

PODERIO MARITIMO DEL BRASIL

Reinaldo Rivas González
Capitán de Navío

INTRODUCCION



a reciente visita oficial a Chile del presidente de la República Federativa del Brasil, en el mes de octubre del pasado año 1980, nos lleva a meditar sobre este gran país, dada la importancia del ilustre mandatario, General de Ejército Sr. Joao Baptista Figueiredo, y la trascendencia política que ésta tiene en el marco de las relaciones internacionales de los países de América Latina.

Llevando nuestras reflexiones al prisma marítimo, no podemos dejar de contemplar el enorme desarrollo industrial y comercial a que ha llegado este país, el que por su propia grandeza geográfica es como un país continente, pero país marítimo por excelencia, en aparente contradicción a la vastedad de su territorio. Este éxito, naturalmente, ha sido alcanzado con esfuerzo, iniciativa y espíritu de empresa, actitudes que son el reflejo palpable de objetivos nacionales claramente definidos y llevados a la prác-

tica a través de planes nacionales proyectados desde una doctrina de seguridad nacional que ha hecho posible su materialización.

A riesgo de parecer repetitivo, y para el mejor ordenamiento de las ideas y de los conceptos, recordemos que la nación es la sociedad asentada en un pueblo, conforme a sus tradiciones y costumbres y con sus elementos básicos constituyentes: el Hombre, la Tierra y sus instituciones. La nación, al quedar jurídicamente organizada, tiene el carácter de Estado y tiende a promover el bien común en un marco de seguridad tal, que le permita mantener el orden político, el económico y el social en concordancia con los objetivos nacionales, que en buenas cuentas son las aspiraciones del gobierno para la satisfacción de los grandes intereses que el poder político pone en juego como metas por alcanzar.

Estos objetivos nacionales, que son específicos para cada país, van en relación con ciertas características geopolíticas, particulares también de cada país, que en el caso del pueblo

brasileño se precisan en una política nacional en la que destaca como función primordial el desarrollo, garantizado por la seguridad nacional que debe proporcionar el poder nacional, con sus expresiones de poder político, económico, social y militar.

En este proceso del desarrollo nacional, Brasil, sin duda, aspira a alcanzar la categoría de potencia mundial; en efecto, pareciera que cuenta con los requisitos básicos para estas pretensiones: un territorio de gran extensión, una posición geográfica favorable, su notable capacidad industrial de los últimos años y su población de aproximadamente ciento veinte millones de habitantes, forman un sólido pedestal para alcanzar dicho *status*, que ya se perfila al año 2000. Además, desde el punto de vista geopolítico, posee un elemento de innegable valor, cual es una organización política definida y eficiente, que es justo reconocer que ha sido un factor importante para que los sucesivos gobiernos pudieran mantener un posición económica relativa, más que aceptable para enfrentar con adecuado éxito el carácter competitivo de su industria y de su economía durante este proceso del desarrollo nacional.

En toda esta compleja relación de conceptos y actividades íntimamente correlacionadas, surge un instrumento de acción, que es el poder marítimo brasileño, con sus cuatro componentes fundamentales: los puertos, la marina mercante, los astilleros de construcción naval y de reparaciones, y la marina de guerra, todos ellos elementos vivos en la participación del desarrollo del país, a los cuales, a partir de 1964, el gobierno les dio un ver-

dadero impulso, basado en el análisis profundo y pragmático de los hechos, problemas y situaciones nacionales, logrando el sorprendente éxito del que la década de los años setenta fue testigo.

Y es aquí donde la cadena de relaciones continúa al impulso del ancestro marítimo de Brasil, primeramente cimentado en una larga costa de más de 4.500 millas de extensión que constituye el factor aglutinante de todos los medios relacionados con el mar, manifestado en las diferentes formas de utilización del océano Atlántico y de los ríos que bañan su litoral, en actividades que van conformando un poder marítimo que es un valioso constituyente y contribuyente del progreso económico del país, cuyos fundamentos están en la política marítima nacional, que es la que fija, ordena y organiza las metas por alcanzar, la que puede ser sintetizada en los siguientes puntos básicos:

1. La marina de guerra y la marina mercante son instituciones congruentes y complementarias. La primera da seguridad de acción a la segunda.
2. La marina de guerra, la marina mercante y la flota pesquera requieren de una adecuada infraestructura de construcción naval y de reparaciones para el logro eficiente de sus objetivos.
3. Se requiere igualmente de personal tecnológicamente bien preparado y que su pueblo, en general, mantenga una mentalidad marítima que se adapte a las exigencias contemporáneas.

4. Contar con medios navales eficientes (buques), que a su vez estén respaldados por una infraestructura moderna de puertos, de señalización marítima, de telecomunicaciones y de apoyo hidrográfico y meteorológico adecuados al progreso tecnológico de la época presente.

Si bien es cierto que hay conceptos e ideas que son aplicables a todos los países del mundo, y Brasil se cuenta entre ellos, está el hecho de su particular posición en América Latina, en la que sus aspiraciones políticas en lo internacional se conjugan perfectamente para que su poder marítimo sea también reconocido en ámbitos internacionales, por la obvia influencia que en asuntos mundiales tiene un tráfico mercante extenso —con buques propios— hacia puertos de otras naciones marítimas, cuando se logra ese vínculo permanente que asegura el comercio, el uso de los océanos y las posibles alianzas o acuerdos militares.

Concretamente, la estrategia en la ejecución de los conceptos antes mencionados, de política marítima nacional, se funda en las siguientes acciones principales:

1. Un intercambio comercial acen-
tuado con el Caribe, por la vía marítima.
2. La gravitación del Brasil en la amazonia americana y la Cuenca del Plata, con la presencia activa de su poder marítimo en todas sus

fases, lo que se estima contribuye al fortalecimiento de las relaciones internacionales por el mutuo beneficio de los países participantes.

3. La substancial fuente de ingresos para la nación que proporciona el conjunto de las actividades del poder marítimo debe extenderse hacia todos los océanos del mundo; además de la prosperidad que se menciona, lleva la bandera de Brasil a los confines del mundo en señal de paz y amistad.
4. La utilización del Atlántico y su preservación, dada la trascendencia política que ésta tiene, como lo han establecido programas de desarrollo de otras áreas de nivel nacional, pues en los mares están yacentes diversos tipos de actividades de corte económico y militar; Brasil entiende que no puede seguir siendo un mero espectador, y es por esto que hoy se encuentra empeñado en que su presencia, su voz y su voto sean una acción verdaderamente representativa ante las organizaciones internacionales, para que se le reconozca calidad política por este concepto.

EL MAR TERRITORIAL DEL BRASIL

Por Decreto Ley N° 1098 de la República Federativa del Brasil, de fecha 25 de marzo de 1970, el Presidente de la República de esa época, General de Ejército Sr. Emilio Garrastazu de Medici, estableció la extensión del mar territorial en una faja de 200

millas marinas de ancho y a partir de la más baja marea en el litoral continental e insular brasileño. Este documento, así tan escuetamente presentado, nada dice de la historia viva y ágil de los derechos del Brasil, que se remonta hasta el 22 de abril del lejano año 1500, cuando don Pedro Alvarez Cabral llegó a la costa de la isla Santa Cruz, fecha con que se inicia el nacimiento y formación de un pueblo nuevo al amparo del escudo lusitano, cuyos apasionantes relatos en la defensa del litoral contra invasores de distintas banderas duraron siglos, hasta su consolidación como república.

Cabría preguntarse dónde están los motivos actuales de sus gobernantes y el porqué ello nos lleva a las circunstancias políticas inmediatas, como lo son su calidad de potencia emergente, cuya participación en la ALALC (aunque ya desaparecida y renacida como ALADI) requiere de la defensa de sus intereses dondequiera que éstos sean discutidos, analizados o estudiados. En este cuadro político-jurídico es de interés destacar la acción de la diplomacia brasileña, que ha tenido la virtud de una clara comprensión del problema en sus importantes e innegables repercusiones de orden económico, como lo es la búsqueda de recursos energéticos no renovables —tales como el petróleo— y de recursos alimenticios —en base a la fauna marina—, y en los aspectos de seguridad nacional en que sus instituciones militares participan para la protección de la nación. Estos son algunos de los factores que representan la base de su mar territorial, área de la soberanía marítima de este país donde está contenida su plataforma conti-

nental, que como dato ilustrativo diremos que equivale al 10% de su territorio.

PODERIO MARITIMO

Vamos a referirnos primeramente a la marina mercante nacional, componente que ha experimentado un vuelco inusitado y de gigantescas proporciones en el transcurso de sólo unos pocos años; bástenos decir que de 500 mil toneladas ha crecido a 5 millones de toneladas en su capacidad de transporte de carga. Pero esto no ha sido tan sencillo como puede parecerlo; han pasado más de tres lustros de esfuerzos, de ímprobos trabajos, pruebas, análisis, luchas por prioridades, incomprensiones, etc., tareas entre hombres que piensan y que tienen empuje que se tornan más bien ásperas y difíciles que sencillas.

A partir de 1964, cuando se hizo necesario ir definiendo los objetivos y las metas por alcanzar en la política marítima nacional, se estableció que era imprescindible la protección a la marina mercante, fortaleciéndola en número y en calidad de las naves para que estuviera en condiciones de no sólo absorber el tráfico de cabotaje, sino también que pudiese competir con éxito en el mercado internacional de los fletes marítimos.

Es casi obvio decir que en ello ha influido, como causa y efecto, el sorprendente crecimiento industrial de Brasil en los últimos años, produciéndose un intercambio comercial de proporciones tanto por su exportaciones como por sus importaciones, que inci-

dieron fuertemente en el cambio de estructuras tradicionales de comercio marítimo que anteriormente estaban en vigencia, simplemente porque existía la necesidad de tener libre acceso a los mercados mundiales.

Brasil se vio, entonces, compulsado a romper esta situación que siempre le había agobiado y que en el mundo marítimo se remonta a los tiempos medievales, o poco menos, en que las potencias marítimas predicaban la libertad de los mares para ser servida por quien mejor estuviese en condiciones de ofrecer un servicio de transporte marítimo más barato, más eficiente y más rápido, no importando la bandera del país oferente. Pero hoy, este principio tan lógico de la oferta y la demanda, tan preconizado por los economistas partidarios de la libre empresa, debe conjugarse con otros aspectos importantes que interesan al país para la buena conducción política del Estado, fundamentalmente por el mismo carácter complejo que han tomado las economías y los aspectos de seguridad, que son, entre otros, los factores críticos de sus supervivencias.

Fue así que sus primeros esfuerzos estuvieron dirigidos hacia las conferencias de fletes, mecanismos de monopolio de las cargas transportadas por mar que actúan en un nivel internacional de todos conocido, para luchar por el derecho de pertenecer a ellos en los tráficos existentes donde había una ingerencia brasileña de la carga, esto es, entre Japón - África, Brasil - Europa, Brasil - países escandinavos, por mencionar algunos.

Seguidamente, debió enfrentar el problema interno, y no fácil de romper, de ciertas prácticas comerciales de países cuyas exportaciones son valor FOB, pero sus importaciones valor CIF, dejando la selección del transporte al originario de los exportadores e importadores de los países desarrollados, que normalmente escogen buques de su propia bandera, lo que evidentemente perjudicaba el tráfico mercante nacional con el consiguiente gasto sin retorno de divisas.

Paralelamente a estas dificultades estaban las prácticas comerciales restrictivas, que eran perjudiciales para las exportaciones y aún más para las importaciones del país. Un ejemplo palpable son las vinculaciones financieras privadas, en algunos países avaladas por el Estado. Hoy en día aún se consiguen préstamos extranjeros para compras de mercaderías condicionados a ser transportadas en buques de las banderas de los países prestamistas.

El órgano ejecutor de la política marítima del Brasil, en cuanto a los transportes por agua, fue la Superintendencia Nacional de Marina Mercante (*Sunaman*), que en 1964, en un gran impulso renovador, efectuó un análisis profundo de la situación mercante brasileña, estableciendo un planteamiento claro de lo que había y lo que debería existir en relación a la potencialidad económica e industrial del país, argumentando primeramente que la carga de su comercio exterior le pertenecía por derecho propio.

Para lograr la definición y el establecimiento de esta nueva tesis bra-

sileña en el transporte marítimo, *Sunaman* debió imponer su voz con fuerza, contra la opinión e incluso amenazas y protestas diplomáticas de diversos organismos y de potencias interesadas y afectadas. En las sucesivas conferencias de fletes, Brasil va imponiendo sus puntos de vista para que su tráfico mercante vaya siendo reestructurado sobre la base de que la libertad de acción empresarial debe estar necesariamente condicionada a los intereses nacionales superiores, por lo que el Estado, a través de sus organizaciones, siente y tiene la obligación de fiscalizar las actividades de las empresas privadas para evitar que cualquier juego indebido en los precios de los fletes llegara a perjudicar su comercio marítimo. Este es un buen ejemplo de sentido político del Estado que busca el equilibrio en sus justas proporciones, entre las necesidades internas y el natural beneficio que la libre empresa debe obtener, indispensable para la riqueza del país, porque ambos factores están en el mismo plano de importancia nacional.

Y de esta forma sucesivos decretos leyes fueron retornando a la marina mercante lo que siempre le había sido propio, vale decir, los substanciales porcentajes de carga de su comercio exterior. Ello también significaba precaverse contra los servicios de fletes marítimos extranjeros, más baratos en el momento presente, pero que una vez desaparecida la competencia del país en referencia con seguridad sus alzas siempre resultarían substancialmente mayores que las presentes economías, agravadas por la desaparición de un bien común de naves y servicios de una marina mercante nacional.

Es necesario volver a destacar que existiendo grandes intereses en juego por la estructura general del transporte marítimo internacional, el ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, desde siempre, ha tenido una participación preponderante para verificar y coordinar esta actividad como una acción conjunta de todos los organismos que están involucrados en el problema, y que siendo asesorado en este concepto por *Sunaman* e *Itamarati*, a su vez ha logrado una expedita conducción de lo que a ellos les compete, cautelar los grandes intereses del Brasil para que las agencias y empresas multinacionales llegaran a un acuerdo en las conferencias de fletes, y también para participar con provecho en las cargas internas del país en razón del tráfico intermodal. Para muestra, un botón: antes de 1964, en tráfico mercante del café, los buques brasileños participaban sólo en un 10% de la carga mientras el restante 90% de este producto netamente nacional era ejecutado por buques extranjeros, que con diversas triquiñuelas y argucias legales y banderas de conveniencia obtenían estas cargas para sí.

En consecuencia, todos los hechos aquí mencionados se tradujeron en una acción ejecutiva de la política marítima nacional, que puede resumirse en los siguientes puntos:

1. La necesidad de reordenar para propio beneficio las líneas marítimas, cuyo tráfico de productos nacionales era hecho con buques extranjeros.

2. La necesidad de hacer valer su voz en las conferencias de fletes, para modificar las situaciones existentes que eran atentatorias al interés del Brasil.
3. La adecuación de las reservas de fletes en ambos sentidos del tráfico marítimo, comprendido en diversas conferencias de fletes de ámbito mundial.
4. La intervención del Estado frente a actitudes empresariales atentatorias al interés nacional.
5. El desarrollo de una flota mercante nacional de magnitud y calidad para absorber el cabotaje y participar en la competencia del tráfico mercante mundial.

Así, en el transcurso de los años, que ya suman más de tres lustros, estos conceptos se han ido convirtiendo en realidades, y hoy en día la flota mercante del Brasil cuenta con más de 700 buques con un tonelaje equivalente superior a los 5 millones de T.D.W., cuya composición, tanto de cabotaje como de ultramar, pertenece a unas 35 compañías de navegación brasileñas, de las cuales un 25% son empresas privadas y las restantes son de instituciones fiscales o de economía mixta.

Los buques tienen una edad media de 6,15 años (1974), que en sus diversos tipos cuentan con los adelantos tecnológicos de la época en cuanto a automatización, lo que ha significado la reducción de las tripulaciones y, por

ende, de los costos, y los aumentos de grandes capacidades de carga, especialmente de productos líquidos y a granel (petroleros y metaleros), todo esto traducido en mayores ganancias y mejor aprovechamiento de la carga general. Cabe mencionar aquí, en relación a los buques, la aplicación del sistema de contenedores —con el transporte de mercaderías en un servicio de puerta a puerta— y del sistema *roll on-roll off*, que para el uso nacional han sido de gran éxito en su extenso territorio hacia el interior del país, de buques de turismo para el transporte de pasajeros, etc., todo lo cual fue obrando positivamente para que la bandera de Brasil fuese haciéndose más conocida en las rutas comerciales, incluso en las de Norte América, tanto en las costas del Atlántico como en las del Pacífico y en las aguas del golfo de México.

En 1967, Brasil pudo participar en las conferencias de fletes del tráfico marítimo de los países escandinavos, con una repartición equitativa entre los armadores nórdicos y los nacionales para el transporte de las cargas que generaban las economías de estos dos países. Un año más tarde, en 1968, Brasil logró reestructurar para su propio beneficio las conferencias de fletes marítimos con Europa, luego las del Extremo Oriente y más tarde las del Mediterráneo, cimentando para sí "el derecho de los países en desarrollo de participar en cualquier conferencia de flete que afecte a sus tráficos marítimos", concepto largamente discutido en la Declaración de Argel de 1967, por el llamado "Grupo de los 77".

Al referirnos a la navegación fluvial, diremos que Brasil es uno de los

países que más se presta por su geografía para el empleo de este medio de transporte, que en épocas pasadas fue de auge y esplendor como parte vital del desarrollo del país, pero que hoy en día, si bien aún se emplea, debe considerarse que la nación se ha industrializado bajo el impulso de otros factores y que en la actualidad sus necesidades de transporte son satisfechas por medios terrestres, al parecer más adecuados a la creciente velocidad del comercio, esto es, por camiones y también algo por ferrocarril. Se cree, sin embargo, que existiendo algunas regiones inexploradas e inexploradas comercialmente este sistema aún es válido, por lo que un plan nacional hidroviario está en ejecución para mejorar los medios a flote existentes y las infraestructuras de puertos en la red fluvial.

Esto es en lo general; en lo particular nos referiremos, como ejemplo, solamente al río Amazonas, que es una muestra notable de una vía fluvial activa por la cual se puede llegar hasta la ciudad de Iquitos en Perú, distante dos mil millas del Atlántico, con navíos de apreciable tonelaje; para el uso doméstico de Manaus, buques de hasta 22 pies de calado, o de más de 10 mil T.D.W., en cualquier época del año resuelven el problema del transporte a un centro industrial de proporciones como es la Zona Franca, que genera un activo comercio e intercambio de productos manufacturados que es necesario mover en todas sus fases. El volumen general de carga de todas sus hoyas hidrográficas, esto es, Amazonas, Cuenca del Plata, río San Francisco, Maranhao y Paraguay, tiene un promedio de 2,5 millones de toneladas

anuales y más de 400 buques de diversos tipos y capacidades llegan a sus terminales.

LA ACTIVIDAD PESQUERA

Este rubro, que también incide en nuestras observaciones, está controlado desde hace algunos años por la Superintendencia de Desarrollo de la Pesca (*Sudepe*), organismo que depende del ministerio de Agricultura y cuya función es la de coordinar todos los esfuerzos del Estado para promover esta fuente de productos alimenticios y de trabajo.

Brasil está consciente de la necesidad de estímulos del gobierno para desarrollar plenamente esta actividad pesquera por particulares, y en la actualidad la flota alcanza a unos mil buques o embarcaciones que capturan aproximadamente dos millones de toneladas anuales a lo largo del litoral brasileño, que es de muy variada fauna ictiológica y, por lo tanto, requiere de todos los tipos de embarcaciones para cada actividad pesquera en particular. También es materia de estas preocupaciones gubernamentales la ubicación y el desarrollo de los terminales pesqueros que guardan estrecha relación con los mercados consumidores, materia que ha sido debidamente tomada en cuenta para su inclusión en los programas de desarrollo portuario nacional.

CONSTRUCCION NAVAL Y REPARACIONES NAVALES

Lo que hoy es un concepto de la política marítima nacional, Brasil lo ha venido aplicando pragmáticamente

desde los primeros tiempos de su historia, cuando ya en la época de la Colonia y del Imperio contaba con industrias afines a las empresas marítimas, tanto de construcción de naves como de expertos carpinteros de ribera para las reparaciones de los buques llegados desde Europa, que forzosamente debían carenar sus cascos. Esta actividad, nacida como respuesta a las necesidades de la época, con sus alternativas de la oferta y la demanda comercial, y trasladada a nuestros días, siguió en este mismo flujo y reflujo hasta que en la década del cincuenta vino a dársele la verdadera importancia que tiene en el desarrollo económico a nivel nacional.

En 1964, el gobierno emprendió la tarea de ayudar a reconstruir y a ampliar los astilleros, junto con la creación de otros nuevos establecimientos, proporcionando los créditos iniciales necesarios y promulgando nuevas leyes que incentivaban la producción, lo que se tradujo en la vuelta activa al trabajo de la construcción de buques, contándose en 1970 con las siguientes empresas, entre las mayores del país: Ishikawajima, Velrome, Comercio e Navegação, Emaq, Caneco, y Sò, esta última en Porto Alegre, que sumaban una capacidad de construcción sobre las 220 mil T.R.B. al año. Una década más tarde, esta rama del comercio nacional que es la industria pesada, contaba con aproximadamente 38 astilleros nacionales y extranjeros ya establecidos, de diversas magnitudes y actividades específicas por tipos de buques y embarcaciones, que en la actualidad participan en la competencia de un proyecto para

construir varios millones de toneladas en los años venideros.

Todos sabemos que el problema integral de la construcción naval es extremadamente complejo, porque no basta con poseer la tecnología y los recursos materiales, por ejemplo, sino que también es necesario prever otros factores no menos importantes que los mencionados, como las ventas, también como ejemplo, y que éstas deben reportar una utilidad aceptable a la inversión del capital, que en este rubro son grandes cantidades. Esta es una de las razones del ala protectora de las actividades marítimas por parte del Estado, porque para Brasil el fortalecer su marina mercante, favoreciendo la construcción de más y más buques, le es de vital importancia en la ejecución de su política nacional e internacional, que se relaciona y la necesita para la seguridad nacional, garantía que se da el Estado para cumplir sus metas de todo orden, pero esta seguridad tiene un precio que el Estado está consciente que hay que pagar. Además de lo anterior, está siempre en la mira el innegable beneficio económico inmediato derivado del hecho de que al entregar un producto de buena calidad y avanzada tecnología a sus clientes, en especial a los países sudamericanos o a quienes se interesen, es natural que esta demanda crezca y que las empresas logren más estabilidad e independencia del Estado. Chile ha efectuado substanciosos contratos con mutuo beneficio de las partes.

En esta industria naval, los programas de construcción de buques en los astilleros brasileños se basaron en

la producción en serie de un mismo tipo de buque, para el mejor aprovechamiento de los factores de productividad y reducción de los costos. Así, por ejemplo, algunos establecimientos se han especializado en buques de transporte de grano de hasta 50 mil T.R.B., otros astilleros en navíos de carga general, otras empresas más pequeñas en embarcaciones fluviales, barcos de pesca, de servicios portuarios, ferry boat, etc.; también los astilleros de la marina de guerra han incursionado con éxito en la construcción de buques de guerra como lo son, entre otros, las fragatas misileras del tipo Defensora (3 proyectadas en Inglaterra y 3 en Brasil), faceta muy importante de considerar en la siempre creciente industria de armamentos a nivel del mercado mundial.

Como dicen los hombres de empresa del área de la construcción naval, el reto es grande y parecido a montar una onza (leopardo brasileño), porque hay que cabalgar velozmente y sin posibilidad de desmontarse, es decir, que siempre las empresas dedicadas a este rubro tienen que ir en constante crecimiento para poder subsistir.

Es válido también acotar que este concepto y situación abarca, en un cierto porcentaje, a una serie de industrias establecidas en Brasil, que en forma más o menos significativa venden parte de sus productos a los astilleros para la construcción de buques, por lo que su concurrencia incrementa el crecimiento económico, industrial y comercial del país. Sólo por mencionar algunas diremos que hay una parti-

cipación directa en la fabricación de motores diesel marinos de reconocidas marcas, tales como Sulzar, M.A.N., Bulmeister, Mercedes Benz, Iscandia, etc.; en equipamientos de cubierta, tales como huíches, mástiles, plumas, anclas y alambres; en equipamiento eléctrico de distintas clases de motores y generadores, de tableros y sistemas controladores fabricados por la Siemens de Brasil; en máquinas auxiliares, tanto eléctricas como movidas a vapor, máquinas de refrigeración y máquinas de equipamiento electrónico, y en todo esto incluyendo, además, el muy importante rubro de la producción del acero, vital para todas las industrias ya mencionadas.

En cuanto a las reparaciones de naves, la Marina del Brasil tiene una importante participación en esta actividad, a la que destina medios, tiempo y elementos para la atención más o menos periódica de las naves de la marina mercante en sus establecimientos a lo largo de todo el litoral, con una muy coordinada programación de sus propias necesidades (los buques de guerra y los requerimientos normales de la flota mercante), ya sea en los arsenales navales del Val de Caes en Belém do Pará, en los diques flotantes de la Base Naval de Natal, en los diques secos de Aratú en Salvador (de Bahía), en el mismo Río de Janeiro, que es el arsenal más importante, y hasta en el interior del país, en Matto Grosso, que cuenta con un dique seco en Ladario.

Además de estos establecimientos de origen gubernamental, hay también algunas industrias privadas, ubica-

das principalmente en los puertos mayores, que se dedican a la reparación de naves mercantes. Estando el Estado consciente de que la empresa privada debe también participar en este negocio, que es un buen negocio, ha organizado un plan de desarrollo para que los capitales privados se interesen en este rubro, que a la fecha no es del todo eficaz como el gobierno lo deseara. Porque uno de los puntos de mayor fricción es la obtención de piezas de repuesto de origen extranjero, como también el mejoramiento de ciertas infraestructuras de apoyo a este fin para que sea eficiente, es decir, buena calidad del trabajo y más barato, con el objeto de que sea atractivo a las compañías navieras efectuar sus reparaciones normales en el país, evitando así hacerlas en el extranjero. Esto, amén de economizar una apreciable cantidad de divisas, significaría a futuro un beneficio económico indirecto por el aumento de los índices de trabajo y consumo interno, de utilidad general en este rubro nada despreciable que son las reparaciones de más de 700 unidades de la flota mercante brasileña.

LOS PUERTOS

Brasil, como la mayoría de los países del mundo que se encuentran en camino a su desarrollo integral, no escapa a la situación un tanto contradictoria de que sus puertos no están todo lo modernizados que fuera de desear en comparación con las sofisticadas naves que a éstos arriban, mostrando la alta tecnología de sus recientes construcciones. Esto, en verdad, tiene una explicación muy clara: las inversiones portuarias son siempre

cuantiosas, con plazos muy largos de construcción y normalmente deben ser financiadas con el solo aporte del Estado, que no siempre está en condiciones y con disponibilidades para proveerlas. A ello se suma el hecho de que estos puertos, nacidos con la historia del Brasil, pueden ser considerados un poco fuera de época en relación con los conceptos modernos del transporte integral, que les exigen convertirse en adecuados puntos de confluencia donde las cargas sean transbordadas del medio marítimo al rodoviario o al ferroviario e incluso al aéreo, lo que es especialmente necesario siendo el interior del país, como lo sabemos, de extensa superficie.

Sabemos, también, que el asunto de los puertos es complejo en su naturaleza, con factores tan diversos como lo son los beneficios, la rapidez, el tiempo de demora en los muelles, las capacidades de almacenamiento, la tramitación burocrática inevitable, los intereses laborales, los aspectos técnicos de resistencia de materiales y de los fondos marinos, la expedición del tráfico en los muelles, en las ciudades, en las carreteras, etc., todo lo cual va incidiendo en cualquier proyecto o estudio que se tenga en ciernes o se esté desarrollando.

Todo lo expuesto ha llevado al gobierno a considerar la transformación de los puertos en un problema nacional, habiendo establecido al efecto, desde hace algunos años, un grupo de estudios e investigaciones (*Geiport*) que depende del ministerio de Transportes y que abarca el problema integral sobre esta materia, tendiendo a coordinar los esfuerzos para que los

beneficios sean mutuos en todas las acciones que se tomen, tanto para lo marítimo como para lo terrestre. Fruto de este exhaustivo trabajo de análisis, es un extenso programa de obras portuarias y de reequipamiento de las instalaciones, en el cual está también presente la empresa privada nacional y los capitales nacionales, habiéndose ya concretado en varios puertos mayores, y en terminales marítimos, la implementación de los adelantos tecnológicos de la época con carros y elementos móviles en profusión, que con su gran poder permiten la manipulación de volúmenes apreciables.

Es de acotar que la revolución que ha experimentado la carga con el uso de los contenedores, naturalmente también llegó a los puertos del Brasil, debido a lo cual los mejoramientos que hemos mencionado eran de absoluta necesidad en el contexto del desarrollo nacional, y porque al plantearse el problema de capacidades portuarias versus el aumento casi logarítmico del comercio marítimo, como causa y efecto del desarrollo económico del país, tantas veces mencionado, era obvio que no podía ser frenado por estas limitaciones de orden portuario. Se piensa que los terminales que se construyan en el futuro deben estar ubicados a mayores profundidades, esto es, a mayores distancias y alejados de la orilla del mar que los actuales, para que puedan servir a navíos de gran calado que hacen el comercio exterior, y no estén sujetos a constantes dragados como en la actualidad.

No obstante lo anterior, la costa brasileña tiene un buen número de

puertos que sirven a las necesidades de su tráfico marítimo. De ellos, aproximadamente una docena son los más importantes, dispuestos de norte a sur de su litoral como se indica: Belém do Pará, Fortaleza (Murucuripe), Recife, Maceió, Salvador (de Bahía), Tiburao (Victoria), Río de Janeiro, Santos, Paranaguá, Porto Alegre, Río Grande do Sul, etc., amén de Manaus y Santarém que son fluviales. Estadísticas de hace una década nos muestran que se movilizaban más de 80 millones de toneladas anuales en unos 40 mil buques de diversos tonelajes, apreciables guarismos para las enormes dificultades de operación que han debido enfrentar y que hoy, en base a las mejoras de los mismos, han alcanzado los 130 millones de toneladas anuales.

LA MARINA DE GUERRA DEL BRASIL

A la luz de los conceptos jurídicos que la rigen, la Marina de Guerra es una institución militar, nacional, de carácter permanente y regular, organizada sobre la base de jerarquía y disciplina, bajo la autoridad suprema del presidente de la república y dentro de los límites de la ley. Está destinada a defender la patria y a garantizar los poderes constituidos y el orden, a través del empleo del poder naval. Constituye un ministerio independiente, al igual que el Ejército y la Fuerza Aérea, y todos los asuntos comunes se coordinan a través del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, que es otro ministerio.

Como una secretaría de Estado, los objetivos nacionales que le competen directamente están muy bien especificados para su ejecución en todas



las funciones y responsabilidades. El ministro de Marina, un Almirante de Escuadra (4 estrellas) tiene a su cargo la administración y preparación de esta rama del poder militar, formando parte de sus obligaciones la fijación de las fuerzas navales que se requieren para el ejercicio y cumplimiento de las tareas que la constitución establece a la marina, como aspecto profesional puro.

En el marco de nuestros comentarios, el ministro de Marina también encausa su trabajo, por mandato de la ley, en la proposición de la política marítima del país y su constante actualización; puede decirse con mucha propiedad que por este solo hecho dicha institución es la promotora de las muchas actividades marítimas que se desarrollan en el país, tanto en el ámbito de las empresas privadas como en las esferas del Estado. Es así como la marina cuenta con sus propios institutos para desarrollar investigaciones y estudios de interés en toda el área marítima, que propenden al desarrollo nacional sin desmerecer, por supuesto, las varias otras entidades gubernamentales de carácter civil, que también trabajan en estas actividades de investigación de los espacios marinos.

Debemos destacar que en su organización, la marina cuenta con la Dirección General de Navegación, Puertos y Costas, con la cual lleva a cabo el control profesional y técnico de la marina mercante nacional en todas sus fases, más o menos en forma similar al trabajo que hace nuestra Armada de Chile, mencionando solamente que por su magnitud y condiciones hidrográficas los aspectos de seguridad de la

vida humana en el mar y demás aspectos profesionales se extienden, además del área marítima, a la navegación fluvial.

En la amplia gama de actividades que comprende la seguridad nacional, está incluida la vigilancia del mar territorial, la zona contigua, las aguas interiores, la plataforma submarina, los ríos, los puertos y los canales. En esta extensa tarea, la Marina de Guerra desarrolla una intensa actividad de patrullaje aeromarítimo en resguardo de su soberanía en el mar, principalmente contra aquéllos que hoy en día predicen la libertad de los mares, porque con esta tesis son los más beneficiados en el uso de los recursos marinos que les son ajenos, y Brasil está muy consciente que los debe preservar para sí ante el futuro incierto del mundo actual.

Cabe aquí el comentario de orden general que Brasil aspira, a través de su poder naval, lograr la mayor autosuficiencia para que estas fuerzas, cuando sea necesario, puedan ejercer una acción de desalojo en áreas marítimas alejadas del territorio nacional, lo cual implica garantizar en forma efectiva el control del mar. Para ello es necesario, a su vez, ampliar el campo de acción hacia un decidido mejoramiento de los aspectos tecnológicos navales; se estima que a un futuro mediano ello será una realidad, es decir, un desarrollo natural y parejo en esta área, como ya lo está haciendo, con inmediatos beneficios para la economía nacional y la anhelada autosuficiencia e independencia de otras potencias en el comercio de la industria pesada y de armamentos.

La Marina de Brasil, para el cometido de sus funciones, cuenta con una fuerza naval de unos 100 buques aproximadamente, en los diferentes tipos que sus actividades generales y tareas específicas lo requieren. De éstos, la componente más importante es la escuadra, que incluye un porta-aviones y varias agrupaciones y unidades de destructores de diversos tipos y características guerreras. Otras fuerzas son el Comando de Submarinos, el Comando de Barredores, el de Transportes, y también otros grupos de tarea con unidades menores que poseen los Distritos Navales (que son seis) en que se halla dividida la costa brasileña. Considerando al Cuerpo de Infantería de Marina (Corpo do Fuzileiros Navais), la Marina brasileña en su composición general, alcanza a los 50 mil hombres, aproximadamente.

PALABRAS FINALES

Los eruditos navales brasileños han llegado a establecer que, a través de los varios siglos de vida del Brasil, cada vez que ha existido una falta de atención hacia los aspectos marítimos, el país ha sido afectado por tales omisiones con diversas consecuencias, lo que históricamente es una vivencia debidamente comprobada; ésta es una de las razones para que este relato de la conformación del poderío marítimo brasileño pueda tomarse como un

ejemplo serio, que además pone de manifiesto características especiales del pueblo brasileño, tal vez resumidas en el lema inscrito en su pabellón nacional: "Ordem e Progresso".

Naturalmente, aquí hemos destacado lo que nos ha parecido positivo, porque este esfuerzo de la actividad marítima tiene una característica muy definida, cual es la permanente innovación, en un proceso de cumplir ciertas metas y formularse otras más ambiciosas. Por este espíritu de empresa, Brasil ya se ha ganado un respeto internacional que hoy cobra dividendos en una amplia gama de beneficios. Desde ese prisma objetivo, deberíamos formularnos nuestros propios planteamientos para emprender una tarea similar. Hay tantos factores favorables ante nuestros ojos, ya sea como elementos naturales implícitos al país, a su geografía, a aspectos geopolíticos, a las circunstancias imperantes, que parece cuerdo pensar en la posibilidad que los hombres de empresa y los hombres de Estado uniesen sus capacidades en una tarea de desarrollo nacional en que cada uno logre, en su campo, mayores beneficios económicos, los primeros, y el cumplimiento del principal objetivo nacional, los segundos: el desarrollo nacional. Este no es el momento de vender buques; por el contrario, es el momento de comprar y comprar más buques.

BIBLIOGRAFIA

- *Brasil*, Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, 1972.
- Exposiciones del ministro de Planificación del Brasil, Sr. Reis Velloso, 1978.

- *Estadística brasileña*, Instituto de Geografía y Estadística del Brasil, 1978.
- *Historia del Brasil*, texto de enseñanza del Brasil.
- *Mar territorial*, Marina del Brasil, s.f.
- Mensaje del Presidente del Brasil, Sr. Ernesto Geisel Beckmann, 1978.
- *Panorama marítimo del Brasil*, Julio César Flores, s.f.
- *Seguridad y democracia*, José Amaral Gurgel, J. Olympio, Río de Janeiro, 1975.

