

# NUESTRA MARINA MERCANTE DOS ENFOQUES DE INTERES

## I. EL ESTADO Y LA MARINA MERCANTE

Diego Sepúlveda Lagos\*

**E**n este último tiempo mucho se ha debatido el tema de la marina mercante nacional, su sobrevivencia y su protección, y el asunto siempre finaliza con una negativa gubernamental a modificar el actual estado, justificada en la doctrina de la economía social de mercado y del no otorgamiento de franquicias a ningún sector.

Por otra parte, los Armadores privados nacionales acusan al sector estatal de no cumplir con el principio de la subsidiariedad del Estado y de entrometarse en franca competencia desleal en el campo de los navieros particulares.

Estos son los dos elementos nacionales que llegan al debate, al que deben agregarse factores internacionales de gran influencia en este sector tan especial de la economía nacional: la fuerte competencia mundial, la violenta baja en el mercado de fletes, la influencia de las grandes compañías transnacionales, las nuevas tendencias del transporte marítimo y la enorme cantidad de naves hoy amarradas a muelle por efecto de la depresión económica.

A este cuadro, semejante a aquellas obras del maestro Picasso, nos encontra-

mos con un *colagge* muy difícil de resolver, razón que nos ha llevado a aventurarnos para tratar de aportar un modesto punto de vista, que creemos podría servir a los eruditos en la materia para buscar la luz entre las tinieblas.

### I. PRINCIPIOS RECTORES

#### A) Principios generales

La Declaración de Principios de la H. Junta de Gobierno establece que la nueva institucionalidad se basa en tres normas básicas:

- Subsidiariedad del Estado;
- Impersonalidad del Estado; y
- Propiedad privada.

Estos conceptos se resumen, en pocas palabras, en lo siguiente:

- Subsidiariedad. Esta norma significa que la acción del Estado está orientada a asumir directamente sólo aquellas funciones que las sociedades intermedias o los particulares no están en condiciones de cumplir adecuadamente, sea porque desbordan sus posibilidades o porque su

---

\* Gerente de Operaciones de la Cámara Marítima de Chile.

importancia para la sociedad aconseja no entregarlas a grupos particulares.

Este principio representa la clave de la garantía de la libertad individual y del derecho a la libre acción económica, sin más limitaciones que el bien común.

- Impersonalidad. Bajo este principio, el Estado debe dictar y hacer cumplir normas generales que sean iguales para todos los individuos, grupos y sectores de la vida nacional. No puede haber excepciones, privilegios o discriminaciones.

Esta norma se funda en que el interés de la colectividad debe estar siempre por sobre los de grupos y sectores en particular.

- Propiedad privada. Para que se desarrollen los dos conceptos anteriores se requiere el pleno reconocimiento al derecho a la propiedad privada, para que los sectores particulares pueden incorporar su capacidad creadora y su iniciativa, con objeto de que se obtenga la máxima participación del sector empresarial y del sector laboral al desarrollo nacional.

## B) Principios sectoriales

A su vez, la Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social, aprobada por el Supremo Gobierno y que contiene las políticas sectoriales, señala —en el sector transporte marítimo— que su objetivo es satisfacer las necesidades del país a través de una estructura que, racionalmente integrada con el resto de los medios de transporte, asegure un servicio barato, oportuno y seguro para dar adecuado apoyo al desarrollo económico y social del país.

Esta política encuadra la operación y desarrollo de la marina mercante en un sistema competitivo, no aceptándose forma alguna de monopolio que pueda vulnerar la libre competencia y la participación libre y sin discriminaciones de todas las empresas interesadas, incentivándose la marina mercante hasta que alcance la capacidad

de carga que el país se haya fijado como meta.

## C) Seguridad nacional

Todos los principios y políticas anteriores están enmarcados, por cierto, dentro del gran principio de seguridad nacional y dentro de las obligaciones y deberes constitucionales que tiene el Estado de resguardar la seguridad y dar protección a los integrantes de la nación toda.

## II. NECESIDADES DE LA MARINA MERCANTE

Chile, país marítimo por excelencia, no tiene que argumentar mucho para justificar su marina mercante, porque ésta no es una simple necesidad del país sino que más bien constituye un pilar básico de su subsistencia.

El problema, entonces, no es tener o no tener marina mercante, sino que éste se centra en cuánta debe tener, cómo mantenerla y cómo controlarla en los casos de emergencias bélicas.

De estas preguntas surgen algunos problemas técnicos que sólo esbozaremos para tenerlos presentes, pero que no cabe analizar en profundidad en este trabajo, y que son: con qué cantidad de tonelaje debe contarse, en qué tipo de naves debe distribuirse dicho tonelaje y qué requerimientos técnicos especiales deben tener esas naves para servir de herramienta útil y efectiva como reserva naval. Esto es materia de estudios profundos donde debe conjugarse el interés del desarrollo económico con los requerimientos de la defensa nacional.

## III. ELEMENTOS DEL NUEVO ENUNCIADO SOBRE MARINA MERCANTE

Para buscar una fórmula de fomento de la marina mercante, considerando todos los supuestos anteriores, debemos

conjugar los principios de subsidiariedad, impersonalidad y propiedad privada, con el deber del Estado de la seguridad nacional, todo ello enmarcado en una economía social de mercado.

A este respecto, creemos que el sector de la marina mercante, basado en los términos de seguridad nacional, queda reservado en una parte importante al Estado.

La parte del sector que queda sujeta a esta norma donde es inaplicable el principio de subsidiariedad, llega hasta el tonelaje que el Estado, en su aparato de defensa nacional, haya estimado imprescindible para la seguridad de la nación.

Esta es una obligación ineludible del Estado y éste puede cumplirla, a nuestro entender, de varias formas:

a) adquiriendo estas naves para la Armada nacional y entregando a ella su operación;

b) adquiriendo estas naves por medio de empresas comerciales de propiedad del Estado; y

c) adquiriendo el Estado las naves y entregándolas a los particulares, bajo alguna forma de explotación.

El segundo tramo, que ya sale de la obligación estatal, va desde el tonelaje diseñado por el Estado como mínimo necesario para la seguridad nacional, hasta el tonelaje que los empresarios nacionales pueden eficiente y rentablemente manejar.

En este porcentaje existe el principio de la subsidiariedad, y el Estado debe respetarlo, ya que serán los privados la herramienta básica de su desarrollo.

Debemos resaltar que sólo hemos hablado de la inversión en bienes de capital; no nos hemos referido todavía a la rentabilidad, la operación comercial, los tráficos, etc.

Con estos parámetros, el Estado sabrá exactamente cuánto debe disponer

para tener una marina mercante que cubra sus necesidades de seguridad nacional, única obligación de él. Los Armadores, a su vez, actuarán según su criterio y conveniencia.

\* \* \*

Superada dicha meta, el Estado debe buscar un camino para mantener sus naves operativas y para, si es posible, poder explotarlas comercialmente con objeto de ir recuperando algunos valores que le permitan mantener cubiertas las demandas de la seguridad nacional, al menor costo.

Entramos ahora en el campo de las alternativas que puede ejercer el Estado para esta opción, y que a nuestro entender son las mismas que para la adquisición de las naves, pero con algunas otras consideraciones, ya que debemos atender la rentabilidad del capital inmovilizado que debe invertir el Estado en resguardo de la defensa marítima de la nación.

a) La Armada podría operar estas naves con su propio personal, pero debemos dejar en claro que, para no vulnerar el principio de la subsidiariedad frente a los Armadores privados, sólo podrían cubrir tráficos que resguarden la soberanía nacional o que atiendan zonas o servicios necesarios para la integración del país, pero que sean de por sí económicamente deficitarios.

b) Entregar la operación de sus naves a una empresa estatal, pero para no vulnerar la subsidiariedad del Estado, igualmente podría sólo operarlas en esos tráficos deficitarios. También podría operarlas como elemento catalizador y como empresa testigo del control de fletes, pero sólo en aquellos tráficos cuyos fletes sean excesivamente altos – sin que se pretenda bajarlos compitiendo con ellos – o cuando un servicio adquiriera el carácter de monopolio y sea necesario romperlo.

c) Entregar las naves de propiedad estatal en operación a Armadores privados, bajo la forma de *charter* u otra fórmula de explotación; en este caso, el Estado estaría seguro de mantener operativa su flota de reserva naval y también obtendría un ingreso que contribuiría, en parte, a la recuperación de su inversión. En este caso tampoco habría problema de vulnerar el principio de la subsidiariedad, ya que la entrega a operadores privados sería libre en cuanto a los tráficos que éstos pudieran cubrir, y donde no habría intervención de competencia estatal.

d) Otra alternativa sería que el Estado formara sociedades mixtas de explotación de sus naves con los particulares, aportando él las naves y los particulares el capital de explotación y los recursos humanos.

#### IV. CONCLUSION

Atendidos los conceptos anteriores, se podría mantener e incrementar nuestra marina mercante y, por ende, nuestro poder naval, sobre todo a través de la última alternativa, ya que el tomar un área mixta para la explotación de la marina mercante, que hemos denominado de seguridad nacional o reserva naval, permitiría una competencia leal y eficiente y dejaría el manejo de la operación comercial al sector privado. De este modo se aliviaría a los Armadores de las fuertes inversiones en naves, se defendería la marina mercante con bandera propia y se establecería el justo equilibrio entre los particulares y el bien común de la nación, representada por el Estado. Creemos que el punto medio nos da la razón económica y la justificación política. Dejamos planteada nuestra hipótesis y esperamos que los expertos la analicen a fondo.

## II. TRES RAZONES PARA UNA GRAN MARINA MERCANTE NACIONAL

*Francisco Ghisolfo Araya  
Contraalmirante*

**Q**uien dice marina mercante dice transporte marítimo. Aunque cuando estos términos no son sinónimos, están tan estrechamente ligados en lo que representan que en el hecho pasan a serlo.

El transporte marítimo está vinculado directamente con la geografía. Con la geografía física, humana y económica. Al hacerse presente algún grado de dependencia del país en el transporte marítimo, surgen de inmediatos los factores de seguridad nacional, por razones obvias.

De lo expuesto se deducen las tres grandes razones para desear para Chile una marina mercante importante. Ellas son: la condición geográfica esencial, la incidencia económica del transporte marítimo y la seguridad nacional.

### 1. CONDICION GEOGRAFICA ESENCIAL

La condición geográfica esencial determina la dependencia que un país tiene del transporte marítimo.

Los factores más significativos que, a su vez, establecen la condición geográfica esencial son: la ubicación, su extensión y forma, la morfología del territorio y la distribución de los recursos, con relación a los grupos poblacionales o centros de consumo.

Un breve análisis de estos factores, en el caso particular de Chile, nos permitirá visualizar la condición geográfica esencial de nuestro país.

#### a. Ubicación

Estamos situados en el extremo meridional de América. Chile es una estrecha faja de tierra continental; se prolonga hasta el Polo mismo en un casquete antártico, y se proyecta hacia el centro del océano Pacífico con sus territorios insulares, uno de los cuales —la isla de Pascua— es integrante de la Oceanía.

Somos ribereños del Pacífico. Sus aguas bañan nuestra dilatada costa desde la frontera norte con Perú hasta el límite con Argentina, en la boca oriental del canal Beagle —dado por la sentencia arbitral de Su Majestad Británica, de 1977— pasando por el extremo sur del continente. También somos ribereños del Atlántico, en razón de ser poseedores de la boca oriental del estrecho de Magallanes y de su proyección marítima hacia el este. El estrecho de Magallanes pertenece a Chile en toda su extensión.

Cualquier análisis que se haga de nuestro país deberá considerar adecuadamente esta ambivalencia de país sudamericano y ribereño del Pacífico, principalmente, y, al mismo tiempo, su condición de tricontinental y bioceánico.

Por nuestra ubicación estamos alejados de los principales centros de poder del mundo; ello nos impone un relativo aislamiento de las grandes masas poblacionales humanas y de la actividad comercial. Por otra parte, enfrentamos al más grande de los océanos del mundo.

Estamos excéntricos del área prioritaria de la actividad internacional, radicada actualmente en el Atlántico norte, como también del centro neurálgico del tráfico del petróleo, factores que nos otorgan la condición de país terminal.

Esta posición desmedrada, excepcional en el ámbito mundial, podría cambiar radicalmente si, como afirman los geopolíticos, el eje del mundo se desplazara al océano Pacífico en el siglo venidero. No obstante, para aprovechar nuestra condición de país integrante de la cuenca del Pacífico y participar activamente en el intercambio comercial que se está generando desde hace bastante tiempo, se requiere contar con una capacidad adecuada de transporte marítimo; es decir, una marina mercante nacional importante.

Por otra parte, como país integrante de América, estamos ligados al destino de este continente, del cual no podemos desentendernos. Históricamente, hemos mantenido fuertes lazos comerciales. Mas, si miramos el mapa de Sudamérica, vemos que, por obra de la enorme espina dorsal andina y producto del expansionismo argentino, estamos aislados de los países que integran las grandes cuencas fluviales del Atlántico; el desierto más seco del orbe nos separa del mundo andino, y los hielos polares por el sur completan el cerco alrededor de nuestro país.

La vinculación terrestre con los países más próximos a nosotros en el continente resulta onerosa y poco práctica, en razón a las dificultades que presenta la construcción e implementación de la infraestructura vial a través de la cordillera, que sería necesario desarrollar. Bajo el punto de vista económico, tal esfuerzo sólo podría justificarse en la Primera Región, donde el puerto de Arica es la salida natural de la producción de todo el corazón de América del Sur.

Todo intento de integración vial en otros sectores del macizo cordillerano deberá ponderar, cuidadosamente, el debilitamiento que para nuestra seguridad significa la apertura de nuevas líneas

de operaciones, como, asimismo, la facilidad que se le otorgará a la producción argentina para alcanzar los mercados del Pacífico y competir con los nuestros en mejores condiciones, por el mayor volumen de producción. Es decir, por una integración de inciertos alcances debilitamos nuestra seguridad y deterioramos nuestro comercio.

No hay dudas, entonces, que la vinculación natural y expedita con todos los países de nuestro continente es la vía marítima, y su utilización requiere de la existencia de numerosas naves de comercio.

#### b. Forma y extensión

La extensión y configuración física del Estado son también factores de análisis.

La superficie de Chile continental sudamericano es de 741.767 kilómetros cuadrados. Ocupamos el séptimo lugar en tamaño en nuestro subcontinente. El territorio antártico suma 1.250.000 kilómetros cuadrados y las islas esporádicas – San Félix y San Ambrosio, Sala y Gómez, Pascua, el archipiélago de Juan Fernández e isla Pedro I – en conjunto, alrededor de 600 kilómetros cuadrados.

Chile continental sudamericano tiene una forma alargada y angosta con una longitud de 4.330 kilómetros y un ancho medio de 175 kilómetros. Su índice de forma es 4,04, donde el 0 corresponde a una línea y el 100 a un círculo; es el índice de forma menor en el mundo. La excentricidad geográfica relaciona el centro geográfico con la ubicación de la capital. El índice de excentricidad para Chile es 0,1404 (margen de 0 a 1). El centro geográfico del Chile sudamericano se ubica a 20 kilómetros al oeste de Los Angeles; si consideramos el continente antártico, el centro geográfico se desplaza a Magallanes.

Por tales razones, nuestro país es considerado como una costa, en gran parte de espaldas a una cordillera y per-

dido en un vasto océano. Sin embargo, tal forma representa algunas ventajas; la más significativa es, sin duda, la generación de aguas jurisdiccionales que más que triplican nuestra extensión territorial. El nuevo Derecho del Mar reconoce un mar territorial de 12 millas náuticas, medidas desde las líneas de base, y 188 millas náuticas de zona económica exclusiva, a continuación de las anteriores, totalizando 200 millas náuticas. Como tales aguas son generadas por el litoral continental y las islas esporádicas, los dominios marítimos de Chile se vieron ampliados a 667.300 millas náuticas cuadradas, pasando a ocupar el décimo lugar entre los países marítimos del mundo.

En un país de forma tan caprichosa y con una extensión marítima superior a la terrestre, la vía marítima es la que reúne mayores ventajas comparativas.

#### c. Morfología del territorio

La condición morfológica de los dominios nacionales, considerando tierras y mares, presenta tres conjuntos aislados, que sólo la vía marítima es capaz de unir: el continente sudamericano, que representa el 32% de nuestro patrimonio; el continente antártico, que contiene el 38%; y las islas esporádicas, que constituyen el 30%, con sus espacios marítimos.

Por otra parte, el núcleo vital del país está situado en la zona central, donde vive la mayor parte de la población chilena, está asentada su industria manufacturera y aporta casi toda la producción agrícola. El extremo sur es insular y virtualmente insular el del norte, en razón a estar unido a la zona central solamente por una carretera en toda su extensión, y parcialmente por un ferrocarril, ambos extremadamente vulnerables. El ferrocarril está fuera de operación integral desde hace ya un largo tiempo.

Aparece así el mar como la única vía capaz de vincular con seguridad las tres zonas continentales, como así también lo es para unir ésta a los sectores insulares y antártico.

#### d. **Distribución de los recursos, con relación a la población**

Tanto la distribución de la población dentro del territorio como, así también, de los recursos, es bastante desuniforme en el país.

La zona central tiene una concentración muy alta de población. Entre la V y VIII Regiones, incluyendo a la Metropolitana, se encuentra el 74,1% de la población de Chile. En cambio, entre la I y II Regiones suman sólo el 4% de la población total del país; otro tanto ocurre en el extremo austral, donde —sumadas las poblaciones de la XI y XII Regiones— alcanza apenas al 1,5% de los habitantes de Chile. Es decir, en el 71,3% del territorio habita apenas el 5,5% de la población del país.

Respecto a los recursos, mencionaremos sólo aquellos más significativos. En cuanto a los renovables, mientras las pesquerías se distribuyen a todo lo largo de nuestro mar, las reservas forestales más importantes se ubican en el sur, principalmente en la XII Región, donde se han prospectado a la fecha 1.800.000 hectáreas. En Chile continental las reservas alcanzan a 200.000 hectáreas. Lo anterior involucra un transporte importante de materia prima en bruto o semiprocesada a los centros de elaboración ubicados en la zona central.

Los recursos mineros son los principales en el país. El salitre primero y el cobre después, han constituido tradicionalmente para el país sus fuentes principales de ingresos, y éste último lo seguirá siendo por mucho tiempo más. Chile posee aproximadamente una cuarta parte de las reservas de cobre del mundo y sus yacimientos originan la octava parte de la producción mundial. La mayor concentración de los yacimientos de cobre está entre la parte sur de la I Región y la VI Región. El nivel de reserva, en términos nacionales, alcanza a 118.000.000 de toneladas métricas de fino.

En cuanto a combustibles, los yacimientos de petróleo están concentrados

en el extremo austral; por el mar van a los centros de refinación que se encuentran en el centro del país, y por el mar fluyen mayoritariamente los productos limpios a los principales centros de consumo.

Los yacimientos de carbón se encuentran en la VIII y XII Regiones, y en pequeña cantidad en la Región de Los Lagos. Las prospecciones realizadas a la fecha en las provincias de Concepción y Arauco establecen reservas de 72 millones de toneladas a la vista y otras tantas probables. En esta sola región, el país tiene reservas para abastecerse durante un siglo al actual ritmo de consumo. En Valdivia existen reservas de 7 millones de toneladas y en Magallanes superan los 3.800 millones de toneladas, de menor calidad que las anteriores, pero igualmente aprovechables. Aunque una parte importante del carbón de Arauco se moviliza por la vía terrestre, el transporte marítimo aparece como el más barato, y desde Magallanes es la única vía utilizable.

Vemos así que el aprovechamiento integral de todos los recursos del país, ya sea para consumo de la industria nacional o para la exportación, sólo es posible utilizando el transporte marítimo.

En los mismos términos podríamos tomar los sectores agropecuario e industrial; sin embargo, como los centros de cultivo e industriales están concentrados mayoritariamente en la zona central del país, el transporte marítimo tiene como alternativas viables el ferrocarril y el rodoviario, al cual los chilenos son tan adictos, en razón al servicio puerta a puerta que éstos proveen. Sin embargo, debemos tener presente que las zonas extremas del país no son autosuficientes en ninguno de los rubros indicados, y que desde Aysén y Magallanes toda la producción y el abastecimiento de la población debe efectuarse, necesariamente, por la vía marítima.

Del análisis efectuado podemos concluir que la condición geográfica de Chile es esencialmente marítima, y el transporte por mar reviste el carácter de esencial.

## 2. INCIDENCIA ECONOMICA DEL TRANSPORTE MARITIMO

La incidencia económica del transporte marítimo en nuestro país la consideraremos sólo en dos aspectos principales, atinentes al tema que nos interesa. Primero, la producción y exportación de recursos que por su volumen sólo pueden movilizarse masivamente por mar; y, segundo, la pérdida de divisas en los fletes que realizan los buques extranjeros. Tomaremos como referencia las estadísticas de 1982.

Entre los recursos renovables, la pesca obtuvo un rendimiento extraordinario al totalizar una captura de más de 4 millones de toneladas. Nuestro país se situó con ella en el primer lugar dentro del contexto latinoamericano, y tercero a nivel mundial. La pesca obtenida se concentró, mayoritariamente, en harina de pescado para la exportación a granel, ensacada o en *pallets*, donde no puede emplearse otra vía que la marítima. Las exportaciones de productos del mar se valorizan en 400 millones de dólares.

La madera es otro recurso renovable en el que la vía marítima es insustituible para su aprovechamiento integral. La producción de madera aserrada es del orden de los 60 millones de pulgadas y las exportaciones representaron 2,2 millones de dólares en el año en referencia. Ello nos da una idea del volumen de troncos movilizados.

En cuanto a la minería, ya sea como mineral refinado o semielaborado, sólo la vía marítima está capacitada para hacer su transporte en forma masiva. La producción de cobre alcanzó a 1.254.896 toneladas; la de hierro a 6.471.290 toneladas; el manganeso a 16.123 toneladas; el molibdeno a 20.000 toneladas; el zinc a 5.486 toneladas. Por otra parte, la caliza movilizada alcanzó a 1.315.198 toneladas y el salitre a 576.750 toneladas. Estas cifras permiten que nos formemos una idea de la magnitud del transporte de minerales que debe afrontar nuestra marina comercial.

La producción de carbón se empujó por encima del millón de toneladas; parte importante fue movilizada por la vía marítima. La producción de gas natural totalizó 5.064.471 metros cúbicos, mientras que la de petróleo crudo fue de 2.484.100 metros cúbicos. Ello representó alrededor del 40% del consumo nacional, importándose el resto. Uno y otro accedió a las plantas de refinamiento por el mar.

Bien sabemos los chilenos que el comercio exterior se efectúa por la vía marítima en más del 95%, y éste porcentaje sube al 99% cuando se utiliza la tonelada-milla para efectuar el cálculo.

En 1982, los terminales marítimos nacionales movilizaron 28.377.132 toneladas de carga en conjunto; de éstas, 17.150.204 toneladas corresponden a comercio exterior y 11.226.928 toneladas a cabotaje, tráfico nacional. Es interesante destacar que de los 17.150.204 toneladas de comercio exterior, 14.412.445 toneladas fueron en naves de bandera extranjera. Es decir, el 84,03% de nuestro comercio exterior fue hecho por extranjeros.

Lo anterior nos lleva a recordar que los países desarrollados generan el 28,1% de las mercaderías embarcadas en todo el mundo y los países en desarrollo el 63,5%, lo que no se aviene con que los primeros posean el 50% de la flota mercante mundial, sin contar el 28,3% que navega con bandera de conveniencia. De lo antes expuesto fluye el segundo aspecto de la incidencia del transporte marítimo en la economía nacional.

Cuando se emplean buques extranjeros se está importando un servicio; se están gastando divisas que, de otro modo, habrían sido recaudadas por empresas nacionales y se habrían contabilizado a nuestro haber. Su cuantía no es nada despreciable, por lo demás. En efecto, de acuerdo con estadísticas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, durante el año 1982, Chile gastó en fletes 727.473.210 dólares, de los cuales los Armadores chilenos sólo captaron 114.160.350 dólares, y los extranjeros se repartieron 613.312.860.

Es decir, Chile, país de condición geográfica esencialmente marítima y donde el transporte marítimo reviste el carácter de esencial, es un importador de servicios de flete. Este comercio invisible que debiera generar divisas, las está gastando, lo que, evidentemente, es una gran contradicción que no puede perdurar.

De lo expuesto queda en evidencia la gran incidencia que el transporte marítimo tiene en el desarrollo económico del país, y cómo una marina mercante nacional importante puede contribuir a la obtención de recursos exportando servicios de flete.

### 3. LA SEGURIDAD NACIONAL

El solo hecho de que el 84,03% de nuestro comercio exterior haya sido efectuado en naves extranjeras debería inquietar a los responsables de la seguridad nacional del país, cualquiera fuese la naturaleza de la carga. Si consideramos, además, que en esa cifra están considerados rubros tan importantes como productos alimenticios, materiales esenciales para la industria y otros de carácter estratégico, como son los combustibles líquidos, la situación se hace más inquietante.

En la primera parte del análisis vimos que por determinismo geográfico el país depende del transporte marítimo, y de las estadísticas del comercio que éste se efectúa en gran medida en naves extranjeras, quedando así en evidencia la gran vulnerabilidad que nuestro país presenta.

Si bien es cierto que en tiempo de paz no existen trabas para la libre navegación de todas las banderas y el comercio internacional fluye en forma expedita, en tiempo de guerra la carga que se transportase en bodegas y estanques, fundamental para Chile, podría llegar a ser vital y, por cierto, se convertiría en objeto de la guerra en el mar. Por otra parte, no es necesario que el país esté en guerra, basta que otras naciones entren en conflicto entre sí, o se produzca una crisis de fletes, para que las naves mercantes extranjeras dejen de arribar regularmente,

en especial a un país terminal como es el nuestro.

Los días de la Segunda Guerra Mundial no están tan lejanos como para olvidarlos. La crisis derivada de la actividad bélica y de hundimiento de buques petroleros hizo que las naciones que abastecían a Chile de combustibles, especialmente Estados Unidos, llamaran a todas sus naves para servir en el esfuerzo de la guerra. Nuestro país quedó sin el abastecimiento de 800.000 toneladas de petróleo que consumía anualmente y, lo que es peor, sin posibilidad alguna de fletar naves de países neutrales. Nuestra dependencia de los combustibles y transportes extranjeros se pagó con el racionamiento de combustible, la semiparalización del país y un alto costo económico.

En igual forma, durante la guerra de Corea, cuando los fletes se hicieron en extremo onerosos, Chile, por su posición excéntrica con respecto a las líneas de comunicaciones marítimas más frecuentadas, hubo de pagar por ellos los precios más caros de la historia. También durante la crisis de Suez los precios para nuestros fletes de petróleo fueron aumentados prohibitivamente.

Finalmente, si el país se viera involucrado directamente en un conflicto bélico, las necesidades de transporte marítimo se multiplicarían. Por una parte, el esfuerzo de la guerra obligaría al gobierno a requisar un grupo importante de naves para incorporarlas al rol naval y satisfacer con ellas las necesidades de transporte militar y de mantenimiento hacia los teatros de operaciones, y satisfacer necesidades logísticas de la flota y otras funciones ineludibles, por cuanto la marina mercante nacional es la reserva naval de nuestra Armada.

Por otra parte, el cabotaje aumentaría significativamente por efecto de la vulnerabilidad de las vías terrestres y el requerimiento de mayores abastecimientos, dado que la producción local en los teatros de operaciones sufriría los efectos directos de la guerra. En cuanto al comercio exterior, requeriría mayor participación

de naves chilenas, dado que las extranjeras abandonarían la zona de guerra apenas declarada ésta, y las nacionales deberían asumir el transporte de los productos esenciales para el país, para el esfuerzo de la guerra, y, todo ello, sin menoscabar el comercio de exportaciones que debe producir las divisas para adquirir los elementos bélicos indispensables.

Nuestra historia naval es muy rica en episodios que avalan estas ideas. Al igual que la experiencia para los individuos, la historia es la mejor maestra de los pueblos. La guerra por nuestra independencia, la expedición libertadora al Perú, la guerra contra la Confederación peruano-

boliviana, la guerra contra España, la guerra del Pacífico, son episodios que han mostrado claramente lo que significa para Chile su marina mercante.

Por consiguiente, Chile no puede depender de un excedente de fletes en el comercio mundial para el suministro de sus insumos o la exportación de sus productos, fundamental para su economía. Debemos contar con una marina mercante propia, que nos ponga a resguardo de todo peligro, y no entregarnos imprudentemente, por razones económicas o de otra naturaleza, a la ilusión de una abundancia de fletes que siempre ha sido pasajera.

