

ASMAR Y LA INDUSTRIA NAVAL *

Sergio Ostornol Varela**
Capitán de Fragata

os pueblos que olvidan su pasado están condenados a repetirlo.

L

Transcribo la descripción limítrofe de Chile que se hace en nuestros textos de geografía, utilizados en la Educación Básica: Chile es una larga y angosta faja de tierra que limita al norte con el Perú; al este con Argentina y Bolivia, separado por la Cordillera de los Andes; al sur con el Polo Sur y al oeste con el Océano Pacífico.

Esta es, señores, la conciencia marítima que hemos ido inculcando por generaciones a nuestros niños, como si el patrimonio de este país terminara en la línea de la playa, en circunstancias que su verdadera frontera se extiende 200 millas al oeste de la línea de la costa. Con esto quiero decir que Chile no limita con el Océano Pacífico, por cuanto este océano es parte integrante del país.

He querido comenzar con esta aclaración, que me parece tan apropiada en estas celebraciones que forman parte del llamado Mes del Mar, en el cual se dan cita todas las actividades que se desenvuelven en dicho medio ambiente, para recordarle al país que

fuiamos descubiertos por mar por Hernando de Magallanes, en su recalada a las frías aguas del estrecho que lleva su nombre, un día 1º de noviembre de 1520. Corrección histórica que también debería hacerse en los textos respectivos.

Es ese océano, camino natural de Chile para comunicarse con el mundo exterior, al que se pretende comparar con las alternativas de caminos cordilleranos que nos llevan hacia Argentina y Bolivia o al camino longitudinal que nos comunica, a través del Perú, con el resto del continente.

Océano que hoy, mediante los avances tecnológicos, nos está sirviendo de fuente de alimentación, por una parte, y fuente de energía, por otra.

Me veo en la obligación de señalar estos aspectos porque la razón de ser de la industria naval es el desarrollo, construcción, apoyo y mantención de todos los elementos que existen para hacer uso de ese recurso natural llamado mar, sean barcos mercantes, naves pesqueras, plataformas petroleras, equipos industriales o buques de guerra.

* Conferencia dictada el 14 de mayo de 1982

**Gerente Construcción Naval de la Planta de ASMAR Talcahuano.

Todos ellos constituyen nuestro mercado potencial, y sólo en la medida que ellos existan y se desarrollen podrá existir una industria naval y de astillero, como tal.

Históricamente, el sector naviero ha jugado un rol de mayor importancia en el desenvolvimiento de la nación. La explotación del mar como fuente de otros recursos puede considerarse aún bastante joven, habiendo entrado a tener una gravitación relevante en la economía del país sólo en los últimos veinte años.

¿Cuál ha sido el comportamiento del crecimiento de nuestra marina mercante? Podría decirse, bastante cíclica: desde los albores mismos de la independencia se han dado, por igual, tanto legislaciones de fuerte proteccionismo para propender a su desarrollo, como de fuerte liberalismo para forzarla más allá del campo de la competencia internacional. A mi modo de ver, ambos extremos han dado como resultado el estancamiento del crecimiento de la marina mercante nacional y la han hecho vivir en un clima de inestabilidad, frente al cual los inversionistas han mostrado recelo por adoptar compromisos de largo plazo. Indudablemente, esto está asociado a los cambios políticos que ha sufrido el país en el transcurso de la historia.

A muy poco de asumir la Primera Junta Nacional de Gobierno, ya se tenía muy clara la necesidad de contar con una marina mercante propia y, en consecuencia, con una industria naval. Tal es así, que me voy a permitir leer un fragmento que muestra la indivisibilidad de la marina mercante y de la industria naval para garantizar la libertad del comercio exterior y, por lo tanto, la independencia de una nación. El texto corresponde a un artículo de la legislación de 1811 contenida en la Ordenanza de Aduanas, que a la letra dice:

“Art. 9. Fomento de los arsenales: El Gobierno hará todos los esfuerzos posibles para prestar a los Astilleros del Reino todo el

“fomento que necesitan para dar actividad a su comercio i marina, sin la cual poco aprovecharía la agricultura e industria de un país favorecido de la naturaleza”.

Hay otros temas en esta legislación, pero este solo, en sí —si lo analizamos— encierra todo el contexto de la razón de existir de nuestra marina mercante y de nuestra industria naval.

Esta falta de estabilidad de la marina mercante nacional ha tenido una clara incidencia en la ausencia de entusiasmo de los inversionistas privados por crear astilleros de construcción o reparación naval, y hoy en día, diseminados a lo largo del país, sólo existen pequeños astilleros artesanales para construir naves menores y talleres o maestranzas para atender algunos trabajos de reparaciones a flote en las naves nacionales o extranjeras que recalcan en los puertos del litoral.

Astilleros y Maestranzas de la Armada, (ASMAR), empresa autónoma del Estado creada en 1960 para construir y reparar buques de la Armada, a fin de obtener una mejor explotación de sus inversiones ha extendido desde entonces sus servicios para la construcción y reparación de naves mercantes nacionales y extranjeras, asumiendo un rol relevante en este campo. Aun cuando aquí se ha utilizado la palabra naves, en realidad debe entenderse extensiva a todo artefacto naval que opera en el mar, incluyendo, por ejemplo: barcos de pesca, buque factorías, grúas flotantes, plataformas marinas de todo tipo, dragas, etc.

A pesar de tratarse de una empresa del Estado, sujeta al cambiante clima de sus clientes potenciales, y sin que se le haya otorgado franquicias especiales por tratarse de la única industria de este tipo y dimensión existente en el país (lo que para algunos podría convertirse en monopolio), ASMAR ha sabido adecuarse a tal grado, que su prestigio es internacionalmente reconocido.

Con la excepción de esta empresa, el hecho de que Chile posea una industria naval tan modesta es el mejor índice de que los Gobiernos no le dieron, en el pasado, las herramientas necesarias para permitir su desarrollo. Aun hoy en día, por ejemplo, a un armador nacional puede serle más atractivo el utilizar naves o bodegas arrendadas, que adquirir y mantener una flota propia, razón por la cual la meta de un millón de toneladas DWT fijada en 1975 por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada y Miembro de la Honorable Junta de Gobierno, Almirante Sr. José Toribio Merino Castro, se ve drásticamente reducida, con una flota dedicada al cabotaje casi extinguida, con un equipamiento para la explotación de los yacimientos petrolíferos suministrado por firmas extranjeras, y con una flota pesquera de alta mar con una baja participación nacional.

Podría decirse que, desde el punto de vista de la industria naval, estamos en el clímax de la inestabilidad del sector naviero, por cuanto los buques que operan —en su gran mayoría— son *tramp*, y por lo tanto pasan por nuestro litoral pero no están atados a dicho sector; en estas circunstancias, la captación de mercado para reparación naval se hace cada vez más difícil, mientras que para la construcción naval se aproxima a lo imposible.

Pocos días atrás el Supremo Gobierno dio instrucciones para que se tome acciones en contra de las importaciones que están sometidas a una fuerte subvención por el país exportador y que están distorsionando fuertemente el mercado interno chileno, creando un clima de competencia desleal. Como en ningún otro sector del país, esta medida le es aplicable a la marina mercante y, por cierto, a la industria naval, mereciendo una evaluación inmediata.

Si se ha experimentado un aumento importante en nuestro comercio exterior, en nuestro volumen de pesca y en nuestra explotación de recursos petroleros bajo el subsuelo

marino, ¿qué influencia ha tenido dicha expansión sobre la marina mercante, el sector pesquero o las empresas, en apoyo a las operaciones Costa Afuera? Curiosamente, la respuesta es que a un crecimiento sostenido de tales actividades se ha producido una reducción de las flotas nacionales respectivas.

En el marco del análisis de la industria naval en Chile no me compete el plantear las causas de esta regresión y me limito a destacar el hecho que nos afecta.

Permítanme plantear, por un momento, los problemas que han afectado a los astilleros de construcción naval y que aun los mantienen en una clara situación de desventaja cuando se les expone a competir internacionalmente, pero no se le otorgan las mismas herramientas que se utilizan en el mercado internacional. Estos son: 1. Subvención; 2. Protección; 3. Franquicias; 4. Política cambiaria; 5. Tasas aduaneras; y 6. Impuesto al valor agregado.

1. Subvención. En el mundo no existen astilleros de construcción naval que no tengan subvención directa o indirecta del Gobierno. Esta práctica está reñida con el actual sistema económico nacional. No me pronuncio de si está bien o está mal, pero estamos compitiendo en condiciones desiguales.

2. Protección. Los países que propenden al desarrollo de su industria naval obligan al armador a la utilización de la bandera del país y a la construcción de sus naves dentro del mismo. Chile jamás ha puesto en vigencia un sistema de este tipo.

3. Franquicias. Los Gobiernos de todos los países marítimos auspician créditos subvencionados con tasas de intereses realmente bajas, lo que además va en fomento de las exportaciones de cada país. En el caso chileno no existen, por el momento, créditos de tal

orden y las tasas de interés del mercado interno alcanzan valores excesivos si son comparados con los niveles internacionales.

4. **Política cambiaria.** Es sabido que la paridad cambiaria está beneficiando a las importaciones y afectando a las exportaciones. Basta traducir el salario de cualquier empleado a dólares, para darse cuenta que corresponde al de países en vías de desarrollo.

5. **Tasas aduaneras.** Los productos o bienes importados a incorporarse en una construcción, y que no son producidos en el país, están igualmente sujetos a una tasa aduanera que si bien es cierto es recuperable como crédito para otras importaciones del astillero, conlleva un alto gasto financiero. Como la legislación ha sido pareja, no se distingue en este momento entre bienes que produce el mercado interno y entre aquellos bienes especializados y no producidos en Chile, por el momento. Podría señalarse que el tratamiento de los televisores y automóviles se ha extrapolado a la del motor propulsor de un buque. Ni el astillero ni el armador pueden soportar esta carga.

6. **Impuesto al valor agregado.** Se aplica sobre todos los bienes adquiridos por el astillero para la construcción. Si bien es cierto es posible recuperar el IVA, esto ocurre en un período muy largo y con un alto costo financiero. El caso más curioso lo constituye el construir para la Armada de Chile, porque en tal caso el impuesto no es recuperable, lo que pone en clara desventaja a los astilleros nacionales.

ASMAR, cuyo dueño es la Armada, le vende a ésta a mayor costo que a un astillero extranjero en competencia. Esto es definitivamente un error en la legislación existente, lo cual aún no ha podido ser resuelto.

He querido dejar para un capítulo aparte el impacto negativo que tiene para la industria

naval la adquisición de buques de segunda mano. En Chile no está permitida la importación de automóviles, refrigeradores o televisores usados. Que yo sepa, sólo existen tiendas dedicadas a importar ropas o telas con tal naturaleza, siendo el tercer rubro permitido buques de segunda mano.

Esto no es un problema de hoy, sino un problema de siempre que condujo al desaparecimiento de los astilleros que a mediados de siglo existían en la costa chilena, por ejemplo:

- Astilleros Duprat;
 - Sociedad Diques Flotantes de Valparaíso;
 - Astilleros Lever y Murphy;
 - Astilleros de Constitución;
 - Astilleros Hunt y Hunt;
 - Astilleros Las Habas;
- y otros astilleros menores diseminados entre Valdivia, Puerto Montt y Chiloé.

Lo contrario sucedió en el resto de los países latinoamericanos que se preocuparon y han logrado el desarrollo de su industria naval, como Brasil, Argentina, Perú, Venezuela y México, mientras que Chile —proclamado marítimo por excelencia e ideador de la tesis de las 200 millas— parece no haber sido consecuente con tales postulados.

A los problemas que afectan a la industria naval desde hace largo tiempo, debemos agregarle hoy las contingencias del corto plazo, como lo es la recesión por la que atraviesa el mundo. Esta se tradujo en forma inmediata en la momentánea suspensión, por parte de los armadores, de las inversiones y en la reducción al mínimo de los gastos de mantenimiento, lo que ha impactado tanto a astilleros de construcción como de reparación naval. Cientos de buques se encuentran inmovilizados en los mayores puertos del mundo, generando un abultado mercado de buques de segunda mano. Frente a esta situación, la industria

naval de todos los países del orbe se ha movido con rapidez para obtener un mayor grado de protección o subvención.

El 21 de septiembre de 1978, el Supremo Gobierno publicó el documento *Estrategia Nacional de Desarrollo*, que abarcó a todos los sectores del país, incluido el nuestro, dentro del cual se estableció la Política Oceánica Nacional. Este documento fija el marco de referencia para propender al desarrollo de los astilleros y de la industria naval.

Desde entonces a la fecha poco se ha avanzado en materias legales que permitan superar los problemas planteados, y consecuente con lo establecido por la Estrategia Nacional de Desarrollo, que alivien al sector. La única excepción se encuentra en el arancel aduanero, modificado en septiembre de 1981; en su capítulo 89 se establece que las naves menores de 3.600 toneladas de registro grueso y/o 120 metros de eslora, adquiridas en el exterior, quedan afectas al pago del 10% de derechos de internación, derechos que son iguales a los que los astilleros nacionales pagan por la importación de equipos a incorporar a los barcos en construcción.

Debo destacar que la capacidad de construcción naval del país es superior a 30 mil toneladas DWT, por lo cual aún hay toda una gama de buques que no pueden ser construidos en Chile en condiciones competitivas respecto del mercado internacional.

Es en este contexto que el Supremo Gobierno, con la firmeza que le ha caracterizado y con el auspicio del propio Sr. Comandante en Jefe de la Armada y Miembro de la Honorable Junta de Gobierno, Almirante Merino, inspirador del crecimiento y desarrollo de todas las actividades vinculadas con el mar, reiteradamente ha manifestado su apoyo a ASMAR en la búsqueda de caminos alternativos para superar los problemas del pasado y asegurar el despegue de la industria naval.

La mejor prueba de ello ha sido el haber podido establecer en Talcahuano un astillero de construcción naval de alto bordo, cuya grada de lanzamiento se enorgullece de haber dado vida a:

- El barco perforador *Magallanes*
- La barcaza *Manantiales*
- El transporte *Maipo*
- El transporte *Rancagua*
- El dique flotante *Valparaíso III*

Este último actualmente en construcción y que una vez en servicio irá a restituir la capacidad de reparación naval en el primer puerto del país.

Por otra parte, se nos ha permitido participar en el área del Estrecho de Magallanes y en la construcción y mantenimiento de todo el equipamiento requerido por la Empresa Nacional del Petróleo para sus operaciones Costa Afuera, destinadas a la explotación de los recursos petroleros que existen bajo el subsuelo marino, dándole a ASMAR una nueva dimensión, toda vez que es el astillero más austral del mundo y que posee la tecnología que demandará el continente del futuro; me refiero al Continente Antártico

Pero un astillero no puede trabajar solo y requiere permanentemente de un soporte de la industria auxiliar o subcontratista. Las múltiples empresas privadas del país, dedicadas a los trabajos: metal, mecánica, electricidad, electrónica, etc., han encontrado en ASMAR una importante fuente de trabajo, concepto que es igualmente extensible al comercio y a la banca. Valga la pena destacar que aproximadamente un 30 a 40 por ciento de nuestra actividad es exportable, al atender a naves extranjeras que recalán al litoral.

Si bien es cierto que esta exposición se ha centrado en la gravitación que tiene en la

economía la industria naval para un país marítimo, no puedo dejar de referirme brevemente a la importancia estratégica.

La opinión pública ha seguido de cerca y con interés los acontecimientos del conflicto anglo-argentino, y ha comprendido la dimensión que para un país como el nuestro tiene el contar con su propia marina mercante y una industria naval que la soporte (para qué decir respecto de la marina de guerra).

Ojalá que este caso que nos toca tan de cerca nos sirva de experiencia y no caiga en el olvido.

Chile requiere de una marina mercante que garantice la autonomía e independencia de la nación a toda prueba, en cualquier circunstancia. ASMAR, dentro de lo que le compete, está aportando su grano de arena al profundo y verdadero significado que tiene el camino de la liberación nacional.

