

MARINA MERCANTE Y SEGURIDAD NACIONAL

Jorge Hadermann Valenzuela
Capitán de Navío

I. INTRODUCCION

La mayoría de las naciones marítimas, desde que el hombre supo que podía navegar, han protegido e incentivado en una u otra forma la existencia y el crecimiento de sus flotas mercantes, por haber considerado que una marina mercante propia es un instrumento primario para el desarrollo y para la independencia económica.

América Latina, compuesta casi en su totalidad por naciones marítimas, a raíz de la Segunda Guerra Mundial sufrió serias dificultades en su comercio exterior por falta de medios para atender sus necesidades. Ello llevó a los gobiernos a crear flotas propias que les permitiera disponer de servicios marítimos adecuados en caso de una nueva conflagración mundial, al mismo tiempo que se producía un considerable ahorro de divisas al reducirse drásticamente el pago de servicios a naves de bandera extranjera. La primera razón es producto neto de consideraciones de orden de seguridad nacio-

nal, y la segunda resultado del modelo económico elegido por casi todas las naciones del hemisferio en el período de postguerra, el cual se basaba en la teoría de economía cerrada con sustitución de importaciones.

Chile, con una tradición sesquicentenario de servicios marítimos internacionales, ha debido sufrir gravísimos problemas derivados, en ocasiones, de la falta de una marina mercante propia y/o de la carencia de legislación y políticas claras referentes al tema. Al respecto, cabe citar los siguientes ejemplos:

- *Guerra contra España.* A la iniciación del conflicto, flota mercante floreciente. Al término de la contienda, la Marina Mercante Nacional había dejado de existir, ya que siendo los propietarios y tripulaciones en su mayoría extranjeros, la mayor parte de las naves había cambiado de bandera y había abandonado nuestras costas.
- *Guerra del Pacífico.* La carencia de legislación adecuada a los momentos que se vivía, obligó al Estado a

tomar en arrendamiento naves de una compañía particular a precios y en condiciones lesivas al esfuerzo de la guerra. Una de estas condiciones, en lo que a mando de buques se refería, fue la causa directa de la captura de uno de ellos por el enemigo.

Por otra parte, una compañía extranjera que operaba normalmente en el país subió sus tarifas de comercio exterior y se retiró del cabotaje.

- *Primera Guerra Mundial.* Al declararse la guerra, cesó abruptamente el movimiento de naves mercantes al carguío de salitre en Iquique. Al ser el cabotaje nacional prácticamente inexistente, la ciudad y sus habitantes quedaron abandonados a su suerte. La población llegó incluso a sufrir los síntomas del hambre. Todo lo anterior fue consecuencia de la confianza que existía en cuanto a que las necesidades de la zona norte podían, y en el hecho eran, satisfechas por naves extranjeras.
- *Segunda Guerra Mundial.* La falta de naves propias para el transporte de combustibles líquidos produjo serias restricciones a la industria y transporte nacional. Ante la imposibilidad de fletar naves neutrales, el peso del abastecimiento descansó en los dos únicos petroleros de la Armada Nacional, y posteriormente en un pequeño buque que marcó el nacimiento de una compañía nacional de transporte de combustibles líquidos.

II. MARINA MERCANTE Y SEGURIDAD NACIONAL

Habiéndose hecho un somero análisis sobre la manera cómo acontecimientos históricos han debilitado la seguridad nacional del país por descuidar su marina mercante, cabría analizar la situación actual y su proyección a futuro.

Estudios efectuados indican que desde el punto de vista de la seguridad nacional, concepto que abarca el desarrollo económico y la defensa nacional, es imprescindible tener los tipos y tamaños de buques que permitan transportar en naves propias la totalidad del cabotaje, atender el 75% del tráfico de combustibles y por lo menos el 50% de la carga de comercio exterior. La Armada ha estimado que el tonelaje necesario para atender dichas necesidades alcanza a los tres millones de toneladas.

La política económica actual establece que cualquier actividad debe ser desarrollada por quien pueda ofrecer un producto bueno a precios competitivos. En el caso particular de la Marina Mercante Nacional, si bien puede ofrecer un buen producto, por razones que no es del caso analizar en este artículo no está en condiciones de competir adecuadamente en el mercado tarifario.

Esta política, indudablemente que para otro tipo de actividades, y

sobre todo en tiempo de paz, es totalmente válida, como lo hemos podido apreciar todos los chilenos, pero cabe preguntarnos qué pasaría ante el evento de un nuevo conflicto mundial en el cual Chile ni siquiera participe, declarándose neutral. No cabe duda que los intereses del país se verían seriamente afectados, ya que al concurrir el transporte marítimo de bandera extranjera al país, lo haría a precios exorbitantes por el solo funcionamiento de la ley de la menor oferta y la mayor demanda, que se traduce en alzas de precios difíciles de cuantificar.

El modelo de economía abierta hace indispensable mantener abiertas y expeditas las vías de comunicación marítima, como también una adecuada disponibilidad de naves, ya que produciéndose y exportándose sólo aquellos rubros en que el país tiene ventajas comparativas habrá otros vitales para la subsistencia de la población, que se ha estimado no conveniente producir en el país y que, por lo tanto, deberán venir del exterior.

Cabe, entonces, la duda razonable sobre las posibilidades de supervivencia del país en el caso que por alguna razón, cualquiera sea el precio que se ofrezca pagar, el tráfico marítimo no concorra.

Desde esta misma línea de razonamiento es conveniente analizar el caso específico del transporte de combustibles líquidos. Hace poco, por la prensa, se ha podido tomar conocimiento de la determinación tomada

por una compañía de navegación que opera petroleros, en cuanto a vender sus buques o cambiarlos de bandera. La materialización de esta idea, en cualquiera de los dos sentidos, deja prácticamente el 100% del transporte de carga tan vital sujeta a los vaivenes de la oferta y la demanda.

No cabe duda que ante una emergencia la oferta no se producirá, y aun en casos de haber contratos suscritos ellos seguramente no serán cumplidos, no importando las multas u otras obligaciones que se haya establecido. Nada se saca con ganar juicios para la marcha normal del país. Cuán lamentable sería observar cómo nuestros compatriotas en Punta Arenas prácticamente podrían nadar en petróleo, mientras el resto del país se detiene por falta de este vital elemento.

Finalmente, cabe recordar que desarrollo y seguridad nacional son indivisibles y deben ser armónicos. Es un hecho que la marina mercante no afecta negativamente al desarrollo, sino que, por el contrario, contribuye a él. Por otra parte, conforme a lo expuesto hasta el momento, se desprende que una Marina Mercante Nacional es indispensable para la seguridad nacional. Estos conceptos, que a juicio del autor fluyen en forma tan clara, no aparecen tan claros en la práctica actual. No se objeta a ningún nivel el hecho que una marina mercante contribuye al desarrollo, y a todos los niveles se sostiene que Chile es un país marítimo y que es necesario fomentar servicios marítimos propios. Sin embargo, las medidas tomadas y los resultados observados hacen pensar todo lo

contrario. En lo que a seguridad nacional se refiere, ningún nivel de la administración pública reconoce que ello sea su problema, o, en el mejor de los casos, no se pronuncia sobre aspectos de seguridad nacional, por estimar que es de incumbencia del Ministerio de Defensa. Debe tenerse siempre presente que la defensa nacional es sólo parte de la seguridad nacional, siendo esta última responsabilidad de todos los chilenos. Ello ha quedado claramente

estampado en la letra y en el espíritu de la Constitución, aprobada por la gran mayoría del país.

“Los pueblos que olvidan su pasado están condenados a repetir sus errores”.

En este artículo se han examinado cuatro ejemplos de errores cometidos en el pasado. ¿Nos podemos dar el lujo de repetirlos?

