TRANSPORTE MARITIMO EN CHILE

 \mathcal{L}

a competencia técnica de las personas que asisten al VII Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portua-

ria, nos aconseja sólo enumerar sucintamente los factores que hacen relevante el tráfico marítimo para nuestro país. La misma razón y el excelente material informativo que en forma periódica y sistemática nos entregan las revistas especializadas, sobre las flotas mercantes del mundo y sobre los volúmenes de comercio exterior transportados por agua, harían redundante traer antecedentes estadísticos a esta reunión.

Deseo, sin embargo, señalar lo siguiente: Chile es un país cuyos contornos están marcados por montañas y desiertos, cuando no lo están por mar, y por eso hemos sido y somos, desde el punto de vista del transporte, prácticamente una isla. A su vez, el relieve, también montañoso en la mayor parte del territorio, dificulta las comunicaciones terrestres entre las distintas regiones que conforman nuestro país. Esto es particularmente importante en el extremo sur, donde glaciales de hielos eternos interrumpen cualquier posibili-

dad de comunicación terrestre en numerosos puntos. Como ustedes saben, la Cordillera de Los Andes al sumergirse en el mar, en el sur de Chile, genera un rosario de islas.

La configuración de nuestro país como una larga faja de tierra de poco más de 150 kilómetros promedio de ancho y de más de cinco mil kilómetros de largo, que corre paralela al mar, hace de ese mar un camino indestructible, capaz de integrar sus distintas regiones y de comunicarlo con las otras naciones del mundo.

Desearía también agregar que Chile, a pesar de estar distante de los grandes centros y rutas del comercio internacional, ha sido tradicionalmente un país que ha tenido un intercambio comercial superior al de los países que tienen un producto geográfico bruto semejante.

Por todo lo anterior, Chile es una tierra de océano, unida indefectiblemente al mar y con una dependencia del transporte marítimo que nadie podrá modificar jamás.

^{*} Trabajo preparado por Dn. Eduardo Charme Montt, Presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Chile, para el VII Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria, realizado en Viña del Mar entre los días 19 y 23 de octubre de 1981.

Son estas razones las que han obligado a nuestros gobiernos a tener una preocupación preferente por los aspectos vinculados al transporte marítimo. No es extraño, entonces, que el primer acto legislativo de Chile independiente fuese una ley para establecer la libertad de comercio, que incluía la apertura de nuestros puertos mayores a las naves de todas las banderas amigas. Y que muy luego le siguiera una Ordenanza General de Aduanas en la cual una parte importante de sus disposiciones tuvo por objeto promover la existencia de una marina mercante nacional, capaz de asegurar la satisfacción de los imprescindibles requerimientos de transporte marítimo que planteaba el desarrollo.

Me parece interesante indicar que en esta materia de fomento de una marina mercante nacional el país ha seguido ciclos alternados. Una primera etapa, que va desde 1810 a 1848, en que imperaba de una u otra forma el ideario proteccionista neomercantilista, en boga por entonces. Una segunda etapa, entre 1848 y 1866, en que el país abandona las ideas proteccionistas para ensayar fórmulas más acordes con las ideas librecambistas que se imponían en el mundo. Una tercera etapa, entre 1866 y 1922, que se caracteriza porque aun cuando dominan las ideas liberales sobre la materia se inicia un prolongado debate parlamentario que finaliza con una vuelta a sistemas proteccionistas con la Ley de Reserva Nacional de Cabotaje, que ha pasado a la historia de nuestra legislación como la de más larga gestación parlamentaria (más de veinte años); influyó en la aprobación de esta ley la experiencia de la Guerra del Pacífico, en 1879. el deterioro de nuestra marina mercante y los problemas que esto suscitó en el transporte marítimo de nuestros abastecimientos esenciales durante la Primera Guerra Mundial. Una cuarta etapa, que se inicia en 1922, que impulsada por las angustias que produjo el abastecimiento del país en esta ocasión, durante la Segunda Guerra Mundial, y por las ideas originadas en la CEPAL sobre sustitución de importaciones, vio perfeccionarse los mecanismos de fomento y de ayuda hasta que, nuevamente, ideas fundamentadas en la libertad de los mercados han dado inicio a una nueva etapa, en 1979, al hacer extensiva en su totalidad —a la actividad del transporte marítimo— la política económica social de mercado que se aplica por el actual gobierno del Estado, con el éxito que ustedes conocen, desde 1973 en adelante.

Con todo, es tan trascendente para nuestro país la circunstancia de disponer de un transporte marítimo eficiente que le conecte con el mundo, que aun en los períodos en que en el pasado prevalecieron las ideas librecambistas, el gobierno estableció subsidios para fomentar el establecimiento de conecciones marítimas directas entre las metrópolis de Europa y nuestro país. Subvenciones que no se materializaron, por falta de interés de navieros chilenos y extranjeros, sino hasta el advenimiento del vapor, que hizo posible la utilización del Estrecho de Magallanes en forma menos riesgosa. Efectivamente, en 1853 el gobierno acordó una subvención de sesenta mil pesos anuales sin encontrar interesados. En 1864, el Congreso dispuso una subvención de cien mil pesos anuales que sólo encontró un destinatario en la Pacific Steam Navegation Company, empresa que haciendo uso de esta subvención inauguró en 1868 la ruta directa entre Europa y Chile, vía Estrecho de Magallanes.

Aquí, les ruego permitirme una digresión para resaltar la importancia que tiene el Estrecho de Magallanes en el transporte marítimo hacia y desde Chile y en el número de naves que transitan frente a nuestras costas. Durante la época colonial los productos del intercambio chileno surcaban el Pacífico hacia el norte para cruzar, en precarias condiciones, el Istmo de Panamá y atravesar luego el Atlántico rumbo a España, en las flotas de Indias que en enero y agosto de cada año salían del Guadalquivir y terminaban su viaje en Cartagena de Indias, después de recoger o dejar en Puerto Bello los productos del intercambio de Chile y Perú que habían llevado las naves del Pacífico.

Este esquema se perfeccionó, sin alterarse en lo sustancial, el 28 de enero de 1855,

cuando fue terminado el ferrocarril del Istmo de Panamá. Por entonces, la Pacific Steam transportaba la carga del Pacífico y la entregaba a la Panama Rail Road Company, de la que era importante accionista, la que a su vez la entregaba a la Royal Mail Line, que la conducía o traía desde Inglaterra.

Estos intereses de la Pacific Steam demoraron hasta 1868 su aceptación de las subvenciones que ofrecía insistentemente el gobierno de Chile para que se estableciera la ruta directa tan anhelada.

El término de la construcción del Canal de Panamá inició un decrecimiento notable del número de naves que recalaba en puertos chilenos, al disminuir la utilización del Estrecho de Magallanes y del Paso de Drake, y ahora, siendo este un tema de importancia fundamental para las posibilidades de nuestros astilleros de reparaciones, las modernas tecnologías y sistemas de transportes están volviendo a incrementar la utilización de la vieja ruta de Magallanes, de modo que en los últimos años se ha más que duplicado el paso de buques por el estrecho.

Volviendo a retomar la idea central de lo que quiero exponerles, me permitiré sintetizar los mecanismos de fomento y auxilio perfeccionados por el actual gobierno, en 1974, que fueron modificados sustancialmente por el D.L. 3059 del año 1979, que marcó, como he dicho, el término de un ciclo de proteccionismo para iniciar uno de libre mercado.

La legislación anterior, básicamente, había concebido dos mecanismos: Uno, la reserva o preferencia para las naves de bandera chilena del 100% de las cargas de cabotaje y del 50% de las cargas de comercio exterior, con los resguardos necesarios en materia de limitación del nivel de fletes y de los tiempos de espera para que éste privilegio no fuese dañoso a los intereses del comercio exterior, y, otro, el establecimiento de un fondo destinado a la adquisición de naves, que se incrementaba con las utilidades que las empresas navieras destinaban específicamente al mismo, en ra-

zón de la ventaja de que al hacerlo eximían las sumas correspondientes del impuesto a la renta que grava las entradas de las personas y las utilidades de las empresas en nuestro pais. Como complemento y contrapartida de estos privilegios, se establecía el cumplimiento de ciertas exigencias técnicas para las naves que podían ser adquiridas y la imposibilidad de enajenarlas sin previa autorización del Presidente de la República. Este sistema no produjo, entre 1956 y 1973, un crecimiento notable de nuestra marina mercante, porque se hacía muy difícil la operación del sistema en un contexto de protecciones aduaneras y de excesivos controles estatales para la adquisición y venta de divisas, importaciones, exportaciones, etc. Además, como consecuencia necesaria de estas últimas, se producía una limitación de los créditos externos que, como los señores asistentes saben, son imprescindibles para el desarrollo de esta actividad tan exigente en el uso de capitales. También influyó decisoriamente en la inexistencia de un crecimiento importante, a pesar de los privilegios anotados, el no haber tomado en cuenta nuestra legislación, hasta el año 1974, que la inflación permanente y acelerada -que tan funestas consecuencias tuvo para la economía chilena- iba destruyendo los ahorros existentes en el fondo para la adquisición de naves. No creo equivocarme al decir que el incentivo real por aquellos años fue sólo la estricta aplicación de una reserva o preferencia de carga para las naves chilenas.

La corrección del error técnico anotado y el cambio de concepto que se produjo al pasar el país a un esquema de economía social de mercado, provocaron un importante crecimiento de nuestra marina mercante, que más que duplicó su tonelaje en cuatro años.

Sin embargo, debemos reconocer que el marco de privilegio, al aislar a los beneficiarios de las necesarias presiones competitivas, generó ineficiencias en nuestra marina mercante que afectaban las posibilidades de desarrollo del país al limitar con un costo artificial el comercio exterior de Chile, porque está demostrado fehacientemente que el nivel de

costo de nuestra marina mercante influye poderosamente en el nivel de los fletes que cobran las naves extranjeras cuando sirven nuestro comercio exterior. Y el comercio exterior es una herramienta fundamental de la política social de mercado que se ha aplicado, y del éxito de la misma.

Los armadores reconocemos este éxito, que en el plano económico-social se ha centrado, fundamentalmente, en la obtención de tres grandes objetivos, que son: lograr, dentro de un esquema económico libre, un crecimiento alto y sostenido de la economía; por otra parte, impulsar el fortalecimiento en todo el ámbito social de la libertad personal y, por último, erradicar la extrema pobreza, es decir, aquella situación de miseria que afectaba a cerca de la cuarta parte de la población chilena.

Este sistema de economía social de mercado, después de un período de ajuste que se produjo entre el año 1973, en que advino el actual gobierno, y el año 1975, que implicó un fuerte sacrificio para todos los chilenos, ha permitido al país, entre los años 1976 y 1980, un crecimiento promedio anual de 7,2%, cifra que supera en este aspecto a cualquier otro quinquenio en nuestra historia.

Dentro de esta política se ha dado un impulso muy grande a la iniciativa de los particulares como factor esencial del desarrollo, asumiendo el Estado un rol subsidiario que, por la naturaleza de esta misma política, le corresponde.

La balanza de pagos durante el último quinquenio ha sido permanentemente positiva, permitiendo así que las reservas del sistema monetario se hayan incrementado de 400 millones de dólares en 1973 a 4.700 millones en 1980, cifra que, algo reducida a raíz de los problemas de la recesión mundial que todos conocemos, más o menos se mantiene hasta la fecha.

Nuestras exportaciones no tradicionales se han incrementado en este mismo período

en un 800%, contribuyendo con ello a reducir en un grado interesante nuestra histórica dependencia de las ventas de cobre. Por último, tal vez lo más importante, la disciplina en el gasto público y la política monetaria seguida han permitido a Chile reducir la tasa anual de inflación de un 1000% en 1973 a aproximadamente un 12%, cifra estimada para el presente año.

El comercio exterior de Chile, el cual se realiza con un creciente número de países, alcanza en estos momentos a un 43,7% de su producto geográfico bruto, lo que ha convertido al país en un atractivo mercado para la comunidad internacional, puesto que sus importaciones alcanzarán a los siete mil millones de dólares en el presente año. Ello implica que se han incrementado en un 400% en los últimos ocho años.

Esta política social de mercado que, con el éxito descrito, está aplicando el actual gobierno requiere un sistema común, sin excepciones, para todos los sectores de la economía chilena, como única manera de no perturbar una eficiente asignación de los recursos disponibles.

Nosotros, como armadores, habíamos vivido siempre en el convencimiento que nuestra actividad sólo podía subsistir en base a ciertas protecciones y ayudas estatales, las que estaban contempladas en la legislación vigente hasta el año 1979, en la forma que hemos resumido.

Sin embargo, a poco de publicarse la modificación legal del año 1974 y a pesar del éxito de los años que siguieron, los armadores nos comenzamos a dar cuenta de que la misma no era concordante con el resto de la política económica del país y que, tarde o temprano, tendría que producirse un desajuste entre nuestra actividad y las otras actividades nacionales.

Efectivamente, comenzaron a producirse tensiones de tal naturaleza que llevaron, en diciembre de 1979, a la promulgación de la actual Ley de Marina Mercante, Nº 3059, por medio de la cual se suprimió en su totalidad las exenciones tributarias de fomento de que gozaba la actividad y se hizo menos estrictas las disposiciones de reserva y acceso a las cargas del intercambio chileno.

El impacto de esta nueva ley, después de una vida desarrollando nuestras actividades dentro de un sistema proteccionista, al enfrentarnos de pronto, sin la ayuda del Estado o de la comunidad, a la descarnada competencia internacional, fue bastante grande, pero los armadores chilenos, que han sabido subsistir en períodos muy críticos en el pasado, comenzaron a adecuarse a la nueva situación con responsabilidad y decisión.

Llevamos dos años en este empeño, y con orgullo puedo decir que ahora estamos seguros de que obtendremos éxito; lo que es más, que la permanencia de nuestros recursos en la actividad, gracias al profesionalismo de nuestros empresarios y funcionarios, está asegurada.

Por su parte, el gobierno, junto con imponernos este régimen de libre competencia, ha empezado ya a tomar conciencia de los problemas que en Chile afectaban y aún, en parte, afectan a nuestra actividad, y del grado de libertad que existe en los mercados internacionales de fletes. Aquéllos, básicamente, están constituidos por factores que elevan artificialmente nuestros costos y que no dependen de la eficiencia de los empresarios, y éstas por las múltiples e ingeniosas formas con que los países otorgan preferencias o reservas de las cargas de su intercambio a las naves de sus banderas, impidiendo con ello el acceso de nuestras naves a los distintos mercados del transporte marítimo, o subvencionan los costos de sus marinas mercantes.

Para ayudarnos a solventar estos problemas, que enfrentaban en forma más aguda los transportes masivos, como petróleo, gas y graneles en general, sin gravar a nuestros consumidores el gobierno liberalizó algunas disposiciones permitiendo el embanderamiento de ciertas naves bajo pabellón de conveniencia, en vista de que los costos y la eficiencia de nuestras tripulaciones no nos permitían competir en igualdad de condiciones.

Señores, ustedes conocen este problema tan bien como nosotros. Sobre el mismo se ha escrito y se escribe mucho en la actualidad. A través de los años, con sistemas llamémosles proteccionistas o cerrados, se producen, tarde o temprano, ineficiencias que afectan a los costos de operación de las naves por uso de una mayor cantidad de personas a bordo, por mayores salarios y bajos rendimientos—fruto de largas luchas sindicales—y, en general, por todos aquellos problemas que están en la actualidad enfrentando los países, tanto desarrollados como en vías de desarrollo.

Ello ha significado, por ejemplo, que la flota mercante de Inglaterra, en los últimos dos años, haya disminuido en aproximadamente un 25%, que la bandera de países escandinavos haya prácticamente desaparecido en los tráficos de buques *tramps* y que Alemania esté operando una significativa parte de sus barcos de línea bajo banderas o con tripulaciones extranjeras.

En nuestro país hemos tenido este mismo problema, acrecentado por el efecto de disposiciones legales que obligan a reajustar automáticamente los salarios en el índice del costo de la vida, frente a una paridad cambiaria que ha permanecido estática por un tiempo bastante largo.

* * *

En la conferencia que se efectuó durante la semana recién pasada en la ciudad de Rio de Janeiro, en forma paralela a la exposición naval *Río Mar 81*, el Dr. Aurelio González Climent demostró en cifras la magnitud de este problema en la marina mercante iberoamericana, quedando en evidencia que Chile

sólo se ha sumado a una realidad que estaba presente en América Latina.

En la misma ciudad de Rio de Janeiro se efectuó también, la semana pasada, la Asamblea Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores -ALAMAR- y en esa reunión la comunidad de Armadores Latinoamericanos, frente a los esfuerzos que realizan países del Tercer Mundo para obtener acuerdos internacionales de los organismos de las Naciones Unidas, tendientes a la eliminación de las banderas de conveniencia, volvió a reiterar su opinión de que los pabellones de conveniencia, lejos de constituir una traba al crecimiento de las marinas mercantes nacionales de los países en vías de desarrollo, eran un factor importante para sus posibilidades de existencia y crecimiento, mientras no exista una realidad de libre mercado en los transportes marítimos.

Puede ser interesante traer a esta reunión las conclusiones resumidas de un sugerente artículo del Dr. David Bess, titulado Un acto de fe y esperanza y publicado en el presente mes de octubre en la Revista Proceedings de la Academia de Guerra Naval de los Estados Unidos. Edición que viene integramente dedicada al análisis de la realidad actual de la marina mercante de Estados Unidos y que tiene como exergo, en la portada de la revista, el siguiente: "La trágica condición presente de nuestra marina mercante, es causada por nosotros mismos y no por fuerzas exteriores". Dura afirmación si se piensa que está dicha respecto de uno de los países que destina una mayor cantidad de dinero a subsidiar su marina mercante.

El autor mencionado, el Dr. Bess, concluyendo el análisis del Acta de Marina Mercante de 1970, que constituyó una importante revisión en la política marítima de los Estados Unidos, con el intento de detener la acelerada declinación tanto de la construcción naval mercante como de la operación de la industria marítima de transportes norteamericanos, estimó que la manera de remediar tan calamitosa situación consistía en adoptar un cierto número de audaces nuevas medidas:

- Los auxilios a la industria de la construcción naval deben separarse de los auxilios a la industria de armadores y operación de barcos.
- Una vez que dicha separación haya tenido lugar, el gobierno debe trabajar por proporcionar un clima dentro del cual pueda desarrollarse la industria de astilleros privados, y
- 3. Hasta que la industria de astilleros pueda ser puesta nuevamente de pie, los dueños de barcos y operadores no deberían encontrarse colocados en desventaja competitiva por políticas y reglamentaciones que amarren a ambas industrias. Los armadores norteamericanos deberían ser autorizados para que sus barcos puedan ser construidos y reparados en astilleros extranjeros, y aún así recibir subsidios de operación.

Los barcos — y éste es el punto que interesa a nuestra línea de exposición directamente— de propiedad de norteamericanos, con bandera extranjera, deberían poder ser autorizados para beneficiarse del Fondo para la Construcción Naval, y los dueños de los barcos también deberían poder operar tanto barcos norteamericanos como foráneos, en todos los tráficos mundiales.

Este análisis, que en lo fundamental compartimos, propugna, después de años de subsidios, como solución para los problemas de la marina mercante de Estados Unidos una mayor liberalización de su régimen.

* * *

Volviendo a nuestro país, el gobierno de Chile, demostrando un pragmatismo y una creciente comprensión de nuestros problemas, promulgó la ley 18011, por la cual se aplica las disposiciones del Plan Laboral común y general, al personal embarcado o Gente de Mar, y se introduce la libertad de

trabajo y contratación, que se encontraban conculcadas en el sector, naturalmente que considerando las características propias del trabajo a bordo. Con esto esperamos que dentro de un tiempo no muy largo se logre superar esta situación de ineficiencia que, siendo de vida o muerte para los tráficos llamados de *tramps*, también afecta a nuestros tráficos de línea con mayores costos que son imposibles de justificar.

Este ajuste tomará un tiempo y no será corto en producirse, pero, les repito, los armadores creemos que la situación será corregida, toda vez que en los sectores de oficiales y tripulantes de la marina mercante ya existe una comprensión cabal de estos problemas y una disposición a encontrarle solución dentro de un ambiente de armonía y entendimiento.

Cuando ello ocurra, seguramente volverán a enarbolar nuestra bandera aquellas unidades que, por no tener otra alternativa, han pasado necesariamente a los pabellones de conveniencia.

Con el mismo sentido pragmático señalado anteriormente, nuestras autoridades también han estado, paulatinamente, corrigiendo aquellas disposiciones de carácter tributario que nos colocaban inequitativamente en situación deteriorada frente a la competencia de las naves extranjeras. Es así cómo recientemente se ha dictado una ley que establece un impuesto de 5% a los fletes de las empresas extranjeras, en el caso y sólo en el caso de que los países de esas empresas graven con impuestos a la renta a los fletes de naves chilenas. No es justo que los fletes de los armadores chilenos estén gravados con impuesto a la renta en Panamá, Ecuador, Sud Africa, Taiwán, Hong Kong, etc., y los fletes de las naves de esos países nada paguen en el nuestro cuando se refieren a cargas de nuestro comercio exterior.

Existen aún otros aspectos que deben ser corregidos para perfeccionar el sistema, lográndose una mayor equidad y posibilitando realmente competir a nuestras empresas; y se está trabajando en ellos.

Como la modificación legal iniciada en 1979 fue tan profunda y no existía experiencia al respecto, se ha producido incertidumbre en la interpretación de algunos preceptos legales y en ciertos casos la existencia de políticas encontradas, en determinadas reparticiones gubernamentales. Sobre el particular, queremos enfatizar la importancia que tiene para nosotros, en nuestro carácter de empresarios, que el Estado establezca normas claras, pareias, no discrecionales y estables. Debemos destacar que a los armadores, en cuanto empresarios privados, sólo les compete y tienen responsabilidad por la optimización de los resultados económicos de sus empresas dentro del marco de referencia legal, financiero y social fijado por la autoridad, y la estabilidad de ese marco de referencia y su claridad son factores indispensables de la posibilidad que tenemos de poder cumplir con tan importante responsabilidad para el crecimiento sostenido de nuestra economía.

Actualmente nosotros palpamos otros problemas de bastante importancia, que estamos ciertos serán estudiados por nuestros gobernantes en la forma seria y pragmática a que hemos aludido. Uno de ellos: Los valores que se incorporan a la formación vocacional de los oficiales de nuestra flota no siempre los adecúan a las necesidades de su desempeño como marinos mercantes, en vista de los problemas que en la actualidad reviste esta profesión, que con tanto conocimiento explicitó la revista internacional del ramo, Seatrade, del mes de julio del presente año.

Otro, necesitamos que de alguna manera se nos proporcione por el Estado, para una
eficiente toma de decisiones en nuestros negocios, las estadísticas de transporte de nuestro comercio internacional y de cabotaje, las
que ha dejado de confeccionar a partir del
año 1976. Las compañías nacionales han
debido suplir estas informaciones logrando
aproximaciones que son costosas. En una
economía del tipo implementada por el gobierno, las informaciones idóneas son una de
las responsabilidades más importantes que
asume el Estado para ayudar la toma de decisiones de los agentes económicos privados, y

a través de la buena calidad de esas decisiones favorecer el buen funcionamiento de la economía como un todo.

En materia tributaria, también es necesario perfeccionar la legislación con el objeto que, al igual como ahora ocurre con el comercio exterior, las naves mercantes de los empresarios navieros extranjeros tributen cuando efectúen transporte de cabotaje, al igual que las naves mercantes de los empresarios navieros chilenos.

También quisiéramos, por una razón de seguridad jurídica en el mediano y largo plazo, que uno de los pilares del actual esquema económico, que es el principio de la subsidiariedad, se extendiera a la marina mercante. Hemos visto que, después de haber licitado y pasado a manos de particulares los porcentajes que el Estado tenía en el capital de dos importantes empresas chilenas, éste ha dejado la tarea sin concluir, toda vez que sigue en posesión de otras dos importantes navieras nacionales.

Pueden haber muchas razones de política que así lo aconsejen, pero ciertamente pensamos que para un crecimiento estructurado y uniforme de nuestra marina mercante, coherente además con el modelo económico, la privatización de esas empresas debería llevarse a cabo.

Otro de los problemas que tiene una singular importancia para nosotros y que estamos ciertos puede, también, ser solucionado dentro del esquema de las nuevas normas legales que regulan el sector, es el que se relaciona con la aplicación real, concreta y eficaz del principio de reciprocidad que contempla nuestra legislación, para permitir a las naves de los armadores chilenos el acceso a mercados de su interés que se encuentran restringidos de variada manera por algunos países. Me explico:

El sistema legal chileno, que constituye el marco institucional de la marina mercante, si bien inspirado en las ideas básicas de la teoría económica moderna, contempla con realismo expedientes que permiten, si así fuese necesario, sustraer de una competencia desleal a la marina mercante chilena. Con este obieto se ha contemplado como principio rector la siguiente declaración, contenida en el artículo 4º de la Ley sobre Marina Mercante, de 1979: "Declárase que el Estado de Chile propenderá "apoyar a las empresas navieras chilenas "para obtener acceso a los mercados mun-"diales de transporte marítimo. El acceso que "tengan naves extranjeras al transporte de "carga de importación y exportación que el "país genera, se obtendrá sobre la base y en la "proporción al acceso que se dé a las naves "chilenas en las cargas que se generen en los "países de origen de dichas naves".

Con el mismo objeto se estableció una muy atemperada reserva de carga que permite hacer efectivos esos propósitos, y, sobre todo, se contempló la creación de una comisión de alto nivel que tiene la responsabilidad de cumplir el mandato legal que hemos transcrito, y para lo cual fue dotada de las atribuciones necesarias. Es en esta comisión y en sus posibilidades en lo que estamos pensando cuando decimos que el problema de los accesos a los mercados de nuestro interés, que se encuentran restringidos, puede ser solucionado. Efectivamente, desearíamos ver a esta comisión actuar en forma sistemática, como un cuerpo estructurado y funcional, con una asesoría de buen nivel técnico y una capacidad de ejecución que haga efectivos en la práctica los fines previstos en la ley. Algunos de los problemas y restricciones que nuestras naves deben soportar en el exterior han sido sometidos a la mencionada comisión. Tenemos expectación por conocer los resultados, porque de ellos dependerá, de manera muy importante, la posibilidad de crecimiento de nuestra marina mercante.

Me referiré ahora, en particular, a lo que están haciendo los armadores chilenos, hablando naturalmente a grandes rasgos de los servicios que se atiende, hacia dónde se orientan sus políticas y cuál es la realidad de sus empresas.

En los tráficos del exterior, comenzaré por las líneas y señalaré que nuestro armamento tiene establecidas líneas hacia y desde el norte de Europa, hacia y desde el Mediterráneo, hacia la costa este y del Golfo de Estados Unidos y Canadá, hacia la costa occidental de Estados Unidos, Japón y Extremo Oriente, hacia Sudáfrica y hacia la costa este de Sudamérica.

A raíz de la dictación de la ley 3059 y de haberse hecho menos imperiosas las disposiciones de reserva de carga, los tonelajes de transporte de las empresas nacionales en todos estos servicios porcentualmente no han decrecido, en términos que puedan alarmar; por otra parte, el movimiento ha aumentado muchísimo y se ha dado paso a un mayor número de *outsiders* en casi todos los servicios, los que, por su parte, han traído un elemento de competencia que los armadores nacionales están ciertos de poder enfrentar, en beneficio de los consumidores chilenos y de nuestros clientes en el exterior.

Prácticamente en todos estos servicios, los armadores se encuentran adscritos a los sistemas de conferencias, pools de fletes y acuerdos de servicios combinados, conforme a las técnicas y prácticas más avanzadas del comercio marítimo internacional, y su presencia es decisiva para la defensa y estabilidad de los transportes y fletes de nuestro intercambio.

En su aspecto material, a pesar de que somos uno de los últimos rincones del planeta en adoptar estas técnicas, los contenedores ya son aquí una realidad y las diversas líneas —tanto de servicios exteriores como de cabotaje— ya han o es:án gradualmente transformando sus servicios en dicho sentido.

En materia de transporte de petróleo de importación, el grueso se hace en barcos de propiedad o controlados por empresas nacionales, las que han logrado, en licitaciones internacionales muy concurridas, llevarse dichos contratos.

En el transporte de los graneles de importación y exportación, también la participación de los armadores chilenos, con barcos ya sean propios o controlados por ellos, si bien aún no es totalmente satisfactoria contribuye ciertamente a dar una estabilidad a este tipo de fletes.

En cuanto al cabotaje, Chile vivió, en el caso de la carga surtida, una historia también muchas veces repetida, que consistió en que para proteger a los consumidores las autoridades comenzaron a aplicar tarifas, primero con el ánimo de impedir abusos pero posteriormente con criterios absolutamente políticos, que inevitablemente llevaron a la desaparición de las empresas de cabotaje, quedando esta actividad solamente existente en forma marginal y en manos de la Empresa Marítima del Estado. Junto con ello, en la década del 60, se construyó el camino longitudinal que une Arica con Puerto Montt y finalmente, con la ayuda de los estibadores y del mal trato a la carga y la carestía de los puertos, y de modo muy importante por la aplicación de sistemas de control aduanero del comercio exterior al cabotaje, se le dio el golpe de gracia a estos servicios.

La situación, curiosamente, se ha revertido y vemos cómo, en la actualidad, estos servicios han vuelto a aparecer y existe un activo tráfico costero efectuado por barcos portacontenedores y roll-on/roll-of, que están uniendo muy eficientemente los diversos puntos de nuestro país, en competencia directa con las rutas terrestres.

En estos momentos el gobierno está abocado a resolver el grave problema del monopolio laboral, ineficiencia y alto costo de nuestros puertos, y en la medida que tenga éxito —y no dudamos que lo tendrá— no nos cabe duda que estos servicios de cabotaje, para lo cual nuestra estructura geográfica es tan adecuada, irán tomando mayor cuerpo y reemplazando a los fletes terrestres, como ello debe ocurrir.

Por último, el cabotaje de las cargas energéticas, como el petróleo producido en el Estrecho de Magallanes, los transportes de petróleo y productos en la costa, el gas licuado de petróleo y el carbón, se efectúan todos por vía marítima y los transportes los hacen compañías nacionales, en la mayoría de los casos con naves propias y/o controladas por ellas.

Asimismo, los transportes de minerales para nuestras acerías y refinerías de cobre y otros metales se efectúan por armadores nacionales, en la forma más económica que es dable obtener.

En resumen, señores, la marina mercante chilena es un ente vivo que, a pesar de hallarse en una etapa de transición, mira con confianza su futuro.

Para ustedes, tenemos la esperanza que a pesar de lo lata de esta exposición y de haber entrado tal vez en algunos detalles que no vendrían al caso, haya sido interesante conocer nuestra opinión sobre lo que está ocurriendo aquí y comprobar personalmente, por otros medios, lo que definitivamente ocurrirá en un país en desarrollo que ha decidido imponerse un modelo de economía libre de mercado y ha tenido la valiente decisión de, incluso, hacer extensivo dicho modelo a una actividad normalmente tan protegida en todo el mundo, como es la marina mercante, poniendo frente a una difícil prueba a los empresarios del sector.

Los armadores chilenos estamos, tened la seguridad, tranquilos de que con la comprensión de nuestras autoridades este período de prueba lo pasaremos con éxito y se solucionará los problemas que hemos enunciado. Los armadores chilenos pensamos que el futuro es más promisorio y estable para nosotros dentro de una libre competencia que nos obligue permanentemente a ser cada día más eficientes, que si tuviésemos que desenvolvernos en un marco de proteccionismo cerrado, dependiendo de los sacrificios hechos por la comunidad en beneficio nuestro, cuando el resto del país enfrenta con decisión la competencia internacional.

