



PUERTOS

Los países marítimos no son simplemente aquellos que tienen un largo litoral; no es un asunto de geografía solamente. Si bien la posesión y extensión de costas condiciona el marco general de la orientación nacional frente a las posibilidades de cada país para su desarrollo integral, lo esencial de un país marítimo es su capacidad de obtener del mar que la geografía le otorga, los recursos que este medio natural ofrece en sus variados rubros extractivos, así como en su vital aspecto como elemento base del sistema de transporte más importante en el intercambio comercial internacional.

Núcleo de esta capacidad marítima son los puertos. En ellos se conjugan las aproximaciones marítimas y terrestres que estructuran el complejo proceso de desplazamiento de las cargas, desde sus fuentes de origen o producción hasta sus destinos de industrialización o consumo. Aun en el caso de las faenas extractivas y de las factorías a flote, siempre es necesario acceder a instalaciones portuarias para entregar el producto natural o procesado o para recibir el apoyo logístico indispensable para su funcionamiento.

Dado el volumen impresionante de la carga que es movilizada por mar, los requerimientos fundamentales de un buen puerto se hacen cada vez más amplios, complejos y caros, lo que redundará en la necesidad de concentrarlos en un conjunto de instalaciones muy próximas entre sí y de uso

intensivo. De ello deriva, a su vez, su condición de puntos focales, a los cuales concurren acumulativamente las naves que materializan las líneas de comunicaciones marítimas, por una parte, y las vías terrestres de transporte, por otra.

Surge así la realidad portuaria que fija en un punto favorable de la costa una estructura mixta marítimo-terrestre, de cuya fluida operación depende la eficiencia de todo el denso flujo de carga de cabotaje y de ultramar.

* * *

En Chile, esta condición de eslabón esencial de la cadena que une al país, entre sus zonas distantes y con los mercados exteriores, no siempre es comprendida en toda su importancia por el país en general, ni aun por los propios habitantes de los puertos. En muchos casos sus poblaciones desarrollan un sentido de excesiva autoestima, llegando a considerar inmutable la inevitabilidad de su utilización por parte de los usuarios. Tal concepto se funda corrientemente en la aparente seguridad que da el hecho de disponer, como capital fijo, de las ingentes inversiones que, a lo largo de un esfuerzo nacional prolongado, han equipado ciertas radas con características hidrográficas ventajosas. Quienes se aferran a tal circunstancia no evalúan en todas sus consecuencias las negativas repercusiones que un enfoque tan localista y estático tiene sobre el desarrollo de la región en que está situado el puerto, y sobre la marcha general del país.

Es así como se da por descontada la aplicación de una especie natural de monopolio de los puertos tradicionales y tal criterio ha predominado tanto en el sector público como en el privado, y, dentro de éste, en los ámbitos empresariales y laborales; cual más cual menos, todos ellos, hasta hace poco, orquestaron armónicamente procedimientos operacionales altamente rutinarios y decididamente onerosos para el país, en general, y para los consumidores, en particular.

Estas circunstancias han sido especialmente graves en el caso de Chile, país eminentemente marítimo, cuyo destino nacional depende de su capacidad de proyectarse a través de los océanos que lo circundan y lo acercan favorablemente a los centros mundiales de provisión y de consumo.

* * *

Cuando la realidad de un verdadero desarrollo económico se hace presente en términos de una clara reducción de las interferencias que por lustros han distorsionado la más expedita operación de los puertos chilenos, surge una nueva fórmula que exige básicamente una sana competencia y un más libre acceso de todos, en igualdad de condiciones, al trabajo y a la participación empresarial. Frente a tal modelo se alzan, en los sectores intrínsecos más conservadores de la actividad portuaria, actitudes de asombro e incompreensión que provocan contraproducentes predisposiciones de resistencia al cambio. Con ello se crean dificultades adicionales a las propias de un proceso urgente de readecuación de un estilo de operación portuaria técnicamente obsoleto, socialmente injusto y claramente gravoso para el desarrollo nacional.

*Ante esta situación se estructuran grupos de interés que, convertidos luego en grupos de presión, desatan toda suerte de campañas periodísticas o desorbitadas manifestaciones callejeras, pretendiendo manipular a la opinión pública e inclinar a las autoridades hacia una decisión favorable a sus particulares beneficios; así se gesta un clima de confrontación que conduce a un negativo y disociador esquema resolutivo de **ganadores y perdedores**. Por ello cuesta encontrar voces que destaquen la conveniencia nacional por sobre los encontrados intereses particulares de cuantos participan en el complejo rodaje de un sistema portuario moderno.*

* * *

Lo esencial de una posición objetiva y responsable es reconocer que se necesitan buenos puertos al servicio del país. Cada puerto —debidamente equipado y eficientemente operado— constituye un punto clave que satisface una exigencia vital para el desarrollo nacional y su manejo debe convertirse en una empresa dinámica que genere, por igual, una rentabilidad estimulante para quienes asumen el riesgo de su operación, y una fuente de trabajo —justamente remunerado— para los que aportan al proceso su capacidad profesional o su esfuerzo personal. Todo lo anterior sin postergar en modo alguno el interés nacional que, en este aspecto, se concreta en disponer de una capacidad permanente, eficiente y barata para efectuar el traspaso de cargas entre el medio marítimo y el sistema de transportes terrestre.

Una solución pragmática, en dicho sentido, se alcanza con mayor facilidad mediante la mejor aplicación de un

sistema competitivo. Para ello es indispensable dominar las tendencias monopólicas en todos los niveles y circunstancias, sean éstas en el orden del puerto mismo —en relación con otros terminales marítimos— o en el campo empresarial —en términos de concentración de la real demanda de trabajo— o en el sector laboral, en cuanto a rigideces sindicales que inhiben la libre oferta.

* * *

En relación con la situación monopólica de algunos puertos, ello se deriva muchas veces de la realidad geográfica que impone un área litoral claramente ventajosa, sea desde el punto de vista de su posición relativa respecto de centros de producción o de consumo, o por condiciones hidrográficas que facilitan y disminuyen el costo de las instalaciones portuarias, o geomorfológicas, que hacen lo propio respecto de las correspondiente vías terrestres de acceso y de despeje.

Ciertos puertos, que han tenido tradicionalmente algunas de las ventajas señaladas, se han ido quedando atrás respecto de otros; esto exige que cada terminal marítimo se adecúe constantemente a las demandas de transporte o busque una complementación con otros terminales, con miras a la formación de complejos portuarios pluricapaces.

*Para estos efectos es probable que sea necesaria la instalación de un centro de distribución y acondicionamiento de la carga, que puede incluso relacionar varios terminales, agilizando todo el proceso. Todo esto sin caer en el espejismo de los **puertos secos**, denominación dada a ciertas áreas de control aduanero en pasos fronterizos terrestres, cuya transposición a un puerto natural se hace inaplicable, por cuanto su empleo respecto de la carga por mar no sólo crea distorsiones graves en los mecanismos relativos a la soberanía nacional que debe ejercerse junto a los lindes de la frontera marítima, sino que vulnera las ventajas comparativas del litoral como zona óptima de manejo y control de cargas que deben necesariamente cambiar en dicha área su medio de transporte.*

En algunos casos, dicha engañosa solución llega a repercutir más allá del ámbito meramente portuario y se convierte en una rémora para la marcha general del país; ello ocurre cuando las atracciones de simple rentabilidad económica que emanan de un macrocentro productor-consumidor logran deformar el concepto de desarrollo nacional, desvinculándolo de la exigencia básica de ser equilibrado respecto de todo el territorio y del total de la población del país. Para sortear

tales tendencias deformantes del proyecto nacional, hay que compenetrarse a cabalidad del concepto de puerto y hacer prevalecer lo natural y normal, por sobre lo artificial y arbitrario.

La esencia de un verdadero puerto es su condición de puerto litoral compuesto de sus aproximaciones marítimas (faros, balizas, molos, practicaje, etc.), de sus sitios de atraque (boyas, muelles, malecones, espigones, patios, canchas, estanques, depósitos, etc.) y de sus aproximaciones terrestres (plazas de estacionamiento, distribución y control –sanitario, de seguro, aduanero– etc.). En su conjunto está compuesto por un puerto de mar (o fluvial) y sus aproximaciones marítimas y terrestres, cuya extensión debe permitir un desplazamiento holgado y seguro de los medios de transporte (buques, gabarras, camiones, trenes), a la vez que el claro control, durante todo el proceso de operación, de una sola autoridad reguladora estatal, entendiéndose como la más adecuada la correspondiente a la jurisdicción regional respectiva.

* * *

La actual tendencia a satisfacer, mediante empresas especializadas, los requerimientos de las distintas etapas de la operación portuaria, abre por sí misma el ámbito de la demanda laboral.

Por otra parte, sin embargo, la estrecha vinculación vertical de todas las etapas del proceso portuario tiende a crear lazos de interrelación empresarial entre las que atienden tales servicios, creando con ello consorcios capaces, cada uno, de atender todos los requerimientos del usuario. No obstante, ello no constituye en ningún caso un monopolio que implicaría la disposición abusiva del recurso trabajo, puesto que las dimensiones propias de cada puerto mayor permiten el funcionamiento simultáneo de varias empresas de servicios portuarios, sean independientes o asociados, creando con ello las condiciones para el normal desarrollo de una demanda laboral abierta.

Por lo demás, circunstancias de este tipo inducen a una fecunda competencia, donde la calidad del servicio prestado determina el auge o el desprestigio de cada empresa, incentivándose así, desde sus fundamentos, una real demanda que dará a la mano de obra calificada una movilidad suficiente para alcanzar una favorable base de negociación salarial.

* * *

En cuanto a las modalidades tradicionales de la organización laboral, también es evidente que su esencia monopólica no ha favorecido la eficiencia general de los servicios portuarios y, antes bien, los ha orientado solamente a respaldar intereses directos de los trabajadores sindicalizados.

Su aplicación tuvo origen en condiciones pretéritas, cuando el trabajador estaba enmarcado en un ámbito mayoritariamente manejado por el Estado, en cuyo caso era indispensable disponer de sistemas de reclutamiento y de prestación de servicios claramente defensivos frente al empleador único.

Ahora, con la vigencia de un sistema abierto, tales mecanismos laborales quedan de tal modo obsoletos en su funcionalidad, e inconsistentes con la realidad, que se hacen prácticamente inaplicables.

* * *

La nueva modalidad para la operación de los puertos, vigente en Chile, es un avance real en su desarrollo como país marítimo. Cualesquiera dificultades de acomodación que surjan en el proceso de su adecuación, sea en el campo estatal, empresarial o laboral, deben ser resueltas con un criterio nacional que no puede ser otro que alcanzar una máxima eficiencia operacional portuaria a lo largo de nuestro extenso litoral.

Debemos lograr lo anterior de modo que por nuestros puertos se atienda, con indisputable expedición, seguridad y bajo costo, los requerimientos de carga del país, y a futuro, como ya se hace en el Norte Grande, de todo el cono sur americano. Desde ellos se abrirá, hacia todos los continentes, el abanico de esas vitales líneas de comunicaciones marítimas que surcan los principales océanos del mundo, incluyendo por cierto los dos más importantes, en los cuales nuestras aguas territoriales se proyectan directamente.

Sólo entonces podremos decir con propiedad que hemos sabido aprovechar nuestras ventajas comparativas para alcanzar el trascendental rango de país marítimo.

* * *