estas civilizaciones de los ríos, fue la egipcia la que mayor aporte hizo al incipiente desarrollo del transporte acuático. A diferencia del Eufrates y del Tigris, que vacían sus aguas al Golfo Pérsico y luego al Mar Árabe, extenso espacio ampliamente abierto al Océano Índico, el río Nilo tributa sus aguas directamente al Mar Mediterráneo, que es, como su nombre lo indica, un espacio relativamente estrecho que contiene gran profusión de islas y de costas más o menos cercanas y muy quebradas, donde la navegación marítima aparece como una etapa ligeramente superior, en complejidad, a la fluvial.

Esta circunstancia permitió que surgieran en este ámbito civilizaciones esencialmente marítimas, como la minoica en Creta y la fenicia, después, que apoyan con su poderío marítimo exitosas empresas comerciales y militares, que terminan por crear colonias dependientes, a grandes distancias de sus metrópolis.

Desde esta etapa, el transporte marítimo ha sido la herramienta del desarrollo político, económico y cultural del mundo occidental. Las ciudades griegas no sólo imponen el consumo de sus propios productos, sino que dominan el tráfico comercial mediterráneo, crean colonias dependientes y logran contener y derrotar a grandes imperios terrestres. Leyendas como la de la Ilíada y la Odisea señalan ya, desde sus orígenes, la raigambre marítima de los griegos; la Ilíada destaca el expansionismo militar y la Odisea la penetración económica. En esta última, el famoso mito del Toisón de Oro narra cómo los argonautas, a pesar de los cantos de sirena que pretendían desviarlos de su rumbo por medio de una atracción equívoca, prosiguen decididamente su ruta y alcanzan, al final de su periplo, la riqueza prometida, que no era otra que el producto del comercio de ultramar sobre sus propias naves, excelentemente tripuladas por expertos marineros griegos. Todo ello define, fundamentalmente, la clara concepción griega del medio geográfico como cauce orientador de los pueblos sabios. El disminuido poder político de las ciudades griegas cae, finalmente, ante el peso arrollador de otro imperio, originalmente terrestre, pero que supo desarrollar a tiempo su capacidad marítima para ponerla al servicio de la expansión.

Roma, que inicialmente surca el mar sólo para vencer a Cartago, usa posteriormente su poder marítimo para pene-

trar comercialmente todas las costas mediterráneas y emplea su poder naval para asegurar su presencia militar en el que llamó orgullosamente "Mare Nostrum". Posteriormente, surgen en Roma evoluciones político-sociales debilitantes del poder central, las que en la inmensidad del Imperio crearon tendencias centrífugas; paralelamente, descuidaron al elemento aglutinante del Imperio, que no era la vía Apia ni otras sendas de piedra, sino el poderío marítimo en el Mar Mediterráneo que, a la postre, ceden a intereses provincianos. Todo ello llevó al progresivo colapso del Imperio Romano de Occidente, quedando incólume por diez siglos más el de Oriente, que supo mantener y desarrollar su poderío marítimo y naval a lo largo y ancho del Mediterráneo.

En el medioevo, las poblaciones europeas occidentales volvieron a organizarse como sociedades relativamente primitivas, buscando de nuevo a los ríos como núcleos de desarrollo; dejaron el uso del mar a las hordas escandinavas, a las tribus normandas, a los piratas sarracenos o a las naves bizantinas. El alto medioevo señala un renovado crecimiento de los burgos y un claro resurgir del comercio, todo lo cual impulsa el desarrollo del transporte marítimo, siendo sus centros más importantes la Liga Hanseática en el Mar del Norte y Venecia en el Mediterráneo. Las expediciones de las Cruzadas señalan el claro restablecimiento del empleo militar del transporte marítimo.

El Renacimiento europeo, junto con resolver a favor de Occidente el pleito cristiano - otomano sobre el dominio del Mar Mediterráneo utiliza, en el campo marítimo, los fundamentos científicos y los instrumentos técnicos diseñados en Oriente para navegación de altura, en grado suficiente para dar paso a la "era de los descubrimientos". Al superar la barrera de la navegación costera, se inicia la etapa más significativa en el progreso del hombre : aquella en que las distancias no constituyen ya un impedimento para la comunicación entre mundos extraños. Se emprendió así la marcha hacia nuestro actual mundo planetario, que tuvo a la exploración naval y tiene al transporte marítimo como los sólidos fundamentos de su globalidad e interdependencia.

Las características fundamentales del transporte marítimo, que aún prevalece como instrumento indisputado del comercio internacional, son esencialmente las mismas que han impulsado desde sus albores el progreso ininterrumpido de la comunidad humana : alta capacidad de carga, tanto en

peso como en volumen; gran versatilidad de transporte, tanto a granel — líquido o sólido — como embalada; alcance a grandes distancias a bajo costo. Es, particularmente, su capacidad de proyectarse a grandes distancias lo que hizo que, a partir del Renacimiento, surgieran las naciones atlánticas y declinaran las potencias marítimas del Mediterráneo, como Venecia y Génova. La consolidación de las grandes potencias mundiales se fundamenta en su poderío marítimo y el brillo de sus esplendores corre a parejas con el número de sus galeones. Así, sucesivamente, emergen las grandes épocas de Portugal, España, Holanda, Francia e Inglaterra.

Pero el transporte marítimo no sólo conlleva un impulso imperialista de base colonial; también constituye la base de un desarrollo económico sin ambiciones hegemónicas, fundado en la simple calidad del servicio ofrecido. Es el caso de las naciones escandinavas, cuya competencia en el servicio de transporte marítimo mundial las ubica en elevados rangos que no se condicen con sus reducidas disponibilidades de recursos, territorio y población. Este tipo superior de calidad marinera no debe confundirse con el transporte marítimo que ofrecen banderas de conveniencia, utilizadas por numerosos armadores no pertenecientes al estado anfitrión, que emplean tripulantes de muy variada extracción y se acogen a este sistema en mérito a facilidades financieras y administrativas.

El extraordinario desarrollo del comercio internacional de nuestros días, que ha triplicado sus volúmenes en diez años (1965: 5,849 billones de toneladas/milla. 1975: 15,225 billones de toneladas/milla), está señalando que el transporte marítimo es y seguirá siendo la piedra angular del desarrollo; cualquier solución o alternativa de política económica internacional — sea que se adopte por decisiones nacionales o por un consenso multilateral — se orientará, indudablemente, a ampliar el comercio internacional hasta los altísimos niveles que demandarán tanto el incremento real de la población mundial, que sólo en el ya cercano año 2000 alcanzará los 6.000 millones de habitantes, como el creciente nivel de consumo que evidencia, a pesar de algunos casos críticos, la mayoría de las comunidades nacionales que componen la sociedad universal.

Para aquellos países que, por sus características naturales, han sido y son dependientes del mar para el logro de sus necesidades básicas de intercambio de bienes, el panorama

señalado les es doblemente atinente; para ellos, el transporte marítimo no sólo les permite el comercio indispensable para su desenvolvimiento económico, sino que les ofrece la ventajosa perspectiva de convertirse en proveedores netos del servicio de transporte marítimo, tan significativo en la profusa vinculación internacional actual. Con dicha capacidad puesta, fundamentalmente, al servicio de los productos nacionales de más alta demanda exterior y, también, al servicio de importaciones nacionales vitales y del comercio de otros países colindantes que prefieran el uso de vertientes oceánicas distintas de las propias, les es posible disponer de una poderosa palanca para su desarrollo y de una eficaz conexión para su seguridad. Aprovechar esta ventaja es lo que no siempre está en la conciencia ni en la voluntad de algunos países que, siendo naturalmente marítimos, se conforman con ser pseudo-marítimos.

Aún más, habrá países costeros que no sólo desarrollarán el transporte marítimo para atender proporcionalmente su propio comercio exterior y el de sus vecinos, sino que evidenciarán una capacidad excedente para competir con otros países costeros en la demanda general de transporte, para lo cual será factor decisivo la superior calidad del servicio ofrecido, y ello dependerá, en gran medida, de las aptitudes naturales y las habilidades adquiridas de quienes tripulan y administran tales medios. En la dura competencia por este especializado y difícil aspecto de la tecnología actual y del futuro, se impondrán naturalmente los pueblos que, orientados por la geografía y la historia, acepten el desafío de un medio difícil, pero dominable, como es el mar. Tales vencedores serán los pueblos que logren desarrollar una poderosa voluntad marítima nacional que haga de su capacidad de transporte marítimo un elemento esencial en el proceso de su propio desarrollo y de su seguridad, y un factor gravitante en el más amplio campo de las comunicaciones marítimas mundiales, donde concurren los intereses y poderes que, verdaderamente, deciden el curso de la trayectoria mundial.

* * * * *

Chile, como país, fue descubierto por Magallanes en pleno auge de las expediciones marítimas que buscaban unir los océanos; fue convertido en Reino de la corona española por don Pedro de Valdivia, insigne pionero de nuestro desarrollo marítimo; se formó como pueblo por las sucesivas olas de soldados peninsulares y colonos españoles, que llegaron

tras largas navegaciones a fundirse con los aborígenes indómitos; se consolidó como insurgente con unas cuantas bordadas de aquellas cuatro tablas legendarias al mando de Blanco Encalada; surgió definitivamente como Estado tras la Expedición Libertadora del Perú, que logró su histórico éxito a través de la escuadra comandada por Cochrane; aseguró su preeminencia naval en el Pacífico al conquistar por mar a Chiloé, último baluarte del poder naval colonial; se cohesionó como Nación con el despliegue incontenible de su pueblo en armas que, remontando por mar las latitudes, plantó en tierra extraña la enseña tricolor y reafirmó su condición biocéánica al expedicionar por mar para tomar posesión definitiva de sus dominios en el área del Estrecho de Magallanes.

Chile es, así, un producto del océano, lo que no siempre se comprende y, si a veces se entiende, no siempre se recuerda. En nuestra América fuimos, incuestionablemente, los primogénitos del mar.

Como ente económico, Chile se desarrolló durante la Colonia a través de las exportaciones al Perú de sus productos mineros y de sus excedentes agrícolas; el medio de transporte no era otro que el marítimo. Las condiciones rígidas del comercio colonial, fijadas por la metrópolis, no permitían la materialización de otras líneas de comunicación marítima que no fuera la señalada; ello inhibió todo aprovechamiento más amplio de la excepcional posición de su territorio, frente al cual desfilaba todo el tráfico marítimo proveniente de Europa. Así, por una compulsión político-económico-administrativa se frustró el desarrollo normal de la capacidad nacional de transporte marítimo, trauma que aún afecta seriamente a nuestra mentalidad.

Durante la República, mentes visionarias, como las de O'Higgins, Zenteno y Portales, impulsaron decididamente el desarrollo de la navegación, pretendiendo convertirla en una característica de la novel nación. El transporte marítimo que surgió dio efectivamente a Chile las alas para su despegue económico, y sus naves llenaron los puertos y surcaron las rutas del mar chileno y aún mucho más allá, hasta todas las riberas del antiguo Mar del Sur.

La inconsecuencia de no constituir un adecuado poder naval que respaldara a los poderosos intereses marítimos así desarrollados se pagó con la más dura de las penas: el desmantelamiento de nuestra marina mercante, tras la presencia y dominio en nuestras aguas de la flota española en su fugaz

y estéril intento de rescatar para la Corona los dominios americanos ya firmemente independizados.

Desde entonces, los esfuerzos por restablecer esta herramienta fundamental para nuestro desarrollo como país esencialmente marítimo se mantuvieron en un marco de escaso vuelo y apenas el cabotaje logró interesar a algunas empresas del país.

La creciente variedad y complejidad de los buques así como el incremento de sus costos de adquisición y de operación, fueron otros factores de inhibición para los empresarios nacionales, y la vorágine de los imperialismos dominantes arremolinó las aguas de todo el mundo, ahogando en su torbellino a las empresas de los países débiles, entre ellos Chile.

La situación actual no es menos dura. En lo interno, prosiguen tendencias a proliferar costosas rutas terrestres a lo largo del país, en desmedro de más rentables rutas de conexión entre los puertos y el interior; además, la política de libre comercio exterior vigente lanza a exportadores e importadores tras el más bajo flete, sin importarles la nacionalidad de la nave, e impulsa a los armadores nacionales a buscar estrictamente la mayor utilidad, aunque ella se logre sobre naves de otras banderas. A lo anterior, hay que agregar las frecuentes argumentaciones esgrimidas en nuestros debates nacionales sobre política económica, que buscan prioritariamente la rentabilidad directa e inmediata o aceptar, cuando más, compatibilizar recomendaciones emanadas de un proceso de "evaluación social de proyectos". Desafortunadamente, no se ha evidenciado la instrumentalización de algún tipo de metodología analítica para desarrollar una "evaluación nacional de proyectos", que facilitaría la consideración sistemática de los intereses nacionales frente a las opciones más significativas de normas de regulación o proyectos económicos de entidad.

En lo externo, a los grandes consorcios europeos y norteamericanos se suman las enormes capacidades de los japoneses y soviéticos; si bien el transporte marítimo está alcanzando niveles nunca imaginados, las exigencias financieras, las Conferencias y los acuerdos transnacionales crean situaciones casi insuperables para los países en desarrollo; éstos, muchas veces, deben contentarse con rutas de servicios menos rentables y de difícil expansión, o bien deben convenir en

organizar sistemas o empresas multinacionales en las que es difícil establecer los márgenes de una eventual libre disposición de naves para cada Estado en particular.

No obstante, tales factores negativos no prevalecerán. Y ello porque Chile es, como se ha esbozado anteriormente, un producto del océano y su naturaleza marítima esencial no la pueden desfigurar unos pocos lustros de predominio campesino, algunas etapas de desarrollo "hacia adentro", ni unas cuantas prácticas de frenético oportunismo lucrativo. No está lejos el día en que todos comprendamos que el mar es un camino nuestro y que, sobre tal premisa, podremos cultivar nuestra fértil tierra agrícola, explotar en términos favorables nuestras riquezas minerales y marinas, producir industrialmente los bienes que nos otorguen mayores ventajas comparativas y exportar todo ello hacia los mercados más rentables, sin perder de vista que tales esfuerzos servirán de poco si no los ponemos sobre las firmes cubiertas de numerosas naves chilenas.

Deben ser nuestros buques los que, preferentemente, lleguen de manera segura a las distantes riberas que esperan tales bienes, quedando en nuestras manos no sólo el producto de ese servicio, sino la capacidad excedente para atender otras áreas de comunicación marítima; por último, y no por ello menos importante, serán los buques chilenos los que nos darán la seguridad de poder atender a nuestros requerimientos básicos de vinculación externa y supervivencia nacional, aun en las más duras circunstancias de restricciones del transporte internacional, que puedan surgir por situaciones políticas, económicas, bélicas o de otro orden.

La raigambre marítima chilena es demasiado fuerte para ser removida por presiones pasajeras, y la conciencia marítima nacional está consolidando firmemente su visión de Chile como país marítimo, a pesar de los cantos de sirena que, por apegarnos excesivamente a la tierra y al beneficio inmediato, nos alejan del verdadero Toisón. Así, la voluntad marítima chilena respalda a nuestra propia capacidad de transporte marítimo como una parte inseparable del destino nacional, y no comparte las posiciones de quienes propician que cedamos nuestra histórica primogenitura por un apetito- so plato de lentejas.

